



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
MAHKAMAH PELAYARAN

KEPUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN

NOMOR: HK.212/1/2/MP/2026

TENTANG

KECELAKAAN KAPAL TUBRUKAN
KM TILONGKABILA MENUBRUK KM SABUK NUSANTARA 35
YANG SANDAR DI DERMAGA 2 PELABUHAN BITUNG
PADA TANGGAL 05 NOVEMBER 2025 PUKUL 13.35 WITA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH PELAYARAN

Pada tanggal 05 November 2025, sekira pukul 13.35 WITA, KM Tilongkabila jenis Kapal Penumpang, tanda panggilan YFCD, GT 6022, NT 1806, mesin penggerak utama 2 (dua) unit mesin diesel KRUPP-MAK dengan daya 2 x 1600 KW / 2175 HP, pada putaran 600 rpm, berbendera Indonesia, operator kapal PT Pelayaran Nasional Indonesia berkedudukan di Jakarta, awak kapal berjumlah 76 orang termasuk Nakhoda dan muatan campuran serta penumpang sebanyak 278 orang, kapal memiliki panjang 91,50 meter, lebar 18,00 meter, dalam 9,40 meter, dengan *draft* kapal depan 4,1 meter, *draft* belakang 4,3 meter, *draft* tengah 4,2 meter, pada saat berolah gerak sandar di dermaga 2 Pelabuhan Bitung, lambung kanan buritan KM Tilongkabila menubruk lambung kiri haluan KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar melakukan debarkasi embarkasi.

Dalam peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa maupun luka luka, dan tidak terjadi pencemaran lingkungan, namun terdapat kerugian berupa goresan pada cat lambung kanan belakang KM Tilongkabila yang disebabkan oleh gesekan saat terjadi tubrukan, sedangkan pada KM Sabuk Nusantara 35 mengalami deformasi pada lambung kiri depan, kuping dapra bengkok, *bulwark* sebelah kiri bengkok, railing mengalami lecet, serta beberapa *frame* dan gading-gading yang berlokasi sekitar 2-3 meter dari garis air juga mengalami deformasi.

Surat...

Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, tanggal 2 Desember 2025, Perihal Surat Pengantar Laporan Kecelakaan Kapal (Tubrukan) antara Kapal KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung pada hari Rabu tanggal 05 November 2025, telah melimpahkan berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), Nomor: AL.817/3/08/KSOP.Btg-2025, tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan KM Tilongkabila dan KM Sabuk Nusantara 35 pada tanggal 05 November 2025 di Dermaga Samudera 2 Pelabuhan Bitung, kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, dan selanjutnya telah dibentuk Tim Panel Ahli berdasarkan Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran, Nomor: MP.103/1/1/MP.2026, tanggal 9 Januari 2026, tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara Kapal KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 pada tanggal 05 November 2025 pukul 13.35 WITA di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung.

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

Berkas-berkas yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, dalam Berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), Nomor: AL.817/3/08/KSOP.Btg-2025, tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan KM Tilongkabila dan KM Sabuk Nusantara 35 pada

tanggal...

tanggal 05 November 2025 di Dermaga Samudera 2 Pelabuhan Bitung, antara lain berupa:

1. Surat Laporan Kejadian Kecelakaan KM Tilongkabila dan KM Sabuk Nusantara 35, Tubrukan/Senggolan di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung, Nomor: AL.817/1/4/KSOP.Btg-2025, tanggal 6 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Pelaksana Harian Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Tubrukan KM Tilongkabila dan KM Sabuk Nusantara 35, Nomor: AL.817/1/5/KSOP.Btg-25, tanggal 05 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi, dan Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Amirullah, diterima oleh Pelaksana Harian Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung;
3. Surat Perintah Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal, Nomor: AL.817/1/6/KSOP.Btg.2025, tanggal 06 November 2025, ditetapkan di Bitung, oleh Pelaksana Harian Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung;
4. Prakiraan Cuaca Pelabuhan Samudera Bitung, Nomor: ME.01.02/CP/1236/BTG/XI/2025, dari Badan Meteorologi Klimatologi Dan Geofisika, Stasiun Meteorologi Kelas II Maritim Bitung, berlaku tanggal 05 November 2025 pukul 08.00 WITA s.d. 06 November 2025 pukul 07.00 WITA;
5. Peta Posisi Lokasi Kejadian;
6. Foto data windspeed KM Tilongkabila;
7. Berita Acara Pengumpulan Data (Tubrukan), Nomor: AL.817/1/7/KSOP.Btg-2025, tanggal 7 November 2025, oleh Tim Pemeriksa Pendahuluan Kecelakaan Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung;
8. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/8/KSOP.Btg-2025, tanggal 7 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Pandu PT. Pelindo, Saudara Agustinus Sitanggang;
9. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/9/KSOP.Btg-2025, tanggal 7 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Pandu PT. Pelindo, Saudara Anwar Kusnadi;

10. Surat...

10. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/10/KSOP.Btg-2025, tanggal 7 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Mualim II KT Bunaken, Saudara Markus Krinesa Elungan;
11. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/11/KSOP.Btg-2025, tanggal 7 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Direktur PT Bintang Bahari Mandiri / Agen KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Oci Pangalo;
12. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/12/KSOP.Btg-2025, tanggal 11 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Kepala Operasi PT Pelni (Persero) Cabang Bitung, Saudara Sahat Nico Juan Varian S;
13. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/13/KSOP.Btg-2025, tanggal 11 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Kepala Cabang PT Pelni (Persero) Cabang Bitung, Saudara Juni Samsudin;
14. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/14/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi;
15. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/15/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Mualim I KM Tilongkabila, Saudara Tri Basuki Rokosiwi;
16. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/16/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n.

Kepala...

Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Mualim II KM Tilongkabila, Saudara Dedi Yuliansyah;

17. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/17/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Juru Mudi KM Tilongkabila, Saudara Slamet Nursabani;
18. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/18/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Amirullah;
19. Surat Pemanggilan Terperiksa, Nomor: AL.817/1/19/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, dibuat di Bitung, oleh Kepala Seksi Penjagaan Patroli Dan Penyidikan, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, ditujukan kepada Mualim I KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Dominikus Evan Primanda;
20. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/02/20/KSOP.Btg-2025, tanggal 10 November 2025, terhadap Pandu 3 (Tingkat I) PT. Pelindo Cabang Bitung, Saudara Agustinus Sitanggung, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
21. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/02/21/KSOP.Btg-25, tanggal 10 November 2025, terhadap Deputy Manajger Unit SPJM Area Bitung PT. Pelindo dan menjabat Pandu 2, Saudara Anwar Kusnadi, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
22. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/02/22/KSOP.Btg-25, tanggal 12 November 2025, terhadap Kepala Operasi PT. Peln (Persero) Cabang Bitung, Saudara Sahat Nico Juan Varian S, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
23. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/02/23/KSOP.Btg-2025, tanggal 12 November 2025, terhadap Kepala Cabang PT. Peln Bitung, Saudara Juni

Samsudin...

- Samsudin, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
24. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/02/24/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, terhadap Mualim II KM Tilongkabila, Saudara Dedi Yuliansyah, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
25. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/02/25/KSOP.Btg-2025, tanggal 10 November 2025, terhadap Direktur PT Bintang Bahari Mandiri / Agen Kapal KM Sabuk Nusantara 35, Saudari Oci Pangalo, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
26. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/03/01/KSOP.Btg-25, tanggal 19 November 2025, terhadap Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
27. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/03/02/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, terhadap Juru Mudi KM Tilongkabila, Saudara Slamet Nursabani, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
28. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/03/02/KSOP.Btg-2025, tanggal 19 November 2025, terhadap Juru Mudi KM Tilongkabila, Saudara Slamet Nursabani, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
29. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/03/03/KSOP.Btg-25, tanggal 19 November 2025, terhadap Mualim I KM Tilongkabila, Saudara Tri Basuki Rokosiwi, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;
30. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/03/04/KSOP.Btg-2025, tanggal 10 November 2025, terhadap Mualim I KT. Bunaken PT Pelindo, Saudara Markus Krinesa Elungan, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;
31. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/03/05/KSOP.Btg-25, tanggal 20 November 2025, terhadap Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Amirullah, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I

Bitung...

Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH;

32. Berita Acara Terperiksa (Tubrukan), Nomor: AL.817/03/06/KSOP.Btg-2025, tanggal 20 November 2025, terhadap Mualim I KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Dominikus Evan Primadana, dibuat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, oleh Pemeriksa Kecelakaan Kapal, Saudara Ventje Deny Bogar, SH;

33. Berita Acara Pendapat (*Resume*) Kapal Tubrukan, Nomor: AL.817/3/07/KSOP.Btg-2025, tanggal 28 November 2025, oleh Tim Pemeriksa Pendahuluan Kecelakaan Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung;

34. Fotokopi Surat-surat / Dokumen Kapal KM Tilongkabila terdiri dari:

a. Surat Laut, Nomor: PK.205/5264/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 3 September 2013, ditandatangani oleh Kepala Subdit Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

b. Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 294/PPj, dikeluarkan di Dumai, tanggal 04 Juni 1995, ditandatangani oleh a.n. Administrator Pelabuhan Dumai, a.n. Menteri Perhubungan;

c. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, Nomor: AL.504/36/10/KSOPU.Tpr/2025, diterbitkan di Tanjung Perak, tanggal 27 Agustus 2025, berlaku sampai dengan tanggal 26 Februari 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

d. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang, Nomor: AL.501/110/15/KSOPU.Tpr/2025, diterbitkan di Surabaya, tanggal 27 Agustus 2025, berlaku sampai dengan tanggal 18 November 2025, ditandatangani oleh Kepala Bidang Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

e. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan, Nomor: 01172-TP/D1.S-DOC/2025 R, diterbitkan di Jakarta, tanggal 22 Oktober 2025, berlaku sampai dengan tanggal 30 Desember 2025, ditandatangani oleh Kepala Cabang Utama Klas Tanjung Priok, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;

f. Sertifikat...

- f. Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.601/1448/6/DK/2023, diterbitkan di Jakarta, tanggal 11 Desember 2023, berlaku sampai dengan tanggal 17 Juli 2028, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- g. Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 042589, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 21 April 2025, berlaku sampai dengan tanggal 04 Maret 2030, ditandatangani oleh SVP Operasi Bisnis Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
- h. Sertifikat Pemeriksaan Tahunan Sekoci Tiup, Nomor: 29815/BTKP/PT/VIII/2025, pemeriksaan tanggal 18 Agustus 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 17 Agustus 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;
- i. Sertifikat Pemeriksaan Tahunan Pemadam Kebakaran (PMK) Protabel, Nomor: 29816/BTKP/PT/VIII/2025, pemeriksaan tanggal 18 Agustus 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 17 Agustus 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;
- j. Sertifikat Hydrostatic Release Unit, Nomor: 284/X/2025/HRU/PMS/BTG, pemeriksaan tanggal 23 Oktober 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 23 Oktober 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;
- k. Sertifikat Hydrostatic Release Unit, Nomor: 285/X/2025/HRU/PMS/BTG, pemeriksaan tanggal 23 Oktober 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 23 Oktober 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;
- l. Sertifikat Hydrostatic Release Unit, Nomor: 286/X/2025/HRU/PMS/BTG, pemeriksaan tanggal 23 Oktober 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 23 Oktober 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;
- m. Sertifikat Hydrostatic Release Unit, Nomor: 287/X/2025/HRU/PMS/BTG, pemeriksaan tanggal 23 Oktober 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 23 Oktober 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;
- n. Sertifikat Hydrostatic Release Unit, Nomor: 288/X/2025/HRU/PMS/BTG, pemeriksaan tanggal 23 Oktober 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 23 Oktober 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;
- o. Sertifikat Hydrostatic Release Unit, Nomor: 289/X/2025/HRU/PMS/BTG, pemeriksaan tanggal 23 Oktober 2025, pemeriksaan selanjutnya tanggal 23 Oktober 2026, ditandatangani oleh Surveyor, CV Pabar Mitra Sukses;

p. Pengesahan...

- p. Pengesahan Awak Kapal KM Tilongkabila, Nomor: SL019.IDGTO.1125.000015, dikeluarkan di Gorontalo, tanggal 04 November 2025, oleh a.n. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Gorontalo;
- q. Surat Persetujuan Berlayar KM Tilongkabila, Nomor: SPB.IDGTO.1125.0000011, diterbitkan di Gorontalo, tanggal 04 November 2025, bertolak dari Dermaga 3 Container, tujuan Pelabuhan Bitung, oleh Syahbandar, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Gorontalo;
- r. Daftar Nama Penumpang KM Tilongkabila turun di Pelabuhan Bitung, tanggal 05 November 2025, dibuat di KM Tilongkabila, oleh Mualim I KM Tilongkabila, Saudara Tri Basuki Rokosiwi;
- s. Daftar Bongkar Muatan KM Tilongkabila di Bitung tanggal 05 November 2025, dibuat oleh Mualim I KM Tilongkabila, Saudara Tri Basuki Rokosiwi;

35. Fotokopi Surat-surat / Dokumen Kapal KM Sabuk Nusantara 35 terdiri dari:

- a. Surat Laut, Nomor: PK.205/7405/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 9 Desember 2013, ditandatangani oleh Kepala Subdit Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- b. Grosse Akte Pendaftaran, Nomor: 3532, tanggal 23 Juli 2013, Nama Kapal Kapal Motor Sabuk Nusantara 35, Nama Pemilik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
- c. Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 2800/Ka, dikeluarkan di Surabaya, tanggal 28 Desember 2012, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum & Sertifikasi Kapal, a.n. Kepala Kesyahbandaran Utama Tg. Perak Surabaya, a.n. Menteri Perhubungan;
- d. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, Nomor: AL.504/45/7/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 25 Februari 2025, berlaku sampai dengan tanggal 25 Februari 2026, ditandatangani oleh Kepala Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n. Direktur Kepelautan Dan Perkapalan, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- e. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang, Nomor: AL.501/34/16/KSOP.BTG/2025, diterbitkan di Bitung, tanggal 05 November 2025, berlaku sampai dengan tanggal 04 Februari 2026, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikat Kapal, a.n. Kepala Kantor KSOP

Kelas...

- Kelas I Bitung, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- f. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.602/421/04/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 14 Mei 2025, berlaku sampai dengan tanggal 09 Maret 2030, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- g. Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.602/1/14/UPP.TBL/2025, diterbitkan di Tobelo, tanggal 06 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 05 Desember 2025, ditandatangani oleh Kasi Kesyahbandaran, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Kepala Kantor UPP Kelas I Tobelo, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- h. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Dari Kapal, Nomor: AL.601/17/3/KSOP.BTG/2025, diterbitkan di Bitung, tanggal 01 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 30 November 2025, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikat Kapal, a.n. Kepala Kantor KSOP Kelas I Bitung, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- i. Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip, Nomor: AL.601/17/4/KSOP.BTG/2025, diterbitkan di Bitung, tanggal 01 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 30 November 2025, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikat Kapal, a.n. Kepala Kantor KSOP Kelas I Bitung, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- j. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar, Nomor: AL.602/686/6/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 04 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 01 Maret 2026, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- k. Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal, Nomor: AL.602/691/18/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 09 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 01 Maret 2026, ditandatangani oleh Kepala

Subdirektorat...

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

- l. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal, Nomor: 018793, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 30 Oktober 2023, berlaku sampai dengan tanggal 02 Juli 2028, ditandatangani oleh SVP Operasi Bisnis Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
- m. Sertifikat Klasifikasi Lambung, Nomor: 059214, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 02 November 2023, berlaku sampai dengan tanggal 02 Juli 2028, ditandatangani oleh SVP Operasi Bisnis Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
- n. Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 038711, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 02 November 2023, berlaku sampai dengan tanggal 02 Juli 2028, ditandatangani oleh SVP Operasi Bisnis Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
- o. Sertifikat Standar Penetapan Frekuensi Marine Untuk Komunikasi Stasiun Radio Kapal, Nomor: AL.704/01/6591-IX/DV.2025, ditetapkan di Jakarta, tanggal 02 September 2025, berlaku 3 (tiga) bulan sejak tanggal ditetapkan, ditandatangani oleh Kepala Subdit Telekomunikasi Pelayaran, a.n. Direktur Kenavigasian, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- p. Daftar Penumpang KM Sabuk Nusantara 35, berangkat tanggal 2 November 2025, asal Pelabuhan Mayau, ditandatangani oleh Saudara Amirullah, Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, PT Subsea Lintas Globalindo;
- q. *Crew List* KM Sabuk Nusantara 35, dibuat oleh Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Amirullah;
- r. Surat Persetujuan Berlayar KM Sabuk Nusantara 35, Nomor: CC I/KSOP.II/01/XI/2025, diterbitkan di Mayau, tanggal 02 November 2025, bertolak dari Mayau, tujuan Pelabuhan Bitung, oleh Syahbandar, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Ternate Wilker Mayau;
- s. Surat Persetujuan Kapal Masuk KM Sabuk Nusantara 35, Nomor: SPM.IDBIT.1125.0000014, diterbitkan di Bitung, tanggal 02 November 2025, tujuan masuk Pelabuhan Bitung, oleh Syahbandar, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung;

t. Surat...

- t. Surat Penetapan Nomor Identifikasi Sabuk Nusantara 35, Nomor: NV.101/03/0580-IVDV.2023, ditetapkan di Jakarta, tanggal 11 April 2023, ditandatangani oleh Direktur Kenavigasian, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- u. Surat Penetapan Keterangan Tanda Panggil (*call sign*) Kapal Sabuk Nusantara 35, Nomor: AL.518/965/699/DK/2023, ditetapkan di Jakarta, tanggal 12 April 2023, ditandatangani oleh Kepala Subdit Pengukuran, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- v. *Builder Certificate* KM Sabuk Nusantara 35, Nomor: A.032.11.C, Final Docking tanggal 28 November 2012, ditandatangani oleh President Director, PT Adiluhung Saranasegara Indonesia;
- w. *Replacement Battery Report EPIRB*, Nomor: 097/RBE/MBM/06/23, dikeluarkan di Surabaya, tanggal 22 Juni 2023, ditandatangani oleh Technical Engineer, Mitra Bahari Marine;
- x. *Replacement Battery Report SART*, Nomor: 117/RBS/MBM/07/23, dikeluarkan di Surabaya, tanggal 14 Juli 2023, ditandatangani oleh Technical Engineer, Mitra Bahari Marine;
- y. Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL), Nomor: B X-454/AL.001, dikeluarkan di Jakarta, tanggal 8 Juli 2013, ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- z. Lampiran Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut, Nomor: B X-454/AL.001, tanggal 18 Juli 2013, Spesifikasi Kapal Yang Dioperasikan Oleh Perusahaan Angkutan Laut PT Subsea Lintas Globalindo, Nomor Spesifikasi Kapal: AL.005/2000/14659/2232, tanggal 04 Januari 2023, ditandatangani oleh KaSubdit Pengembangan Usaha Dan Angkutan, a.n. Direktur Lalu Lintas Dan Angkutan Laut, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- aa. Perjanjian Pekerja Laut (PKL), Nomor: 759/PKL-SLG/X/2024, antara Perusahaan Pelayaran PT Subsea Lintas Globalindo dengan seorang warga Negara Indonesia yang ditandatangani oleh HRD Saudara Mochamad Hasby Habibie sebagai Pihak I bertindak dan atas nama PT Subsea Lintas Globalindo dan Saudara Amirullah sebagai Pihak II, Mengetahui Syahbandar Tobelo Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Tobelo Saudara Isak Ferdinandus, pada hari Rabu tanggal 30 bulan Oktober tahun 2024, dapat mengakhiri perjanjian kerja atau hubungan kerja ini setelah melalui masa kerja selama 3 bulan terhitung tanggal 30 Oktober 2024;

bb. Perjanjian...

bb. Perjanjian Pekerja Laut (PKL), Nomor: AL.531/1/6/UPP.TBL-2025, antara Perusahaan Pelayaran PT Subsea Lintas Globalindo dengan seorang warga Negara Indonesia yang ditandatangani oleh HRD & Crewing Saudara Aru Puji Saputro sebagai Pihak I bertindak dan atas nama PT Subsea Lintas Globalindo dan Saudara Dominikus Evan Primanda sebagai Pihak II, Mengetahui Syahbandar Tobelo Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Tobelo Saudara Marianto S.SiT.,MM.Mar., pada hari Sabtu tanggal 06 bulan September tahun 2025, dapat mengakhiri perjanjian kerja atau hubungan kerja ini setelah melalui masa kerja selama 3 bulan terhitung tanggal 08 September 2025;

36. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut Nakhoda dan Perwira Kapal KM Tilongkabila terdiri dari:

- a. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200081117N10315, atas nama Hindar Bahadi, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 01 Desember 2015, ditandatangani oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- b. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6201294349N10322, atas nama Tri Basuki Rokosiwi, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 15 Desember 2022, ditandatangani oleh Direktur PIP Semarang, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- c. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6201484646N10124, atas nama Dedi Yuliansyah, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 17 April 2024, ditandatangani secara elektronik oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

37. Fotokopi Sertifikat Keahlian Pelaut Nakhoda dan Perwira Kapal KM Sabuk Nusantara 35 terdiri dari:

- a. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat III, Nomor: 6200404916M30624, atas nama Amirullah, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 09 Juli 2024, ditandatangani secara elektronik oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

b. Sertifikat...

**BERKAS DAN KETERANGAN YANG
DIBERIKAN DALAM PEMERIKSAAN**

MATKAMAH PELAYARAN

- b. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat III, Nomor: 6211552935N30518, atas nama Dominikus Evan Primanda, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 24 Mei 2018, ditandatangani oleh Direktur Poltekpel Surabaya, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kelautan a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

Selain berkas yang diterima dari berkas BAPP, dalam persidangan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal juga telah diminta dan diterima dokumen / surat-surat sebagai berikut:

- 1) *Cheklis* kesiapan kapal berangkat;
- 2) *Copy* lembaran logbook dek tanggal 5 November 2025;
- 3) *Ship particular* KM Tilongkabila;
- 4) *Wheel house poster*.

Dari berkas yang diterima dan keterangan yang diberikan dalam pemeriksaan pendahuluan, serta keterangan lainnya dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal tubrukan, KM Tilongkabila menubruk KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung, tanggal 05 November 2025, sekira pukul 13.35 WITA, dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut:

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

1. Data Kapal

KM Tilongkabila

Nama	: Tilongkabila
Jenis	: Kapal Motor (Penumpang)
Bendera	: Indonesia
Pembuatan Tahun/Tempat	: 1995 /Germany
Konstruksi	: Baja
Isi kotor	: 6022 GT
Isi bersih	: 1806 NT
Tanda Panggilan	: YFCD
Mesin Penggerak Utama	: 2 (dua) unit mesin diesel KRUPP-MAK 6MU435C 4 Tak Kerja Tunggal, 2x 2175 HP, 600 Rpm

Mesin...

Mesin Bantu (Generator) : 4 (empat) unit mesin Daihatsu 6DL-19
4 x 615 Hp

Panjang : 91,50 Meter

Lebar : 18,00 Meter

Dalam : 9,40 Meter

Pemilik : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Operator Kapal : PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Nakhoda : Hindar Bahadi

Awak Kapal : 76 orang termasuk Nakhoda

Muatan : Penumpang sebanyak 278 Orang
general kargo sebanyak 3 koli, 0,021 Ton

Pelabuhan Asal : Pelabuhan Gorontalo

Pelabuhan Tujuan : Pelabuhan Bitung

KM Sabuk Nusantara 35

Nama : Sabuk Nusantara 35

Jenis : Kapal Motor (Penumpang)

Bendera : Indonesia

Pembuatan Tahun/Tempat : 2011 / Jepang

Konstruksi : Baja

Isi kotor : 1161 GT

Isi bersih : 349 NT

Tanda Panggilan : POZX

Mesin Penggerak Utama : 2 (dua) buah mesin diesel YANMAR, 6 AYM-WET
4 Tak Kerja Tunggal, 2x 829 HP, 1900 Rpm

Mesin Bantu (Generator) : 2 (dua) buah PERKINS, 6TG2AM
2 x 124 Hp

Panjang : 53,28 Meter

Lebar : 12,00 Meter

Dalam : 4,50 Meter

Pemilik : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Operator...

Operator Kapal	: PT Subsea Lintas Globalindo
Nakhoda	: Amirullah
Awak Kapal	: 16 orang termasuk Nakhoda
Muatan	: proses embarkasi /de barkasi
Pelabuhan Asal	: Pelabuhan Mayau
Pelabuhan Tujuan	: Pelabuhan Bitung

2. Jalannya Peristiwa

- a. Bahwa pada tanggal 05 November 2025, sekira pukul 12.30 WITA, KM Tilongkabila awak kapal berjumlah 76 orang termasuk Nakhoda dan penumpang sebanyak 278 orang, kapal dengan *draft* depan 4,1 meter, *draft* belakang 4,3 meter, *draft* tengah 4,2 meter, kapal dalam tahap *OHN* sambil menunggu petugas Pandu naik untuk proses sandar di Pelabuhan Bitung;
- b. Bahwa sekira pukul 13.10 WITA setelah Pandu naik di KM Tilongkabila, selanjutnya kapal bergerak dengan kecepatan 11,5 knots menuju ke dermaga 2 Pelabuhan Bitung, dan diikuti oleh TB Bunaken di belakang sebagai kapal tunda, keadaan cuaca baik, tidak hujan, jarak pandang 1 mil (baik), ombak tenang, arus kuat masuk ke timur, kecepatan angin 19 knots dari selatan;
- c. Bahwa dalam proses sandar saat posisi KM Tilongkabila dengan haluan ke Timur melintang di dermaga 2 Pelabuhan Bitung dengan jarak sekitar 150 meter dari dermaga, kapal mengurangi kecepatan untuk berolah gerak dengan memutar haluan ke kiri dengan tujuan sandar lambung kanan, kemudian kapal mulai bermanuver berputar dengan kecepatan kapal 4 knots menghadap arus, TB Bunaken diperintahkan untuk *standby* di sebelah kiri KM Tilongkabila agar tidak menghalangi kapal saat berputar;
- d. Bahwa setelah memutar, haluan KM Tilongkabila mengarah ke Barat dan kapal berjarak sekira 70 meter dengan dermaga 2 Pelabuhan Bitung, kemudian saat kapal dalam proses bergerak sandar untuk merapat ke dermaga, Nakhoda meminta / memerintahkan Pandu untuk menghubungi TB Bunaken agar *standby* mendekat dan pasang tali tunda di buritan kiri KM Tilongkabila, namun tidak ada respon dari Pandu, Nakhoda kemudian mendengar informasi dari TB Bunaken melalui HT Markonis bahwa TB Bunaken *standby* dan sedikit menjauh dari KM Tilongkabila di sebelah kiri, sesuai dengan keterangan dari Mualim II yang mendengar informasi dari HT

Mualim I...

- Mualim I bahwa saat kapal berputar, TB Bunaken semakin menjauh. Selanjutnya, karena tidak ada respon dari Pandu, Nakhoda meminta kepada Markonis untuk berkomunikasi menggunakan HT ke TB Bunaken agar mendekat dan ikat tali tunda dengan KM Tilongkabila;
- e. Bahwa saat KM Tilongkabila bergerak masuk dengan haluan membentuk sudut 10-20° kanan mendekat dermaga, angin mulai kencang, informasi dari Mualim II bahwa KM Tilongkabila semakin mendekat jarak sekitar 40 meter dengan KM Sabuk Nusantara 35, saat itu TB Bunaken mendekat dan mengikat tali tunda pada KM Tilongkabila, Nakhoda langsung memerintahkan TB Bunaken untuk tarik penuh karena ada indikasi kapal terseret terdorong arus kuat dan angin kencang, posisi KM Tilongkabila saat itu berjarak minus 50 meter dengan buritan KM Tilongkabila pada posisi *overlap* dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35, Nakhoda kemudian melakukan manuver dengan stop mesin kiri dan mesin kanan maju penuh, *Bow Thruster* (BT) ke kiri penuh (kopel setengah), kemudi ke kanan cिकार, serta TB Bunaken diperintahkan tarik dengan daya penuh, hal ini menimbulkan efek putar kapal bertambah serta buritan membuka ke luar, namun kapal masih ada laju maju pelan sekali dan tetap melaju sampai jarak minus 10 meter dengan buritan KM Tilongkabila masih pada posisi *overlap* dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35, beberapa saat kemudian terjadi benturan antara buritan KM Tilongkabila dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35;
- f. Bahwa setelah terjadi tubrukan dengan KM Sabuk Nusantara 35, Nakhoda melakukan upaya untuk mengurangi putaran mesin kanan dan mesin kiri mundur pelan sekali, kemudi tengah-tengah, dan BT netral, saat itu tali tunda TB Bunaken masih terikat dan agar tidak menubruk dermaga, KM Tilongkabila melakukan cिकार kiri, kemudian KM Tilongkabila berhasil sandar di dermaga menggunakan mesin kapal dengan selamat;
- g. Akibat dari peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa maupun luka luka dan tidak terjadi pencemaran lingkungan, namun terdapat kerugian berupa goresan pada cat lambung kanan belakang KM Tilongkabila yang disebabkan oleh gesekan saat terjadi tubrukan, sedangkan pada KM Sabuk Nusantara 35 mengalami deformasi pada lambung kiri depan, kuping dapra bengkok, bulwark sebelah kiri bengkok, railing mengalami lecet, serta beberapa *frame*


dan...

dan gading-gading yang berlokasi sekitar 2-3 meter dari garis air juga mengalami deformasi, tetapi tidak mengalami kebocoran.

B. Dalam peristiwa kecelakaan kapal tubrukan, KM Tilongkabila menubruk KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung, tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, Mahkamah Pelayaran menetapkan Terduga dan Saksi-Saksi sebagai berikut:

1. Terduga Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi.
2. Saksi-saksi Anak Buah Kapal KM Tilongkabila:
 - a. Mualim I, Saudara Tri Basuki Rokosiwi;
 - b. Mualim II, Saudara Dedi Yuliansyah;
 - c. Juru Mudi, Saudara Slamet Nursabani.
3. Saksi-saksi Awak Kapal KM Sabuk Nusantara 35:
 - a. Nakhoda, Saudara Amirullah;
 - b. Mualim I, Saudara Dominikus Evan Primanda.
4. Saksi-Saksi lainnya:
 - a. Direktur Utama PT Pelni (Persero);
 - b. *Designated Person Ashore* (DPA) PT Pelni (Persero);
 - c. Kepala Cabang Bitung, PT Pelni (Persero), Saudara Juni Samsudin;
 - d. Kepala Operasi Cabang Bitung, PT Pelni (Persero), Saudara Sahat Nico Juan Varian S;
 - e. Manager PT Pelindo (Persero) cabang Bitung;
 - f. Pandu PT Pelindo cabang Bitung, Saudara Agustinus Sitanggung;
 - g. Mualim II TB Bunaken, Saudara Markus Krinesa Elungan.

Dalam upaya memperoleh keterangan lebih lanjut, sehubungan dengan kecelakaan kapal tubrukan, KM Tilongkabila menubruk KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung, tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada Terduga dan Saksi-saksi, guna didengar keterangannya di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, pada hari Selasa dan Rabu, tanggal 27 dan 28 Januari 2026, bertempat di Ruang Sidang Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, pada selanjutnya keterangan Terduga dan Saksi-saksi, yang diberikan dalam BAPP dan di hadapan...



**KETERANGAN TERDUGA, SAKSI DAN
SAKSI LAINNYA**

MAHKAMAH PELAYARAN

di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

1. Terduga Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, didampingi oleh Penasehat Ahli Nautika Saudara Capt. Bobby R. Mamahit, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Semarang
Tanggal : 1 November 1966
Agama : Islam
Alamat : Jl Plamongan Hijau No. 60 RT 004 RW 008
Kec. Pedurungan Kota Semarang
Telp/HP : 081339136472
Email : -
Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1979, di Semarang;
2) SMP, tahun 1982, di Semarang;
3) SMA, tahun 1985, di Semarang.
Pendidikan Teknis : 1) ANT III, tahun 1994, di BPLP Semarang;
2) ANT II, tahun 2010, di PIP Semarang;
3) ANT I, tahun 2017, di PIP Semarang.

Pengalaman berlayar/bekerja:

- 1) Mualim II Kapal Nyala Perintis, tahun 1994 s.d. 1995;
 - 2) Nakhoda KM Caraka Jaya Niaga 322, PT Pelni, tahun 2019 s.d. 2020;
 - 3) Nakhoda KM Wilis, PT Pelni, tahun 2020 s.d. 2021;
 - 4) Nakhoda KM Umsini, PT Pelni, tahun 2024 s.d. 2025;
 - 5) Nakhoda KM Tilongkabila, PT Pelni, tahun 2024 s.d. 2025.
- b. Nakhoda KM Tilongkabila, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Terduga, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
 - c. Terduga memiliki pengalaman sebagai Nakhoda kapal milik PT Pelni sejak tahun 2019. Selama enam tahun, Terduga telah dua kali bertugas sebagai Nakhoda di KM Tilongkabila dan memahami bahwa Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang berlaku di kapal tersebut pada prinsipnya sama dengan...

dengan SMK yang diterapkan pada seluruh kapal PT Pelni, meskipun telah mengalami beberapa kali perubahan. Dalam melaksanakan manuver di wilayah wajib Pandu, Terduga menyampaikan bahwa terdapat pelabuhan yang didampingi Pandu dan ada pula yang tidak, seperti di perairan Bima, Labuan Bajo, dan Raha. Dalam setiap manuver, Terduga menyesuaikan dengan kondisi pelabuhan, luas area manuver, kedalaman perairan, kondisi cuaca, serta kemampuan mesin induk kapal. KM Tilongkabila yang memiliki dua mesin induk dapat bermanuver dengan sistem kopel;

- d. Terduga telah pensiun dari PT Pelni sejak Februari 2022. Pada Agustus 2025, Terduga kembali naik ke KM Tilongkabila di Benoa, Bali, sebagai Nakhoda pengganti. Kapal kemudian berlayar dari Benoa dengan rute Lembar – Kina – Labuan Bajo – Makassar – Bau Bau – Raha – Kendari – Luwuk – Gorontalo, dan berakhir di Pelabuhan Bitung, tempat terjadinya tubrukan dengan KM Sabuk Nusantara 35 pada November 2025. Terduga selanjutnya *sign off* dari KM Tilongkabila pada 4 Januari 2026;
- e. KM Tilongkabila berlayar dari Pelabuhan Gorontalo menuju Pelabuhan Bitung dengan komposisi perwira lengkap dan tidak ada yang sedang cuti. Seluruh dokumen kapal masih berlaku sesuai laporan Kerani yang bertugas memeriksa kelengkapan dokumen;
- f. Saat tiba di alur masuk perairan Bitung, kapal dalam kondisi olah gerak menuju pelabuhan. Terduga mengisi *checklist* persiapan sandar yang meliputi kesiapan mesin, kemudi, alat komunikasi, dan alat navigasi, yang seluruhnya dilaporkan berfungsi baik. *Draft* kapal tercatat 4,5 meter. Cuaca dalam keadaan baik, tidak hujan, jarak pandang sekitar 1 mil laut, dan gelombang tenang. Informasi dari pihak Kepanduan dan Syahbandar menyebutkan arus dan angin masuk cukup kuat dan terasa saat olah gerak, meskipun Terduga tidak melihat tabel data cuaca secara langsung. Terduga menerima laporan dari Markonis bahwa kecepatan angin pada alat ukur *windspeed* menunjukkan 19 knot dari arah selatan;
- g. Petugas Pandu naik ke KM Tilongkabila menggunakan *boat* pandu. Kapal kemudian bergerak menuju Dermaga 2 Bitung dengan jarak sekitar 10 NM, kecepatan mesin 11,5 knot, dan diikuti TB Bunaken sebagai kapal tunda. Arus dilaporkan kuat dari arah timur, dengan kecepatan angin 19 knot dari selatan;

h. Ketika...

- h. Ketika mendekati dermaga, Terduga mengurangi kecepatan kapal. Pada jarak kurang lebih 150 meter dari dermaga, kapal mulai bermanuver berputar dengan kecepatan sekitar 4 knot menghadap arus. TB Bunaken diperintahkan *standby* di sisi kiri kapal agar tidak menghambat proses putar;
- i. Setelah haluan kapal menghadap ke barat dan kapal bergerak masuk untuk sandar dengan jarak sekitar 70 meter, Terduga berkomunikasi dengan Pandu agar TB Bunaken mendekat dan memasang tali. Namun, menurut Terduga, Pandu tidak merespons. Dari komunikasi HT yang dilakukan Markonis, TB Bunaken menjawab dalam posisi *standby* dan menjauh di sisi kiri kapal. Mualim II juga melaporkan bahwa saat kapal berputar, posisi TB Bunaken semakin menjauh. Karena Pandu tidak merespons, komunikasi dengan kapal tunda kemudian dilakukan oleh Markonis atas permintaan Terduga untuk segera mendekat dan memasang tali;
- j. Pada saat itu angin mulai bertiup kencang. Mualim II melaporkan jarak kapal dengan KM Sabuk Nusantara 35 sekitar 40 meter. TB Bunaken kemudian mendekat dan tali terpasang. Terduga segera memerintahkan TB Bunaken menarik penuh karena kapal terdorong arus dan angin. Posisi buritan KM Tilongkabila telah overlap sekitar 50 meter terhadap haluan KM Sabuk Nusantara 35. Terduga melakukan manuver alternatif (*plan B extra*) dengan menghentikan mesin kiri, memajukan penuh mesin kanan, mengoperasikan *bow thruster* ke kiri penuh (kopel setengah), kemudi cikar kanan, dan TB menarik penuh. Manuver tersebut menambah laju maju kapal, buritan sedikit menjauh dari dermaga, namun kapal tetap memiliki laju maju sehingga *overlap* berkurang menjadi sekitar 10 meter dan terjadi benturan antara buritan KM Tilongkabila dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35;
- k. Setelah benturan terjadi, Terduga mengoptimalkan mesin kanan maju dan mesin kiri mundur sangat pelan, kemudi tengah, *bow thruster* netral, dan TB masih terikat, untuk menghindari benturan dengan dermaga. Kapal kemudian sandar menggunakan mesin sendiri tanpa bantuan lanjutan dari TB;
- l. Menurut pandangan Terduga, kecelakaan tersebut merupakan tubrukan antara kapal yang sedang bergerak (KM Tilongkabila) dengan kapal yang sedang sandar (KM Sabuk Nusantara 35). Terduga menyatakan penyebab utama...

utama adalah keterlambatan pemasangan tali tunda dengan TB Bunaken, yang diperparah oleh arus kuat dan angin 25–30 knot. Menurut Terduga, apabila tali telah terpasang sejak jarak jauh, peristiwa tersebut dapat dihindari;

- m. Peristiwa terjadi di wilayah wajib Pandu. Terduga mengakui seluruh komando tetap berada pada dirinya dan tidak diserahkan kepada Pandu. Pandu hanya diminta membantu. Terduga berpendapat dirinya lebih memahami karakteristik kapal dibanding Pandu, serta kebiasaan di kapal PT Pelni adalah Nakhoda yang menyandarkan kapal dengan Pandu sebagai pemberi saran. Di anjungan saat itu terdapat Terduga, Mualim I, Mualim III (sebagai Mualim jaga), Juru Mudi, Markonis, dan Pandu. Komunikasi dengan kapal tunda dan pihak darat dilakukan oleh Markonis. Kapal hanya dibantu satu kapal tunda, dan menurut Terduga seharusnya diperlukan dua kapal tunda agar lebih aman;
- n. Dalam keterangannya, Terduga menyatakan kurang mempercayai kemampuan sebagian Pandu, sehingga tidak menggunakan Pandu sebagai penasihat secara aktif meskipun telah bersertifikat;
- o. Saat kejadian, kecepatan angin tercatat 25–30 knot berdasarkan *windspeed*. Tidak terdapat ketentuan dalam SMK/SOP mengenai batas kecepatan angin untuk olah gerak sandar. Terduga menyatakan bahwa meskipun angin kencang, kapal tetap dituntut sandar, sehingga ia mempersiapkan manuver dengan sudut masuk yang lebih besar;
- p. Dalam pelaksanaan olah gerak, Terduga tidak membagikan tugas secara khusus karena seluruh ABK dianggap telah memahami tugas masing-masing. Mualim I membantu komunikasi internal, Mualim IV di haluan, Mualim II di buritan, dan Markonis berkomunikasi dengan kapal tunda serta kantor cabang;
- q. Prosedur sandar sesuai SOP mensyaratkan kehadiran Pandu di atas kapal. Tanggung jawab utama tetap berada pada Nakhoda, termasuk berkoordinasi dengan kantor cabang mengenai kondisi cuaca, arus, angin, dan ketersediaan ruang sandar;
- r. Terduga tidak melakukan analisis risiko formal karena tidak diatur dalam SMK/SOP. Terduga menggunakan skema plan A (kondisi normal), plan B (ada pengaruh arus dan angin), dan plan C (kondisi mendesak). Pada

kejadian...

kejadian ini digunakan plan B, namun kekuatan mesin dan arus menyebabkan kapal cenderung mundur dan sulit dikendalikan;

- s. KM Tilongabila memiliki buku panduan manuver yang memuat informasi jarak putar. Kapal dengan dua mesin induk dan satu *bow thruster* dapat berputar di tempat dengan lingkaran putar sekitar 100 meter. Namun saat kejadian, kapal mengalami drift akibat dorongan arus dan angin sehingga kemampuan mesin dan BT tidak optimal. Pengawasan di buritan dilakukan Mualim II, sedangkan di anjungan pengamatan visual dilakukan Markonis;
- t. Menurut perasaan Terduga, kondisi angin saat itu tidak aman. Namun kapal tetap sandar karena tuntutan operasional dan kekhawatiran protes penumpang. Terduga menyatakan pernah mengalami kondisi serupa di pelabuhan lain dan tetap diberangkatkan atas perintah Syahbandar;
- u. Terduga menyatakan pernah meminta pertimbangan untuk tidak berangkat, namun apabila dermaga harus digunakan kapal lain, kapal tetap diminta berangkat. Dalam beberapa kasus, Nakhoda diminta menandatangani deklarasi tanggung jawab;
- v. Setelah kejadian, Terduga berkoordinasi dengan Syahbandar, Kepala Cabang, dan Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35. Terduga mengadakan rapat di anjungan untuk evaluasi internal dan menyusun berita acara di hadapan Syahbandar dan Kepala Cabang. Hasil observasi menunjukkan KM Sabuk Nusantara 35 mengalami deformasi pada haluan kiri serta reling lecet. Proses penyelesaian dan pergantian kerusakan sedang berjalan;

2. Saksi Mualim I KM Tilongabila, Saudari Tri Basuki Rokosiwi, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Demak
- Tanggal : 17 Juli 1988
- Agama : Islam
- Alamat : Ds Brambang RT 04 RW 03 Kec Karangawen
Kab Demak
- Telp / email : 081232613660
- Email : tribasuki123456@gmail.com
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1999, di Brambang;
2) SMP, tahun 2002, di Karangawen;

3) SMA...

3) SMA, tahun 2005, di Mranggen.

Pendidikan Teknis : 1) ANT III, tahun 2013, di PIP Semarang;
2) ANT II, tahun 2016, di STIP Jakarta;
3) ANT I, tahun 2022, di PIP Semarang

Pengalaman berlayar/bekerja:

- 1) Mualim IV KM Awu, bulan November 2013 s.d. Desember 2014;
- 2) Mualim III KM Dobonsolo, bulan Desember 2014 s.d. Januari 2016;
- 3) Mualim III KM Tatamailatu, bulan Juli 2016 s.d. Juni 2018;
- 4) Mualim III KM Dobonsolo, bulan November 2018 s.d. Februari 2021;
- 5) Mualim II KM Labobar, bulan Maret 2021 s.d. Juli 2022;
- 6) Mualim I KM Tilongkabila, bulan Januari 2023 s.d. Desember 2024;
- 7) Mualim I KM Kelimutu, bulan April 2025 s.d. Mei 2025;
- 8) Mualim I KM Sirimau, bulan Juli 2025 s.d. September 2025;
- 9) Mualim I KM Tilongkabila, bulan Oktober 2025 s.d. Januari 2026.

- b. Mualim I KM Tilongkabila, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Saksi selaku Mualim I KM Tilongkabila memiliki tugas dan tanggung jawab kepada Nakhoda serta bertindak sebagai wakil Nakhoda. Saksi bertanggung jawab menjaga keselamatan, keamanan, dan kenyamanan di atas kapal. Sebagai *Ship Safety Officer* (SSO), Saksi memiliki sertifikat SSO, namun tidak terdapat penunjukan resmi dari kantor dan secara otomatis menjalankan fungsi tersebut. Selain itu, Saksi bertugas menjaga tata tertib kapal, bertanggung jawab terhadap kadet, mengatur akomodasi dan kenyamanan penumpang, mengatur pekerjaan ABK dek, menyusun *passage plan*, serta bertanggung jawab atas stabilitas dan muatan kapal;
- d. Sistem dinas jaga perwira dek adalah sebagai berikut:
 - Mualim I: pukul 04.00–08.00;
 - Mualim II: pukul 16.00–20.00;
 - Mualim III: pukul 12.00–16.00 dan 00.00–04.00;
 - Mualim IV: pukul 08.00–12.00 dan 20.00–24.00.;
- e. Pada saat kejadian, Saksi berada di anjungan bersama Nakhoda, Markonis, dan Pandu. Saksi baru satu minggu bertugas di KM Tilongkabila sehingga masih...

masih dalam proses familiarisasi kapal. Saksi pernah melihat gambar karakteristik manuver dan lingkaran putar kapal. Berdasarkan perkiraan Saksi, lingkaran putar kiri sekitar 50-100 meter dan lingkaran putar kanan sekitar 100-120 meter. Namun, Saksi tidak mengetahui alasan teknis perbedaan tersebut;

- f. Saksi menyiapkan checklist persiapan olah gerak, yang meliputi pemeriksaan alat navigasi dalam kondisi baik dan berfungsi, yaitu dua unit Radar, AIS, GPS, ECDIS, Echosounder, tangga pandu, peralatan tunda, bendera, lampu pandu, buku-buku navigasi, kemudi manual, *bow thruster* (BT) aktif, serta mesin siap operasi. *Draft* depan tercatat 4,1 meter dan *draft* belakang 4,3 meter (rata-rata 4,2 meter), sedangkan *air draft* tidak diingat. Saksi juga berkoordinasi dengan kantor cabang di dermaga terkait kondisi cuaca, kecepatan angin (3-7 knot berdasarkan *wind speed*), arus yang cukup kuat, dan lokasi sandar. Selanjutnya, Saksi melaporkan kesiapan tersebut kepada Nakhoda. Namun, alat navigasi Navtex dalam kondisi rusak sejak sekitar enam bulan sebelumnya dan telah diajukan perbaikan oleh Markonis dan Mualim II;
- g. Saksi menanyakan kepada pihak Kepanduan mengenai identitas Pandu yang akan membantu sandar dan memperoleh informasi bahwa Pandu bertugas dengan status Papa 3. Pilot *onboard* sekira pukul 12.05 WITA, namun Saksi tidak mengetahui namanya. Pandu diterima oleh petugas satpam dan kadet karena para perwira sedang melaksanakan tugas olah gerak. Saat Pandu *onboard*, checklist telah diserahkan kepada Nakhoda dan diteruskan kepada Markonis untuk dibantu pengisian. Saksi mengetahui bahwa dokumen tersebut telah ditandatangani oleh Nakhoda;
- h. Saat kapal bergerak untuk sandar, TB Bunaken standby di sisi kiri buritan KM Tilongkabila. Pengamatan navigasi dilakukan oleh Mualim III selaku perwira jaga, dibantu Saksi dan Markonis. Meskipun Markonis tidak memiliki sertifikasi sesuai STCW untuk tugas jaga navigasi, yang bersangkutan membantu pengamatan alat navigasi. Kendali komunikasi di anjungan dilakukan oleh Saksi dengan Mualim IV di haluan dan Mualim II di buritan;
- i. Pada jarak kurang lebih 1 mil dari dermaga, kecepatan angin berkisar 3-7 knot. Sebelum kapal berputar pada jarak 120 - 200 meter dari dermaga, kecepatan...

kecepatan angin masih 3–7 knot. Saat kapal berputar, kecepatan angin tetap 3–7 knot dengan tinggi gelombang sekitar 0,5–0,75 meter;

- j. Setelah kapal berputar dan haluan mengarah ke barat, kapal belum terikat dengan TB Bunaken. Kecepatan angin meningkat menjadi 25–31 knot dari arah barat (kiri kapal) ke timur, disertai arus kuat searah. Jarak kapal dengan KM Sabuk Nusantara 35 sekitar 70–100 meter. Nakhoda memerintahkan mesin kanan maju, mesin kiri mundur dengan RPM mesin kanan lebih tinggi, BT diarahkan dari kanan ke kiri secara penuh, serta kemudi cikar kanan. Markonis menyampaikan perintah kepada kapal tunda melalui HT sesuai instruksi Nakhoda. Saksi menilai respons Pandu kurang cepat, dengan jeda sekitar lima menit antara perintah dan selesainya pengikatan tali;
- k. Saat kapal mendekati KM Sabuk Nusantara 35 pada jarak 35–50 meter, Nakhoda memerintahkan mesin kiri *stop* dan mesin kanan maju penuh, BT maksimal ke kiri, serta kemudi tetap cikar kanan untuk menjauhkan buritan dari dermaga. Berdasarkan informasi dari Mualim II di buritan, kapal telah terikat dengan TB Bunaken, namun posisi kapal masih berjarak sekitar 15 meter dari KM Sabuk Nusantara 35 dan belum dalam kondisi bebas aman;
- l. Sekira pukul 13.20 WITA terjadi benturan antara buritan kanan KM Tilongkabila dan haluan KM Sabuk Nusantara 35. Pada saat itu tidak terdapat daprah atau fender yang terpasang untuk meminimalkan benturan. Setelah buritan merenggang, Nakhoda kembali memerintahkan mesin kanan maju dan mesin kiri tetap *stop*. Setelah terlepas dari sentuhan, Nakhoda memerintahkan mesin kiri mundur sangat pelan, mesin kanan maju, kemudi cikar kanan, dan BT ke kiri;
- m. Saksi tidak dapat memastikan penyebab utama kecelakaan, termasuk faktor cuaca, mengingat kapal tetap dapat berlayar meskipun menghadapi cuaca ekstrem. Pada saat kejadian tidak terdapat kendala komunikasi maupun alarm gangguan pada permesinan. Dalam praktik sandar, kapal selalu menggunakan BT meskipun dibantu kapal tunda;
- n. Sejak kapal bergerak masuk hingga sandar, seluruh komando berada pada Nakhoda. Pandu tidak mengambil alih komando maupun meminta untuk mengambil alih, serta tidak memberikan arahan tambahan. Setelah kapal sandar sekira pukul 13.35 WITA, Pandu turun dari KM Tilongkabila;

o. Berdasarkan...

- o. Berdasarkan pemeriksaan Saksi bersama Mualim II, tidak terdapat korban jiwa maupun luka-luka dari sekitar 600–700 penumpang di atas kapal. Kerusakan pada KM Tilongkabila berupa lecet pada buritan kanan sepanjang kurang lebih 50 cm pada satu titik dan tidak menembus pelat. Sementara itu, KM Sabuk Nusantara 35 mengalami kerusakan pada haluan kiri berupa deformasi dan patahnya dudukan fender (dapra);
- p. Seluruh keterangan Saksi Mualim I KM Tilongkabila tidak dibantah oleh Terduga Nakhoda KM Tilongkabila.
3. Saksi Mualim II KM Tilongkabila, Saudara Dedi Yuliansyah, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Lampung
Tanggal : 15 Juli 1969
Agama : Islam
Alamat : Jl Anggur Raya 1 Blok E24 No. 1 Taman Wisma Asri
RT 004 RW 011 Kec. Bekasi Utara Kab. Bekasi
Telp / email : 081382950198
Email : dedipelni69@gmail.com
Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1982, di Lampung;
2) SMP, tahun 1985, di Lampung;
3) SMA, tahun 1988, di Lampung.
Pendidikan Teknis : 1) ANT III, tahun 2014, di BP3IP Jakarta;
2) ANT II, tahun 2018, di STIP Jakarta;
3) ANT I, tahun 2024, di STIP Jakarta.
- Pengalaman berlayar/bekerja:
- 1) Mualim II KM Irialva, tahun 1999 s.d. 2001;
 - 2) Mualim I KM Caraka JN III 22, tahun 2002 s.d. 2004;
 - 3) Mualim III KM Rinjani, tahun 2005 s.d. 2007;
 - 4) Mualim III KM Kerinci, tahun 2008 s.d. 2011;
 - 5) Mualim I KM caraka JN III 22, tahun 2012 s.d. 2014;
 - 6) Mualim III KM Bukit Raya, tahun 2015 s.d. 2018;
 - 7) Mualim III Leuser, tahun 2018 s.d. 2021;
 - 8) Mualim II KM Awu, tahun 2022 s.d. 2024;
 - 9) Mualim II KM Tilongkabila, tanggal 13 Juni 2024 s.d. sekarang.

b. Mualim...

- b. Mualim II KM Tilongkabila, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Saksi telah bekerja di KM Tilongkabila selama kurang lebih 1,5 (satu setengah) tahun. Sepengetahuan Saksi, batas maksimal kecepatan angin yang diperbolehkan bagi kapal untuk sandar, bermanuver, atau berangkat dari pelabuhan adalah 25 knot. Namun demikian, Saksi tidak pernah melihat atau membaca ketentuan tersebut secara tertulis dalam Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) atau Standar Operasional Prosedur (SOP);
- d. Pada saat KM Tilongkabila sejajar dengan dermaga, Saksi melaporkan ke anjungan bahwa posisi kapal melintang terhadap dermaga dengan haluan menghadap barat pada jarak sekitar 50 meter sejajar dengan dermaga. Buritan kapal masuk sekitar minus 30 meter (*overlap*) ke bagian depan KM Sabuk Nusantara 35, sehingga menurut Saksi kapal perlu maju kembali. Pada saat itu terdapat kapal tunda yang mendekat, namun melalui HT kanal 67 Saksi mendengar perintah agar kapal tunda tetap *standby*;
- e. Selanjutnya, Saksi melihat kondisi arus dan angin cukup kuat, sehingga berinisiatif kembali melaporkan kepada anjungan agar kapal segera diikat dengan kapal tunda. Setelah itu baru terdapat perintah untuk melakukan pengikatan, dan kapal langsung diikat. Namun pada saat pengikatan dilakukan, posisi kapal masih melintang sekitar 20 meter dari dermaga dan *overlap* sekitar minus 30 meter dengan bagian depan KM Sabuk Nusantara 35. Saksi tidak memperhatikan pergerakan mesin karena fokus melaporkan jarak dan posisi kapal;
- f. Pada saat jarak *overlap* berkisar minus 15–20 meter, terjadi benturan antara lambung kanan KM Tilongkabila dengan lambung depan KM Sabuk Nusantara 35. Pada saat kejadian, Saksi berada di buritan. Kondisi cuaca saat itu angin dan arus bergerak searah. Setelah terjadi benturan, kapal kembali melakukan olah gerak untuk melanjutkan proses sandar;
- g. Saksi tidak mengetahui nama petugas Pandu yang bertugas di KM Tilongkabila saat itu. Sepengetahuan Saksi, kapal tunda justru terseret oleh kapal karena menggunakan tali yang relatif pendek, sehingga terlihat menempel pada kapal;

h. Terhadap...

h. Terhadap seluruh keterangan yang disampaikan oleh Saksi Mualim II KM Tilongkabila, Terduga Nakhoda KM Tilongkabila tidak mengajukan bantahan.

4. Saksi Juru Mudi KM Tilongkabila, Saudara Slamet Nursabani, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Garut
Tanggal : 17 Desember 1996
Agama : Islam
Alamat : Kp. Cikolotok RT 02 RW 01 Desa Hajuang Kec Buye Bungbulang Kab Garut
Telp : 082312165015
Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 2009, di Garut;
2) SMP, tahun 2012, di Garut;
3) SMA, tahun 2015, di Garut.
Pendidikan Teknis : Able Dek, tahun 2023, di STIP Jakarta.

Pengalaman berlayar/bekerja:

- 1) Kelasi – Juru Mudi Kendhaga Nusantara I, tahun 2019 s.d. 2021;
 - 2) Juru Mudi Caraka J II, tahun 2021 s.d. 2022;
 - 3) Juru Mudi KM Wilis, tahun 2023;
 - 4) Juru Mudi KM Cawit, tahun 2011 s.d. 2025;
 - 5) Juru Mudi KM Tilongkabila, tahun 2025 s.d. 2026.
- b. Juru Mudi KM Tilongkabila, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Pada saat kejadian, KM Tilongkabila menggunakan sistem kemudi manual yang dalam kondisi baik dan tidak mengalami kendala. Seluruh pergerakan kemudi diperintahkan oleh Nakhoda, yaitu kemudi cikar kanan sebelum kapal berbelok, kemudi tengah sebelum kapal mulai berputar, kemudi cikar kiri saat kapal berputar, dan setelah haluan menghadap ke barat kemudi dikembalikan ke posisi tengah. Selama proses tersebut, tidak terdapat perintah apa pun dari Pandu;

d. Terhadap...

- d. Terhadap seluruh keterangan yang disampaikan oleh Saksi Juru Mudi KM Tilongkabila, Terduga Nakhoda KM Tilongkabila tidak mengajukan bantahan.
5. Saksi Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Amirullah, tidak hadir pada sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, sesuai dengan surat Direktur PT Subsea Lintas Globalindo, Nomor: 031/SLG/I/2026, dibuat di Surabaya, tanggal 26 Januari 2026, perihal Surat Pemberitahuan, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan bahwa Saudara Amirullah sudah tidak bekerja lagi di Perusahaan PT Subsea Lintas Globalindo dan yang bersangkutan sedang mengikuti Diklat Pelaut Peningkatan pada Politeknik Pelayaran Sorong sesuai dengan pengumuman Nomor: PG-POLTEKPEL.SRG 63 Tahun 2025, selanjutnya Tim Panel Ahli memutuskan keterangan dari Saksi Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, diambil dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) kecelakaan kapal tubrukan KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35, Nomor: AL.817/3/08/KSOP.Btg-2025, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/03/05/KSOP.Btg-25 pada hari Kamis, tanggal 20 November 2025, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH., terhadap Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Amurullah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Labbakkang
Tanggal : 9 Juni 1986
Agama : Islam
Alamat : Labbakkang RT 002 RW 002 Kel/Desa Maradekaya Kec Bajeng Kab Gowa Sulsel
Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1998, di Bajeng;
2) SMP, tahun 2001, di Bajeng;
3) SMK, tahun 2004, di Gowa.
Pendidikan Teknis : 1) ANT-D, tahun 2005, di BP2IP Barombong;
2) ANT-V, tahun 2010, di BP2IP Barombong;
3) ANT-IV, tahun 2016, di BP2IP Barombong;
4) ANT-III, tahun 2023, di PIP Sorong;

Pengalaman berlayar/bekerja:

- 1) Juru Masak TB Mampi II, PT Sukaltim, tahun 2004 s.d. 2005;
- 2) Juru Masak TB Dias Raya, PT Aria Citra, tahun 2005 s.d. 2006;

3) Juru...

- 3) Juru Mudi TB Dias Raya, PT Aria Citra, tahun 2006 s.d. 2008;
 - 4) Oiler MT Pangkalan Susu, PT Caraka Tirta Pratama, tahun 2008 s.d. 2009;
 - 5) Nakhoda TB Anggrek II, tahun 2010 s.d. 2011;
 - 6) Nakhoda TB Delta Ayu, PT Delta, tahun 2011 s.d. 2012;
 - 7) Mualim II TB KSA Diamond, PT KSA, tahun 2012 s.d. 2014;
 - 8) Nakhoda TB Lintas Samudra IX, PT Duta Lintas Samudra) tahun 2014;
 - 9) Nakhoda TB Permata Kaltim 2, PT Duta Lintas Samudra) tahun 2014 s.d. 2015;
 - 10) Nakhoda TB PSIP 1603, PT PSIP, tahun 2016 s.d. 2017;
 - 11) Nakhoda TB Buana Victory 2, PT NJB tahun 2017 s.d. 2019;
 - 12) Nakhoda TB Buana Victory 1, PT NJB tahun 2020 s.d. 2022;
 - 13) Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, PT SLG tahun 2024 s.d. sekarang.
- b. Saksi Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, mengerti maksud dipanggil dalam pemeriksaan oleh Pejabat Pemeriksa Kecelakaan Kapal Kantor KSOP Kelas I Bitung, untuk dimintai dan memberikan keterangan dengan sebenar-benarnya tentang terjadinya kecelakaan kapal KM Tilongkabila tubrukan/menyenggol KM Sabuk Nusantara 35;
 - c. Saksi mengetahui bahwa pemilik/operator KM Sabuk Nusantara 35 adalah PT Subsea Lintas Globalindo (SLG) yang beralamat di Jalan Gubeng Kertajaya, Surabaya. Saksi memiliki kontrak kerja dengan pemilik/operator kapal tersebut. Saksi telah bekerja sebagai Nakhoda sejak tahun 2010, dimulai sebagai Nakhoda TB Anggrek Indah 2 hingga saat ini. Tugas dan tanggung jawab Saksi sebagai Nakhoda adalah sebagai penanggung jawab penuh di atas kapal serta sebagai perwakilan perusahaan;
 - d. Pada saat kejadian, Saksi berada di anjungan ketika KM Tilongkabila akan sandar di depan dan buritannya menabrak KM Sabuk Nusantara 35. Saksi melihat langsung saat KM Tilongkabila memasuki Pelabuhan Bitung untuk sandar di Dermaga 1. Saat itu, Saksi sedang berbincang dengan KKM di anjungan;
 - e. Saksi menjelaskan kronologis kejadian sebagai berikut: sekira pukul 13.00 LT, ketika Saksi sedang berbincang dengan KKM di anjungan, Saksi melihat

KM Tilongkabila...

- KM Tilongkabila melakukan olah gerak di sebelah kiri KM Sabuk Nusantara 35 dengan jarak yang diperkirakan sekitar 25 sampai dengan 30 meter setelah kapal tersebut berputar ke kiri. Dengan jarak tersebut, Saksi memperkirakan KM Tilongkabila berpotensi menabrak KM Sabuk Nusantara 35, dan perkiraan tersebut terbukti. Sekira pukul 13.10 LT, KM Tilongkabila menyerempet dan menjepit KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung. Setelah kejadian, ABK melakukan pemeriksaan ke dalam palka guna memastikan ada atau tidaknya kebocoran. Hasil pemeriksaan menunjukkan tidak terdapat kebocoran, namun terdapat deformasi pada wrang kapal;
- f. Pada saat kejadian, Saksi tidak melihat adanya tali yang terpasang antara KM Tilongkabila dan kapal tunda (*tugboat*). Kondisi cuaca saat itu angin bertiup dari arah samping kiri kapal dengan kecepatan sekitar 10 sampai dengan 15 knot. Setelah kejadian, Saksi memerintahkan ABK untuk masuk ke dalam palka guna memastikan tidak terjadi kebocoran;
 - g. Saksi menyatakan bahwa pihak KM Tilongkabila bertanggung jawab atas kejadian tersebut, mengingat pada saat itu KM Sabuk Nusantara 35 masih dalam posisi tertambat di dermaga;
 - h. Dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP), Saksi selaku Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35 menyatakan bahwa dirinya tidak berada dalam tekanan dari pemeriksa maupun pihak lain selama memberikan jawaban dan keterangan. Seluruh jawaban dan keterangan yang disampaikan merupakan keterangan yang sebenarnya dan dapat dipertanggungjawabkan. Saksi juga menyatakan bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran keterangannya, bersedia dituntut di muka pengadilan apabila di kemudian hari terbukti bahwa keterangannya tidak benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali apabila diperlukan untuk memberikan keterangan tambahan;
 - i. Setelah Berita Acara Pemeriksaan selesai dibuat, dokumen tersebut dibacakan kembali kepada Terperiksa (Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35). Selanjutnya, Terperiksa menyatakan setuju dan membenarkan seluruh jawaban serta keterangan yang diberikan, dan untuk menguatkannya membubuhkan tanda tangan pada Berita Acara tersebut.
6. Saksi Mualim I KM Sabuk Nusantara 35, Saudara Dominikus Evan Primanda, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan...

lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Sidoarjo
Tanggal : 20 Januari 1996
Agama : Kristen
Alamat : Perum Taman Krian Regency Blok IV No.2 Krian Sidoarjo
Telp / email : 085179727796 / primandaevan@outlook.com
Pendidikan : 1) SD, tahun 2009, di Sidorajo;
Umum : 2) SMP, tahun 2012, di Krian;
3) SMA, tahun 2015, di Sidoarjo.
Pendidikan : 1) ANT III /DIII, tahun 2018, di Poltekpel Surabaya;
Teknis : 2) ORU, tahun 2018, di Binasena Bogor.

Pengalaman berlayar/bekerja:

- 1) Kadet dek, KM Relience, Meratus Line, tahun 2016 s.d. 2017;
 - 2) Mualim II KM Sentosa VIII, JBM, tahun 2018 s.d. 2019;
 - 3) Mualim II TB GRM Asahan, GRM, tahun 2019 s.d. 2020;
 - 4) Mualim I FC straits Venture II, IndoTrans, tahun 2021 s.d. 2022;
 - 5) Mualim I KM Wiras Permata 02, Bintang Indo, tahun 2022;
 - 6) Mualim II KM Pelangi Nusantara 01, PPI, tahun 2023;
 - 7) Mualim III KM Sabuk Nusantara 1, SBM, tahun 2024 s.d. 2025;
 - 8) Mualim I KM Sabuk Nusantara 35, tahun 2025 s.d. sekarang.
- b. Mualim I KM Sabuk Nusantara 35, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Pada tanggal 4 November 2025 sekira malam hari, KM Sabuk Nusantara 35 tiba di Pelabuhan Bitung dengan membawa penumpang dan barang. Saksi selaku Mualim I melaksanakan dinas jaga laut pada pukul 04.00 sampai dengan 08.00 WITA dan selanjutnya *standby* hingga seluruh kegiatan di dermaga selesai;
- d. Saksi melihat KM Tilongkabila berputar pada jarak kurang lebih 50 meter. Pada saat itu, Saksi berada di sisi kanan *main deck* dan sedang fokus mengawasi proses embarkasi penumpang dan barang di Pelabuhan Bitung,

sehingga...

- sehingga tidak mencatat secara rinci pergerakan KM Tilongkabila. Adapun dinas jaga di anjungan saat itu dilaksanakan oleh Muallim II;
- e. Tiba-tiba terdengar teriakan dari anjungan KM Sabuk Nusantara 35 yang menyatakan bahwa kapal tidak dapat menghindari dan akan terjadi benturan. Saksi kemudian melihat KM Tilongkabila mendekat dengan jarak sekitar 30 meter dengan laju yang semakin konstan. Selanjutnya terdengar teriakan spontan dari pihak KM Sabuk Nusantara 35;
 - f. Pada saat kejadian, kondisi cuaca berawan dengan angin bertiup dari arah barat-barat daya dengan kecepatan sekitar 14 knot. Kecepatan arus tidak diketahui secara pasti dan hanya diperkirakan ringan (*slight*). Tinggi gelombang tidak lebih dari 0,5 meter;
 - g. Saksi melihat secara langsung dan merasakan benturan yang cukup keras antara buritan KM Tilongkabila di sekitar tangga embarkasi dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35. Peristiwa tersebut terjadi sekira pukul 13.35 WITA dan telah dicatat dalam *logbook* kapal;
 - h. Setelah kejadian, dilakukan survei terhadap KM Sabuk Nusantara 35 oleh pihak BKI bersama *Marine Inspector* (MI). Berdasarkan hasil survei, ditemukan kerusakan pada beberapa frame dan gading-gading yang mengalami deformasi sekitar 2-3 meter di atas garis air (*water level*), namun tidak terdapat kebocoran. Kapal dinyatakan masih aman untuk berlayar dengan tujuan Batang Dua, Maluku Utara.
7. Saksi Pandu 3 PT Pelindo (Persero) Cabang Bitung, Saudara Agustinus Sitanggang, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:
- a. Lahir di : Dumai
 - Tanggal : 22 Agustus 1973
 - Agama : Kristen
 - Alamat : Sarongsong I RT 028 RW 08 Kec. Airmadidi, Kab Minahasa Utara
 - Telp/email : 082296187522 / agusst9118@gmail.com
 - Pendidikan : 1) SD, tahun 1986, di Dumai;
 - Umum : 2) SMP, tahun 1989, di Dumai;
 - 3) SMK, tahun 1992, di Dumai.

Pendidikan...

- Pendidikan : 1) ANT III, tahun 1996, BPLP Makassar;
Teknis 2) ANT II, tahun 2015, di Makassar;
3) ANT I, tahun 2025, di Surabaya.

Pengalaman berlayar/bekerja:

- 1) Pandu PT Pelindo Nunukan, tahun 2006 s.d. 2008;
 - 2) Pandu PT Pelindo Tarakan, tahun 2008 s.d. 2010;
 - 3) Pandu PT Pelindo Samarinda, tahun 2010 s.d. 2014;
 - 4) Pandu PT Pelindo Bontang, tahun 2014 s.d. 2017;
 - 5) Pandu PT Pelindo Makassar, tahun 2017 s.d. 2019;
 - 6) Asmen PT Pelindo Bitung, tahun 2019 s.d. 2021;
 - 7) Pandu PT Pelindo Balikpapan, tahun 2021 s.d. 2024;
 - 8) Pandu PT Pelindo Bitung, tahun 2024 s.d. sekarang.
- b. Pandu 3 PT Pelindo (Persero) Cabang Bitung, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Saksi telah mengikuti pelatihan Pandu pada tahun 2024 sampai dengan 2025 di Jakarta. Saksi telah bekerja sebagai Pandu di perairan Bitung selama kurang lebih 2 (dua) bulan dengan status panggilan "Papa 3". Dalam satu hari, Saksi dapat memandu hingga 5 (lima) kapal. Tugas dan tanggung jawab Saksi adalah membawa dan memandu kapal sebagai navigator bersama Nakhoda secara selamat dan aman hingga kapal sandar di pelabuhan;
- d. Pada saat kejadian, Saksi bertugas sebagai Pandu pengganti Saudara Anwar Kusnadi yang sedang sakit. Berdasarkan aplikasi penugasan (aplikasi Penisi), nama Saksi tercantum untuk melaksanakan pemanduan terhadap KM Tilongkabila;
- e. Sekira pukul 12.00 WITA, Saksi naik ke atas KM Tilongkabila. Saksi diterima oleh petugas sekuriti dan perwira kapal. Setelah tiba di anjungan, komando tetap berada pada Nakhoda. Pada saat itu kapal belum diikat dengan TB Bunaken sebagai kapal tunda yang memiliki daya mesin (*horse power*) di bawah 2 x 2.000 HP. Saksi menerima perintah dari Nakhoda agar kapal tunda tidak melakukan pengikatan dan hanya standby. Menurut pendapat

Saksi...

- Saksi, seharusnya kapal tunda sudah dalam posisi siap untuk menarik apabila diperlukan, namun Saksi tetap mengikuti perintah Nakhoda;
- f. Sesuai dengan SOP, setelah Pandu *onboard*, kapal tunda pada prinsipnya langsung melakukan pengikatan dengan kapal. Selanjutnya, Nakhoda menyerahkan komando kepada Pandu untuk pelaksanaan olah gerak kapal. Namun, pada kapal-kapal PT Pelni, umumnya komando tetap berada pada Nakhoda dan Pandu hanya memberikan asistensi sesuai perintah Nakhoda;
 - g. Pada saat itu, yang berada di anjungan adalah Saksi, Nakhoda, Muallim I, Juru Mudi, Kadet, serta Markonis yang berada di ruang radio. Kondisi permesinan dan *bow thruster* (BT) dalam keadaan baik. Secara karakteristik, KM Tilongkabila dapat berputar di tempat;
 - h. Saksi memperhatikan bahwa manuver yang dilakukan Nakhoda untuk memposisikan kapal sejajar dengan dermaga guna sandar kanan sudah benar. Kapal berputar pada jarak kurang lebih 70 meter dari dermaga dengan kondisi angin dari belakang yang tidak terlalu kuat. Saksi sempat memberikan masukan agar kapal diarahkan ke kiri dan mendapat jawaban dari Nakhoda bahwa kapal memang akan dibawa ke kiri. Selanjutnya, Saksi tidak memberikan tanggapan lebih lanjut ketika Nakhoda memerintahkan kapal tunda untuk standby karena kondisi cuaca masih dalam keadaan baik;
 - i. Ketika kapal membentuk sudut kanan sekitar 10-15° dengan menggunakan mesin kanan maju sangat pelan, kondisi cuaca berubah. Kecepatan angin diperkirakan sekitar 20-30 knot (tercatat 21 knot) dari arah barat depan haluan kiri, disertai arus kuat dari barat sehingga kapal terbawa mundur. Saksi meminta Nakhoda untuk berkomunikasi agar kapal tunda segera melakukan pengikatan. Namun, setelah tali tunda terpasang, jarak kapal sudah terlalu dekat dengan KM Sabuk Nusantara 35 sehingga tindakan menjadi terlambat dan terjadi benturan. Meskipun demikian, sudut kapal yang telah membentuk sudut kanan menyebabkan buritan mulai keluar sehingga mengurangi dampak benturan;
 - j. Sekira pukul 13.20 WITA, Saksi turun dari KM Tilongkabila. Menurut Saksi, kerusakan pada KM Sabuk Nusantara 35 hanya berupa goresan cat karena benturan tidak terlalu kuat. Lokasi kejadian merupakan wilayah wajib Pandu. Saksi menyatakan bahwa benturan terjadi terlebih dahulu sebelum pengikatan tali tunda. Pada umumnya, apabila kapal menggunakan jasa tunda...

tunda, maka kapal tunda langsung diikat karena jasanya telah dibayar. Namun, pada praktik saat ini, khusus kapal penumpang, kapal tunda sering kali hanya dalam posisi *standby* dan tidak langsung diikat saat Pandu naik ke kapal;

- k. Terduga Nakhoda membantah keterangan Saksi Pandu terkait waktu kejadian tubrukan. Menurut Terduga Nakhoda, peristiwa benturan terjadi sekira pukul 13.35 WITA setelah pemasangan tali tunda.

8. Saksi Mualim II TB Bunaken, Saudara Markus Krinesa Elungan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Bitung
Tanggal : 23 Januari 1992
Agama : Kristen Protestan
Alamat : Lingkungan RT 004 RW 01 Kel Sagerat Weru I Kec Matuari
Kab Bitung
Telp / email : 081313196576
Pendidikan : 1) SD, tahun 2004, di Talaud;
Umum : 2) SMP, tahun 2007, di Talaud;
3) SMA, tahun 2010, di Talaud.
Pendidikan : ANT V, tahun 2015, di Makassar.

Teknis

Pengalaman berlayar/bekerja:

- 1) Kelasi KT Selat Lembeh, tahun 2012 s.d. 2015;
 - 2) Juru Mudi KT Tondano, tahun 2015 s.d. 2020;
 - 3) Mualim II KT Bunaken, tahun 2020 s.d. sekarang.
- b. Mualim II TB Bunaken, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Saksi memiliki pengalaman kerja yang cukup banyak dan telah beberapa kali berpindah penugasan, termasuk di lokasi kejadian. Pada saat peristiwa, Saksi melakukan assist terhadap KM Tilongkabila dengan menggunakan TB Bunaken bermesin 2 x 1.750 HP dengan sistem propeller schottel;

d. Saksi...

- d. Saksi melihat Pandu diantar menggunakan motor boat menuju KM Tilongkabila. Sekitar pukul 13.15 WITA, di depan Pertamina pada jarak kurang lebih 1 mil laut (± 1.000 meter) dari dermaga, Pandu naik ke atas KM Tilongkabila. Selanjutnya, TB Bunaken dalam posisi *standby* di buritan kiri dan mengikuti kapal hingga masuk ke dalam area perairan pelabuhan;
- e. Pada saat KM Tilongkabila akan berputar, Saksi sempat menanyakan kepada pihak KM Tilongkabila, "Apakah TB Bunaken akan diikat atau *standby* saja?" dan dijawab agar *standby* terlebih dahulu. Dalam komunikasi tersebut tidak disebutkan identitas pemberi perintah dari pihak KM Tilongkabila. Saat itu, Saksi berada di anjungan memegang handel dan dibantu oleh Juru Mudi;
- f. KM Tilongkabila berputar dengan haluan mengarah ke barat pada jarak kurang lebih 50 meter, sejajar dengan KM Sabuk Nusantara 35 dan dermaga. Pada saat itu, kapal belum terikat dengan TB Bunaken. Kecepatan angin dan arus diketahui searah dari barat, namun Saksi tidak mengetahui besaran kecepatannya karena alat pengukur kecepatan angin (*wind speed*) sedang dalam perbaikan. Perintah dari pihak KM Tilongkabila kepada TB Bunaken tetap untuk *standby*;
- g. Ketika KM Tilongkabila telah mendekati pada jarak sekitar 5 meter dari KM Sabuk Nusantara 35, terdapat instruksi dari pihak KM Tilongkabila agar TB Bunaken diikat di sisi kiri KM Tilongkabila. Pihak KM Tilongkabila menerima tali haluan dari TB Bunaken dan tali tersebut terikat di atas KM Tilongkabila. TB Bunaken kemudian langsung menarik dengan tenaga penuh (*full power*) mundur. Sekitar satu menit kemudian, pada kurang lebih pukul 13.40 WITA, terjadi peristiwa tubrukan antara KM Tilongkabila dan KM Sabuk Nusantara 35;
- h. Sekitar 5-7 menit setelah proses pengikatan tali, Saksi menerima instruksi untuk melepaskan tali;
- i. Menurut kebiasaan, proses pengikatan tali towing dilakukan setelah menerima perintah dari Pandu. Panjang tali disesuaikan dengan posisi kapal, apabila buritan kapal cenderung masuk ke dalam (agak corong), maka tali dipanjangkan agar lebih aman dan memberikan pengaruh tarikan yang optimal. Pada saat kejadian, tali haluan diikat dengan panjang relatif pendek karena jarak KM Tilongkabila sudah dekat dengan KM Sabuk Nusantara...

Nusantara 35 dan dermaga, sehingga kapal harus segera terikat terlebih dahulu dan sempat dilakukan penarikan;

- j. Terduga Nakhoda membantah keterangan Saksi Mualim II TB Bunaken mengenai jarak pemasangan tali tunda. Menurut Terduga Nakhoda, pemasangan tali dilakukan pada jarak sekitar 40 meter dari KM Sabuk Nusantara 35, bukan pada jarak 5 meter sebagaimana disampaikan oleh Saksi.

9. Saksi Lainnya Direktur Utama PT Pelni (Persero), tidak hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, sesuai dengan suratnya, Nomor: 01.22/02/S-B/DU/2026, tanggal 22 Januari 2026, perihal Permohonan Penyesuaian Kehadiran Pihak Terkait dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Sidang KM Tilongkabila, sehubungan isi surat dimaksud telah menunjuk dan memberikan kuasa kepada Kepala DPA QHSSE untuk mewakili mengikuti proses persidangan dan memberikan keterangan yang diperlukan, sesuai Surat Kuasa, Nomor: TH.01.22/01/SK/2026, di buat di Jakarta, tanggal 22 Januari 2026, ditanda tangani dengan dibubuhi materai oleh Pemberi Kuasa Saudara / Saudari Tri Andayani selaku Direktur Utama dan ditandatangani oleh Penerima Kuasa Saudara Aldrin Dalimunte, selanjutnya Ketua Tim Panel Ahli memberikan persetujuan untuk Kepala DPA QHSSE PT Pelni, Saudara Aldrin Dalimunte, sebagai Saksi perwakilan dari Direktur Utama PT Pelni (Persero), dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Jakarta
Tanggal : 17 Oktober 1969
Agama : Islam
Alamat : Jl Pala IV No.112 RT 7 RW 2 Lubang Buaya Jakarta Timur
Telp / email : 0818701467 / aldrin.knkt@gmail.com
Pendidikan : 1) SD, tahun 1983, di Jakarta;
Umum : 2) SMP, tahun 1985, di Jakarta;
3) SMA, tahun 1988, di Jakarta;
4) D III, tahun 1992, di STIP Jakarta;
5) S1, tahun 2002, di Jakarta;
6) S2, tahun 2000, di Jakarta;

7) S3...

7) S3, tahun 2023, di Jakarta

Pendidikan : 1) ANT III, tahun 1988, di STIP Jakarta;

Teknis 2) ANT II, tahun 1996, di STIP Jakarta;

3) ANT I, tahun 2000, di STIP Jakarta.

Pengalaman bekerja:

1) Nakhoda, Fuji Toyo Shipping, tahun 2012 s.d. 2014;

2) Nakhoda, MOL, tahun 2019 s.d. 2022;

3) Ketua KNKT Bidang Laut, KNKT, tahun 2015 s.d. 2019;

4) *Lead Instructor Navigation*, MOL, tahun 2019 s.d. 2024;

5) DPA, PT Pelni, tahun 2024 s.d. sekarang.

- b. Kepala DPA QHSSE mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagai Saksi perwakilan dari Direktur Utama PT Pelni, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Saksi menyampaikan bahwa Direktur Utama PT Pelni tidak dapat hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan karena sedang melaksanakan tugas terkait persiapan angkutan Natal dan Tahun Baru (Nataru) serta angkutan Lebaran sesuai rencana Pemerintah Republik Indonesia, yang mengharuskan Direktur Utama dan jajaran Direksi melakukan koordinasi dengan berbagai pihak terkait. Selain itu, pada hari yang sama terdapat agenda kerja sama dengan Markas Besar TNI Angkatan Laut sehingga Direktur Utama dan Direksi sedang melaksanakan rapat dengan Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal);
- d. Direktur Utama PT Pelni memiliki tugas dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), antara lain memberikan dukungan manajemen terhadap operasional kapal. Direktur Utama bersama manajemen pusat memberikan dukungan atas kebutuhan kapal yang pelaksanaannya dimediasi oleh DPA QHSSE;
- e. Direktur Utama mengutamakan keselamatan sebagai prioritas utama. Kebijakan keselamatan kapal disusun oleh DPA QHSSE dengan tetap memperhatikan masukan dan arahan dari Direktur Utama dan Direksi berdasarkan ketentuan peraturan nasional maupun internasional. Dalam pelaksanaannya...

- pelaksanaannya, DPA QHSSE bertanggung jawab terhadap implementasi ISM Code pada kapal-kapal yang dioperasikan PT Pelni;
- f. Budaya keselamatan (*safety culture*) dikembangkan secara berkelanjutan oleh Kepala DPA melalui sosialisasi lisan maupun tertulis di setiap kapal. Setiap kejadian kecelakaan kerja (K3) dilakukan evaluasi dan diberikan pemahaman mengenai tindakan yang seharusnya dilakukan awak kapal. Selain itu, dilaksanakan pelatihan-pelatihan serta identifikasi area berbahaya guna memastikan keselamatan dan kenyamanan awak kapal dalam bekerja;
 - g. *Master review* menjadi dasar dalam melakukan perubahan terhadap SMK. Perubahan terakhir SMK dilakukan pada tahun 2017 dan telah disetujui oleh Kementerian Perhubungan. Pada bulan ini telah diterbitkan sirkular internal yang disampaikan kepada Direktur Utama dan akan segera disosialisasikan ke kapal-kapal;
 - h. Seluruh panduan keselamatan mengacu pada SMK dan dievaluasi secara berkala melalui *safety meeting* dalam setiap pelayaran maupun setiap bulan, serta melalui *master review* yang dilaksanakan satu kali dalam satu tahun. Evaluasi tersebut bertujuan sebagai mitigasi risiko untuk memastikan bahwa setiap kejadian telah sesuai dengan ketentuan SMK dan bahwa awak kapal telah melaksanakan prosedur sesuai ketentuan;
 - i. Sebagai bentuk konkret peningkatan keselamatan, Divisi *Learning Management* (LMG) melaksanakan program pembelajaran dek dan mesin setiap bulan, terdiri atas tiga hari pembelajaran teori dan tiga hari praktik. Sejak tahun 2025, DPA juga melaksanakan *workshop* yang melibatkan kepala divisi dengan kegiatan *onboard* selama dua hari pelayaran untuk pelaksanaan *drill* serta *coaching* terkait SOLAS dan ISM Code;
 - j. Terkait evaluasi kecelakaan KM Tilonkabila, DPA melaporkan hasil kajian kepada Direktur Utama. Selanjutnya, Direktur Utama memberikan disposisi kepada Direktur Armada dan Teknik, yang kemudian meminta Kepala DPA melakukan investigasi. Kepala DPA menyusun rekomendasi kepada Direktur Utama dengan tembusan kepada Divisi Nautika untuk pelaksanaan investigasi lanjutan. Hasil investigasi dituangkan dalam laporan lengkap yang disampaikan kepada Direktur Utama dalam bentuk nota dinas untuk memperoleh arahan lebih lanjut sesuai peraturan perundang-undangan. Penekanan Direktur Utama tidak hanya berlaku untuk...

- untuk KM Tilongkabila, melainkan untuk seluruh kapal agar penguatan *hard skill* dan *soft skill* merata bagi seluruh awak kapal;
- k. Telah dilakukan audit dalam bentuk investigasi internal dengan standar ketentuan sanksi berdasarkan kategori pelanggaran. Saat ini Nakhoda KM Tilongkabila telah menjalani rotasi rutin satu bulan sebagai Nakhoda pengganti. Pada prinsipnya, rotasi Nakhoda dilaksanakan setiap tiga bulan atau lebih cepat apabila terdapat kebutuhan mendesak;
 - l. Evaluasi kecelakaan kapal-kapal PT Pelni secara umum difokuskan pada dua aspek utama, yaitu peningkatan *hard skill* dan *soft skill* awak kapal, serta penguatan hubungan manajemen dengan kapal. *Hard skill* ditingkatkan melalui pelatihan dan *drill* penanganan situasi darurat, sedangkan *soft skill* meliputi pemahaman regulasi dan penguatan kewenangan Nakhoda dalam pelaksanaan tugas di atas kapal;
 - m. Dalam SMK bagian 9 telah diatur mengenai peran Nakhoda dalam menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran. Peningkatan *soft skill* mencakup pembinaan akhlak, pemahaman kewenangan, serta pemahaman terhadap regulasi nasional dan internasional, sehingga setiap tindakan awak kapal didasarkan pada kompetensi teknis dan etika profesional yang memadai;
 - n. Sejak tahun 2024 hingga 2025 terjadi penurunan signifikan angka kecelakaan kapal di PT Pelni. Hal tersebut dikaitkan dengan penguatan *hard skill* dan *soft skill*. Pada tahun 2025 telah dilaksanakan *workshop* pada 25 kapal penumpang, dengan kegiatan *drill* sesuai 11 jenis latihan dalam SMK serta pemeriksaan kesiapan peralatan dek dan mesin selama kapal berlayar;
 - o. Evaluasi dilakukan melalui tindak lanjut pelatihan sesuai waktu yang ditentukan oleh Nakhoda dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan pelayaran. Laporan DPA menunjukkan bahwa pelatihan telah dilaksanakan secara berkala meskipun waktunya berbeda-beda. Saat ini juga dilakukan mitigasi dan evaluasi lanjutan terhadap kecelakaan sebelumnya, termasuk kajian baru mengenai tugas dan tanggung jawab awak kapal;
 - p. Direktur Operasi menangani kapal penumpang, termasuk aspek dermaga dan tiket. DPA berada langsung di bawah Direktur Utama sebagai penghubung antara Direktur Utama dan para Nakhoda, serta bertugas memastikan implementasi SMK berjalan dengan baik di seluruh kapal;
 - q. PT Pelni mengoperasikan 26 kapal penumpang, dengan 25 kapal aktif beroperasi, serta 9 kapal barang yang terdiri atas 6 kapal milik sendiri dan 3 kapal...

- 3 kapal penugasan pemerintah. Berdasarkan ketentuan yang berlaku, gaji awak kapal penumpang lebih tinggi dibanding awak kapal barang. Awak kapal penumpang merupakan pegawai organik PT Pelni, sedangkan awak kapal barang sebagian berasal dari PKL. Mulai tahun 2026 direncanakan formasi Nakhoda dan KKM kapal barang berasal dari pegawai organik PT Pelni, sementara ABK tetap dari PKL;
- r. PT Pelni memiliki 40 formasi Nakhoda untuk 25 kapal penumpang, dengan sebagian standby di darat. Usia pensiun Nakhoda adalah 57 tahun, dan dalam kondisi tertentu dapat diperpanjang sebagai Nakhoda pengganti hingga usia 60 tahun dengan persyaratan pemeriksaan kesehatan (MCU) dan asesmen psikotes;
 - s. Masa penugasan Nakhoda ditetapkan selama dua tahun pada satu kapal. Rotasi awak kapal dilakukan setiap tiga bulan dengan masa cuti satu bulan di rumah, sehingga diperlukan Nakhoda pengganti. Saat ini dilakukan regenerasi guna menambah jumlah perwira dan Nakhoda sebagai pengganti yang telah pension;
 - t. Penempatan awak kapal dilakukan oleh Divisi Pengawakan yang berkolaborasi dengan Divisi *Learning Management* (LMG) dan Divisi SDM. Ketiga divisi tersebut secara aktif melaksanakan pelatihan peningkatan kompetensi perwira dek dan mesin untuk meningkatkan serta mempertahankan kompetensi sesuai sertifikasi yang dimiliki;
 - u. Evaluasi awak kapal dilakukan oleh DPA melalui monitoring dan rekapitulasi pelaksanaan *drill* wajib sesuai SOLAS setiap bulan. Hasil evaluasi dilaporkan kepada Kepala DPA, yang juga memimpin dewan penempatan Nakhoda dan KKM untuk menilai kelayakan penempatan. Seluruh hasil evaluasi dilaporkan kepada Direktur Utama;
 - v. Setiap kejadian di kapal wajib dilaporkan kepada DPA untuk dilakukan kajian dan review. Hasil kajian, termasuk putusan Mahkamah Pelayaran, disampaikan kepada seluruh kapal sebagai bahan pembelajaran;
 - w. Prosedur pelaporan oleh awak kapal telah diatur dalam SMK. Meskipun terdapat kendala psikologis dalam pelaporan atasan atau bawahan, mekanisme pelaporan tersedia dan dapat ditindaklanjuti melalui investigasi dan pemberian sanksi sesuai ketentuan PT Pelni;
 - x. Perawatan kapal dan pengadaan suku cadang berada di bawah Direktorat Armada dan Teknik, dengan pembagian tanggung jawab antara Divisi Teknis (mesin)...

(mesin) dan Divisi Nautika (dek). Penggantian suku cadang dilakukan secara rutin. Apabila pekerjaan perawatan memerlukan waktu lebih lama, vendor dapat melaksanakan pekerjaan di atas kapal, termasuk saat kapal berlayar, sesuai batas waktu yang ditetapkan;

- y. PT Pelni melakukan uji petik kegiatan angkutan Lebaran. Apabila ditemukan temuan audit atau review pada kapal maupun kantor cabang, laporan disampaikan kepada DPA atau divisi terkait untuk segera ditindaklanjuti melalui rapat internal sebagai bentuk tanggung jawab divisi terkait. Apabila penyelesaian ditetapkan dalam waktu 30 hari, maka pelaksanaan tindak lanjut dimulai paling lambat dalam setengah dari jangka waktu tersebut.

10. Saksi lainnya *Designated Person Ashore* (DPA)-PCSO, PT Pelni (Persero), Saudara Eko Sudrajat, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Jakarta
Tanggal : 19 April 1971
Agama : Islam
Alamat : Jl Jampoa L&G 21/12 Koja Tg Priok Jakarta Utara
Telp / email : 081291217117 / ekosudrajat71@gmail.com
Pendidikan : 1) SD, tahun 1984, di Jakarta;
Umum : 2) SMP, tahun 1987, di Jakarta;
3) SMA, tahun 1990, di Jakarta;
4) S1, tahun 2000, di Unija Jakarta.

Pendidikan : -

Teknis

Pengalaman berlayar / bekerja:

- 1) Kelasi, tahun 1993 s.d. 2000;
- 2) Staff pasasi, tahun 2000 s.d. 2002;
- 3) Staf Cabang Sampit, tahun 2002 s.d. 2005;
- 4) Staff Cabang Gunung Sindu, tahun 2005 s.d. 2007;
- 5) Staff Cabang Padang, tahun 2007 s.d. 2010;
- 6) DPA-PCSO KM Tilogkabila, PT Pelni, tahun 2024;
- 7) DPA-PCSO kantor pusat, PT Pelni (Persero), tanggal 07 Februari 2025.

b. DPA...

- b. DPA-PCSO PT Peln (Persero), mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Saksi telah mengikuti pelatihan dan memiliki Sertifikat ISM Code pada tahun 2024 serta Sertifikat *Designated Person Ashore* (DPA) pada tahun 2025. Dalam kapasitasnya sebagai DPA PT Peln, Saksi melaksanakan internal audit dan external audit, serta melakukan monitoring terhadap Sertifikat *Safety Management Certificate* (SMC). Sejak tahun 2024, Saksi menangani KM Tilongkabila serta tujuh kapal lainnya;
- d. Sesuai tugas dan fungsi (tufoksi), DPA hanya melakukan internal audit terhadap kecelakaan yang melibatkan KM Tilongkabila dan tidak melakukan investigasi kecelakaan kapal. Di lingkungan PT Peln, investigasi kecelakaan kapal pada umumnya dilaksanakan oleh Divisi Nautika dan PT BKI. Adapun kerugian akibat kecelakaan KM Tilongkabila saat ini sedang dalam proses pengajuan oleh Kantor Cabang Bitung;
- e. Internal audit terhadap KM Tilongkabila dilaksanakan pada tanggal 1 Mei 2025 setelah kejadian tubrukan dengan tebing. Dari audit tersebut ditemukan enam temuan yang berasal dari empat elemen, yaitu:
- Elemen *Risk Assessment: drill* tidak dilaksanakan;
 - Elemen 3 (Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan): tidak terdapat formulir permintaan perbaikan *fire alarm* dan formulir permintaan barang;
 - Elemen 7 (Prosedur Operasional Kapal): pelaksanaan prosedur belum konsisten, antara lain tidak terdapat prosedur penanganan tumpahan minyak, serta prosedur penurunan sekoci dalam kondisi rusak dan tidak terbaca dengan jelas;
 - Elemen 11 (Dokumentasi): buku publikasi nautika belum tertib, dan kru yang baru naik kapal belum membaca Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dalam proses familiarisasi.;
- f. Berdasarkan hasil audit sebelum kejadian tubrukan dengan KM Sabuk Nusantara 35, tidak terdapat laporan kerusakan pada alat navigasi KM Tilongkabila. Adapun laporan terakhir setelah kejadian tubrukan dengan

KM Sabuk Nusantara 35 menunjukkan adanya kerusakan berupa patahnya *crankshaft main engine* kiri;

- g. Peran perusahaan dalam implementasi prosedur olah gerak di pelabuhan dilaksanakan melalui peran kantor cabang sebagai perwakilan di darat, antara lain dengan memberikan informasi terkait kondisi arus, angin, serta ketersediaan dan ruang sandar dermaga;
- h. Dalam Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) PT Pelnindo tidak terdapat ketentuan khusus mengenai prosedur sandar dalam keadaan cuaca buruk. Namun demikian, SMK PT Pelnindo memuat definisi cuaca buruk, yaitu kondisi pelayaran dengan kecepatan angin mencapai skala 6 Beaufort atau lebih dari 40 knot dan tinggi gelombang lebih dari 4 meter. Ketentuan tersebut pada prinsipnya mengatur pelayaran dalam cuaca buruk, bukan secara spesifik mengenai olah gerak di pelabuhan dalam kondisi cuaca buruk;
- i. Panduan mengenai cuaca buruk dalam SMK PT Pelnindo tercantum dalam SMK 7 tentang Pengoperasian Kapal, poin 3 mengenai persiapan navigasi dalam cuaca buruk, yang meliputi:
- Nakhoda sedapat mungkin memilih rute pelayaran yang bebas dari cuaca buruk;
 - Nakhoda wajib mengumumkan kepada awak kapal prakiraan cuaca yang diperoleh dari data cuaca serta memberikan peringatan dini, termasuk apabila harus berlayar dalam hujan lebat atau kondisi tertentu yang tidak dapat dihindari;
 - Nakhoda memerintahkan Mualim I untuk memeriksa kekuatan bangunan kapal berdasarkan perhitungan muatan dan dokumen stabilitas kapal, termasuk apabila kapal dalam keadaan kosong;
 - Nakhoda memerintahkan Mualim I untuk memastikan kekedapan air kapal tetap terjaga, antara lain dengan memeriksa pintu, jendela, ruang akomodasi, kamar mesin, ruang mesin kemudi, pipa udara, bagasi, serta seluruh tangki.;
- j. Ketentuan mengenai tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda dalam SMK PT Pelnindo diatur dalam SMK 5 tentang Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda, poin J, yang menyatakan bahwa demi kepentingan keselamatan pelayaran, Nakhoda berhak menolak perintah tertentu (*master overriding authority*);

k. Ketentuan...

k. Ketentuan mengenai prosedur Pandu diatur dalam SMK 7 tentang prosedur naik dan turun Pandu. Pada poin 1 mengenai tugas dan wewenang Pandu ditegaskan bahwa:

- Kehadiran Pandu di atas kapal tidak membebaskan Nakhoda dari tugas dan tanggung jawabnya, karena Pandu bersifat sebagai penasihat;
- Nakhoda dan Pandu wajib saling bertukar informasi mengenai kondisi dan karakteristik kapal serta memastikan posisi kapal dalam keadaan aman;
- Apabila Nakhoda meragukan tindakan Pandu, Nakhoda berhak meminta penjelasan dan dapat mengambil alih komando dari Pandu.

Selain itu, SMK juga mengatur persiapan sandar kapal, termasuk checklist kesiapan dan prosedur pelaksanaan sandar.

11. Saksi Lainnya Kepala cabang Bitung PT Pelni (Persero), Saudara Juni Samsudin, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Jakarta
Tanggal : 20 Juni 1977
Agama : Kristen Protestan
Alamat : Perumahan Harapan Indah Bekasi
Telp / email : 081280902089 / junisamsudin@pelni.co.id
Pendidikan : 1) SD, tahun 1992, di Jakarta;
Umum : 2) SMP, tahun 1995, di Jakarta;
3) SMA, tahun 1998, di Jakarta;
Pendidikan : 1) ANT III, tahun 1998, di Djadayat Jakarta;
Teknis : 2) ANT II, tahun 2010, di STIP Jakarta.

Pengalaman bekerja:

- 1) Mualim III KM Inabukwa, tahun 2000 s.d. 2002;
- 2) Mualim II Iwebi, tahun 2002 s.d. 2003;
- 3) Mualim I KM Caraka 34, tahun 2003 s.d. 2005;
- 4) Mualim III KM Fudi, tahun 2005 s.d. 2007;
- 5) Mualim III KM Tidar, tahun 2007 s.d. 2009;
- 6) Kepala cabang, PT Pelni Bitung, tahun 2016 s.d. sekarang.

b. Kepala...

- b. Kepala Cabang PT Pelnindo Cabang Bitung, mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
- c. Kantor Cabang Bitung menangani operasional kapal PT Pelnindo maupun kapal lainnya. Untuk kapal-kapal penugasan *Public Service Obligation* (PSO) pada umumnya menggunakan dua baling-baling (*double propeller*). Adapun kapal-kapal perintis dan kapal Sabuk Nusantara umumnya menggunakan satu baling-baling (*single propeller*) untuk tipe 1.000 GT, kecuali tipe 2.000 GT ke atas yang menggunakan dua baling-baling;
- d. Pada saat kejadian, Saksi berada di dermaga. Ketika KM Tilongkabila melakukan olah gerak menuju Dermaga 2, kondisi angin bertiup ke arah barat dengan kecepatan cukup kencang, yang ditandai dengan daun-daun pohon bergerak. Angin tersebut kemudian bertiup lebih kuat secara tiba-tiba dan menghempas kapal sehingga terjadi insiden;
- e. KM Tilongkabila direncanakan sandar di Dermaga 2 yang memiliki panjang sekitar 200 meter dengan posisi agak membelok dan tidak lurus. Hal tersebut dikarenakan pada pukul 15.00 WITA direncanakan terdapat kapal lain yang juga akan sandar di Dermaga I sehingga waktu sandar berdekatan. Kondisi cuaca pada saat itu, termasuk angin dan arus yang cukup kuat, telah diinformasikan sebelumnya. Selain itu, pihak kapal juga telah mengunduh dan mencetak informasi prakiraan cuaca sebagai bahan pertimbangan;
- f. Penentuan plotting atau lokasi sandar kapal dilakukan oleh staf yang ditunjuk. Ketika kapal akan merapat dan sandar di dermaga, tim operasional, Kepala Cabang, dan bagian operasi telah berada di Dermaga 2 sekitar satu jam sebelum kapal tiba. Kehadiran tersebut bertujuan untuk menginformasikan kondisi cuaca dan keadaan dermaga kepada pihak kapal;
- g. Berdasarkan analisis Kantor Cabang terkait kondisi cuaca pada saat itu, situasi dinilai relatif aman. Namun demikian, meskipun tidak terdapat angin sekalipun, tetap diperlukan perhitungan terhadap kondisi mesin dan faktor teknis lainnya. Dalam hal ini telah dilakukan koordinasi dengan pihak Kepanduan, sehingga KM Tilongkabila difasilitasi dengan kehadiran Pandu di atas kapal serta bantuan kapal tunda. Ruang sandar juga telah disiapkan dengan...

- dengan cukup memadai. Pada prinsipnya, keputusan akhir untuk melaksanakan sandar berada pada Nakhoda, sedangkan pihak darat hanya menyiapkan fasilitas dan memastikan kesiapan sandar kapal;
- h. Prosedur sandar kapal dilakukan melalui penginputan data oleh staf ke dalam aplikasi Inaport yang selanjutnya disetujui (*approve*) oleh Syahbandar. Selain itu, pengajuan permintaan jasa Pandu dan kapal tunda dilakukan melalui aplikasi Penisi yang disetujui oleh pihak Kependuan PT Pelindo;
 - i. Pada saat kejadian, pihak Kantor Cabang tidak menerima konfirmasi mengenai adanya pergantian petugas Pandu. Selama Saksi bekerja di Pelabuhan Bitung, tidak terdapat pemantauan langsung terkait petugas Pandu yang naik ke atas kapal. Pelabuhan Bitung sendiri memiliki empat orang petugas Pandu;
 - j. Selama Saksi bekerja di Pelabuhan Bitung, tidak pernah terdapat laporan dari Nakhoda maupun pihak Kependuan mengenai ketidaksiapan atau penolakan sandar karena kondisi cuaca. Pada saat kejadian, terdapat sekitar 300 penumpang yang turun di Pelabuhan Bitung, yang merupakan tujuan akhir KM Tilongkabila.
12. Saksi lainnya Kepala Operasi cabang Bitung PT Peln (Persero), Saudara Sahat Nico Juan Varian S, tidak hadir pada sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, sesuai dengan surat Direktur Utama PT Peln (Persero), Nomor: 01.22/02/S-B/DU/2026, tanggal 22 Januari 2026, perihal Permohonan Penyesuaian Kehadiran Pihak Terkait dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Sidang KM Tilongkabila, sehubungan isi surat dimaksud disampaikan terkait Kepala Operasi PT Peln cabang Bitung disampaikan bahwa yang bersangkutan tidak dapat hadir dalam agenda persidangan dimaksud mengingat kebutuhan operasional dalam pelayanan angkutan penumpang Natal tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 di Pelabuhan Bitung, selain itu Kepala cabang PT Peln Bitung telah tercantum dan ditetapkan sebagai Saksi dalam persidangan, sehingga telah mewakili unsur operasional cabang terkait isiden tersebut, selanjutnya Tim Panel Ahli memutuskan keterangan dari Saksi Kepala Operasi PT Peln Cabang Bitung didapatkan dari berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) kecelakaan kapal tubrukan KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35, Nomor: AL.817/3/08/KSOP.Btg-2025, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/02/22/KSOP.Btg-25 pada hari Rabu, tanggal 12 November...

November 2025, oleh petugas pemeriksa KSOP Kelas I Bitung, Saudara Agustinus Daniel Mansamaeka, SH., terhadap Kepala Operasioan PT Peln Cabang Bitung, Saudara Sahat Nico Juan Varian S, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Surabaya
Tanggal : 20 November 1989
Agama : Kristen
Alamat : Dukuh Kupang Gg. Lebar No.47A Kel Dukuh Pakis
Kota Surabaya Jawa Timur
Pendidikan : 1) SD, tahun 2002, di Surabaya;
Umum 2) SMP, tahun 2005, di Surabaya;
3) SMA, tahun 2008, di Surabaya;
4) S.1 Teknik Perkapalan, tahun 2012, di Semarang.

Pengalaman bekerja:

- 1) Staf Armada, PT Peln Cabang Surabaya, tahun 2013 s.d. 2014;
 - 2) Staf Armada, PT Peln Tanjung Priok, tahun 2014 s.d. 2015;
 - 3) Owner Surveyor, PT Peln Pusat, tahun 2015 s.d. 2017;
 - 4) Senior Staf Operasi, PT Peln Cabang Bitung, tahun 2017 s.d. 2019;
 - 5) Kepala Urusan Operasi Kapal, PT Peln Cabang Bitung, tahun 2019 s.d. 2021;
 - 6) Kepala Urusan Operasional dan Pelayanan, PT Peln Cabang Fak-Fak, tahun 2021 s.d. 2025;
 - 7) Kepala Bagian Operasioanl dan Pelayanan, PT Peln Cabang Bitung, tahun 2025 s.d. sekarang.
- b. Kepala Operasi Cabang Bitung PT Peln, saat diperiksa dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, mengerti maksud dipanggil dalam pemeriksaan oleh Pejabat Pemeriksa Kecelakaan Kapal Kantor KSOP Kelas I Bitung, untuk dimintai dan memberikan keterangan tentang terjadinya tubrukan KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35;
- c. Saksi selaku Kepala Bagian Urusan Operasional dan Pelayanan PT Peln Cabang Bitung mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk memastikan perizinan pelayaran kapal, perizinan proses embarkasi dan debarkasi penumpang, verifikasi laporan muatan barang, laporan DSC (*Departing Control System*) penumpang, ketepatan waktu penyeteran penghasilan, serta optimalisasi pelayanan penumpang. Tugas tersebut termasuk pelaksanaan operasional...

- operasional pada saat KM Tilongkabila tiba di Pelabuhan Bitung dan akan sandar di dermaga;
- d. Pada saat peristiwa KM Tilongkabila menubruk/menyenggol KM Sabuk Nusantara 35, ketika kapal akan sandar di Dermaga I, Saksi berada di Dermaga I. Saksi tidak melihat keberadaan Pandu, karena ketika Saksi tiba di anjungan KM Tilongkabila, Pandu tidak berada di tempat;
 - e. Saksi menjelaskan kronologi kecelakaan antara KM Tilongkabila dan KM Sabuk Nusantara 35 yang terjadi pada hari Rabu, 5 November 2025. KM Tilongkabila dijadwalkan tiba sekitar pukul 14.00 WITA, namun kapal tiba lebih awal sekitar pukul 12.40 WITA di lampu hijau alur selatan. Saksi melihat KM Tilongkabila mendekati dermaga dengan didampingi kapal tunda (*assist tug*) KT Bunaken. Karena akan sandar kanan, kapal melakukan manuver berputar untuk merapat ke Dermaga I. Setelah kapal selesai berputar, posisi buritan berada di Dermaga II sejajar dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35. Pada saat itu, angin tiba-tiba bertiup kencang dari arah laut dan mendorong lambung kiri KM Tilongkabila sehingga kapal terdorong mendekati Dermaga II, tempat KM Sabuk Nusantara 35 sedang bersandar. Akibatnya, benturan/gesekan antara buritan kanan KM Tilongkabila dengan haluan kiri KM Sabuk Nusantara 35 tidak dapat dihindari;
 - f. Saksi tidak melihat secara langsung *assist tug* KT Bunaken menarik KM Tilongkabila untuk mencegah terjadinya benturan, karena posisi *assist tug* berada di sisi laut. Namun, Saksi mengetahui bahwa terdapat perwira kapal di buritan KM Tilongkabila, yaitu Mualim II;
 - g. Saksi mengetahui adanya komunikasi antara Perwira KM Tilongkabila dengan petugas di dermaga, yaitu Saudara Jemmy/Oscar 3 (Operasi 3), untuk memperoleh informasi mengenai kondisi arus dan angin di sekitar Dermaga I. Secara visual, Saksi mengamati bahwa arus bergerak masuk ke arah utara, angin bertiup dari arah timur, dan kondisi laut dalam keadaan tenang;
 - h. Saksi mengetahui bahwa setelah terjadinya benturan antara KM Tilongkabila dan KM Sabuk Nusantara 35, Nakhoda membuat Berita Acara terkait kejadian tersebut;
 - i. Dalam Berita Acara Pemeriksaan, Saksi selaku Kepala Bagian Urusan Operasional dan Pelayanan PT Pelni Cabang Bitung menyatakan bahwa
dirinya...

dirinya tidak berada dalam tekanan dari pemeriksa maupun pihak lain selama memberikan jawaban dan keterangan. Seluruh jawaban dan keterangan yang disampaikan adalah benar dan dapat dipertanggungjawabkan. Saksi juga menyatakan bersedia mengangkat sumpah atas kebenaran keterangan yang diberikan, bersedia dituntut di muka pengadilan apabila di kemudian hari terbukti bahwa keterangan tersebut tidak benar atau palsu, serta bersedia memenuhi panggilan kembali untuk memberikan keterangan tambahan apabila diperlukan;

- j. Setelah Berita Acara Pemeriksaan selesai dibuat, dokumen tersebut dibacakan kembali kepada Terperiksa, yaitu Kepala Bagian Urusan Operasional dan Pelayanan PT Pelni Cabang Bitung. Terperiksa menyatakan setuju dan membenarkan seluruh jawaban serta keterangan yang telah diberikan. Sebagai bentuk penguatan dan persetujuan, Terperiksa kemudian membubuhkan tanda tangan pada Berita Acara tersebut.

13. Saksi Lainnya Manajer Area Sulawesi 2 PT Pelindo (Persero), Saudara Yanmarth Laguna, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, di bawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Lahir di : Bitung
Tanggal : 24 Januari 1974
Agama : Kristen
Alamat : Kakentura I Lingkungan I Bitung
Telp / email : 085230118110 / yan.lagona@gmail.com
Pendidikan : 1) SD, tahun 1986, di Bitung;
Umum : 2) SMP, tahun 1989, di Bitung;
3) SMA, tahun 1992, di Bitung;
Pendidikan : 1) BP3/ ANT III, tahun 1996, di AIPI Makassar.
Teknis : 2) ANT II, tahun 2015, di PIP Makassar;
3) ANT I, tahun 2020, di PIP Makassar.

Pengalaman bekerja:

- 1) Pandu Madya, PT Pelindo Jayapura, tahun 2005 s.d. 2006;
- 2) Pandu Madya, PT Pelindo Ternate, tahun 2006 s.d. 2008;
- 3) Pandu Madya, PT Pelindo Bitung, tahun 2008 s.d. 2012;
- 4) Pandu Madya, PT Pelindo Balik Papan, tahun 2012 s.d. 2015;

5) Manajer...

- 5) Manajer Pelkap, PT Pelindo Ternate, tahun 2015 s.d. 2021;
 - 6) Manajer Pelkap, PT Pelindo Samarinda, tahun 2021 s.d. 2025;
 - 7) Manajer Area Sulawesi 2, PT Pelindo Bitung, tahun 2025 s.d. sekarang.
- b. Saksi mengerti maksud kehadiran dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yaitu sebagai Saksi, untuk dimintai keterangan tentang terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA;
 - c. Saksi diangkat sebagai Manajer Area Sulawesi 2 PT Pelindo Bitung terhitung sejak 1 Maret 2025. Tugas dan tanggung jawab Saksi secara umum adalah memastikan operasional pemanduan pelayaran di Area Sulawesi 2 berjalan dengan aman dan tertib. Saat ini, Saksi masih aktif sebagai Pandu berdasarkan SKP dari Syahbandar dan memiliki tanda panggilan "Pandu Papa 1";
 - d. Di Pelabuhan Bitung terdapat empat orang Pandu, termasuk Saksi. Seluruh Pandu memiliki sertifikat yang masih berlaku berdasarkan endorsement dan ketentuan STCW. Penomoran panggilan Pandu (Pandu 1, Pandu 2, dan Pandu 3) tidak didasarkan pada kriteria masa kerja atau pengalaman tertentu, melainkan hanya sebagai sebutan administratif. Pandu Nomor 1 dijabat oleh Pandu yang merangkap sebagai manajer (disebut Pandu Papa 1), Nomor 2 merupakan pengganti sebelumnya (Pandu Papa 2), dan Nomor 3 disebut Pandu Papa 3;
 - e. Di perairan Bitung terdapat wilayah wajib Pandu. Di luar koordinat wajib Pandu, seperti wilayah Kema, termasuk kategori perairan Pandu luar biasa. Pandu luar biasa adalah perairan yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Surat Keputusan Direktur Jenderal. Pada wilayah tersebut, pemanduan tidak bersifat wajib, namun dapat dilaksanakan atas permintaan Nakhoda, pengguna jasa, atau pengawas pemanduan setempat. Apabila permintaan diajukan melalui Inaportnet, maka pelayanan wajib dilaksanakan. Jika tidak ada permintaan, Nakhoda dapat melakukan olah gerak kapal secara mandiri;
 - f. Kewajiban Pandu di perairan wajib Pandu dan di perairan Pandu luar biasa pada prinsipnya sama. Tugas Pandu adalah memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda mengenai kondisi perairan guna menjamin keselamatan dan perlindungan maritim;

g. Saksi...

- g. Saksi selalu berkoordinasi dengan KSOP Bitung melalui Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Kabid Lala) serta KBPP. Koordinasi tersebut berjalan dengan baik karena aspek keselamatan berada di bawah pengawasan KSOP sebagai pengawas pemanduan, sedangkan Pelindo sebagai operator pelayanan dievaluasi setiap enam bulan oleh KSOP;
- h. Saksi mengetahui peristiwa tubrukan KM Tilongkabila saat berada di Makassar dan hanya menerima laporan dari Pandu 3 yang bertugas saat kejadian. Berdasarkan laporan tersebut, Pandu menyampaikan bahwa kapal tunda (TB) tidak dalam kondisi terikat. Menurut penilaian Saksi, Pandu 3 merupakan Pandu berpengalaman (Angkatan 28). Kemungkinan terjadi kurangnya komunikasi antara Pandu dan Nakhoda, yang pada saat itu diduga fokus pada pengendalian *bow thruster* (BT);
- i. Saksi tidak mengetahui adanya catatan tertulis yang menyatakan bahwa Nakhoda mengambil alih komando sepenuhnya. Berdasarkan laporan Pandu 3, Nakhoda hanya menginstruksikan kapal tunda dalam posisi siaga (*standby*). Tidak diketahui secara pasti apakah dalam kondisi terikat atau tidak, sehingga menurut Saksi terjadi kesalahpahaman komunikasi. Menurut Saksi, dengan panjang kapal sekitar 99 meter dan dibantu satu unit kapal tunda, secara teknis sudah memadai;
- j. Setelah menerima laporan kejadian, Saksi memperoleh arahan dari Kabid Lala dan KBPP KSOP Bitung. Berdasarkan arahan tersebut, tidak ditemukan indikasi kelalaian atau kesalahan dari Pandu. Namun demikian, Pandu 3 tetap diperintahkan untuk melakukan investigasi terkait kapal Sabuk Nusantara 35. Hingga saat ini, belum dilakukan evaluasi profesional Pandu oleh KSOP terkait insiden tersebut;
- k. Dalam Protap KSOP belum terdapat ketentuan mengenai batas maksimal kecepatan angin. Secara internal, Pelindo menetapkan bahwa pada kecepatan angin 25–30 knot dilakukan penghentian pelayaran berdasarkan *work instruction* turunan dari Protap. Kapal tunda Bunaken yang membantu KM Tilongkabila memiliki *bollard pull* 24 ton, mesin induk 2 x 1000 HP, dan dibangun pada tahun 2004. Kapal tersebut dilengkapi sistem azimuth (*schottel*) sehingga dapat berputar di tempat dan tidak terlalu terpengaruh arus;
- l. Di Pelabuhan Bitung, kapal Pelni umumnya langsung melakukan pemesanan Pandu, dan kapal tunda sudah familiar dengan awak kapal penumpang...

- penumpang sehingga komunikasi berlangsung cepat, termasuk dalam pengambilan tali tunda. Saat ini, Saksi sebagai pimpinan telah menginstruksikan melalui Kepala Cabang agar pada saat Pandu naik ke kapal, tali tunda sudah dalam kondisi terikat;
- m. Permohonan pelayanan Pandu diajukan oleh agen melalui Inaportnet yang terintegrasi dengan aplikasi Pinisi milik PT Pelindo. Permohonan tersebut terlebih dahulu diproses melalui sistem Kementerian Perhubungan, kemudian terintegrasi kembali dengan aplikasi Pinisi dalam proses Rencana Penambatan Kapal (RPK). Sesuai prosedur, persetujuan telah terbit sebelum 24 jam;
 - n. Penunjukan Pandu dilakukan melalui aplikasi oleh staf *planner* dan *controller* yang terintegrasi dengan Inaportnet. Dalam sistem tersebut terlihat RPK yang diterbitkan oleh agen melalui Inaportnet;
 - o. Staf *planner* berjumlah enam orang dan bertugas secara bergantian selama 1 x 24 jam. Saksi tidak mengingat siapa yang bertugas saat kejadian dan tidak memonitor langsung, namun terdapat jadwal yang terdokumentasi. Pergantian tugas dari Pandu 2 kepada Pandu 3 dilakukan oleh staf *planner* melalui sistem karena Pandu 2 dalam kondisi sakit. Pergantian tersebut tidak memerlukan persetujuan Saksi. Sistem akan mengirimkan *deployment* melalui perangkat HP masing-masing Pandu disertai SPK. Mengingat kapal Pelni merupakan kapal penumpang dengan prioritas pelayanan, maka pelayanan harus didahulukan;
 - p. Saksi pernah bertugas sebagai Pandu kapal penumpang pada tahun 2005. Berdasarkan KM Nomor 24 Tahun 1992, pemanduan dapat dilaksanakan secara fisik maupun nonfisik. Saat bertugas di Jayapura, Saksi tidak selalu naik ke kapal karena Nakhoda kapal Pelni yang senior meminta Pandu menunggu di dermaga dan naik setelah kapal sandar untuk penandatanganan dokumen. Sejak tahun 2015, sesuai PM Nomor 57 Tahun 2015, Pandu wajib melaksanakan pemanduan secara fisik di atas kapal;
 - q. Pada periode 2013–2015, setelah mengikuti diklat di Surabaya, Saksi mempraktikkan pemanduan dengan naik ke kapal dan memandu di alur pelayaran, sedangkan saat manuver sandar diserahkan kepada Nakhoda, khususnya pada kapal Pelni yang telah memahami karakteristik kapalnya. Untuk kapal kargo, manuver dilakukan oleh Pandu setelah mempelajari karakteristik kapal melalui *pilot card* di anjungan;

r. Sebelum...

PENDAPAT MAHKAMAH PELAYARAN

MAHKAMAH PELAYARAN

- r. Sebelum PM Nomor 57 Tahun 2015 dikenal istilah Pandu Laut dan Pandu Bandar. Setelah regulasi tersebut, klasifikasi berubah menjadi Pandu Tingkat I dan Tingkat II. Saat ini, prosedur standar adalah Pandu melapor kepada Nakhoda di anjungan, memohon izin melaksanakan tugas, mempelajari *pilot card*, serta menyepakati dengan Nakhoda mengenai pemberian komando hingga kapal sandar;
- s. Pada kapal Pelni terdapat istilah manuver “merah” dan “hijau” dalam pengoperasian mesin. Hal ini dapat menimbulkan keraguan bagi Pandu yang tidak familiar dengan kode tersebut, terlebih kapal menggunakan dua mesin dan *bow thruster*. Oleh karena itu, Nakhoda biasanya menjelaskan karakteristik mesin kepada Pandu, dan Pandu menilai kemampuannya dalam mengendalikan kapal tersebut;
- t. Menurut pengalaman Saksi, pada kapal dengan satu mesin, kapal dapat dihentikan dengan satu kali mundur penuh. Kapal Pelni dengan dua mesin yang dapat dikopel serta dilengkapi *bow thruster* tergolong lebih modern dan responsif. Saksi juga pernah bertugas di kapal pesiar asing *Odyssey* dengan panjang lebih dari 250 meter, di mana Nakhoda mengambil alih penuh manuver dan meminta Pandu hanya memberikan informasi mengenai kedalaman perairan, panjang dermaga, serta pengaruh arus dan angin.
- u. Informasi terbaru mengenai sistem mesin kapal diperoleh Saksi saat endorsement Sertifikat Pandu setiap tiga tahun sekali. Dalam silabus terbaru terdapat praktik olah gerak menggunakan dua mesin dan *bow thruster*. Selain itu, di internal Pelindo juga dilakukan briefing rutin setiap pagi kepada para Pandu.

C. Pendapat Mahkamah Pelayaran

Atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas BAPP Nomor: AL.817/3/08/KSOP.Btg-2025, kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, serta alat bukti lainnya yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, dan keterangan yang diberikan Terduga, Saksi-Saksi, di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, pada hari Selasa dan Rabu, tanggal 27 dan 28 Januari 2026, bertempat di Ruang Sidang Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta, sehubungan dengan kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan

Bitung...

Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, sampai pada pendapat sebagai berikut:

1. Tentang Kapal, Dokumen Kapal dan Awak Kapal.

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

a. Kapal

KM Tilongabila

- 1) Berdasarkan dokumen kapal yang terlampir dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan berupa copy Surat Laut, Nomor: PK.205/5264/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 3 September 2013, ditandatangani oleh Kepala Sub Direktorat Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- 2) Copy Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 294/PPj, dikeluarkan di Dumai, tanggal 04 Juni 1995, ditandatangani oleh Administrator Pelabuhan Dumai, a.n. Menteri Perhubungan;
- 3) Copy Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 042589, yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia di Jakarta tanggal 21 April 2025, dan berlaku sampai dengan tanggal 4 Maret 2030, ditandatangani oleh SVP Operasi Bisnis Klasifikasi, a.n. Direktur Operasi, Biro Klasifikasi Indonesia;
- 4) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 154, Pasal 155 Jo Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 154

Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses:

- a. pengukuran kapal;
- b. pendaftaran kapal; dan
- c. penetapan kebangsaan kapal.

Pasal 155

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

(2) Pengukuran...

- (2) Pengukuran kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode, yaitu:
 - a pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
 - b pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
 - c pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.
- (3) Berdasarkan pengukuran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage).
- (4) Surat Ukur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan oleh Menteri dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

Pasal 163

- (1) Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.
 - (2) Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dalam bentuk :
 - a Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage) atau lebih;
 - b Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh Gross Tonnage) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage); atau
 - c Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh Gross Tonnage).
 - (3) Kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan pas sungai dan danau.
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Juncto Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, yang pada intinya menerangkan bahwa status hukum kapal ditentukan setelah melalui proses : pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal yang selanjutnya kepada kapal yang telah memenuhi syarat, diterbitkan Surat Ukur, Akta Pendaftaran Kapal dan Surat Laut.

Dengan demikian dari sertifikat dan surat kapal tersebut diperoleh data-data mengenai kapal KM Tilongkabila yaitu sebagai jenis kapal motor (Penumpang), konstruksi baja, berbendera Indonesia, dengan ukuran P x L x D (meter)...

x D (meter) = 91,50 x 18,00 x 9,4 (meter), GT 6022 dan NT 1806, kapal dibangun tahun 1995 di German, geladak tiga, kapal berbaling-baling dua, digerakkan oleh mesin penggerak utama 2 (dua) unit mesin diesel KRUPP-MAK 6MU435C 4 Tak Kerja Tunggal, 2x 2175 HP, 600 Rpm, mesin bantu 4 (empat) unit mesin Daihatsu 6DL-19,4 x 615 Hp.

Bahwa KM Tilongkabila 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 Sabuk Nusantara 35

- 1) Berdasarkan dokumen kapal yang terlampir dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan berupa *copy* Surat Laut, Nomor: PK.205/7405/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 9 Desember 1023, ditandatangani oleh Kepala Sub Direktorat Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- 2) *Copy* Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 2800/Ka, dikeluarkan di Surabaya, tanggal 28 Desember 2012, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Syahbandar Utama Tanjung Perak Surabaya, a.n. Menteri Perhubungan;
- 3) *copy* Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 038711, yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia di Jakarta, tanggal 2 Nopember 2023, dan berlaku sampai dengan tanggal 2 Juli 2028;
- 4) *copy* Sertifikat Klasifikasi Lambung Nomor 059214, yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia di Jakarta tanggal 2 Nopember 2023, dan berlaku sampai dengan tanggal 2 Juli 2028.
- 5) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 154, Pasal 155 Jo Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

Pasal...

Pasal 154

Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses:

- a. pengukuran kapal;
- b. pendaftaran kapal; dan
- c. penetapan kebangsaan kapal.

Pasal 155

- (1) Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri.
- (2) Pengukuran kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode, yaitu:
 - a pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
 - b pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
 - c pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.
- (3) Berdasarkan pengukuran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage).
- (4) Surat Ukur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan oleh Menteri dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

Pasal 163

- a Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.
 - b Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dalam bentuk :
 - a Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage) atau lebih;
 - b Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh Gross Tonnage) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage); atau
 - c Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh Gross Tonnage).
 - c Kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan pas sungai dan danau.
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, yang pada intinya menerangkan bahwa status hukum kapal ditentukan setelah melalui proses :

pengukuran...

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 kapal KM Sabuk Nusantara 35 yaitu sebagai jenis kapal motor (Penumpang), konstruksi baja, berbendera Indonesia, dengan ukuran P x L x D (meter) = 53,28 x 12,00 x 4,50 (meter), GT 1102 dan NT 349, kapal dibangun tahun 2011, geladak satu, kapal berbaling-baling dua, digerakkan oleh mesin penggerak utama 2 (dua) unit mesin diesel Yanmar 2 x 830 HP.

Bahwa KM Sabuk Nusantara 35 telah memenuhi persyaratan mengenai "status hukum kapal" sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 154, Pasal 155, Pasal 158, Pasal 163 *Juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal

b. Dokumen kapal

KM Tilongkabila

- 1) Berdasarkan dokumen kapal sebagaimana telah disebutkan di atas yaitu berupa *Copy* Surat Laut, Nomor: PK.205/5264/SL-PM/DK-13, Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 294/PPj, Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 042589 semuanya masih berlaku;
- 2) *Copy* Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang, diterbitkan di Surabaya, tanggal 27 Agustus 2025, berlaku sampai dengan tanggal 18 November 2025, ditandatangani oleh Otoritas Pelabuhan Utama Surabaya a.n. Menteri Perhubungan;
- 3) Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.601/1448/6/DK/2023, diterbitkan di Jakarta, tanggal 11 Desember 2023, berlaku sampai dengan tanggal 17 Juli 2028, ditandatangani oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran Dan Manajemen Keselamatan Kapal Dan Perlindungan Lingkungan Di Perairan, a.n. Direktur Perkapalan Dan
Kepelautan...

Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;

- 4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 124, Pasal 126, Pasal 129, Pasal 147 dan Pasal 148 yang mengatur mengenai kelaiklautan kapal, persyaratan keselamatan persyaratan pencegahan pencemaran, penetapan garis muat kapal *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal.

Pasal 124

- (1) *Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.*
- (2) *Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:*
 - a. *material;*
 - b. *konstruksi;*
 - c. *bangunan;*
 - d. *permesinan dan perlistrikan;*
 - e. *stabilitas;*
 - f. *tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan*
 - g. *elektronika kapal*

Pasal 126

- (1) *Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.*
- (2) *Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:*
 - a *sertifikat keselamatan kapal penumpang;*
 - b *sertifikat keselamatan kapal barang; dan*
 - c *sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.*
- (3) *Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.*
- (4) *Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.*
- (5) *Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.*

Dengan demikian dari dokumen kapal yang ada dan berdasarkan ketentuan Pasal 124, Pasal 126 Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana...

sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maka KM Tilongkabila secara administrasi telah memenuhi persyaratan mengenai keselamatan kapal yang telah ditentukan oleh undang-undang.

KM Sabuk Nusantara 35

- 1) Berdasarkan dokumen kapal KM Sabuk Nusanantara sebagaimana telah disebutkan di atas yaitu berupa *Copy* Surat Laut, Nomor: PK.205/7405/SL-PM/DK-13, Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 2800/Ka, Sertifikat Klasifikasi Mesin, Nomor: 038711, Sertifikat Kalsifikasi Lambung Nomor : 059214 semuanya masih berlaku ;
- 2) *Copy* Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Nomor AL.501/34/16/KSOP.BTG/2025, diterbitkan di Bitung, tanggal 5 November 2025, ditandatangani oleh Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Bitung, a.n. Menteri Perhubungan;
- 3) Sertifikat Manajemen Keselamatan, Nomor: AL.601/1/14/UPP.TBL/2025, diterbitkan di Tobelo tanggal 5 September 2025, berlaku sampai dengan tanggal 5 Desember 2025, ditandatangani oleh Kasi Kesyahbandaran Kantor UPP Kelas I Tobelo a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, a.n. Menteri Perhubungan;
- 4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 124, Pasal 126, Pasal 129, Pasal 147 dan Pasal 148 yang mengatur mengenai kelaiklautan kapal, persyaratan keselamatan persyaratan pencegahan pencemaran, penetapan garis muat kapal juncto Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Juncto Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal.

Pasal 124

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

(2) Persyaratan...

- (2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- material;
 - konstruksi;
 - bangunan;
 - permesinan dan perlistrikan;
 - stabilitas;
 - tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
 - elektronika kapal

Pasal 126

- (1) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.
- (2) Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- sertifikat keselamatan kapal penumpang;
 - sertifikat keselamatan kapal barang; dan
 - sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.
- (3) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
- (4) Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.
- (5) Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

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

c. Awak Kapal

KM Tilongkabila

- 1) Berdasarkan kepada Daftar Nama Nakhoda dan ABK *On Board* KM Tilongkabila, dibuat di KM Tilongkabila, tanggal 4 Nopember 2025 kapal diawaki oleh Perwira Dek dan Mesin sebagai berikut :

Susunan Perwira Dek

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	Hindar Bahadi	Nakhoda	ANT I / 6200081117N10315

2	Tri Basuki	Mualim I	ANT I / 6201294349N10322
3	Dedi Yuliansyah	Mualim II	ANT I / 6201484646N10124
4	Adi Prayitno	Mualim III	ANT II / 6200567014M40317
5	Asep Yudi Nurjaman	Mualim IV	ANT II / 6200217969N20123
6	Rusdiansyah	Perwira Radio	SRE / 1467/SRE-II/XII/2018
7	Nur Hadi	PUK I	BST ETO / 6200040458101032
8	David Yudanto	PUK II	BST ETO / 6201482557010721

Susunan Perwira Mesin

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	Bayu Gus Kondang	KKM	ATT I / 6200039209T10320
2	Ponco Ali Sumono	Masinis I	ATT I / 6200388035T10324
3	Ardi Darmawan	Masinis II	ATT II / 6201455761T20417
4	Furqon Khasani	Masinis III	ATT II / 6201476565T20324
5	Andi Pramana Putra	Masinis IV	ATT III / 6202079318T30515
6	Aud Fahrul Hidayat	Electrician	ETO / 6200540468E10218
7	Ihzar hidayat	Electrician	ETO / 6212133892E10523

- 2) Berdasarkan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, Nomor: AL.504/36/10/KSOPU.Tpr/2025, diterbitkan di Tanjung Perak, tanggal 27 Agustus 2025, berlaku sampai dengan tanggal 26 Februari, 2026 isinya menerangkan bahwa kapal dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana yang tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini :

Susunan Perwira Dek

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

Susunan Perwira Mesin

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

3) Sesuai...

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

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

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

KM Sabuk Nusantara 35

- 1) Berdasarkan *Crew List* KM Sabuk Nusantara 35 susunan perwira kapal berikut sertifikat keahliannya adalah sebagai berikut :

Susunan Perwira Dek

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	Amirullah	Nakhoda	ANT III M/6200404916M30624
2	Dominikus Evan Primanda	Mualim I	ANT III / 6211552935N30518
3	Reznady Abu	Mualim II	ANT III
4	Nur asrianti	Mualim III	ANT III

Susunan Perwira Mesin

No	Nama	Jabatan	Sertifikat
1	Firman Yacub Al Aidid	KKM	ATT III

2	M Fajar Artanto	Masinis I	ATT IV
3	Andi Diva Aldyansyah	Masinis II	ATT IV
4	Fery Irawan	Masinis III	ATT III

- 2) Berdasarkan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, Nomor: AL.504/45/7/DK/2025, diterbitkan di Jakarta, tanggal 25 Februari 2025, berlaku sampai dengan tanggal 25 Februari 2026, isinya menerangkan bahwa kapal dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana yang tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini :

Susunan Perwira Dek

No	Jabatan	STCW Reg	Jumlah
1	Nakhoda / Master	II/2	1 (satu) orang
2	Mualim I	II/3.5	1 (satu) orang
3	Mualim / Perwira Dek	II/3.3	1 (satu) orang

Susunan Perwira Mesin

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

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

Berdasarkan Daftar Awak Kapal, Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum yang dimiliki KM Sabuk Nusantara 35 dan Pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga, maka KM Sabuk Nusantara 35 telah memenuhi persyaratan pengawakan sebagaimana ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

Dengan...

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan dokumen kapal yang ada, dihubungkan dengan persyaratan yang ditentukan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat tentang kapal, dokumen kapal, dan awak kapal KM Sabuk Nusantara 35 telah memenuhi persyaratan peraturan perundang undangan yang berlaku.

2. Keadaan Cuaca.

Berdasarkan hasil analisis dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim, Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok, dan berdasarkan keterangan Terduga dan Saksi-saksi dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, serta berkas BAPP, maka mengenai keadaan cuaca pada saat terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, di lokasi kejadian adalah sebagai berikut;

- a. Bahwa kondisi angin, tinggi gelombang, arus dan cuaca pada saat kejadian kecelakaan kapal, sesuai dengan bukti surat dari BMKG Stasiun Meteorologi Klas I Maritim Tanjung Priok, Nomor: ME.01.02/LK.011/KTJP/I/2026, tanggal 23 Januari 2026, yang ditandatangani oleh Koordinator Bidang Data dan Informasi, Saudara Iman, S.Si., a.n. Kepala Stasiun Meteorologi Maritim Kelas I Tanjung Priok, sebagai berikut:

Pada tanggal 05 November 2025 sekira pukul 08.00-14.00 WITA di Perairan Bitung;

Cuaca : Cerah – Berawan

Arah dan Kecepatan Angin : Selatan – Barat Daya, 8 – 20 knots

Arah dan kecepatan Arus : Timur Laut - Tenggara, 5 – 20 cm/s

Arah dan Tinggi Gelombang : Utara – Timur Laut, Slight 0,50 – 1,25 meter

Jarak Pandang : 10 -12 Km

b. Bahwa...

- b. Bahwa kondisi angin, tinggi gelombang, arus dan cuaca pada saat kejadian kecelakaan kapal, sesuai dengan bukti dalam BAPP kecelakaan kapal tubrukan KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 Nomor: AL.813/3/08/KSOP.Btg-2025, pada surat dari BMKG Stasiun Meteorologi Kelas II Maritim Bitung, Nomor: ME.01.02/CP/1236/BTG/XI/2025, berlaku tanggal 05 November 2025 pukul 08.00 WITA s.d. tanggal 06 November 2025 pukul 07.00 WITA, Prakiraan Cuaca di Pelabuhan Bitung;

Cuaca : cerah- berawan

Arah dan Kecepatan Angin : Selatan, 11 – 17 knots

Arah dan kecepatan Arus : Utara, 40 – 43 cm/s

Arah dan Tinggi Gelombang : 0.10

Jarak Pandang : 10 Km

- c. Berdasarkan keterangan dari Terduga Nakhoda KM Tilongkabila di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yang dikuatkan dengan keterangan Saksi Mualim I KM Tilongkabila, Saksi Mualim II KM Tilongkabila, Saksi Mualim II TB Bunaken, Saksi Pandu 3, Saksi Kepala Cabang PT Pelni Cabang Bitung, di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, bahwa keadaan cuaca saat itu baik, tidak hujan, jarak pandang 1 mil jelas, ombak tenang, keadaan arus kuat dari barat, angin kencang dari barat kecepatan 25-30 knots;
- d. Berdasarkan keterangan Saksi Nakhoda KM Sabuk Nusantara 35 dalam (BAPP) kecelakaan kapal tubrukan KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35, Nomor: AL.813/3/08/KSOP.Btg-2025, pada Berita Acara Terperiksa, Nomor: AL.817/03/05/KSOP.Btg-25, bahwa keadaan cuaca saat itu angin bertiup arah samping kiri kapal 10 s.d. 15 knots;
- e. Berdasarkan keterangan dari Saksi Mualim I KM Sabuk Nusantara 35 di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal bahwa saat itu keadaan cuaca berawan, angin dari barat-barat daya kuat 14 knots, kecepatan arus kurang mengetahui hanya diperkirakan *slight*, tinggi gelombang tidak lebih 0.5 meter;

Dengan...

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan keterangan Saksi-saksi di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, terdapat kesesuaian dengan data dari berita cuaca BMKG Stasiun Meteorologi Kelas I Maritim Tanjung Priok, BMKG Stasiun Meteorologi Kelas II Maritim Bitung tersebut di atas, yang pada intinya keadaan cuaca, kecepatan angin, arah dan kecepatan arus, tinggi gelombang dan jarak pandang pada saat terjadinya kecelakaan di lokasi tersebut dapat diterima.

3. Muatan dan Stabilitas Kapal

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

KM Tilongkabila

a. Muatan

- 1) Berdasarkan salinan Surat Ukur Internasional (1969), Nomor: 294/PPj. yang dikeluarkan di Dumai tanggal 4 Juni 1995 oleh Administrator Pelabuhan Dumai, KM Tilongkabila memiliki ukuran -ukuran pokok yaitu Panjang (L) : 91,50 Meter, Lebar (B) : 18,00 Meter dan Tinggi (H) : 9,40 Meter;
- 2) Berdasarkan salinan Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 044898, yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia pada tanggal 24 Februari 2025, ditetapkan bahwa ukuran Lambung Timbul pada Musim Panas (Summer) dari Garis Geladak ke Garis Muat Air Laut untuk kapal KM Tilongkabila adalah 805 mm (0,805 meter);
- 3) Berdasarkan data-data di atas maka draft/sarat maksimum kapal pada Musim Panas (Summer) dapat dihitung sebagai berikut :
Sarat Maksimum Kapal (t) = H - T = 9,40 - 0,805 = 8,595 meter
Selanjutnya karena kapal berlayar didaerah tropis (Tropical), maka draft/sarat maksimum kapal dapat dikoreksi menjadi = (1/48 x Draft Summer) + Draft Summer = 8,774 meter;
- 4) Berdasarkan salinan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang No. AL.501/110/15/KSOPU.TPR/2025 yang dikeluarkan di Surabaya tanggal 27 Agustus 2025 oleh Kepala Kantor KSOP Utama Tanjung Perak, jumlah penumpang yang diizinkan untuk KM Tilongkabila adalah 962 orang;

5) Berdasarkan...

- 5) Berdasarkan keterangan Terduga dalam persidangan yang diperkuat oleh keterangan Saksi Mualim I, bahwa pada saat akan sandar di Pelabuhan Bitung, draft belakang kapal adalah 4,3 meter dan draft depan 4,1 meter serta draft tengah adalah 4,2 meter;
- 6) Setelah kejadian, kapal dapat disandarkan dengan aman dan semua penumpang turun dengan aman di Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan akhir, selain itu sebagai akibat tubrukan tersebut terdapat kerusakan berupa goresan pada lambung kanan belakang KM. Tilongkabila.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa berdasarkan keterangan draft kapal sebelum kejadian dalam persidangan dibandingkan dengan ketentuan sarat terbesar kapal berdasarkan salinan Sertifikat Garis Muat Internasional, bahwa sebelum kejadian kapal tidak dalam kondisi kelebihan muatan, disamping itu jumlah penumpang saat kejadian sebanyak 278 orang juga tidak melebihi ketentuan batas jumlah penumpang yang diizinkan dalam salinan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang No. AL.501/110/15/KSOPU.TPR/2025 sehingga dapat diterima.

Selain itu setelah kejadian, tidak terdapat kebocoran pada kapal yang mempengaruhi *draft* dan trim kapal serta tidak ada korban jiwa terhadap penumpang, sehingga kondisi muatan kapal setelah kejadian dapat diterima.

b. Keadaan Stabilitas Kapal

Berdasarkan keterangan Nakhoda dalam persidangan yang diperkuat oleh keterangan Saksi Mualim I dan Saksi Pandu Pelindo, bahwa sebelum kejadian, KM Tilongkabila bermanuver dalam keadaan mengapung tegak dengan stabilitas baik.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa mengenai keadaan stabilitas kapal sebelum kejadian dapat diterima.

Setelah kejadian, tidak terdapat kebocoran pada kapal yang dapat mempengaruhi trim kapal dan kapal dapat disandarkan dengan aman di Pelabuhan Bitung dengan selamat, sehingga Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kondisi stabilitas kapal setelah kejadian dapat diterima.

KM Sabuk...

KM Sabuk Nusantara 35

Saat kejadian, KM Sabuk Nusantara 35 sedang sandar di Pelabuhan Bitung dan dianggap sebagai objek mengapung yang diam sehingga Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang muatan dan stabilitas KM Sabuk Nusantara 35 tidak dinilai.

4. Navigasi dan Olah Gerak

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

a. Navigasi

- 1) Berdasarkan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Nomor: AL.501/110/15/KSOPU.Tpr/2025, Sertifikat Manajemen Keselamatan Nomor: AL.601/1448/6/DK/2023, serta keterangan Terduga Nakhoda, Saksi Mualim I, dan Saksi Mualim II, bahwa KM Tilongkabila dilengkapi dengan peralatan navigasi dan komunikasi beserta perlengkapannya di anjungan yang dalam kondisi baik dan berfungsi. Namun demikian, pada saat kejadian peralatan NAVTEX dalam kondisi rusak dan telah mengalami kerusakan selama kurang lebih enam bulan. Markonis dan Mualim II telah mengajukan permohonan perbaikan atas peralatan tersebut;
- 2) Berdasarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) KM Tilongkabila Nomor: SPB.IDGTO.1125.0000011 serta keterangan Terduga Nakhoda yang dikuatkan oleh keterangan para Saksi, bahwa pada tanggal 5 November 2025 KM Tilongkabila memasuki perairan Pelabuhan Bitung untuk sandar kanan di Dermaga 2;
- 3) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Mualim I, Saksi Mualim II, Saksi Juru Mudi, Saksi Pandu 3, dan Saksi Mualim II TB Bunaken di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, bahwa pada sekitar pukul 13.10 WITA setelah Pandu naik ke atas KM Tilongkabila, kapal bergerak dengan kecepatan 11,5 knot menuju Dermaga 2 Pelabuhan Bitung dan diikuti oleh TB Bunaken di belakang sebagai kapal tunda. Pada saat itu kondisi cuaca baik, tidak hujan, jarak pandang sekitar 1 mil dan terlihat laut...

jelas, laut dalam keadaan tenang, arus kuat mengarah ke timur, serta angin kencang dari selatan dengan kecepatan sekitar 19 knot;

- 4) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda yang dikuatkan oleh keterangan para saksi sebagaimana tersebut di atas, pada saat KM Tilongkabila melintang di depan Dermaga 2 Pelabuhan Bitung dengan jarak kurang lebih 150 meter, kapal dengan haluan ke arah timur mengurangi kecepatan untuk melakukan olah gerak memutar ke kiri dengan tujuan sandar lambung kanan. Kapal kemudian bermanuver dengan kecepatan sekitar 4 knot dalam posisi menghadap arus. TB Bunaken diperintahkan untuk siaga (*standby*) di sebelah kiri KM Tilongkabila agar tidak menghambat pergerakan kapal saat berputar;
- 5) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda yang dikuatkan oleh keterangan para saksi di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan, pada saat KM Tilongkabila dengan haluan barat berada pada jarak sekitar 70 meter dari Dermaga 2 Pelabuhan Bitung dan sedang bergerak mendekati dermaga untuk sandar, Nakhoda memerintahkan melalui Pandu agar TB Bunaken mendekat dan memasang tali pada KM Tilongkabila. Namun, Pandu dinilai kurang merespons perintah tersebut. Nakhoda kemudian mendengar melalui HT yang dipegang Markonis jawaban dari TB Bunaken bahwa kapal dalam posisi *standby*, sementara posisi TB Bunaken justru semakin menjauh dari sisi kiri KM Tilongkabila. Sesuai informasi dari Mualim II, terdengar melalui HT bahwa saat kapal berputar, TB Bunaken semakin menjauh karena tidak ada respons dari Pandu. Oleh karena itu, komunikasi dengan kapal tunda diambil alih oleh Markonis atas permintaan Nakhoda untuk menggunakan HT guna meminta TB Bunaken mendekat dan mengikat tali ke KM Tilongkabila;
- 6) Berdasarkan keterangan para saksi, pembagian tugas dalam *Bridge Team Management* di anjungan adalah sebagai berikut:
 - Nakhoda bertindak sebagai pemberi perintah dan secara langsung mengendalikan pergerakan kapal dengan mesin;
 - Mualim I membantu melakukan pengamatan visual serta komunikasi di bagian depan dan belakang kapal;
 - Markonis memegang radio komunikasi dengan darat serta mengamati peralatan navigasi (Radar, AIS, dan ARPA), meskipun tidak...

tidak memiliki sertifikasi atau kompetensi khusus dalam pengoperasian dan pengamatan alat navigasi tersebut;

- Juru Mudi mengemudikan kapal secara manual;
- Pandu 3 tidak memberikan arahan karena kendali kapal sepenuhnya berada pada Nakhoda.

7) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda KM Tilongkabila yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Pandu 3 di hadapan sidang, pada saat kapal akan berbelok membentuk sudut kanan sekitar 10-15° dengan menggunakan mesin kanan maju sangat pelan, Mualim II menginformasikan bahwa buritan kapal masih minus 10 meter (overlap) terhadap haluan KM Sabuk Nusantara 35. Pada saat yang sama, kecepatan angin meningkat menjadi sekitar 21 knot dari arah barat depan haluan kiri dan arus kuat dari arah barat, sehingga kapal terbawa mundur ke kanan dan mendekati KM Sabuk Nusantara 35. Saksi menyampaikan agar Nakhoda segera berkomunikasi untuk mengikat tali kapal tunda. Namun, setelah kapal tunda terikat, posisi KM Tilongkabila sudah terlalu dekat dengan KM Sabuk Nusantara 35, sehingga terjadi benturan antara buritan kanan KM Tilongkabila dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35 yang mengakibatkan kerusakan atau deformasi pada konstruksi haluan kiri KM Sabuk Nusantara 35.

b. Olah Gerak

- 1) KM Tilongkabila merupakan kapal motor penumpang berbendera Indonesia dengan konstruksi baja, IMO Number 9102760 dan tanda panggilan YFCD. Kapal ini memiliki ukuran panjang 91,30 meter, lebar 18,00 meter, dan dalam 9,4 meter, dengan Gross Tonnage (GT) 6.022 dan Net Tonnage (NT) 1.806. Kapal dibangun pada tahun 1995 di Jerman, memiliki tiga geladak dan baling-baling ganda. Mesin penggerak utama terdiri atas 2 (dua) unit mesin diesel KRUPP-MAK tipe 6MU435C, 4 langkah kerja tunggal, dengan daya masing-masing 2.175 HP pada 600 rpm. Mesin bantu terdiri atas 4 (empat) unit mesin Daihatsu tipe 6DL-19 dengan daya masing-masing 615 HP. Jumlah awak kapal sebanyak 76 orang termasuk Nakhoda. Jumlah penumpang sebanyak 278 orang dan muatan general kargo sebanyak 3 koli dengan berat 0,021 ton. Kapal memiliki...

memiliki *draft* depan 4,1 meter, *draft* tengah 4,2 meter, dan *draft* belakang 4,3 meter;

- 2) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda KM Tilongkabila dan Saksi Mualim I di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, pada sekitar pukul 12.30 WITA KM Tilongkabila dalam kondisi olah gerak (OHN) sambil menunggu petugas Pandu naik ke atas kapal;
- 3) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda dan Saksi Mualim I di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, saat KM Tilongkabila melintang di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung dengan jarak sekitar 150 meter, kapal dengan haluan mengarah ke timur mengurangi kecepatan untuk melakukan olah gerak memutar ke kiri dengan tujuan sandar lambung kanan. Kapal kemudian mulai bermanuver berputar dengan kecepatan sekitar 4 knot menghadap arus. TB Bunaken diperintahkan untuk siaga (*standby*) di sebelah kiri KM Tilongkabila agar tidak terhambat saat kapal berputar, dan pada saat itu tali tunda belum terikat pada buritan KM Tilongkabila;
- 4) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda, Saksi Mualim I, dan Saksi Mualim II di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, ketika KM Tilongkabila dengan haluan mengarah ke barat berjarak sekitar 70 meter dari Dermaga 2 Pelabuhan Bitung dan bergerak mendekat untuk sandar, Nakhoda memerintahkan Pandu agar TB Bunaken siaga mendekat dan memasang tali pada KM Tilongkabila. Namun demikian, Pandu dinilai kurang responsif. Nakhoda mendengar melalui HT dari Markonis bahwa TB Bunaken menyatakan dalam posisi *standby*, tetapi kapal tunda tersebut justru menjauh dari sisi kiri KM Tilongkabila. Sesuai informasi dari Mualim II, terdengar melalui HT bahwa saat kapal berputar, TB Bunaken semakin menjauh. Karena Pandu tidak merespons secara memadai, Nakhoda kemudian meminta bantuan Markonis untuk berkomunikasi melalui HT kepada TB Bunaken agar segera mendekat dan mengikat tali pada KM Tilongkabila;
- 5) KM Tilongkabila bergerak masuk dengan posisi haluan membentuk sudut sekitar 10–20° ke kanan mendekati dermaga. Mesin kopel kiri pada RPM yang sama dan *Bow Thruster* (BT) diarahkan ke kanan. Pada saat itu kondisi cuaca menunjukkan angin mulai kencang. Berdasarkan informasi dari Mualim II, jarak KM Tilongkabila dengan KM Sabuk

Nusantara 35 semakin dekat, sekitar 40 meter. Selanjutnya TB Bunaken mendekat dan tali tunda terikat pada KM Tilongkabila. Melihat kapal terdorong oleh arus dan angin serta posisi yang sangat dekat dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35 dengan jarak minus 50 (*overlap*), Nakhoda memerintahkan TB Bunaken untuk menarik penuh. Kemudian Nakhoda melakukan manuver dengan menghentikan mesin kiri dan menjalankan mesin kanan maju penuh, *Bow Thruster* ke kiri penuh (kopel setengah), serta kemudi ke kanan. TB Bunaken menarik dengan daya penuh. Manuver tersebut menimbulkan efek laju kapal bertambah maju, sementara buritan mengurangi kecepatan ke arah dermaga dan bergerak membuka ke luar. Namun karena kapal masih memiliki laju maju dan jarak overlap masih minus 10, terjadi benturan antara buritan KM Tilongkabila dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35;

- 6) Setelah terjadi tubrukan dengan KM Sabuk Nusantara 35, Nakhoda melakukan upaya pengendalian dengan menjalankan mesin kanan maju dan mesin kiri mundur sangat pelan, kemudi pada posisi tengah, serta *Bow Thruster* dalam posisi netral. TB Bunaken masih dalam posisi menarik. Langkah tersebut dilakukan untuk menghindari benturan dengan dermaga. Selanjutnya KM Tilongkabila berhasil sandar di Dermaga 2 dengan menggunakan mesin kapal sendiri tanpa bantuan lebih lanjut dari TB Bunaken.

c. Ketentuan tata cara bernavigasi kapal yang di atur dalam SOLAS dan Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) tahun 1972 sebagai berikut:

- 1) SOLAS Bab V reg 15 tentang Keselamatan Navigasi Regulasi sebagai berikut: mewajibkan pengaturan alat dan prosedur di anjungan yang mendukung kerja TIM, mengurangi beban kerja individu dan meminimalkan resiko kesalahan manusia;
- 2) SOLAS Bab V reg 34 tentang penyelamatan navigasi dan menghindari kondisi dalam keadaan bahaya;
- 3) SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (*ISM Code*), yang dijabarkan dalam Sistem Manajemen Keselamatan milik PT Pelni dengan SMK 5 terkait tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda poin J, dan SMK 7 terkait prosedur naik turun Pandu;

4) Peraturan...

- 4) Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) tahun 1972 aturan 5 tentang pengamatan yang mengharuskan bahwa Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada **sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya tubrukan;**
 - 5) STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM).
- d. Ketentuan tata cara bernavigasi kapal yang di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pasal 42 ayat (2) yang berbunyi “Kapal yang memasuki alur pelayaran sempit, sungai dan danau pada waktu mendekati Sarana Bantu Navigasi Pelayaran apung wajib memperhatikan radius lingkaran putar dengan menjaga jarak aman sesuai kecakapan pelaut yang baik.
 - e. SMK PT Pelnit terkait tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda terdapat pada SMK 5 Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda poin J untuk kepentingan keselamatan pelayaran Nakhoda berhak menolak mengoperasikan kapal jika Nakhoda menilai adanya resiko terhadap keselamatan (*master overriding authority*);
 - f. SMK PT Pelnit terkait prosedur Pandu terdapat pada SMK 7 prosedur naik turun Pandu, poin 1 tugas dan wewenang Pandu kehadiran Pandu terdiri dari huruf a kehadiran Pandu di atas kapal tidak membebaskan Nakhoda dari tugas dan kewajibannya karena Pandu bersifat penasehat, huruf b Nakhoda dan Pandu bertukar informasi terkait kondisi dan kateristik kapal serta memastikan posisi kapal dalam keadaan aman, huruf c jika Nakhoda ragu-ragu tindakan Pandu maka Nakhoda meminta penjelasan dari Pandu dan mengambil alih komando dari Pandu, SMK yang mengatur persiapan sandar termasuk didalamnya ada tentang checklist kesiapan dan prosedur kapal sandar.

SKETCH...

1 tugas dan wewenang Pandu kehadiran Pandu, pasal 42 ayat (2) PM Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

5. Tentang sebab terjadinya Kecelakaan Kapal

Setelah menganalisis fakta-fakta dalam persidangan dan BAPP, faktor manusia, faktor alam, faktor teknis dan dokumen mengenai kejadian kecelakaan kapal tubrukan, KM Tilongkabila menubruk KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung, tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, maka penyebab kecelakaan kapal tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Bahwa saat KM Tilongkabila melintang dermaga 2 Pelabuhan Bitung dengan jarak sekitar 150 meter, haluan kapal ke timur mengurangi kecepatan untuk berolah gerak, haluan memutar ke kiri dengan tujuan sandar lambung kanan, kemudian kapal mulai bermanuver berputar dengan kecepatan kapal 4 knots menghadap arus, saat itu tali kapal tunda TB Bunaken belum dalam keadaan terikat dengan buritan KM Tilongkabila;
- b. Bahwa saat KM Tilongkabila haluan barat berjarak 70meter dengan dermaga 2 Pelabuhan Bitung, saat itu kapal bergerak ke arah dermaga untuk sandar, Terduga Nakhoda meminta / memerintahkan Pandu untuk menghubungi TB Bunaken agar *standby* mendekat serta pasang tali dengan KM Tilongkabila, namun Pandu kurang respon, sehingga Terduga Nakhoda meminta tolong kepada Markonis untuk berkomunikasi ke TB Bunaken agar mendekat dan ikat tali dengan KM Tilongkabila;
- c. KM Tilongkabila bergerak masuk dengan haluan membentuk sudut 10-20° kanan mendekat dermaga, dengan Mesin KOPEL KIRI RPM masing masing sama dan BT ke kanan, keadaan cuaca angin mulai kencang, informasi dari Mualim II bahwa KM Tilongkabila semakin mendekat jarak 40 meter dengan KM Sabuk Nusantara 35, saat itu TB Bunaken mendekat dan terikat dengan KM Tilongkabila, kemudian Nakhoda memerintahkan TB Bunaken untuk tarik penuh karena kapal terdorong arus dan angin, karena Nakhoda mengamati keadaan arus dan angin serta posisi KM Tilongkabila dengan jarak yang sangat dekat dan minus 50 (*overlap*) dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35, sehingga kemudian Nakhoda melakukan manuver dengan berusaha stop mesin kiri dan mesin kanan maju penuh, Bow Thruster (BT) ke kiri penuh (kopel setengah), kemudi ke kanan...

kanan cikar TB Bunaken menarik dengan daya penuh, menimbulkan efek laju kapal maju bertambah, buritan berkurang kecepatannya ke arah dermaga dan membuka ke luar, namun karena kapal masih ada laju maju dan jarak masih minus 10 (*overlap*), maka terjadi benturan buritan KM Tilongkabila dengan haluan KM Sabuk Nusantara 35;

- d. Bahwa penugasan *Bridge Team Management* di anjungan KM Tilongkabila adalah Nakhoda sebagai Pemberi perintah dan mengendalikan sendiri pergerakan dengan mesin, Mualim I membantu pengamatan visual komunikasi depan dan belakang, Markonis memegang radio komunikasi dengan darat dan mengamati alat navigasi (Radar, Ais dan ARPA), meskipun Markonis tidak tersertifikasi atau kompeten untuk pengamatan menggunakan alat-alat navigasi, Juru Mudi memegang kemudi Manual dan Pandu 3 hanya diam saja karena *manouver* dikendalikan penuh oleh Nakhoda.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat, bahwa kecelakaan kapal tubrukan, KM Tilongkabila menubruk KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) yaitu Posisi KM Tilongkabila saat bergerak masuk ke dermaga masih keadaan *overlap* 50 m dengan KM Sabuk Nusantara 35 (Navigasi) dan kesalahan bermanouver dengan keadaan tersebut yaitu mesin di kopel kiri dengan RPM yang sama sedangkan angin dan arus datang dari haluan kiri (Olah Gerak) serta terlambat terikatnya tali tunda TB Bunaken di buritan kiri KM Tilongkabila sebagaimana semestinya untuk membantu menghindari tubrukan buritan kanan KM Tilongkabila dengan haluan kiri KM Sabuk Nusantara 35 yang saat itu dalam kondisi *overlap*.

6. Tentang Upaya Penyelamatan

Berdasarkan hasil sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dan Berkas BAPP terhadap Terduga, maka upaya penyelamatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Bahwa setelah terjadi tubrukan dengan KM Sabuk Nusantara 35, Nakhoda melakukan upaya untuk mesin kanan maju dan mesin kiri mundur pelan sekali, kemudi tengah-tengah, BT netral, TB Bunaken masih menarik, agar tidak menubruk dermaga, kemudian KM Tilongkabila sandar dermaga 2 menggunakan mesin kapal tanpa bantuan dari TB Bunaken.

b. Berdasarkan...

- b. Berdasarkan keterangan Saksi Pandu 3 di hadapan sidang bahwa ketika kapal mau belok membentuk sudut kanan 10-15° dengan menggunakan mesin kanan maju pelan sekali, keadaan cuaca berubah kecepatan angin sekitar 20 knots dari barat depan haluan kiri dan arus kuat dari barat sehingga kapal terbawa mundur, Saksi Pandu 3 meminta Terduga Nakhoda berkomunikasi agar mengikat tali tunda, dan setelah tali tunda terikat, pergerakan kapal sudah semakin mendekat dengan KM Sabuk Nusantara 35, sehingga terjadi tubrukan;
- c. Berdasarkan keterangan Saksi Pandu 3 di hadapan sidang bahwa Saksi memperhatikan yang dilakukan Terduga Nakhoda dalam bermanuver sejajar dengan dermaga untuk sandar kanan itu sudah benar kapal belok berputar jarak 70 meter dengan dermaga keadaan angin dari belakang tidak begitu kuat, Saksi memberikan masukan kepada Terduga Nakhoda untuk kapal dibawa ke kiri dan mendapat jawaban dari Terduga Nakhoda bahwa ok kapal ke kiri, selanjutnya Saksi Pandu 3 diam saja saat Terduga Nakhoda order tali TB Bunaken karena keadaan cuaca masih bagus;

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga Nakhoda KM Tilongkabila dapat diterima.

7. Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas dalam kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35 di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, maka beban tanggung jawab terhadap kesalahan atau kelalaian atas terjadinya peristiwa tubrukan kapal adalah:

- a. Terduga Nakhoda KM Tilongkabila tidak menggunakan Pandu di atas kapal sebagai penasehat, meskipun Pelabuhan Bitung adalah daerah WAJIB Pandu karena Terduga Nakhoda tidak percaya dengan kemampuan Pandu Pandu di Indonesia meskipun telah bersertifikat. Sehingga tidak melaksanakan UU No 17 Tahun 2008 dan PM 57 tahun 2015, tentang pemanduan dan penundaan kapal.
- b. Terduga Nakhoda KM Tilongkabila dalam bernavigasi kapal tidak menjalankan amanah sesuai ketentuan SOLAS Bab V reg 15 tentang

Keselamatan...

Keselamatan Navigasi Regulasi, Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) tahun 1972 aturan 5 tentang pengamatan, SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM Code), yang dijabarkan dalam Sistem Manajemen Keselamatan milik PT Pelni dengan SMK 5 terkait tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda poin J, dan SMK 7 terkait prosedur naik turun Pandu, STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM), bahwa Terduga Nakhoda dalam melaksanakan *Bridge Team Management* yang baik di anjungan sebagai Pemberi perintah dan mengendalikan sendiri pergerakan dengan mesin, Mualim I membantu pengamatan visual komunikasi depan dan belakang, Markonis memegang radio komunikasi dengan darat dan mengamati alat navigasi (Radar, Ais dan ARPA), Markonis tidak sertifikasi atau kompeten untuk pengamatan dengan alat alat navigasi, Juru Mudi memegang kemudi Manual dan kendali di anjungan hanya oleh Nakhoda.

- c. Terduga Nakhoda KM Tilongkabila dalam berolah gerak kapal tidak menjalankan amanah sesuai ketentuan SOLAS Bab V reg 34 tentang penyelamatan navigasi dan menghindari kondisi dalam keadaan bahaya, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pasal 42 ayat (2) yang berbunyi "Kapal yang memasuki alur pelayaran sempit, sungai dan danau pada waktu mendekati Sarana Bantu Navigasi Pelayaran apung wajib memperhatikan radius lingkaran putar dengan menjaga jarak aman sesuai kecakapan pelaut yang baik.
- d. Pasal 342 alinea pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berbunyi Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kesalahan atau kelalaian dari penyebab kecelakaan kapal tubrukan, KM Tilongkabila menubruk KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di Dermaga 2 Pelabuhan Bitung tanggal 05 November 2025, sekira Pukul 13.35 WITA, bahwa:

Terduga Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi, terbukti secara sah dan meyakinkan telah melakukan kesalahan dan kelalaian dalam bernavigasi dan berolah gerak kapal dalam menjalankan profesinya sebagai Nakhoda yang bertanggung...

KEPUTUSAN

MAHKAMAH PELAYARAN

bertanggung jawab atas keselamatan kapal, tidak melaksanakan amanah sesuai ketentuan SOLAS Bab V reg 15 tentang Keselamatan Navigasi Regulasi, SOLAS Bab V reg 34 tentang penyelamatan navigasi dan menghindari kondisi dalam keadaan bahaya Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) tahun 1972 aturan 5 tentang pengamatan, SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM Code), yang dijabarkan dalam Sistem Manajemen Keselamatan milik PT Pelni dengan SMK 5 terkait tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda poin J, dan SMK 7 terkait prosedur naik turun Pandu, STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pasal 42 ayat (2), sehingga dinilai telah bertindak tidak cakap sesuai dengan kebiasaan/kecapakan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 342 alinea pertama KUHD;

8. Hal - Hal Yang Meringankan dan Yang Memberatkan

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

a. Hal-hal yang meringankan:

Terduga Nakhoda, Saudara Hindar Bahadi, dalam memberikan keterangan berlaku sopan dan berterus terang mengakui kesalahan kelalaian akibat peristiwa kecelakaan kapal KM Tilongkabila menubruk KM Sabuk Nusantara 35 yang sedang sandar di dermaga 2 Pelabuhan Bitung, Terduga Nakhoda sebagai tulang punggung keluarga yang bekerja saat itu sebagai Nakhoda pengganti status pensiun dari PT Pelni.

b. Hal-hal yang memberatkan:

Pernyataan dan perilaku Terduga Nakhoda, Saudara Hindar Bahadi, yang tidak mengakui pandu yang bertugas sebagai pandu Indonesia meskipun telah bersertifikat.

D. KEPUTUSAN

Atas dasar kenyataan-kenyataan dan fakta-fakta tersebut di atas berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *Juncto* Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, *Juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia...

Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 342, SOLAS Bab V reg 15 tentang Keselamatan Navigasi Regulasi, SOLAS Bab V reg 34 tentang penyelamatan navigasi dan menghindari kondisi dalam keadaan bahaya, Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) tahun 1972 aturan 5 tentang pengamatan, SOLAS Bab IX tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal (ISM Code), yang dijabarkan dalam Sistem Manajemen Keselamatan milik PT Pelnindo dengan SMK 5 terkait tanggung jawab dan kewenangan Nakhoda poin J, dan SMK 7 terkait prosedur naik turun Pandu, STCW A-VIII/2 tentang pengaturan tugas jaga dan prinsip prinsipnya (BTM), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pasal 42 ayat (2), serta dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan yang memberatkan, Mahkamah Pelayaran:

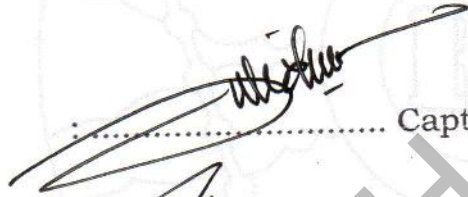
MEMUTUSKAN


- I. Menyatakan bahwa kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35, pada tanggal 05 November 2025 sekira Pukul 13.35 WITA, di dermaga 2 Pelabuhan Bitung disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) yaitu kesalahan dan kelalaian cara bernavigasi dan berolah gerak.
- II. Menyatakan bahwa kecelakaan kapal tubrukan antara KM Tilongkabila dengan KM Sabuk Nusantara 35, pada tanggal 05 November 2025 sekira Pukul 13.35 WITA, di dermaga 2 Pelabuhan Bitung Terduga Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hendar Bahadi, dalam melaksanakan profesinya dinilai belum sepenuhnya melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan kecakapan/kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana amanah Pasal 342 alinea pertama Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

III. Menghukum...


III. **Menghukum** Terduga Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi, lahir di Semarang, tanggal 1 November 1966, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I, Nomor: 6200081117N10315, diterbitkan di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan, tanggal 01 Desember 2015, ditandatangani oleh Kepala Sub Direktorat Kepelautan, a.n. Direktur Perkapalan Dan Kepelautan, a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal-kapal niaga selama jangka waktu **4 (empat) bulan**.

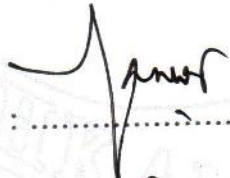
Demikian keputusan Mahkamah Pelayaran atas musyawarah dan mufakat, yang dibacakan oleh Tim Panel Ahli dalam sidang yang terbuka untuk umum, di Jakarta, pada hari Kamis, tanggal 26 Februari 2026, yang dihadiri oleh Tim Panel Ahli, Sekretaris Tim Panel Ahli dan dihadiri oleh Terduga Nakhoda KM Tilongkabila, Saudara Hindar Bahadi, serta dihadiri oleh perwakilan PT Pelni (Persero) sebagai Operator Kapal KM Tilongkabila.


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

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

Anggota :  Iryanto Laisa, M.Mar.Eng.

Anggota :  David Febianto, S.T.

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

Sekretaris :  Dendi Darmawansyah, S.H.