



PUTUSAN

Nomor 36/Pid.Sus/2023/PN Klt

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Negeri Kuala Tungkal yang mengadili perkara pidana dengan acara pemeriksaan biasa dalam tingkat pertama menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara Terdakwa:

Nama lengkap : **M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN;**
Tempat lahir : Merbau;
Umur / Tgl. lahir : 48 Tahun / 03 April 1974;
Jenis kelamin : Laki-laki;
Kebangsaan : Indonesia;
Tempat tinggal : Jalan Banglas RT/RW. 002/002, Kelurahan Selat Panjang Timur, Kecamatan Tebing Tinggi, Kabupaten Kepulauan Meranti;
Agama : Islam;
Pekerjaan : Wiraswasta/ Nakhoda Kapal Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321;

Terdakwa ditangkap oleh Penyidik pada tanggal 16 Januari 2023;

Terdakwa ditahan dirumah tahanan Negara oleh :

1. Penyidik sejak tanggal 17 Januari 2023 sampai dengan tanggal 05 Februari 2023;
2. Penyidik Perpanjangan oleh Penuntut Umum sejak tanggal 06 Februari 2023 sampai dengan tanggal 17 Maret 2023;
3. Penuntut Umum sejak tanggal 15 Maret 2023 sampai dengan tanggal 03 April 2023;
4. Majelis Hakim Pengadilan Negeri Kuala Tungkal, sejak tanggal 29 Maret 2023 sampai dengan tanggal 27 April 2023;
5. Majelis Hakim Perpanjangan oleh Ketua Pengadilan Negeri Kuala Tungkal, sejak tanggal 28 April 2023 sampai dengan tanggal 26 Juni 2023;

Terdakwa didampingi Penasihat Hukumnya bernama Dr. Hery Firmansyah, S.H., M.Hum.,MPA., CMLC., CTL., CLA., CCCS., Al Walid Muhammad, S.H., M.H.Li., CLA., CME., CPCLE., CPLC., CCCLE., CP3LS., CML., CPArb., Nessya Monica Larasati Putri, S.H., Sylvia Pratiwi Limbong, S.H., M.H., dan Herman, S.H., M.H., Advokat pada Kantor Hukum Firmansyah Yasin & Partners Law Firm yang berkantor di Lantai 17 Unit T1 APL Tower Central Park, Jakarta

Halaman 1 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Barat, Indonesia berdasarkan Surat kuasa Khusus tertanggal 13 Februari 2023 dan telah didaftarkan pada Pengadilan Negeri Kuala Tungkal dibawah register Nomor: 34/SK/4/2023/PN Klt pada tanggal 10 April 2023;

Pengadilan Negeri tersebut;

Setelah membaca:

- Penetapan Ketua Pengadilan Negeri Kuala Tungkal Nomor 36/Pid.Sus/2023/PN Klt tanggal 29 Maret 2023, 17 April 2023, 15 Mei 2023 dan 31 Mei 2023 tentang penunjukan Majelis Hakim;
- Penetapan Majelis Hakim Nomor 36/Pid.Sus/2023/PN Klt tanggal 29 Maret 2023 tentang penetapan hari sidang;
- Berkas perkara dan surat-surat lain yang bersangkutan;

Setelah mendengar keterangan Saksi-Saksi, Ahli, dan Terdakwa serta memperhatikan bukti surat, bukti elektronik dan barang bukti yang diajukan di persidangan;

Setelah mendengar pembacaan tuntutan pidana yang diajukan oleh Penuntut Umum yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Menyatakan Terdakwa **M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN** secara sah dan meyakinkan terbukti bersalah melakukan tindak pidana "**setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan flsik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan telekomunikasi**" sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 55 Jo. Pasal 38 Undang-Undang Republik Indonesia No. 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi, sebagaimana Dakwaan Kesatu Penuntut Umum;
2. Menjatuhkan hukuman pidana terhadap Terdakwa **M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN** dengan pidana penjara selama 2 (dua) Tahun dan denda sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) subsidiair 6 (enam) bulan penjara dikurangi dengan masa tahanan Terdakwa dengan perintah Terdakwa tetap ditahan.;
3. Menyatakan barang bukti berupa :
 1. Perjanjian Regres Nomor : 0501/PKS/PRB-TRIAS/VIII/2019, tanggal 05 Juli 2019.
 2. Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : B.X-318/KL303, tanggal 22 Juni 2017 tentang izin pembangunan SKKL (Sistem Komunikasi Kabel Laut) kepada PT Palapa Ring Barat.

Halaman 2 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Surat Perjanjian Perbaikan dan Pemeliharaan / Surat Kerja Sama antara PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 2508/PRBPDDIR/VII/2016, tanggal 25 07 2016.
 4. Surat Perjanjian Kerja PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen ke – 1 Nomor : 1902/PRB/PD-DIR/II/2021, tanggal 19 Januari 2021.
 5. Surat Perjanjian Kerjasama PT PRB dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen Ke – 2 Nomor : 2501/PRB/PD-DIR/VII/2021, tanggal 25 Juli 2021.
 6. NPWP PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 01.674.225.6.015.000.
 7. Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 144/HRD-TMI/SPK/IV/2022, tanggal 28 April 2022.
 8. Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 151/HRD-TMI/SPK/V/2022, tanggal 18 Mei 2022.
 9. Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 157/HRD-TMI/SPK/VI/2022, tanggal 03 Juni 2022.
 10. Surat Penunjukan Pelaksana Perbaikan SKKL PRB Segmen Kuala Tungkal – Daik Lingga, tanggal 09 September 2022.
 11. Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 11 tanggal 18 Desember 2008.
 12. Kepmenkumham Nomor : AHU-09325.AH.01.02. Tahun 2009 tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan.
 13. Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 23 Tanggal 12 Maret 2021.
 14. Berita Pelaut Indonesia (BPI) Nomor 7. Nomor 064-071/2018, tanggal 9 Februari 2018.
 15. Surat Perizinan Berusaha berbasis Resiko Nomor Induk Berusaha : 8120210271045, tanggal 14 Desember 2018.
 16. Kabel Fiber Optik Bawah Laut + 500 Meter.
- (Dikembalikan kepada saksi Mohamad Ibadi, SH Bin Mohamad Abduh)**
- 17.1 (satu) Unit Kapal Tb.dabo 103 Warna Putih Orange
 - 18.1 (satu) Unit Tongkang Bg Marine Power 2321 Hitam Orange
 - 19.Pas Besar No Urut.195, Tanggal 02 Desember 2013 Nama Kapal Dabo.103
 - 20.Surat Ukur Internasional No.3181/ppn, Tanggal 19 Mei 2011
 - 21.Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No.al.501/22/9/ksop.tld.2022, tanggal 01 April 2022

Halaman 3 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



22. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.pk.co2/4/12/ksop-tbh/2022, Tanggal 25 Agustus 2022
23. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.al.501/22/10/Isop.tld.2022, Tanggal 1 April 2022
24. Surat Persetujuan Berlayar No.spb.idktk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022
25. Pengesahan Awak Kapal No.5lo19.idktk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022
26. Surat Persetujuan Berlayar No. SPB.IDIKTK.09220000064, tanggal 12 September 2022
27. Surat Laut No.al.520/51/ii/dk/2020,tanggal 24 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
28. Surat Ukur Internasional No.8397/ppn.tanggal 18 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
29. Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No AI.501/22/8/ksop.tld.2022,tanggal 13 April 2022 Nama Kapal Marine Power 2321
30. Biro Klarifikasi Indonesia No Reg.24570,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
31. Sertifikat Garis Muat Internasional No.032012 ,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
32. Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip No.al.601/437/8/dk/2020,tanggal 29 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
33. Buku Jurnal Kapal
34. Buku Jurnal Mesin

DIRAMPAS UNTUK NEGARA

4. Menetapkan supaya terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp 5.000,- (lima ribu rupiah).

Menimbang, bahwa atas Tuntutan Pidana Jaksa/Penuntut Umum tersebut, Terdakwa melalui Penasihat Hukumnya di persidangan telah mengajukan nota pembelaan/pledoi secara tertulis yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa Terdakwa **M.TAUFIK ALI HASIBUAN BIN ALI AMRAN HASIBUAN** tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan perbuatan pidana "**setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan fisik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan telekomunikasi**" sebagaimana dimaksud di dalam Pasal



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

55 Jo 38 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 tahun 1999 tentang Telekomunikasi, sebagaimana Dakwaan Kesatu Penuntut Umum;

2. Membebaskan Terdakwa dari segala dakwaan;
3. Memulihkan hak terdakwa dalam kemampuan, kedudukan, dan harkat serta martabatnya;
4. Memerintahkan barang bukti berupa:
 1. 1 (satu) Unit Kapal Tb. Dabo 103 Warna Putih Orange.
 2. 1 (satu) Unit Tongkang Bg Marine Power 2321 Hitam Orange.
 3. Pas Besar No Urut 195, tanggal 02 Desember 2013 nama Kapal Dabo 103.
 4. Surat Ukur Internasional No.3181/ppn, tanggal 19 Mei 2011.
 5. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang No.al.501/22/9/ksop.tld.2022, tanggal 01 April 2022.
 6. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.pk.co2/4/12/ksop-tbh/2022, tanggal 25 Agustus 2022.
 7. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.al.501/22/10/ksop-tld/2022, tanggal 1 April 2022.
 8. Surat Persetujuan Berlayar No.spb.idtk.0922.000033, tanggal 7 September 2022.
 9. Pengesahan Awak Kapal No.5lo19.idtk.0922.000033, tanggal 7 September 2022.
 10. Surat Persetujuan Berlayar No.SPB.IDKTK.0922.000064, tanggal 12 September 2022.
 11. Surat Laut No.al.520/51/ii/dk/2020, tanggal 24 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321.
 12. Surat Ukur Internasional No.8397/ppn. tanggal 18 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321.
 13. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang No.AI.501/22/8/ksop.tld.2022, tanggal 13 April 2022 Nama Kapal Marine Power 2321.
 14. Biro Klarifikasi Indonesia No.Reg.24570, tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321.
 15. Sertifikat Garis Muat Internasional No.032012, tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321.
 16. Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip No.al.601/437/8/dk/2020, tanggal 29 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321.
 17. Buku jurnal kapal.

Halaman 5 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



18. Buku jurnal mesin.

(Dikembalikan kepada PT Pelayaran Nasional Bahtera Bestari Shipping sebagai pemilik dan berhak atas barang tersebut menurut hukum)

5. Membebaskan biaya perkara sebesar Rp. 5.000,- (Lima Ribu Rupiah) ditanggung oleh Negara.

Menimbang, bahwa selain daripada nota pembelaan/pledoi dari Penasihat Hukum Terdakwa, Terdakwa mengajukan pembelaan secara tertulis yang pada pokoknya Terdakwa menyatakan:

1. Terdakwa merasa telah bekerja sebagai Nakhoda sesuai dengan Standar dan Ilmu yang dimiliki;
2. Terdakwa adalah tulang punggung keluarga dimana Anak-Anak Terdakwa membutuhkan biaya Pendidikan maupun kehidupan, Ibu kandung yang sakit dan membutuhkan biaya pengobatan rutin dan sebagai Suami yang bertanggungjawab secara lahir dan batin baik dunia dan akhirat kepada Istri
3. Terdakwa tidak melakukan tindak pidana yang didakwakan dan mohon untuk dibebaskan demi hukum serta dikeluarkan dari tahanan;

Setelah mendengar Tanggapan Penuntut Umum secara tertulis terhadap pembelaan Terdakwa dan Penasehat Hukum Terdakwa yang pada pokoknya menyatakan tetap pada Tuntutan Pidananya;

Setelah mendengar Tanggapan Terdakwa secara lisan dan Penasehat Hukum Terdakwa secara tertulis terhadap tanggapan Penuntut Umum, yang pada pokoknya menyatakan *tetap pada pembelaannya*;

Menimbang, bahwa Terdakwa didakwa berdasarkan Surat Dakwaan No. Reg.Perkara: PDM-13/KTKAL/03/2023 tanggal 27 Maret 2023 sebagai berikut:

PERTAMA

Bahwa ia terdakwa M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 10.03 wib atau setidak-tidaknya pada waktu lain dalam bulan September tahun 2022 atau setidak-tidaknya pada waktu lain dalam tahun 2022, bertempat di Muara Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi dengan titik koordinat S.00°47.409 E 103°-32.012 atau setidak-tidaknya pada suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Kuala Tungkal mengadili dan memeriksa perkara ini, yang *setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan fisik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan telekomunikasi*, perbuatan mana dilakukan terdakwa dengan cara sebagai berikut :

Halaman 6 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa berawal pada Hari Selasa tanggal 06 September 2022 sekira pkl. 16.30 WIB, Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang mengangkut batu bara kurang lebih 4.539 ton dan dinahkodai oleh terdakwa an. M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN berangkat dari Jetty PT. Integra Kec. Tungkal Ulu hendak menuju Cilegon Merak dan didalam perjalanan berlayar pada Hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 04.30 WIB diketahui posisi mesin sebelah kanan Kapal jenis tugboat (TB) Dabo 103/BG Marine Power 2321 mengalami kerusakan (trouble gearbox) yang mana posisi keadaan laut pada saat itu juga sedang arus surut kencang sehingga mengakibatkan kapal sulit di olah gerak (kandas) dan menyenggol togak-togok Nelayan sebanyak 33 (tiga puluh tiga) tiang togak yaitu sebanyak 17 (tujuh belas) tiang togak di parit 11 dan 16 (enam belas) tiang togak di parit 12 (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'041 S / 103'-32'512 E).
- Bahwa kemudian di hari yang sama pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 09.15 WIB, dikarenakan air laut mulai pasang sehingga mengakibatkan Tongkang BG Marine Power 2321 hanyut mengikuti arus air laut. Lalu untuk mengurangi laju Tongkang BG Marine Power 2321 agar tidak terus hanyut mengikuti arus laut, sekira pada pkl. 09.30 WIB Nahkoda mengatakan kepada saksi Mitra Alif Tri Pramana selaku Mualim I TB Dabo 103 untuk melakukan lego/ menurunkan jangkar (dengan berat jangkar kurang lebih 1100 kg) (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'071 S / 103'-32'483 E), namun dikarenakan Tongkang BG Marine Power 2321 masih terus hanyut mengikuti arus laut sampai sekitar kurang lebih 200 (dua ratus) meter, sekira pkl. 10.00 WIB jangkar kembali ditarik (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'100 S / 103'-32'483 E).
- Bahwa waktu atau jam yang berdekatan, pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 09.51 WIB, Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin ILang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim yang merupakan karyawan PT. Ketrosden Triasmitra yaitu perusahaan yang bertugas untuk melakukan pengoperasian, pemeliharaan dan bertanggungjawab atas System Komunikasi Kabel Laut (SKKL) milik PT. Palapa Ring Barat batas Kuala Tungkal – Daik Lingga, menggunakan kapal kayu menghampiri Kapal Tugboat (TB) Dabo 103 untuk melakukan

Halaman 7 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



sosialisasi dan pemberitahuan kepada terdakwa yang merupakan Nahkoda Kapal Tugboat (TB) Dabo 103, bahwasanya Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 berada pada posisi daerah (terlarang) rawan mendekati pada Kabel Optik Bawah Laut (sekitar 170 meter dari posisi kabel optic bawah laut) dan menyarankan untuk berhati-hati dan segera memindahkan kapal.

- Bahwa tidak berselang lama setelah Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin ILang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim menginformasikan perihal tersebut kepada terdakwa dan juga beberapa saat setelah Tongkang BG Marine Power 2321 kembali menarik jangkamya diketahui ada kejadian terputusnya kabel optic bawah laut, yang mana kejadian tersebut bermula pada saat Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin ILang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim mendapatkan informasi berupa alarm melalui pesan WA (Whatsapp) yang bertuliskan : "FYI, termonitor section kuala tungkal – daik lingga via triasmitra down", yang kemudian Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin ILang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim langsung melakukan koordinasi dengan Tim NOC yang berada di Kuala Tungkal untuk mendapatkan hasil OTDR (Optical Time Domain Reflectometer yaitu alat untuk mengukur signal yang masuk pada kabel terhenti di titik mana) dengan kesimpulan hasil alat OTDR terdeteksi kabel putus di KM. 8225 pkl. 10.03 WIB. Lalu Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin ILang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim pun kemudian kembali ke Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103 dan memberitahukan kepada nahkoda terkait putusnya kabel optic bawah laut berdasarkan hasil OTDR tersebut.
- Bahwa kemudian pada hari hari Jumat tanggal 23 September 2022 sekira pkl. 09.00 WIB, saksi Toni Bin Sarja, Saksi Isran Als Bass Bin La Esi yang merupakan Anggota POSSI (Persatuan Olahraga Selam Seluruh Indonesia) didampingi Tim dari Penyidik Polres Tanjung Jabung Barat beserta Tim dari PT. Ketrosden Triasmitra melakukan penyelaman ke dalam laut Muara Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat untuk melakukan pencarian dan pengangkatan kabel optic yang putus ke atas kapal dan setelah berhasil ditemukan pada posisi titik koordinat S.00°47.409 E 103°-32.012 lalu diangkat ke kapal ditemukan keadaan kabel yang sudah putus yang di duga diakibatkan oleh tarikan jangkar.
- Bahwa pada saat terjadi putusnya kabel optic bawah laut, diketahui hanya ada Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321

Halaman 8 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang berada di Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal tersebut atau yang berada pada dimana titik putusnya kabel optic bawah laut.

- Bahwa diketahui, dikarenakan posisi mesin sebelah kanan Kapal jenis tugboat (TB) Dabo 103/BG Marine Power 2321 mengalami kerusakan (trouble gearbox) dan juga dikarenakan keadaan posisi air laut sedang pasang, jarak aman posisi berlabuh antara kapal dengan posisi kabel optic bawah laut sepanjang 500 (lima ratus) meter berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Laut No: B.X318/KL/303 tentang Pemberian Izin membangun system Komunikasi Kabel Laut tidak dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapalnya.
- Bahwa nahkoda dalam melayarkan Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 hanya menggunakan alat navigasi Peta Laut 41 Tahun 2010 dan tidak memiliki alat navigasi berupa; Peta Pushidrosal BPI (Berita Pelaut Indonesia) dan Peta Laut terbaru yang berfungsi untuk menjelaskan situasi dan kondisi terbaru di perairan dan juga yang dapat menerangkan adanya posisi barang-barang di bawah laut termasuk kabel bawah laut.
- Bahwa berdasarkan pendapat Ahli ADITYA ISKANDAR yaitu ahli bidang Jaringan Telekomunikasi Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia menerangkan suatu perbuatan yang mengakibatkan gangguan fisik terhadap kabel optic bawah laut yang mengakibatkan putusnya jaringan optic bawah laut sehingga mengganggu layanan internet suatu wilayah (layanan internet black out) dikarenakan karena kabel bawah laut putus dan tidak dapat lagi mengantarkan gelombang listrik dan magnet, maka perbuatan tersebut telah memenuhi unsur dalam Pasal 55 jo pasal 38 Undang-Undang Nomor 36 tahun 1999 tentang Telekomunikasi.
- Bahwa terdakwa selaku nahkoda Kapal Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang memiliki tanggungjawab penuh atas keselamatan kapal dan pelayaran berdasarkan peraturan perundang-undangan pelayaran dan Surat Pernyataan Nahkoda Master Sailing Declaration, telah melayarkan kapalnya dan mengakibatkan putusnya kabel optic bawah laut/ System Komunikasi Kabel Laut (SKKL) milik PT. Palapa Ring Barat batas Kuala Tungkal – Daik dengan PT. Ketrosden Triasmitra sebagai perusahaan yang bertugas untuk melakukan pengoperasian, pemeliharaan dan bertanggungjawab atas System Komunikasi Kabel Laut (SKKL) milik PT. Palapa Ring Barat sehingga mengakibatkan kerugian materil sebesar Rp. 3.500.000.000,- (tiga miliar lima ratus juta rupiah).

Halaman 9 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Perbuatan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 55 Jo. Pasal 38 Undang-Undang Republik Indonesia No. 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi.

Atau

KEDUA

Bahwa ia terdakwa M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 10.03 wib atau setidaknya pada waktu lain dalam bulan September tahun 2022 atau setidaknya pada waktu lain dalam tahun 2022, bertempat di Muara Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi dengan titik koordinat S.00°47.409 E 103°-32.012 atau setidaknya pada suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Kuala Tungkal mengadili dan memeriksa perkara ini, yang *Setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal*, perbuatan mana dilakukan terdakwa dengan cara sebagai berikut :

- Bahwa berawal pada Hari Selasa tanggal 06 September 2022 sekira pkl. 16.30 WIB, Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang mengangkut batu bara kurang lebih 4.539 ton dan dinahkodai oleh terdakwa an. M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN berangkat dari Jetty PT. Integra Kec. Tungkal Ulu menuju Cilegon Merak dan didalam perjalanan berlayar pada Hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 04.30 WIB diketahui posisi mesin sebelah kanan Kapal jenis tugboat (TB) Dabo 103/BG Marine Power 2321 mengalami kerusakan (trouble gearbox) yang mana posisi keadaan laut pada saat itu juga sedang arus surut kencang sehingga mengakibatkan kapal sulit di olah gerak (kandas) dan menyenggol togak-togok Nelayan sebanyak 33 (tiga puluh tiga) tiang togak yaitu sebanyak 17 (tujuh belas) tiang togak di parit 11 dan 16 (enam belas) tiang togak di parit 12 (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0°47'041 S / 103°-32'512 E).
- Bahwa kemudian di hari yang sama pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 09.15 WIB, dikarenakan air laut mulai pasang sehingga mengakibatkan Tongkang BG Marine Power 2321 terapung dan hanyut mengikuti arus air laut. Lalu untuk mengurangi laju Tongkang BG Marine Power 2321 agar tidak terus hanyut mengikuti arus laut, sekira pada pkl. 09.30 WIB Nahkoda mengatakan kepada saksi Mitra Alif Tri Pramana

Halaman 10 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



selaku Mualim I TB Dabo 103 untuk melakukan lego/ menurunkan jangkar (dengan berat jangkar kurang lebih 1100 kg) (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'071 S / 103'-32'483 E), namun dikarenakan Tongkang BG Marine Power 2321 masih terus hanyut mengikuti arus laut sampai sekitar kurang lebih 200 (dua ratus) meter, sekira pkl. 10.00 WIB jangkar kembali ditarik (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'100 S / 103'-32'483 E).

- Bahwa sebelum Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 melakukan lego/ menurunkan jangkar, pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 09.51 WIB, Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin Ilang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim yang merupakan karyawan PT. Ketrosden Triasmitra yaitu perusahaan yang bertugas untuk melakukan pengoperasian, pemeliharaan dan bertanggungjawab atas System Komunikasi Kabel Laut (SKKL) milik PT. Palapa Ring Barat batas Kuala Tungkal – Daik Lingga, menggunakan kapal kayu menghampiri Kapal Tugboat (TB) Dabo 103 untuk melakukan sosialisasi dan pemberitahuan kepada terdakwa yang merupakan Nahkoda Kapal Tugboat (TB) Dabo 103, bahwasanya Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 berada pada posisi daerah rawan mendekati Kabel Optik Bawah Laut (sekitar 170 meter dari posisi kabel optic bawah laut) dan menyarankan untuk berhati-hati dan segera memindahkan kapal. Namun tidak berselang lama setelah menginformasikan perihal tersebut kepada terdakwa dan juga setelah Tongkang BG Marine Power 2321 kembali menarik jangkanya, Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin Ilang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim mendapatkan informasi berupa alarm melalui pesan WA (Whatsapp) yang bertuliskan : “FYI, termonitor section kuala tungkal – daik lingga via triasmitra down”, yang kemudian Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin Ilang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim langsung melakukan koordinasi dengan Tim NOC yang berada di Kuala Tungkal untuk mendapatkan hasil OTDR (Optical Time Domain Reflectometer yaitu alat untuk mengukur signal yang masuk pada kabel terhenti di titik mana) dengan kesimpulan hasil alat OTDR terdeteksi kabel putus di KM. 8225 pkl. 10.03 WIB. Lalu Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin Ilang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim pun kemudian kembali ke Kapal jenis

Halaman 11 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Tugboat (TB) Dabo 103 dan memberitahukan kepada nahkoda terkait putusnya kabel optic bawah laut berdasarkan hasil OTDR tersebut.

- Bahwa pada saat terjadi putusnya kabel optic bawah laut, diketahui hanya ada Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang berada di Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal tersebut.
- Bahwa pada hari hari Jumat tanggal 23 September 2022 sekira pkl. 09.00 WIB, saksi Toni Bin Sarja, Saksi Isran Als Bass Bin La Esi yang merupakan Anggota POSSI (Persatuan Olahraga Selam Seluruh Indonesia) didampingi Tim dari Penyidik Polres Tanjung Jabung Barat beserta Tim dari PT. Ketrosden Triasmitra melakukan penyelaman ke dalam laut Muara Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat untuk melakukan pencarian dan pengangkatan kabel optic yang putus ke atas kapal dan setelah berhasil ditemukan pada posisi titik koordinat S.00°47.409 E 103°-32.012 lalu diangkat ke kapal ditemukan keadaan kabel yang sudah putus yang di duga diakibatkan oleh tarikan jangkar.
- Bahwa diketahui, dikarenakan posisi mesin sebelah kanan Kapal jenis tugboat (TB) Dabo 103/BG Marine Power 2321 mengalami kerusakan (trouble gearbox) dan juga dikarenakan keadaan posisi air laut sedang pasang, jarak aman posisi antara kapal dengan posisi kabel optic bawah laut sepanjang 500 (lima ratus) meter berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Laut No: B.X318/KL/303 tentang Pemberian Izin membangun system Komunikasi Kabel Laut tidak dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapalnya.
- Bahwa nahkoda dalam melayarkan Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 hanya menggunakan alat navigasi Peta Laut 41 Tahun 2010 dan tidak memiliki alat navigasi berupa; Peta Pushidrosal BPI (Berita Pelaut Indonesia) dan Peta Laut terbaru yang berfungsi untuk menjelaskan situasi dan kondisi terbaru di perairan dan juga yang dapat menerangkan adanya posisi barang-barang di bawah laut termasuk kabel bawah laut.
- Bahwa terdakwa selaku nahkoda Kapal Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang memiliki tanggungjawab penuh atas keselamatan kapal dan pelayaran berdasarkan peraturan perundang-undangan pelayaran dan Surat Pernyataan Nahkoda Master Sailing Decleration, telah melayarkan kapalnya dan mengakibatkan putusnya kabel optic bawah laut/ System Komunikasi Kabel Laut (SKKL) milik PT. Palapa Ring Barat batas Kuala Tungkal – Daik dengan PT. Ketrosden Triasmitra sebagai perusahaan

Halaman 12 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang bertugas untuk melakukan pengoperasian, pemeliharaan dan bertanggungjawab atas System Komunikasi Kabel Laut (SKKL) milik PT. Palapa Ring Barat dikarenakan tidak memenuhi persyaratan perlengkapan navigasi kapal.

Perbuatan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 306 Jo. Pasal 131 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Atau

KETIGA

Bahwa ia terdakwa M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 10.03 wib atau setidaknya pada waktu lain dalam bulan September tahun 2022 atau setidaknya pada waktu lain dalam tahun 2022, bertempat di Muara Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi dengan titik koordinat S.00°47.409 E 103°-32.012 atau setidaknya pada suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Kuala Tungkal mengadili dan memeriksa perkara ini, yang *Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar*, perbuatan mana dilakukan terdakwa dengan cara sebagai berikut :

- Bahwa berawal pada Hari Selasa tanggal 06 September 2022 sekira pkl. 16.30 WIB, Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang mengangkut batu bara kurang lebih 4.539 ton dan dinahkodai oleh terdakwa an. M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN berangkat dari Jetty PT. Integra Kec. Tungkal Ulu menuju Cilegon Merak dan didalam perjalanan berlayar pada Hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 04.30 WIB diketahui posisi mesin sebelah kanan Kapal jenis tugboat (TB) Dabo 103/BG Marine Power 2321 mengalami kerusakan (trouble gearbox).
- Bahwa atas kondisi mesin yang sedang rusak dan juga posisi kondisi laut pada saat itu sedang arus surut kencang, mualim (teknisi) kapal Tugboat (TB) Dabo 103 mencoba untuk memperbaiki mesin, namun tidak terhindarkan kapal mengalami kesulitan untuk olah gerak (kandas) dan menyenggol tolok-tolok Nelayan sebanyak 33 (tiga puluh tiga) tiang tolok yaitu sebanyak 17 (tujuh belas) tiang tolok di parit 11 dan 16 (enam belas) tiang tolok di parit 12 (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0°47'041 S / 103°-32'512 E).

Halaman 13 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



- Bahwa kemudian di hari yang sama pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 09.15 WIB, dikarenakan air laut mulai pasang sehingga mengakibatkan Tongkang BG Marine Power 2321 terapung dan hanyut mengikuti arus air laut. Lalu untuk mengurangi laju Tongkang BG Marine Power 2321 agar tidak terus hanyut mengikuti arus laut, sekira pada pkl. 09.30 WIB Nahkoda mengatakan kepada saksi Mitra Alif Tri Pramana selaku Mualim I TB Dabo 103 untuk melakukan lego/ menurunkan jangkar (dengan berat jangkar kurang lebih 1100 kg) (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'071 S / 103'-32'483 E), namun dikarenakan Tongkang BG Marine Power 2321 masih terus hanyut mengikuti arus laut sampai sekitar kurang lebih 200 (dua ratus) meter, sekira pkl. 10.00 WIB jangkar kembali ditarik (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'100 S / 103'-32'483 E).
- Bahwa terdakwa selaku nahkoda Kapal Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang memiliki tanggungjawab penuh atas keselamatan kapal dan pelayaran berdasarkan peraturan perundang-undangan pelayaran dan Surat Pernyataan Nahkoda Master Sailing Declaration, telah melayarkan kapalnya dan melakukan perbaikan mesin di di Muara Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat tanpa sebelumnya memberitahukan kepada pihak Syahbandar Kab. Kuala Tungkal sehingga terjadinya insiden menabrak tiang togak nelayan dan putusya kabel optic bawah laut.

Perbuatan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 322 Jo. Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;

Menimbang, bahwa atas dakwaan Jaksa Penuntut Umum tersebut Penasihat Hukum Terdakwa dan Terdakwa menyatakan telah mengerti dan menyatakan tidak akan mengajukan keberatan (eksepsi);

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dakwaannya, Penuntut Umum telah mengajukan 12 (dua belas) orang Saksi sebagai berikut:

1. Saksi MOHAMAD IBADI,S.H., Bin MOHAMAD ABDUH dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:
 - Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;

Halaman 14 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi memberikan keterangan terkait dengan putusnya kabel laut palapa ring barat/Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) yang dioperasikan oleh PT. Ketrosden Triasmitra pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.03 di Muara Sungai Pengabuan dengan posisi titik koordinat S.00⁰47.409 E 103⁰32.012;
- Bahwa Saksi bekerja di PT. Ketrosden Triasmitra sudah 3 (tiga) tahun dengan menjabat sebagai Legal Manager dengan tugas dan tanggungjawab menentukan langkah hukum yang diambil perusahaan, memberikan nasihat hukum pada Dewan Direksi dan Komisaris, serta mewakili perusahaan baik di dalam maupun di luar Pengadilan;
- Bahwa PT. Ketrosden Triasmitra bergerak dibidang kabel Telekomunikasi bawah laut yang memiliki kantor pusat di Jakarta dan Direktur utama Ahmad Batiar;
- Bahwa pelaksanaan pembangunan jaringan sistem kabel bawah laut dilakukan oleh vendor PT. Palapa Ring Barat yaitu PT. Sarana Global Indonesia pada kisaran tahun 2018 berdasarkan izin Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B.X-318/KL.303 tanggal 22 Juni 2017 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel bawah Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT. Palapa Ring Barat dimana didalamnya termasuk kabel bawah laut dari Penarik-Kuala Tungkal sepanjang 166 (seratus enam puluh enam) kilo meter;
- Bahwa kabel bawah laut yang putus adalah kabel fiber optic untuk jaringan komunikasi yang dilindungi dengan *armor* (pelindung);
- Bahwa pemilik kabel bawah laut tersebut adalah PT. Palapa Ring Barat, kemudian berdasarkan kontrak kerja tugas PT. Ketrosden Triasmitra sebagai vendor *maintenance* adalah:
 - o Melakukan pemeliharaan kabel bawah laut;
 - o Melakukan perbaikan/restorasi jika ada kabel yang putus atau rusak;
 - o Melakukan pengawasan atau patroli terhadap Kabel bawah laut tersebut;
 - o Melakukan perbaikan dengan biaya pribadi pihak PT;
 - o Melakukan investigasi apabila ada kabel laut yang putus/rusak
 - o Melakukan penuntutan terhadap pihak-pihak yang membuat rusak/putusnya kabel tersebut;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.00 WIB, saat itu Saksi sedang berada di Kantor PT. Ketrosden Triasmitra di

Halaman 15 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Jakarta, kemudian Saksi mendapatkan laporan dari Tim NOC (Networking Operation Center) atas nama YANUAR WAHYUDI bahwasannya terdapat *trouble* atau gangguan di Segment Kuala Tungkal-Daik Lingga, kemudian Saksi melakukan investigasi dan koordinasi dengan Tim Patroli Kuala Tungkal dan didapati informasi bahwa Sistem Komunikasi Kabel bawah Laut Palapa Ring Barat Segment Kuala Tungkal-Daik Lingga mengalami kerusakan atau terputus akibat tertarik jangkar milik Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 yang sedang mengangkut batubara dengan Nakhoda atas nama Terdakwa milik PT. BBS, akibat kejadian tersebut jaringan telekomunikasi mengalami *blackout* (mati total) sehingga berdasarkan Kontrak Kerja maka secara keseluruhan biaya perbaikan, penyambungan, penanaman dan pemasangan jaringan kabel baru (restorasi) menjadi tanggungjawab PT. Ketrosden Triasmitra dengan total biaya restorasi yang dihitung sebagai kerugian senilai Rp3.500.000.000,00 (tiga milyar lima ratus juta rupiah);

- Bahwa PT. Ketrosden Triasmitra memiliki unit patroli yang bertugas melakukan monitor secara berkala dengan melakukan patroli sekaligus memberikan notifikasi kepada kapal-kapal yang mendekati jangkauan bentangan kabel bawah laut untuk menjauhi areal tersebut;
- Bahwa akibat terputusnya jaringan kabel bawah laut tersebut menimbulkan gangguan fisik berupa terputusnya kabel bawah laut tersebut dan harus diganti se set sepanjang 3 (tiga) kilometer karena tidak bisa digunakan kembali serta gangguan elektromagnetik berupa *blackout* atau jaringan komunikasi yang terputus sejak tanggal 8 September 2022 sampai dengan 21 Oktober 2022;
- Bahwa Saksi tidak mendapatkan laporan tentang adanya Saksi-Saksi yang melihat secara langsung tentang kabel bawah laut yang tersangkut di jangkar kapal;
- Bahwa dalam melakukan pengawasan dan menjaga kabel bawah laut PT. Ketrosden Triasmitra telah mendaftarkan ke Pushidrosal selaku penerbit peta laut Indonesia dan telah diterbitkan pada Berita Pelaut Indonesia dengan No.07 No.064-071/2018 tanggal 9 Februari 2018;
- Bahwa dalam melakukan pengawasan dan menjaga kabel bawah laut PT. Ketrosden Triasmitra juga telah melakukan sosialisasi di Kuala Tungkal pada tahun 2021 di Kantor KSOP Kuala Tungkal yang dihadiri oleh beberapa agen pelayaran dan instansi terkait;

Halaman 16 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa PT. Ketrosden Triasmitra tidak ada memasang buih (*buoy*) berupa pelampung penanda disekitar lintasan kabel bawah laut karena berdasarkan penilaian PT. Ketrosden Triasmitra jalur tersebut tidak cukup padat lalu lalang kapal dan memiliki resiko kecelakaan yang rendah;
- Bahwa tidak ada surat secara resmi ke Palapa Ring Barat terkait kewajiban untuk memasang buih (*buoy*);
- Bahwa Saksi mengetahui PT. Ketrosden Triasmitra pernah disurati pada tahun 2022 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang, Perihal: Pembangunan/Pemasangan SBNP yang ditujukan kepada PT. Ketrosden Triasmitra dan menurut Saksi surat tersebut salah alamat karena seharusnya ditujukan ke PT. Palapa Ring Barat selaku pemilik kabel;
- Bahwa tidak ada penyampaian atau tindak lanjut dari PT. Palapa Ring Barat secara tertulis sehubungan dengan pemasangan SBNP;
- Bahwa jarak aman kapal agar tidak terkena kabel bawah laut saat berlabuh adalah sekitar 500 (lima ratus) meter dari kabel yang terbentang dimana kedalaman kabel sekitar 1.5 – 2 meter sesuai dengan aturan dari Dirjen Perhubungan Laut Nomor B.X-318/KL 303 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel bawah Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT. Palapa Ring Barat sedangkan apabila dari permukaan laut kurang lebih 10-15 meter;
- Bahwa sebelum perkara pidana ini naik telah dilakukan mediasi antara PT. Ketrosden Triasmitra dengan PT. Bahtera Bestari Shipping dimana salah satu tuntutan PT. Ketrosden Triasmitra agar PT. Bahtera Bestari Shipping membayar biaya restorasi akibat putusnya kabel bawah laut, akan tetapi mediasi tersebut tidak mencapai mufakat;
- Bahwa Saksi menduga alasan terjadinya putus kabel bawah laut karena kapal Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 yang dinakhodai oleh Terdakwa tidak mengaktifkan AIS (Automatic Identification System) dan tidak update Peta Lautnya sehingga tidak mengetahui lokasi kabel bawah laut disekitarnya ditambah melabuhkan kapal dengan cara menurunkan jangka sehingga tertimpa kabel bawah laut dibawahnya;
- Bahwa Saksi mengetahui alasan kapal Tugboat Dabo 103 berlabuh karena mengalami kerusakan mesin;

Halaman 17 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



- Bahwa sepanjang Saksi ada di bagian legal kurang lebih sudah 15 (lima belas) kali kabel terputus yakni di wilayah Batam, Singkawang, Ancol, Palembang, Tanjung Balai Karimun dan Natutna kemudian sebagian terjadi perdamaian dengan kapal yang memutuskannya;
- Bahwa umumnya kabel bawah laut rusak karena tertimpa jangkar atau tersangkut jangkar;
- Bahwa salah satu provider yang menggunakan layanan kabel bawah laut tersebut salah satunya adalah Telkom;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan keberatan yaitu pada saat peristiwa AIS tidak mati;

Terhadap keberatan Terdakwa tersebut Saksi menyatakan tetap pada keterangannya;

2. Saksi ISMAIL Bin ILANG dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi memberikan keterangan terkait putusnya kabel laut palapa ring barat/Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) yang dioperasikan oleh PT. Ketrosden Triasmitra pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.03 d,,i Muara Sungai Pengabuan dengan posisi titik koordinat S.00^o47.409, E 103^o32.012;
- Bahwa Saksi bekerja di PT. Ketrosden Triasmitra sudah 6 (enam) tahun sebagai Kapten Patroli kabel bawah laut yang bertugas melakukan patroli rutin mulai dari Muara Sungai Pengabuan hingga 25 (dua puluh lima) kilometer ke arah Tanjung Bakau Kabupaten Indragiri Hilir, Provinsi Riau;
- Bahwa Patroli biasanya dilakukan selama 3 (tiga) hari sekali;
- Bahwa dalam 1 (satu) hari Saksi melakukan patroli kurang lebih selama 3 (tiga) jam;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 09.00 WIB, Saksi dan Tim Patroli dari PT. Ketrosden Triasmitra bernama Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI AIs PITER Bin ROHIM melakukan patroli menggunakan *Speedboat* kayu selanjutnya sekira pukul 09.41 WIB Saksi dan Tim mendekati Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 dimana Saksi dan Tim naik ke Tugboat tersebut setelah mendapatkan izin dari Capten atas nama Terdakwa kemudian Saksi dan Tim melakukan sosialisasi dan

Halaman 18 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



himbauan bahwasannya Kapal tersebut berlabuh dengan posisi jangkar sudah turun di areal kabel bawah laut sekira 500 M (lima ratus meter) berdasarkan aplikasi Boating Navionics sehingga harus berhati-hati, selanjutnya karena Tugboat Dabo 103 hendak bergerak maka Saksi dan Tim pergi pada pukul 09.54 WIB untuk melanjutkan patroli sekaligus menghubungi tim yang ada di darat untuk mengantisipasi kabel rusak, kemudian sekira pukul 10.03 WIB, Saksi mendapatkan informasi dari grup Whatsapp NOC bahwasannya terdapat kabel putus di areal tersebut selanjutnya Tim melakukan pengecekan menggunakan OTDR pengukuran kabel dan terdeteksi kabel putus di KM 8.225, kemudian Saksi beserta tim kembali ke Tugboat Dabo 103 untuk mengambil dokumentasi dengan posisi Tugboat Dabo 103 sedang menaikan jangkar, selanjutnya Saksi mengatakan kepada Terdakwa bahwasannya jangkar tersebut menyebabkan putusnya kabel bawah laut kemudian respon Terdakwa menjawab "Oh iya ya", selanjutnya Saksi meminta kesediaan Terdakwa untuk menandatangani dokumen Berita Acara dan Terdakwa tidak bersedia menandatangani;

- Bahwa terjadi mediasi pada pukul 16.00 WIB di kantor KSOP yang dihadiri oleh Agen Pelayaran namun tidak berhasil mencapai titik temu;
- Bahwa alasan Saksi menghampiri kapal tugboat dabo 103 karena kapal tersebut kandas dan melego jangkar di sekitar wilayah kabel bawah laut;
- Bahwa pada prinsipnya setiap kapal dapat melintasi areal tersebut, namun tidak boleh berlabuh atau menurunkan jangkar;
- Bahwa pada saat sosialisasi Saksi menemukan bahwa tidak update Peta Laut kapal tersebut dengan tahun koreksi tahun 2010 sehingga tidak mengetahui lokasi kabel bawah laut disekitarnya;
- Bahwa jaringan kabel bawah laut tersebut adalah milik PT. Palapa Ring Barat yang dioperasikan oleh PT. Ketrosden Trismitra dan yang dirugikan adalah PT. Ketrosden Trismitra;
- Bahwa setelah sosialisasi dilakukan Saksi menerangkan bahwasannya Terdakwa telah mengetahui tempat berlabuhnya Tugboat Dabo 103 berada di areal kabel bawah laut sehingga Nakhoda harus berhati-hati;
- Bahwa Saksi tidak ada menyarankan solusi lain atas kondisi tersebut selain berhati-hati;
- Bahwa pada saat jangkar tersebut dinaikan Saksi tidak ada melihat kabel yang tersangkut atau menjuntai di jangkar tersebut;

Halaman 19 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi ada mendokumentasi kejadian kejadian tersebut menggunakan HP milik Saksi yang hasilnya adalah foto-foto dengan keterangan titik koordinat yang foto-fotonya terlampir dalam berkas perkara dan dibenarkan oleh Saksi;
- Bahwa pada saat Saksi melakukan sosialisasi sekira pukul 09.41 WIB ke Tugboat Dabo 103 belum ada notifikasi dari grup Whatsapp bahwasannya telah terjadi putus kabel bawah laut;
- Bahwa Saksi dapat memastikan hanya ada 1 (satu) kapal yaitu Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 yang berada disekitar areal kabel yang putus dan tidak ada kapal lain selain itu;
- Bahwa muatan Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 adalah membawa batu bara;
- Bahwa sebelum kejadian ini kabel bawah laut di areal wilayah tunggal juga pernah terputus namun tidak diketahui siapa pelaku dan penyebabnya karena ada jeda waktu yang cukup lama antara diketahuinya kabel putus dan patroli ke lokasi;
- Bahwa posisi air laut pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.00 WIB saat itu sedang surut dan air laut mulai pasang;
- Bahwa sosialisasi kabel bawah laut pernah dilakukan pada tahun 2020 dengan melibatkan Pihak KSOP dan Para Agen Pelayaran;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan benar dan tidak keberatan;

3. Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi menjelaskan berkaitan dengan putusnya kabel laut palapa ring barat/Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) yang dioperasikan oleh PT. Ketrosden Triasmitra pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.03 di Muara Sungai Pengabuan dengan posisi titik koordinat S.00^o47.409 E 103^o32.012;
- Bahwa Saksi bekerja di PT. Ketrosden Triasmitra sebagai asisten Patroli kabel bawah laut sejak tahun 2017 yang memiliki tugas dan tanggungjawab melakukan patroli rutin mulai dari Muara Sungai Pengabuan hingga 25 (dua puluh lima) kilometer ke arah Tanjung Bakau Kabupaten Indragiri Hilir, Provinsi Riau;

Halaman 20 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa dalam 1 (satu) hari Saksi melakukan patroli kurang lebih selama 3 (tiga) jam;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 09.00 WIB, Saksi dan Tim Patroli dari PT. Ketrosden Triasmitra bernama Saksi ISMAIL Bin ILANG dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM melakukan patroli menggunakan *Speedboat* kayu selanjutnya sekira pukul 09.40 WIB Saksi bersama tim mendekati Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 dimana Saksi bersama tim naik ke Tugboat tersebut setelah mendapatkan izin dari Kapten atas nama Terdakwa kemudian Saksi ISMAIL Bin ILANG menyampaikan sesuatu kepada Terdakwa yang isinya tidak Saksi ketahui, selanjutnya karena Tugboat Dabo 103 hendak bergerak maka Saksi dan Tim pergi pada pukul 09.54 WIB untuk melanjutkan patroli, kemudian sekira pukul 10.03 WIB, Saksi mendapatkan alarm dari grup Whatsapp NOC "FYI termonitor section Kuala Tungkal-Daik Lingga via Triasmitra down, pukul 10.03.05 WIB" yang artinya kabel putus di areal tersebut, kemudian Saksi beserta tim kembali ke Tugboat Dabo 103 selanjutnya Saksi ISMAIL Bin ILANG mengatakan kepada Terdakwa "Ini Capt kondisi kabel OTDR yang putus" kemudian respon Terdakwa menjawab "Oh iya ya" dan meminta hasil OTDR nya kepada Saksi kemudian Saksi menyerahkan HP yang isinya laporan OTDR dan difoto hasilnya oleh Terdakwa, selanjutnya Saksi ISMAIL Bin ILANG meminta kesediaan Terdakwa untuk menandatangani dokumen yang Saksi tidak ketahui detail dokumen tersebut apa;
- Bahwa terjadi mediasi pada pukul 16.00 WIB di kantor KSOP yang dihadiri oleh Agen Pelayaran namun tidak berhasil mencapai titik temu;
- Bahwa jaringan kabel bawah laut tersebut adalah milik PT. Palapa Ring Barat yang dioperasikan oleh PT. Ketrosden Trismitra dan yang dirugikan adalah PT. Ketrosden Trismitra;
- Bahwa sepengetahuan Saksi panjang kabel bawah laut dari titik kabel NOC sepanjang +- 162 KM (seratus enam puluh dua kilometer) hingga ke Daik Lingga;
- Bahwa kabel bawah laut tersebut telah termuat dalam Peta Navigasi 103 yang diterbitkan oleh Pushidrosal TNI AL yang terupdate/terkoreksi dalam bentuk garis;
- Bahwa jarak aman kapal agar tidak terkena kabel laut saat berlabuh adalah sekitar 500 (lima ratus) meter dari kabel yang terbentang;

Halaman 21 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa setelah sosialisasi dilakukan Saksi menerangkan bahwasannya Terdakwa telah mengetahui bahwasannya tempat berlabuhnya Tugboat Dabo 103 berada di areal kabel bawah laut sehingga Nakhoda harus berhati-hati;
- Bahwa sosialisasi kabel bawah laut juga pernah dilaksanakan di Kantor KSOP Kuala Tungkal pada tahun 2020 dengan dihadiri oleh seluruh agen pelayaran, serta ada juga sosialisasi di lapangan menggunakan radio VHF Channel 16 serta menggunakan *speedboat* menuju kapal-kapal yang melintasi kabel bawah laut;
- Bahwa pada saat jangkar tersebut dinaikan Saksi tidak ada melihat kabel yang tersangkut atau menjuntai di jangkar tersebut;
- Bahwa pada saat Saksi melakukan sosialisasi sekira pukul 09.41 WIB ke Tugboat Dabo 103 belum ada notifikasi dari grup Whatsapp bahwasannya telah terjadi putus kabel bawah laut;
- Bahwa Saksi dapat memastikan hanya ada 1 (satu) kapal yaitu Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 yang berada disekitar areal kabel yang putus dan tidak ada kapal lain selain itu;
- Bahwa muatan Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 adalah membawa batu bara;
- Bahwa Tugboat Dabo 103 saat itu dalam kondisi kandas;
- Bahwa tidak ada *buoy* di sekitar kabel bawah laut yang putus;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan keberatan yaitu pada saat kedatangan Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra yang pertama bahwasannya jangkar belum turun/dilego;

Terhadap keberatan Terdakwa tersebut Saksi menyatakan Saksi melihat jangkar diangkat pada saat sosialisasi yang kedua;

4. Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi menjelaskan kronologi putusnya kabel laut palapa ring barat/Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) yang dioperasikan oleh PT. Ketrosden Triasmitra pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.03 di Muara Sungai Pengabuan dengan posisi titik koordinat S.00^o47.409 E 103^o32.012;

Halaman 22 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi bekerja di PT. Ketrosden Triasmitra sebagai Anak Buah Kapal Patroli kabel bawah laut sejak 5 (lima) tahun yang lalu dengan tugas dan tanggungjawab melakukan patroli rutin mulai dari Muara Sungai Pengabuan hingga 25 (dua puluh lima) kilometer ke arah Tanjung Bakau Kabupaten Indragiri Hilir, Provinsi Riau;
- Bahwa dalam 1 (satu) hari Saksi melakukan patroli kurang lebih selama 3 (tiga) jam;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 09.00 WIB, Saksi dan Tim Patroli dari PT. Ketrosden Triasmitra bernama Saksi ISMAIL Bin ILANG dan Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI melakukan patroli menggunakan *Speedboat* kayu selanjutnya sekira pukul 09.40 WIB Saksi bersama tim mendekati Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 dimana Saksi bersama tim naik ke Tugboat tersebut setelah mendapatkan izin dari Kapten atas nama Terdakwa kemudian Saksi ISMAIL Bin ILANG menyampaikan sesuatu kepada Terdakwa yang tidak Saksi ketahui terkait apa, selanjutnya karena Tugboat Dabo 103 hendak bergerak maka Saksi dan Tim pergi pada pukul 09.54 WIB untuk melanjutkan patroli, kemudian sekira pukul 10.03 WIB, Saksi mendapatkan alarm dari grup Whatsapp NOC "FYI termonitor section Kuala Tungkal-Daik Lingga via Triasmitra down, pukul 10.03.05 WIB" yang artinya kabel putus di areal tersebut, kemudian Saksi beserta tim kembali ke Tugboat Dabo 103 selanjutnya Saksi ISMAIL Bin ILANG mengatakan kepada Terdakwa "Ini Capt kondisi kabel OTDR yang putus" kemudian respon Terdakwa menjawab "Oh iya ya" dan meminta hasil OTDR nya kepada Saksi kemudian Saksi menyerahkan HP yang isinya laporan OTDR dan difoto hasilnya oleh Terdakwa, selanjutnya Saksi ISMAIL Bin ILANG meminta kesediaan Terdakwa untuk menandatangani dokumen Berita Acara;
- Bahwa pada saat Saksi melakukan sosialisasi sekira pukul 09.41 WIB ke Tugboat Dabo 103 belum ada notifikasi dari grup Whatsapp bahwasannya telah terjadi putus kabel bawah laut;
- Bahwa terjadi mediasi pada pukul 16.00 WIB di kantor KSOP yang dihadiri oleh Agen Pelayaran namun tidak berhasil mencapai titik temu;
- Bahwa jaringan kabel bawah laut tersebut adalah milik PT. Palapa Ring Barat yang dioperasikan oleh PT. Ketrosden Trismitra dan yang dirugikan adalah PT. Ketrosden Trismitra;

Halaman 23 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa sepengetahuan Saksi panjang kabel bawah laut dari titik kabel NOC sepanjang +- 162 KM (seratus enam puluh dua kilometer) hingga ke Daik Lingga;
- Bahwa kabel bawah laut tersebut telah termuat dalam Peta Navigasi 103 yang diterbitkan oleh Pushidrosal TNI AL yang terupdate/terkoreksi dalam bentuk garis;
- Bahwa jarak aman kapal agar tidak terkena kabel laut saat berlabuh adalah sekitar 500 (lima ratus) meter dari kabel yang terbentang;
- Bahwa setelah sosialisasi dilakukan Saksi menerangkan bahwasannya Terdakwa telah mengetahui bahwasannya tempat berlabuhnya Tugboat Dabo 103 berada di areal kabel bawah laut sehingga Nakhoda harus berhati-hati;
- Bahwa sosialisasi kabel bawah laut juga pernah dilaksanakan di Kantor KSOP Kuala Tungkal pada tahun 2020 dengan dihadiri oleh seluruh agen pelayaran, serta ada juga sosialisasi di lapangan menggunakan radio VHF Channel 16 serta menggunakan *speedboat* menuju kapal-kapal yang melintasi kabel bawah laut;
- Bahwa pada saat jangkar tersebut dinaikan Saksi tidak ada melihat kabel yang tersangkut atau menjuntai di jangkar tersebut;
- Bahwa Saksi dapat memastikan hanya ada 1 (satu) kapal yaitu Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 yang berada disekitar areal kabel yang putus dan tidak ada kapal lain selain itu;
- Bahwa muatan Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 adalah membawa batu bara;
- Bahwa Tugboat Dabo 103 saat itu dalam kondisi kandas;
- Bahwa tidak ada *buoy* di sekitar kabel bawah laut yang putus;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan keberatan yaitu pada saat kedatangan Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra yang pertama bahwasannya jangkar belum turun/dilego;

Terhadap keberatan Terdakwa tersebut Saksi menyatakan Saksi melihat jangkar diangkat pada saat sosialisasi yang kedua;

5. Saksi JUNAIDI Bin AHMAD dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;

Halaman 24 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi bekerja sebagai PNS di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kuala Tungkal sejak tahun 1990 sampai dengan saat ini dengan jabatan sebagai Petugas KBPP (Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli) yang memproses surat persetujuan berlayar dan SPOG (Surat persetujuan olah gerak) melalui system Inaportnet;
- Bahwa tugas dan tanggungjawab Saksi di KBPP adalah sebagai berikut:
 - o Patroli di wilayah DLKP (Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan)/DLKR (Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan);
 - o Pengawasan embarkasi/pengawasan penumpang di pelabuhan;
 - o Keselamatan berlayar, penjagaan dan patroli;
 - o Memproses penerbitan SPB melalui sistem Inaportnet dari Kementerian Perhubungan Laut;
 - o Memproses penerbitan olah gerak kapal melalui Inaportnet;
- Bahwa alur penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dan Surat Persetujuan Olah Kapal (SPOG) yaitu Agen pelayaran mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) dengan menunjukan SPB dari pelabuhan sebelumnya, menunjukan Surat Penunjukan Keagenan (SPK), dan Manifest kedatangan kapal, kemudian setelah lengkap baru di buat pengajuan SPOG dengan melalui sistem Inaportnet kemudian setelah SPOG terbit kapal diijinkan masuk ke pelabuhan untuk melakukan kegiatan Bongkar Muat;
- Bahwa alur kapal akan berangkat atau keluar pelabuhan, maka dokumen yang harus dilengkapi untuk pengajuan SPB adalah Surat PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal), Surat SPK, Bukti Pelunasan PNBB, Dokumen kapal dalam keadaan laik laut yang terdiri dari Surat Ukur, Konstruksi, Surat Keselamatan Kapal Barang, SNPP (Sertifikat Nasional Pencemaran), Sertifikat BKI, Surat Pengawasan ABK, Racun API, dan lain-lain, selanjutnya Surat Pernyataan dari Nakhoda (Master Sailing Declaration), dan Dokumen Barang/Manifest barang, kemudian apabila persyaratan lengkap maka akan diproses di sistem Inaport net dan setelah disetujui oleh sistem maka terbit SPB dan kapal diperbolehkan berangkat meninggalkan pelabuhan;
- Bahwa Pihak KSOP Kuala Tungkal ada melakukan pengecekan terhadap orang yang bekerja dikapal dengan cara dokumen yang dibawa agen pelayaran yang telah diisi oleh Nakhoda di cek apakah ada crew anak buah kapal ada yang berganti atau tidak dan KSOP kuala tungkal hanya

Halaman 25 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



sebatas mengetahui saja serta mengesahkan dengan memberikan stempel / cap dari KSOP Kuala Tungkal;

- Bahwa apabila dalam sistem ada dokumen atau item yang tidak terpenuhi maka tidak akan dikeluarkan izin pelayaran;
- Bahwa Surat izin berlayar berlaku 1 x 24 jam sehingga apabila dikeluarkan jam 16.00 WIB maka berlaku hingga keesokan harinya jam 16.00 WIB;
- Bahwa yang menentukan kapal naik laut adalah Nakhoda kapal sendiri dengan menunjukan Surat Pernyataan Nakhoda (Master Sailing Declaration) kepada KSOP;
- Bahwa sejak ada sistem Inaportnet pada tahun 2021 di Kuala Tungkal, maka KSOP tidak ada melakukan pengecekan langsung ke Kapal karena telah ada Surat Pernyataan Nakhoda (Master Sailing Declaration);
- Bahwa di Wilayah Perairan Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat tidak ada memiliki tempat khusus untuk kapal atau Tugboat untuk bersandar/lego jangkar;
- Bahwa untuk Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 memiliki SPB yang terbit pada tanggal 7 September 2022 sesuai dengan SPB.IDKTK.0922.0000029 untuk Tugboat Dabo 103 dan untuk Tongkang Marine Power 2321 yaitu sesuai Nomor SPB.IDKTK.0922.0000028;
- Bahwa dokumen yang dimiliki Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 sesuai dengan SPB yaitu:
 - o Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDKTK.0922.0000029 tanggal 7 September 2022;
 - o Pengesahan awak kapal Nomor SL019.IDKTK.0922.00033 tanggal 7 September 2022;
 - o Laporan Kedatangan/Keberangkatan kapal tanggal 07 September 2022;
 - o Permohonan BMBM tanggal 07 September 2022;
 - o Surat Persetujuan Muat Barang Berbahaya Nomor SL010.IDKTK.0922.000006 tanggal 07 September 2022;
 - o Surat Pernyataan Nakhoda tentang keberangkatan kapal tanggal 07 September 2022;
 - o Cargo Manifest tanggal 07 September 2022;
 - o Bill of Lading Nomor KTL-CLG/MP-2321/IX/22-001 tanggal 07 September 2022;

Halaman 26 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa yang mengurus dokumen administrasi ke KSOP adalah Pihak Agen Pelayaran;
- Bahwa Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 berlabuh dari Integra/Tungkal Ulu ke Merak;
- Bahwa Saksi mengetahui adanya kewajiban untuk Kapal harus memiliki Sistem AIS dimana AIS yang menentukan pergerakan kapal;
- Bahwa Saksi mengetahui Terdakwa memiliki ijazah pelayaran;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 tidak ada laporan resmi melalui surat dari PT. Ketrosden Triasmitra terkait putusnya kabel bawah laut akan tetapi sekira pukul 11.00 WIB ada laporan dari Petugas Patroli PT. Ketrosden Triasmitra atas nama Saksi ISMAIL Bin ILANG yang mengatakan kepada Saksi bahwasannya kabel optic bawah laut milik PT. Ketrosden Triasmitra putus selanjutnya Saksi memerintahkan staff atas nama RENO untuk ke Kapal Tugboat Dabo 103 yang sedang bersandar di Sungai Pengabuan tepatnya di Daerah Sungai Saren;
- Bahwa kemudian pada pukul 16.00 WIB pihak Agen Pelayaran Tugboat Dabo 103 dan PT. Ketrosden Triasmitra meminta pihak KSOP untuk menyediakan tempat mediasi terkait insiden kabel bawah laut milik PT. Ketrosden Triasmitra yang diduga putus akibat tertarik jangkar Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 kemudian saat itu Staff Saksi hadir dalam pertemuan mediasi tersebut akan tetapi berdasarkan hasil laporan Staff Saksi tidak ada titik temu karena PT. Ketrosden Triasmitra meminta Terdakwa untuk menandatangani Berita Acara Putusnya kabel akan tetapi Nakhoda tidak bersedia menandatangani;
- Bahwa pada hari Senin tanggal 12 September 2022 sekira pukul 16.00 WIB kedua belah pihak meminta KSOP untuk menyediakan tempat terkait pemberangkatan kapal yang dihadiri perwakilan PT. BBS, PT. Ketrosden Triasmitra dan Agen Pelayaran PT. Agencytama Maritim Nusantara dengan kesimpulan kapal dapat berlayar kembali dan kedua belah Pihak akan melakukan komunikasi lewat email;
- Bahwa Saksi mengetahui Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 diNakhodai oleh Terdakwa;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui lokasi atau koordinat kabel bawah laut yang putus;

Halaman 27 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa pada saat Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 berlabuh di Muara Sungai Pengabuan tidak ada izin dari KSOP Kuala Tungkal untuk berlabuh;
- Bahwa tidak ada aturan yang mengikat posisi labuh, bebas untuk lego jangkar sepanjang tidak mengganggu alur pelayaran;
- Bahwa posisi air laut pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.00 WIB saat itu sedang surut dan air laut mulai pasang;
- Bahwa berdasarkan Pasal 138 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwasannya Surat Pernyataan Nakhoda tentang Keberangkatan Kapal (Master Sailing Declaration) adalah Surat pernyataan yang dibuat oleh Nakhoda Kapal untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar sehingga dengan demikian timbul tanggungjawab Nakhoda atas keselamatan pelayaran pada saat berlayar;
- Bahwa berdasarkan Pasal 216 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwasannya tidak ada kewajiban untuk Nakhoda untuk meminta ijin kepada KSOP untuk memperbaiki kapal;
- Bahwa KSOP Kuala Tungkal ada melakukan pengawasan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di Pelabuhan, mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran dalam bentuk memeriksa sertifikat dan dokumen kapal yang masih aktif dan untuk perkara ini KSOP tidak ada melakukan pembantuan kepada Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 yang diNakhodai oleh Terdakwa karena tidak ada laporan resmi atas insiden tersebut;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 04.30 WIB Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 yang diNakhodai oleh Terdakwa ada juga menabrak zero-zero atau togok nelayan sebanyak 33 (tiga puluh tiga) pancang pada koordinat S.00⁰47.041 E 103⁰32.512 dan telah membuat Berita Acara atas kejadian tersebut;
- Bahwa Saksi sepenuhnya percaya kepada Nakhoda terhadap kelengkapan dokumen pelayaran sehingga pemeriksaan hanya lewat sistem;
- Bahwa Surat perizinan kapal Tugboat Dabo 103 sudah lengkap dan rute kapan tersebut adalah dari Tungkal Ulu ke Pelabuhan Merak;
- Bahwa apabila ada Lakalaut maka penyidikan lewat KSOP;

Halaman 28 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa apabila terdapat kerusakan yang bersifat berat maka perlu ada perbaikan di tempat dal hal itu lumrah terjadi;
- Bahwa menurut Saksi kerusakan pada Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 hanyalah kerusakan kecil dan biasanya pihak kapal yang melakukan perbaikan kecil tersebut;
- Bahwa Pihak KSOP Kuala Tungkal tidak ada dilaporkan terkait perbaikan mesin kapal *Tugboat* Dabo 103;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui bahwasannya perkara ini pada akhirnya naik ke tahap persidangan, karena Saksi hanya mengetahui telah selesai di tahap mediasi;
- Bahwa hasil mediasi dibuatkan laporannya kepada Pimpinan;
- Bahwa KSOP mempunyai kewajiban untuk melakukan patroli akan tetapi kapal pihak KSOP tidak memungkinkan untuk melakukan patroli;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa tidak memberikan komentar atau tanggapan;

6. Saksi SAUT MANURUNG, S.E., Bin DJ. MANURUNG dibawah janji, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi bekerja sebagai Direktur Agen Pelayaran bernama PT. Agencytama Maritim Nusantara sejak tahun 2021 sampai sekarang;
- Bahwa tugas dan tanggungjawab agen pelayaran adalah melayani kedatangan kapal hingga keberangkatan kapal dalam hal ini mengurus surat yang terkait dengan surat kedatangan dan keberangkatan kapal, sampai dengan surat persetujuan berlayar diterbitkan oleh KSOP, termasuk juga pengurusan olah gerak kapal;
- Bahwa kapal tidak bisa melakukan olah gerak apabila terdapat kekurangan dokumen atau surat untuk berlayar;
- Bahwa Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 diageni oleh Agen Pelayaran PT. Agencytama Maritim Nusantara;
- Bahwa Saksi membantu mengupload Dokumen di Aplikasi Inaportnet;
- Bahwa Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 memiliki dokumen administrasi yang telah lengkap untuk berlayar;

Halaman 29 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa sistem Inaportnet yang mengeluarkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) adalah suatu sistem yang dibentuk untuk mengakomodir administrasi suatu kapal dan SPB tidak dapat disetujui dan dikeluarkan apabila salah satu saja syarat tidak dipenuhi;
- Bahwa Kantor KSOP Kuala Tungkal sudah menerapkan pengurusan *Clearance In* dan *Clearance Out* dengan menggunakan Sistem Elektronik yaitu Aplikasi *Inaportnet*, dimana untuk penerbitan SPB terlebih dahulu harus mengajukan permohonan dan meng-*upload* semua dokumen yang dipersyaratkan ke dalam sistem;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 12.00 WIB Saksi memanggil Terdakwa terkait insiden penyenggolan togok oleh Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 dimana dalam pertemuan tersebut Saksi mengatakan kepada Nelayan karena air surut terjadi trouble mesin kemudian pada saat mediasi dengan nelayan di kantor PT. Agencytama Maritim Nusantara Terdakwa ada mendapat telfon dari perwira jaga yang memberitahukan bahwasannya PT. Ketrosden Triasmitra meminta Nakhoda untuk menandatangani Berita Acara yang sudah disiapkan oleh PT. Ketrosden Triasmitra, kemudian Terdakwa ada konsultasi ke Saksi dengan mengatakan "Pak penjaga kabel naik ke kapal untuk meminta Nakhoda kembali ke Kapal untuk menandatangani berita acara", lalu Saksi bilang terkait hal tersebut silahkan lapor terlebih dahulu ke KSOP/Kantor Syahbandar;
- Bahwa pada pukul 14.00 WIB, terdapat pertemuan antara Terdakwa, Saksi, Mualim I dan Para Nelayan untuk mediasi togok yang rusak, dan disepakati nilai kerugiannya diganti perlobangnya Rp2.200.000,00 (dua juta dua ratus ribu rupiah);
- Bahwa kemudian pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 15.00 WIB Saksi dihubungi oleh KSOP agar menghadirkan Nakhoda untuk pertemuan dengan PT. Ketrosden Triasmitra dimana dari hasil pertemuan tersebut PT. Ketrosden Triasmitra tidak bisa menunjukkan bukti apapun mengenai kabel bawah laut yang rusak, hanya secara lisan saja mengatakan rusak dan dari Nakhoda pun tidak mengakui, tidak merasa, tidak melihat, tidak merusak kabel bawah laut kemudian pada saat ditunjukkan video ketika jangkar diangkat tidak ada tanda tanda apapun bahwasannya kabel terputus, selain itu Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI juga ada mengatakan bahwasannya dahulu kabel pernah

Halaman 30 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

putus juga kemudian PT. Ketrosden Triasmitra menyodorkan berita acara untuk ditandatangani dan Nakhoda menolaknya, sehingga PT. Ketrosden Triasmitra meminta untuk membuat surat keberatan dan Saksi menjawab bahwasannya surat keberatan tidak ada hubungannya dengan agen pelayaran;

- Bahwa pada hari Senin tanggal 12 September 2022 ada pertemuan kembali antara PT. Ketrosden Triasmitra, Nakhoda, perwakilan PT. BBS dan Agen Pelayaran PT. Agencytama Maritim Nusantara yang dalam pertemuan tersebut PT. Ketrosden Triasmitra tidak dapat menunjukkan bukti atau barang bukti bahwa kabel laut yang rusak, kemudian perwakilan PT. BBS menanyakan kabel ini untuk jaringan apa saja dan dijawab oleh PT. Ketrosden Triasmitra untuk provide Indihome, Telkomsel dan XL;
- Bahwa pada bulan Januari 2023 ada pertemuan kembali antara PT. Ketrosden Triasmitra, Nakhoda, perwakilan PT. BBS dimana PT. BBS bertanya berapa nominal kerugian PT. Ketrosden Triasmitra dan dijawab oleh PT. Ketrosden Triasmitra sejumlah Rp3.500.000.000,00 (tiga milyar lima ratus juta rupiah) dan PT. BBS bertanya tentang rincian kerugiannya dan tidak terjawab oleh PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa pada saat itu Terdakwa tidak ada menginformasikan bahwasannya ada insiden rusak kabel bawah laut akibat terkena jangkar Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103;
- Bahwa tidak ada kewajiban dari Nakhoda untuk melaporan setiap kejadian yang menimpa kapal ke agen pelayaran karena bisa saja kejadian tersebut sudah dapat diselesaikan oleh Nakhoda, akan tetapi apabila masalah tersebut tidak selesai maka Agen pelayaran dapat membantu mediasi masalah tersebut;
- Bahwa Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 bermuatan batu bara sedang melaksanakan kegiatan berlayar dari PT. Integra yang berada di Kecamatan Tungkal Ulu ke Pelabuhan Cilegon;
- Bahwa Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 milik PT. Bahtera Bestari Shipping (PT. BBS);
- Bahwa pada saat mediasi Saksi tidak mengetahui adanya kejadian dan penyebab jaringan kabel bawah laut milik PT. Ketrosden Triasmitra mengalami kerusakan karena pada saat dimediasi oleh Pihak KSOP tidak

Halaman 31 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



ada barang bukti yang diajukan dan laporan secara tertulis dari Pihak PT. Ketrosden Triasmitra;

- Bahwa Saksi mengetahui ada kerusakan gearbox pada kapal Tugboat Dabo 103;
- Bahwa Pihak PT. BBS diundang dalam acara pengangkatan kabel rusak dan dihadiri oleh perwakilan dari PT. BBS;
- Bahwa Saksi mengetahui restorasi kabel laut dilaksanakan pada hari Sabtu tanggal 24 September 2022 namun Saksi tidak ikut menyaksikannya;
- Bahwa pada tahun 2018 telah ada sosialisasi mengenai lokasi kabel laut yang dilakukan oleh PT. Ketrosden Triasmitra akan tetapi dalam sosialisasi tersebut tidak menjelaskan secara rinci titik-titik kabel laut tersebut;
- Bahwa dalam aplikasi *Inaportnet* terdapat kelengkapan peta laut pada item *equipment*;
- Bahwa dalam Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal, Nomor AL.501/22/10/KSOP.TLD-22, yang pada point 2.1 Sertifikat tersebut tentang Peta Laut dinyatakan *provided* kemudian diterbitkanlah SPB ini, dengan demikian menurut Saksi persyaratan kapal untuk berlayar sudah terpenuhi;
- Bahwa Saksi mengetahui kapal TB. Dabo 103 dilengkapi dengan navigator elektronik untuk berlayar / olah gerak;
- Bahwa Saksi mengetahui kapal TB Dabo 103 ada melego jangkar berdasarkan laporan dari Nakhoda dengan alasan untuk menghindari kerusakan togok nelayan lebih banyak;
- Bahwa pada saat kejadian tidak ada rambu-rambu laut yang dipasang;
- Bahwa Saksi pernah mengalami insiden / masalah dalam pelayaran selama bekerja sebagai agen pelayaran akan tetapi tidak pernah sampai ke Pengadilan;
- Bahwa PT. Ketrosden Triasmitra mengatakan ada video terkait kabel bawah laut rusak / putus akan tetapi tidak pernah dilihat oleh saksi ataupun pihak PT. BBS;
- Bahwa pada prinsipnya pihak PT BBS beritikad baik untuk membayar ganti kerugian apabila dapat ditunjukkan bukti yang sah berupa video dengan memperlihatkan adanya jangkar kapal Dabo 103 yang tersangkut di kabel sehingga mengakibatkan putusnya kabel tersebut;

Halaman 32 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi tidak pernah mengikuti rekonstruksi yang dilakukan oleh Penyidik;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan benar dan tidak keberatan;

7. Saksi TONI Bin SARJA dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi sehari-hari bekerja sebagai nelayan di Daerah Pesawaran Provinsi Lampung dan juga bekerja sebagai jasa penyelaman bersifat *freelance*;
- Bahwa Saksi adalah anggota dari POSSI (Persatuan Olahraga Selam Seluruh Indonesia) dan memiliki kartu *scuba diver* yang dikeluarkan oleh POSSI;
- Bahwa Saksi sudah 5 (lima) kali membantu PT. Ketrosden Trias Mitra dalam melakukan perbaikan kabel bawah laut;
- Bahwa Saksi adalah pekerja kontrak yang diberikan Surat Perintah Kerja Nomor 008/KT-TONI/DIR-SK/IX/2022 tanggal 08 September 2022 dan Surat Tugas Nomor 255/KT.T/GM-PRB/IX/2022 tanggal 14 September 2022 oleh PT Ketrosden Triasmitra untuk melakukan pekerjaan berupa pengecekan, pencarian dan pengangkatan kabel optik bawah laut milik PT. Palapa Ring Barat yang dikelola oleh PT Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa Saksi tidak selalu dihubungi oleh PT Ketrosden Triasmitra apabila ada kabel bawah laut yang putus;
- Bahwa awalnya pada hari Senin tanggal 12 September 2022 sekira pukul 23.00 WIB saat Saksi sedang di daerah Bagan Api-Api selanjutnya Saksi dihubungi melalui *Whatsapp* oleh Pak Ujang dari PT Ketrosden Triasmitra yang menawarkan pekerjaan untuk penyelaman dan restorasi kabel laut di wilayah Kuala Tungkal, kemudian pada tanggal 13 September 2022 Saksi berangkat ke Kuala Tungkal;
- Bahwa Saksi tiba di Kuala Tungkal pada hari Kamis tanggal 15 September 2022 sekira pukul 11.00 WIB, selanjutnya Saksi menunggu perlengkapan alat untuk menyelam selama beberapa hari, selanjutnya pada hari Jumat tanggal 23 September 2022 sekira pukul 09.00 WIB, Saksi bersama tim yang beranggotakan ISRAN, IQBAL, AZWAR, KHAIDIR dan HADI berangkat menuju ke lokasi yang ditunjuk oleh

Halaman 33 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kit

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



pengarah lapangan atas nama Wawan Kumiawan Als UJANG dengan menggunakan pompong kecil milik Nelayan, kemudian sesampainya dilokasi, kami langsung melakukan pencarian kabel dari titik awal pemasangan kabel dengan menggunakan teknik *Grabnell* yaitu melemparkan tali yang sudah diikat pada penggaruk kemudian ditarik menyusuri dasar laut, kemudian pada hari pertama tidak ditemukan kabel laut tersebut dan dilanjutkan keesokan harinya;

- Bahwa berdasarkan informasi dari Sdr. IQBAL bahwasannya kabel yang tersangkut grabnell masih tertanam dalam tanah;
- Bahwa bukan Saksi yang langsung turun ke bawah laut untuk mengangkat kabel bawah laut, akan tetapi Saksi baru turun ke bawah laut beberapa hari setelahnya;
- Bahwa titik koordinat awal diinformasikan oleh pengarah lapangan atas nama Wawan Kumiawan Als UJANG dimana titik koordinat awal tersebut berdasarkan informasi dari Tim Patroli;
- Bahwa pada hari pertama penugasan, Saksi tidak ikut menyelam dan hanya *standby* di pompong;
- Bahwa sebelumnya tidak ada *Buoy* disekitar kabel bawah laut;
- Bahwa keesokan harinya alat *Grabnell* tersangkut di titik koordinat sudah melenceng 50 (lima puluh meter) dari posisi awal ke arah daratan karena terbawa arus, kemudian salah satu anggota tim memastikan benda apa yang menyangkut dan ternyata adalah benar Kabel Fiber Optik, setelah itu kabel dibawa keatas untuk diperlihatkan kepada Wawan Kurniawan Als UJANG selanjutnya diperintahkan untuk menandai kabel tersebut menggunakan pelampung, kemudian Saksi diperintahkan untuk tidak melakukan penyelaman lagi dan hanya melakukan patroli terhadap penanda kabel;
- Bahwa total ada 4 (empat) pelampung yang digunakan untuk menandakan posisi kabel dengan detail masing-masing 2 (dua) buah ke arah laut dan 2 (dua) buah ke arah darat;
- Bahwa lokasi pencarian saat itu ada ditengah laut akan tetapi Saksi masih dapat melihat daratan;
- Bahwa berat *grabnell* kurang lebih 2,5 kg (dua setengah kilogram)
- Bahwa perlengkapan diving disediakan oleh PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa posisi air pada saat pencarian kabel adalah keruh;
- Bahwa pencarian dilakukan mulai dari jam 08.00-14.00;

Halaman 34 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN KlT



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa setelah ditemukan kabel dan telah ditandai, selama 1 (satu) minggu tidak ada penyelaman lagi dan tugas Saksi hanya berpatroli dengan tujuan menjaga penanda kabel tersebut tidak putus oleh nelayan;
- Bahwa selanjutnya 1 (satu) minggu kemudian, Saksi bersama dengan tim penyelam, Pihak PT. Ketrosden Triasmitra, Polres Tanjung Jabung Barat, Pihak KSOP Tanjung Jabung Barat dan perwakilan dari Pihak BBS selanjutnya berangkat ke titik koordinat yang sudah ditandai pelampung selanjutnya kabel fiber optik diangkat ke atas kapal lalu dipotong kemudian dicek menggunakan alat otdr dan diketahui kabel terputus 100 M (seratus meter) ke arah darat dari titik kabel dipotong, selanjutnya kabel digulung menggunakan kapal troll hingga ditemukan kabel fiber optic yang sudah putus;
- Bahwa pada saat kabel bawah laut yang putus diangkat kondisinya adalah keriting;
- Bahwa Saksi baru kali ini melihat bentuk kabel bawah laut yang mengalami kerusakan bentuknya keriting;
- Bahwa Saksi membenarkan foto yang diperlihatkan sebagaimana termuat dalam Berita Acara Pemeriksaan Saksi di Kepolisian Poin 11;
- Bahwa pada saat diangkat kabel bawah laut yang putus tepat di bagian sambungan kabel (MPJC);
- Bahwa Saksi tidak mengetahui titik koordinat dari kabel bawah laut yang terputus, karena informasi mengenai titik koordinat kabel putus diketahui dari alat yang bernama OTDR;
- Bahwa yang mengambil titik koordinat kabel putus adalah Sdr. UJANG;
- Bahwa setelah kabel bawah laut yang putus diangkat, proses selanjutnya adalah restorasi dan kabel yang diganti adalah 1 (satu) kilometer dibuat lebih jauh dari titik sebelumnya ke arah laut dengan tujuan menghindari kejadian serupa;
- Bahwa pada saat proses penyambungan tugas Saksi adalah melakukan penyelaman untuk melakukan pengecekan apakah kabel bawah laut yang baru terpasang dalam kondisi baik;
- Bahwa pada saat restorasi kabel bawah laut ditanam secara manual dengan menggunakan mesin robin dengan disemprot;
- Bahwa Saksi mengetahui kabel bawah laut telah terputus 2 (dua) kali karena terdapat MPJC yang Saksi ketahui sebagai bekas putusan;
- Bahwa ketika pasang kedalaman air laut antara 7-8 meter kemudian pada saat surut kedalaman antara 4-5 meter;

Halaman 35 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa jangkar tugboat beratnya kurang lebih 200kg sedangkan jangkar tongkang beratnya kurang lebih 250kg;
- Bahwa menurut Saksi kabel putus bisa terjadi karena banyak hal, bukan hanya karena jangkar;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan benar dan tidak keberatan;

8. Saksi ISRAN Als BASS Bi LA ESI (Alm) dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi bekerja sebagai jasa penyelaman bersifat *freelance* yang dikontrak oleh PT. Ketrosden Triasmitra untuk melakukan pekerjaan pengecekan dan pengangkatan kabel optic bawah laut milik PT. Palapa Ring Barat yang dikelola oleh PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa Saksi adalah pekerja kontrak yang diberikan Surat Perintah Kerja Nomor 006/KT-TONI/DIR-SPK/IX/2022 tanggal 08 September 2022 dan Surat Tugas Nomor 255/KT.T/GM-PRB/IX/2022 tanggal 14 September 2022 oleh PT Ketrosden Triasmitra untuk melakukan pekerjaan berupa pengecekan, pencarian dan pengangkatan kabel optik bawah laut milik PT. Palapa Ring Barat yang dikeola oleh PT Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa Saksi melakukan kontrak kerja lepas dengan PT Ketrosden Triasmitra sejak tahun 2015 saat di Pulau Bangka dengan tugas melakukan instalasi kabel bawah laut dengan kontrak selama 2 (dua) bulan dan ada juga ditugaskan di Palembang;
- Bahwa kabel bawah laut yang di Kuala Tungkal secara fisik memiliki kemiripan dengan kabel yang ada di Palembang;
- Bahwa awalnya pada bulan September 2022 sekira pukul 12.00 WIB oleh Prio dan Pak Ujang dari PT Ketrosden Triasmitra yang mengatakan "Bisa bantu berangkat ke Kuala Tungkal? Dapat pekerjaan nyelam kabel", kemudian Saksi berangkat pada tanggal yang tidak Saksi ingat lagi di bulan September;
- Bahwa pada tanggal yang Saksi tidak ingat lagi, Saksi bersama tim yang beranggotakan TONI, IQBAL, AZWAR, KHAIDIR dan HADI berangkat menuju ke lokasi yang ditunjuk oleh pengarah lapangan atas nama Wawan Kumiawan Als UJANG dengan menggunakan pompong kecil milik Nelayan, kemudian sesampainya dilokasi, kami langsung

Halaman 36 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kit



melakukan pencarian kabel dari titik awal pemasangan kabel dengan menggunakan teknik *Grabnell* yaitu melemparkan tali yang sudah diikat pada penggaruk kemudian ditarik menyusuri dasar laut, kemudian setelah pergeseran sekitar +/- 100 M (seratus meter) alat *Grabnell* tersangkut, kemudian Saksi menyelam memastikan benda apa yang menyangkut dan ternyata adalah benar Kabel Fiber Optik, setelah itu kabel dibawa keatas untuk diperlihatkan kepada Wawan Kurniawan Als UJANG selanjutnya diperintahkan untuk menandai kabel tersebut menggunakan pelampung, kemudian Saksi diperintahkan untuk tidak melakukan penyelaman lagi dan hanya melakukan patroli terhadap penanda kabel;

- Bahwa titik koordinat awal diinformasikan oleh pengarah lapangan atas nama Wawan Kurniawan Als UJANG;
- Bahwa kondisi kabel bawah laut pada saat ditemukan posisinya sudah bergeser keluar jalur dan sepengetahuan Saksi hal ini di daerah lain juga terjadi;
- Bahwa posisi air pada saat pencarian kabel adalah keruh dengan kondisi air surut 2 (dua) meter ke arah permukaan tanah;
- Bahwa pada saat pencarian kabel bawah laut di hari pertama Saksi BUDI WIBOWO dari PT. Ketrosden Triasmitra, tidak ikut melakukan pencarian;
- Bahwa pencarian dilakukan mulai dari jam 08.00-14.00;
- Bahwa cara memasang 4 (empat) pelampung yaitu dengan menggunakan benang lalu diikat ke kabel bawah laut sebagai penanda;
- Bahwa selama 1 (satu) minggu setelah kabel bawah laut ditemukan tidak ada penugasan penyelaman karena menunggu kabel baru datang dari Batam;
- Bahwa selanjutnya 1 (satu) minggu kemudian, Saksi bersama dengan tim penyelam, Pihak PT. Ketrosden Triasmitra, Polair Tanjung Jabung Barat, Pihak KSOP Tanjung Jabung Barat dan perwakilan dari Pihak BBS selanjutnya berangkat ke titik koordinat yang sudah ditandai pelampung selanjutnya Saksi menyelam dan mengambil kabel fiber optik untuk diangkat ke atas kapal lalu dipotong kemudian dicek menggunakan alat dan diketahui kabel terputus 500 M (lima ratus meter) ke arah laut pada dari titik kabel dipotong, selanjutnya kabel digulung menggunakan kapal troll hingga ditemukan kabel fiber optic yang sudah putus dengan kondisi keriting;

Halaman 37 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi membenarkan foto yang diperlihatkan sebagaimana termuat dalam Berita Acara Pemeriksaan Saksi di Kepolisian Poin 10 dan 14;
- Bahwa menurut Saksi alasan terputusnya kabel bawah laut karena MPGC nya tertarik jangkar hal ini terlihat dari bentuk kabel yang keriting dan gesekan baru;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui alat yang disebut dengan OTDR;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui titik koordinat kabel bawah laut yang putus;
- Bahwa Saksi tidak ada menandatangani Berita Acara kabel bawah laut yang putus;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui alasan mengapa kabel dipotong terlebih dahulu;
- Bahwa metode pengerjaan pada pekerjaan sebelumnya juga dipotong terlebih dahulu;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui fungsi spesifik dari MPJC;
- Bahwa pada saat diangkat kabel bawah laut yang putus tepat di bagian sambungan kabel (MPJC);
- Bahwa sambungan kabel (MPJC) menurut Saksi menandakan kabel tersebut pernah putus dan pernah disambung;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui panjang kabel bawah laut baru yang akan disambung kembali;
- Bahwa Saksi ikut dalam proses restorasi dengan tugas menanam secara manual kabel bawah laut pada kedalaman 1-5 sampai dengan 2 meter dengan menggunakan alat seperti pompa;
- Bahwa selain menggunakan pompa ada cara lain menanam kabel yang dilakukan oleh robot dan cara tersebut lebih kuat;
- Bahwa Saksi mengetahui informasi bahwasannya kabel bawah laut pernah putus di Kuala Tungkal namun tidak jelas detailnya;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan cukup dan tidak keberatan;

9. Saksi ABDUL HALIM Bin H.DAEK PASARAK dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;

Halaman 38 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN KlT



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi adalah nelayan togok di perairan muara sungai pengabuan sejak tahun 2000;
- Bahwa togok terbuat dari jaring-jaring yang diikatkan ke batang pinang dengan tujuan menangkap udang;
- Bahwa awalnya pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 05.00 WIB, ketika Saksi sedang berada di rumah Saksi mendapat telfon dari kawan Saksi bernama ZAKARIA yang memberitahukan bahwasannya ada kapal Tugboat nabrak togok milik Saksi, kemudian sekira pukul 06.00 WIB Saksi pergi menggunakan pompong ke lokasi Togok yang ditabrak kapal Tugboat di perairan Sungai Pengabuan;
- Bahwa sesampainya di lokasi Saksi melihat ada kapal Tugboat berwarna Orange dan Tongkang yang bermuatan batubara dengan kondisi kandas, selanjutnya sekira pukul 06.30 WIB Saksi naik ke atas kapal Tugboat Dabo 103 sesampainya di atas kapal Saksi melihat nelayan lainnya yang menuntut ganti rugi atas kejadian ini, kemudian sekira pukul 08.00 WIB datang Saksi ANDU Bin MADIAH selaku orang yang togoknya rusak juga lalu Saksi ANDU Bin MADIAH mewakili Para Nelayan yang togoknya rusak untuk berunding dengan Nakhoda untuk meminta ganti rugi atas kerusakan togok;
- Bahwa pada saat ke lokasi kejadian kondisi tongkang adalah kandas;
- Bahwa yang dimaksud togok rusak adalah togok yang pancangnya tumbang;
- Bahwa lokasi kandasnya tongkang tepat di togok milik Saksi;
- Bahwa jarak togok milik Saksi dengan togok Saksi ANDU Bin MADIAH kurang lebih 1 (satu) kilometer;
- Bahwa kemudian sekira pukul 09.00 WIB ada 1 (satu) unit *speedboat* dari Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra yang mendekati kapal *Tugboat* selanjutnya naik 2 (dua) orang ke kapal *Tugboat* dan 1 (satu) orang lainnya tetap berada di *speedboat*, setelah itu ada 1 (satu) orang yang mengatakan kepada Nakhoda "tak boleh berjangkar disini ada kabel di bawah laut" kemudian Saksi melihat orang tersebut memberikan titik koordinat kepada Nakhoda *Tugboat*, kemudian sekira 5 (lima) menit ke 2 (dua) orang tersebut turun dari *Tugboat* dan kembali ke *speedboat* kemudian sekira 30 (tiga puluh) menit datang lagi *speedboat* dan memberitahu bahwasannya kabel putus, setelah itu Saksi keluar dari ruang kemudi;

Halaman 39 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



- Bahwa pada saat kedatangan *speedboat* yang pertama, Saksi dapat memastikan jangkar tongkang tidak dilego;
- Bahwa pada saat kedatangan *speedboat* yang kedua, status jangkar tongkang sudah dilego;
- Bahwa posisi jangkar ada di sebelah kanan depan Tongkang;
- Bahwa pada saat kedatangan *speedboat* yang kedua, Saksi tidak melihat kehadiran Polairud;
- Bahwa sepengetahuan Saksi di wilayah tersebut bukan tempat berlabuh kapal besar;
- Bahwa sekira pukul 09.00 WIB, pada saat air mulai pasang tongkang melegokan jangkar agar memperbaiki posisi karena pada saat itu tongkang yang kandas dalam keadaan melintang menghadap ke Pantai dan mesin mengalami kerusakan;
- Bahwa dari pukul 06.30 WIB sampai dengan pukul 10.30 WIB tidak ada kapal besar di lokasi kandasnya *Tugboat*;
- Bahwa pada saat tongkang kandas, Saksi tidak mengetahui apakah kondisi mesin *tugboat* hidup atau mati;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui disekitaran lokasi kandasnya tongkang ada kabel bawah laut karena yang Saksi ketahui hanya ada pipa gas karena dahulu Nelayan mendapat ganti rugi untuk pipa gas;
- Bahwa kemudian sekira pukul 14.00 WIB Saksi kembali ke darat untuk diadakan pertemuan antara Nakhoda dan para Nelayan Togok di tempat agen pelayaran di Jalan Kalimantan dan disepakati togok-togok yang rusak akan diganti;
- Bahwa togok Saksi yang rusak karena kapal tersebut sejumlah 4 (empat) lubang;
- Bahwa awalnya para Nelayan mengajukan penggantian ganti rugi sejumlah Rp2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu rupiah) perlubangnya namun yang disepakati akhirnya Rp2.200.000,00 (dua juta dua ratus ribu rupiah) untuk setiap lubangnya;
- Bahwa seluruh togok nelayan yang rusak telah diganti rugi semua;
- Bahwa sikap Nakhoda bertanggungjawab dan kooperatif atas togok-togok nelayan yang rusak;
- Bahwa Tongkang yang kandas bermuatan batu bara;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui PT. Palapa Ring Barat dan PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa Saksi melihat ada ABK yang sedang memperbaiki mesin;

Halaman 40 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa karena arus dan mesin kapal yang rusak menyebabkan tidak bisa dikendalikannya kapal dan menabrak togok milik Nelayan;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui setelah kejadian ada tim penyelam yang melakukan penyelaman;
- Bahwa di alur laut tersebut banyak kapal-kapal besar yang banyak melintas;
- Bahwa sepengetahuan Saksi, kedalaman air ketika surut sekitar kurang dari 4 (empat) meter sedangkan pada saat pasang 10 (sepuluh) meter sampai dengan 12 (dua belas) meter;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan keberatan dengan menyatakan kedalaman air surut adalah 0 (nol) sampai dengan 5 M (lima meter), sedangkan air pasang 5 M (lima meter) sampai dengan 10 (sepuluh meter);

Terhadap keberatan Terdakwa tersebut, Saksi tetap pada keterangannya;

10. Saksi ANDU BIN MADIAH dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi adalah nelayan togok di perairan muara sungai pengabuan sejak tahun 1990;
- Bahwa togok terbuat dari jaring-jaring yang diikatkan ke batang pinang dengan tujuan menangkap udang;
- Bahwa awalnya pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 06.00 WIB, ketika Saksi sedang berada di rumah Saksi mendapat telfon dari kawan Saksi bernama SARMAN yang memberitahukan bahwasannya ada kapal Tugboat nabrak togok milik Saksi, kemudian sekira pukul 07.30 WIB Saksi pergi bersama dengan SUHAL menggunakan pompong ke lokasi Togok yang ditabrak kapal Tugboat di perairan Sungai Pengabuan;
- Bahwa sesampainya di lokasi sekira pukul 08.00 WIB Saksi melihat ada kapal Tugboat berwarna Orange dan Tongkang yang bermuatan batubara dengan kondisi kandas, kemudian Saksi naik ke atas kapal dan bertemu dengan Saksi ABDUL HALIM Bin. H.DAEK PASARAK selaku orang yang togoknya rusak juga lalu Saksi mewakili Para Nelayan yang togoknya rusak untuk berunding dengan Nakhoda untuk meminta ganti rugi atas kerusakan togok;

Halaman 41 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa terdapat 9 (sembilan) orang nelayan yang togoknya rusak yaitu Saksi, Saksi ABDUL HALIM Bin H.DAEK PASARAK;
- Bahwa pada saat ke lokasi kejadian kondisi tongkang adalah kandas;
- Bahwa yang dimaksud togok rusak adalah togok yang pancangnya tumbang;
- Bahwa jarak togok milik Saksi dengan togok Saksi ABDUL HALIM Bin H.DAEK PASARAK kurang lebih 1 (satu) kilometer;
- Bahwa kemudian sekira pukul 09.00 WIB ada 1 (satu) unit *speedboat* dari Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra yang mendekati kapal *Tugboat* yang pada pokoknya mengatakan jangkar tidak boleh diturunkan di areal sini kemudian sekira 5 (lima) menit ke 2 (dua) orang tersebut turun dari *Tugboat* dan kembali ke *speedboat* kemudian sekira 30 (tiga puluh) menit datang lagi *speedboat* dan memberitahu bahwasannya kabel putus, setelah itu Saksi keluar dari ruang kemudi;
- Bahwa pada saat kedatangan *speedboat* yang pertama, Saksi dapat memastikan jangkar tongkang tidak dilego;
- Bahwa pada saat kedatangan *speedboat* yang kedua, status jangkar tongkang sudah dilego terlihat dari Anak Buah Kapal yang sedang sibuk-sibuk;
- Bahwa sepengetahuan Saksi di wilayah tersebut bukan tempat berlabuh kapal besar;
- Bahwa sekira pukul 09.00 WIB, pada saat air mulai pasang tongkang melegokan jangkar agar memperbaiki posisi karena pada saat itu tongkang yang kandas dalam keadaan melintang menghadap ke Pantai dan mesin mengalami kerusakan;
- Bahwa dari pukul 06.30 WIB sampai dengan pukul 10.30 WIB tidak ada kapal besar di lokasi kandasnya *Tugboat*;
- Bahwa pada saat tongkang kandas, Saksi tidak mengetahui apakah kondisi mesin *tugboat* hidup atau mati;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui disekitaran lokasi kandasnya tongkang ada kabel bawah laut karena yang Saksi ketahui hanya ada pipa gas karena dahulu Nelayan mendapat ganti rugi untuk pipa gas;
- Bahwa kemudian sekira pukul 14.00 WIB Saksi kembali ke darat untuk diadakan pertemuan antara Nakhoda dan para Nelayan Togok di tempat agen pelayaran di Jalan Kalimantan dan disepakati togok-togok yang rusak akan diganti;

Halaman 42 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa awalnya para Nelayan mengajukan penggantian ganti rugi sejumlah Rp2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu rupiah) perlubangnya namun yang disepakati akhirnya Rp2.200.000,00 (dua juta dua ratus ribu rupiah) untuk setiap lubangnya;
- Bahwa seluruh togok nelayan yang rusak telah diganti rugi semua;
- Bahwa sikap Nakhoda bertanggungjawab dan kooperatif atas togok-togok nelayan yang rusak;
- Bahwa Tongkang yang kandas bermuatan batu bara;
- Bahwa Saksi melihat ada ABK yang sedang memperbaiki mesin karena ada ABK yang memegang kunci pas;
- Bahwa karena arus dan mesin kapal yang rusak menyebabkan tidak bisa dikendalikannya kapal dan menabrak togok milik Nelayan;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui setelah kejadian ada tim penyelam yang melakukan penyelaman;
- Bahwa di alur laut tersebut banyak kapal-kapal besar yang banyak melintas;
- Bahwa Saksi mengetahui bahwasannya diwilayah tersebut terdapat kabel bawah laut dimana Saksi mengetahuinya dari tetangga Saksi sekitar 3 (tiga) tahun yang lalu;
- Bahwa jarak kabel bawah laut yang diceritakan teman Saksi dahulu ke togok Saksi kurang lebih 90 M (sembilan puluh meter);
- Bahwa pada saat pemasangan kabel bawah laut dahulu Saksi melihat ada pelampung sebagai penanda kabel bawah laut tersebut, akan tetapi setelah dipasang tidak ada lagi pelampungnya;
- Bahwa sebelumnya PT. Ketrosden Triasmitra tidak pernah melakukan sosialisasi kepada Saksi perihal pemberitahuan adanya kabel bawah laut;
- Bahwa sepengetahuan Saksi, kedalaman air ketika surut sekitar kurang dari 4 (empat) meter sedangkan pada saat pasang 10 (sepuluh) meter sampai dengan 12 (dua belas) meter;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan keberatan dengan menyatakan kedalaman air surut adalah 0 (nol) sampai dengan 5 M (lima meter), sedangkan air pasang 5 M (lima meter) sampai dengan 10 (sepuluh meter);

Terhadap keberatan Terdakwa tersebut, Saksi tetap pada keterangannya;

Halaman 43 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



11. Saksi BUDI WIBOWO BIN NOTOSISWOYO dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi bekerja di PT. Ketrosden Triasmitra dengan jabatan sebagai Kepala Seksi Restorasi Kabel Bawah laut sejak tahun 2019 dengan tugas dan tanggung jawab yaitu menemukan posisi kabel laut, menemukan posisi kerusakan jika ada, melakukan perbaikan jika ada di temukan kerusakan, melakukan penanaman kembali kabel setelah perbaikan, membuat laporan setelah selesai dilakukan perbaikan;
- Bahwa selama Saksi menjabat sebagai Kepala Seksi Restorasi, Saksi sudah melakukan perbaikan kabel bawah laut sekira 15-20 kali dan umumnya kabel bawah laut putus karena tarikan jangkar kapal atau tarikan pukat nelayan;
- Bahwa sepengetahuan Saksi alasan kabel laut dapat putus karena terdapat tarikan atau dorongan eksternal yang besar;
- Bahwa arus air saja tidak mungkin menyebabkan putusnya kabel bawah laut karena terdapat pelindungnya;
- Bahwa terdapat kerjasama antara PT. KETROSDEN TRIASMITRA dengan PT PALAPA RING BARAT dimana PT PALAPA RING BARAT merupakan perusahaan yang memiliki kabel optic bawah laut dan PT. KETROSDEN TRIASMITRA merupakan vendor perbaikan dan pemeliharaan system komunikasi kabel laut yang mana kerjasama tersebut tertuang dalam kontrak perjanjian kerjasama dengan Nomor Perjanjian : 2508 / PRB / PD – DIN / VII / 2016 tertanggal 25 Juli 2016 dan perjanjian Regres antara PT. KETROSDEN TRIASMITRA dan PT. PALAPA RING BARAT Nomor : 0501 / PKS / PRB – TRIAS / VII / 2019, tanggal 5 Juli 2019;
- Bahwa berdasarkan perjanjian tersebut PT.Ketrosden Triasmitra bertanggung jawab penuh untuk melakukan penggantian apabila ada kerusakan, begitu juga apabila timbul permasalahan hukum, maka yang melakukan upaya hukum atas permasalahan tersebut adalah PT. Ketrosden Triasmitra, maka dalam hal rusak atau terputusnya kabel fiber optik bawah laut pihak yang dirugikan adalah PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa pelaksanaan pembangunan jaringan system komunikasi bawah laut dilakukan pada sekitar tahun 2016-2017, selanjutnya berdasarkan

Halaman 44 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



perjanjian kerjasama tersebut PT. KETROSDEN TRIASMITRA bertanggungjawab atas *maintenance* kabel laut yang salah satunya kabel Penarik sampai dengan Kuala Tungkal (136 Km);

- Bahwa pembangunan tersebut dilakukan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B.X-318/KL.303, tanggal 22 Juni 2017 Tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT. Palapa Ring Barat;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 8 September 2022 sekira pukul 10.00 WIB Saksi membaca informasi dari grup *whatsapp* kantor yang dilaporkan oleh YANUAR terkait putusnya kabel bawah laut berdasarkan NOC selanjutnya Saksi diinstruksikan melalui grup Palapa Ring Barat untuk mengatur kegiatan tim untuk restorasi kabel laut agar kabel dapat berfungsi kembali (*plan offer*), selanjutnya Saksi langsung menyusun tim terkait kebutuhan material, jadwal restorasi, koordinasi perizinan dan mencari diver yang dihubungi oleh Tim Pengadaan, kemudian setelah rencana disetujui oleh pihak Manajemen selanjutnya hal yang dilakukan adalah mengirim Tim Pencarian Kabel berupa Para Diver;
- Bahwa NOC hanya memberikan notifikasi berupa jaringan mengalami down, sedangkan untuk yang mengetahui koordinatnya adalah Tim Patroli Kuala Tungkal;
- Bahwa Surat Tugas yang berkaitan dengan proses restorasi diberikan kepada WAWAN KURNIAWAN selaku Leader Restorasi, DWI DESANTO selaku Jointer (penyambung Kabel), MAHMUDIN selaku Jointer (Penyambung Kabel), NATA PRATAMA selaku FINDER (pencari titik putus kabel), HADI, TONI, ASWAR, ABAS, KHAIDIR dan IQBAL selaku Penyelam, serta ENDANG YULIANTO selaku Logistik;
- Bahwa anggota Diver berjumlah 6 (enam) orang;
- Bahwa Saksi tidak pernah secara langsung menghubungi Para Diver tetapi setau Saksi dihubungi melalui Wawan Kurniawan;
- Bahwa prosedur restorasi kabel diawali dengan pencarian kabel bawah laut menggunakan teknik *Grabnell* yaitu melemparkan tali yang sudah diikat pada penggaruk kemudian ditarik menyusuri dasar laut, selanjutnya kabel bawah laut yang telah ditemukan menggunakan pelampung, kemudian kabel bawah laut tersebut diangkat ke kapal untuk dilakukan pemotongan, kemudian di *check* menggunakan alat OTDR untuk mengetahui jarak kabel bawah laut yang putus, kemudian dilakukan

Halaman 45 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



- penyambungan kabel bawah laut dengan yang baru, terakhir dilakukan penanaman kabel bawah laut dengan kedalaman 1-1,5 Meter;
- Bahwa proses penemuan kabel dilakukan pada tanggal 16 September 2022 sampai dengan 17 September 2022 dan dari proses tersebut kabel ditemukan, lalu diinstruksikan kepada Para Diver untuk tidak melakukan penyelaman lagi dan cukup berpatroli atas pelampung yang telah dipasang;
 - Bahwa pada tanggal 15 September 2022 dan 16 September 2022 Saksi tidak ikut menemani *diver* melakukan pencarian kabel laut tetapi Saksi mendapatkan informasi bahwasannya kabel laut telah ditemukan;
 - Bahwa kabel bawah laut yang ditemukan mengalami pergeseran 50 M (lima puluh meter) dari koordinat awal;
 - Bahwa pada hari Sabtu tanggal 24 September 2022 sekira pukul 11.00 WIB Saksi bersama dengan Tim PT. Ketrosden Triasmitra, Petugas Polair Polres Tanjab Barat, Petugas KSOP mendatangi lokasi kabel yang telah ditandai oleh pelampung kemudian *diver* melakukan penyelaman untuk mengangkat kabel bawah laut tersebut ke kapal, selanjutnya kabel dilakukan pemotongan dan penelusuran kearah posisi kabel putus menggunakan alat OTDR hingga di temukan kabel optik yang dalam kondisi putus di titik koordinat $0^{\circ}47.049' S$, $103^{\circ}32.012' E$ kemudian kabel digulung ke atas menggunakan mesin hingga jarak 500 (lima ratus) meter ke arah tungkal didapati kabel bawah laut yang telah putus;
 - Bahwa alasan kenapa metode yang digunakan adalah dipotong terlebih dahulu, karena belum diketahui koordinat pastinya kabel yang putus jika tidak dipotong;
 - Bahwa pemotongan menggunakan alat gerinda;
 - Bahwa prosedur tersebut menurut Saksi adalah cara yang paling efisien;
 - Bahwa pada saat diangkat, kabel putus tepat dibagian sambungan kabel (MPJC) dengan kondisi tertarik dimana isi kabel bawah laut kondisinya tidak beraturan;
 - Bahwa pengerjaan MPJC (*Multi Purpose Join Closure*) dilakukan dengan pengecoran Armor kabel dengan *wire organizer* (dua ujung kabel di cor kawat bajanya dengan *wire organizer*) setelah *coran* kering lalu digabungkan dengan *Main Connecting Closure* kemudian di lakukan *Splicing* lalu di tutup cover lalu dilapis dengan *heatshinks*;

Halaman 46 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kit

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa prosedur tersebut telah sesuai dengan standar nasional CCSI (Communication Cable Systems Indonesia) dan buku panduan *Work Instruction Procedure Of Multi Purpose Joint Closure*;
- Bahwa MPJC memiliki ketahanan 80% dari kekuatan kabel;
- Bahwa setelah diukur menggunakan alat OTDR (Optical Time Domain Reflecto Meter) jarak titik lokasi kabel putus dengan Site Kuala Tungkal di darat berjarak 8,5 KM (delapan koma lima kilometer);
- Bahwa restorasi penyambungan dilakukan pada tanggal 26 September 2022, kemudian pada tanggal 27 September 2022 karena ada isu kabel baru yang datang berbeda spesifikasi maka dilanjutkan lagi pada tanggal 2 Oktober 2022, kemudian penyambungan dilakukan pada tanggal 4 Oktober 2022 dan jaringan kembali normal pada tanggal 5 Oktober 2022 kemudian dilakukan *jetting* untuk penanaman ke dasar laut;
- Bahwa kabel bawah laut yang direstorasi adalah 1.522 M (seribu lima ratus dua puluh dua meter);
- Bahwa alasan kabel yang diganti 1.522 M (seribu lima ratus dua puluh dua meter) karena sekalian ada untuk menghilangkan sambungan dan ada SOP pembelian kabel bawah laut yang baru minimal 300 M (tiga ratus meter);
- Bahwa total terdapat 4 (empat) MPJC disepanjang jalur kabel bawah laut yang direstorasi;
- Bahwa akibat putusnya kabel bawah laut menyebabkan provider menjadi *lemot* dan tidak mati total, karena pihak Provider biasanya memiliki *backup* lain;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui jumlah kerugian yang dialami oleh PT. Ketrosden Triasmitra atas putusnya kabel bawah laut;
- Bahwa sebelumnya terdapat putus kabel bawah laut di wilayah Kuala Tungkal dengan jarak 10 (sepuluh) kilometer dari darat;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui tim diver untuk restorasi kabel bawah laut sebelumnya;
- Bahwa Tim Patroli tidak mempunyai alat OTDR (optical time domain reflectometer);
- Bahwa selanjutnya diperlihatkan foto kabel bawah laut yang putus dan menurut Saksi alasan kabel bawah laut tersebut putus karena teriris;
- Bahwa Saksi tidak melakukan *maintenance* secara fisik terhadap kabel bawah laut yang sudah terpasang karena berdasarkan standar kabel tersebut mampu bertahan hingga 25 tahun;

Halaman 47 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kit

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan benar dan tidak keberatan;

12. Saksi YULIANTO Als YULI Bin KASIROEN (Alm) dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi bekerja di PT. Ketrosden Triasmitra sebagai Kepala divisi Engineering sejak tahun 2017 hingga saat ini yang bertugas sebagai konsultan dari operation pada bagian lapangan cuman Saksi bertugas di Kantor;
- Bahwa selaku konsultan Saksi menjalankan 2 (dua) fungsi yaitu fungsi preventif berupa Sosialisasi dan Monitoring termasuk didalamnya menginformasikan kepada Pihak Pushidrosal terkait letak kabel bawah laut melalui Berita Pelaut Indonesia, serta fungsi korektif berupa perbaikan;
- Bahwa pemberitahuan letak kabel bawah laut ke Pihak Pushidrosal adalah suatu kewajiban untuk mendaftarkannya;
- Bahwa Nakhoda diharuskan untuk mempunyai peta laut terupdate agar dapat mengetahui letak-letak objek yang penting;
- Bahwa kabel bawah Laut PT. KETROSDEN TRIASMITRA sudah didaftarkan ke PUSHIDROSAL selaku penerbit peta laut Indonesia dan telah di terbitkan BPI (Berita Pelaut Indonesia) dengan No. 07 No. 064 – 071 /2018 tanggal 9 februari 2018 yang pengurusan penerbitannya dilakukan oleh tim Legal dan bisa di *check* di Website;
- Bahwa berdasarkan Dirjen perhubungan laut nomor : B.X-318/KL 303 Tentang Pemberian izin membangun system komunikasi Kabel Laut jaringan Tulang punggung Serat Optik nasional Palapa ring paket Barat kepada PT. Palapa ring barat jarak aman dari kapal agat tidak terkena kabel saat berlabuh sekitar 500 meter dari kabel yang terbentang dan tertanam dikedalaman sekitar 1.5 meter – 2 meter dari dasar laut;
- Bahwa terdapat kerjasama antara PT. KETROSDEN TRIASMITRA dengan PT PALAPA RING BARAT dimana PT PALAPA RING BARAT merupakan perusahaan yang memiliki kabel optic bawah laut dan PT. KETROSDEN TRIASMITRA merupakan vendor perbaikan dan pemeliharaan system komunikasi kabel laut yang mana kerjasama tersebut tertuang dalam kontrak perjanjian kerjasama dengan Nomor

Halaman 48 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Perjanjian : 2508 / PRB / PD – DIN / VII / 2016 tertanggal 25 Juli 2016 dan perjanjian Regres antara PT. KETROSDEN TRIASMITRA dan PT. PALAPA RING BARAT Nomor : 0501 / PKS / PRB – TRIAS / VII / 2019, tanggal 5 Juli 2019;

- Bahwa berdasarkan perjanjian tersebut PT.Ketrosden Triasmitra bertanggung jawab penuh untuk melakukan penggantian apabila ada kerusakan, begitu juga apabila timbul permasalahan hukum, maka yang melakukan upaya hukum atas permasalahan tersebut adalah PT. Ketrosden Triasmitra, maka dalam hal rusak atau terputusnya kabel fiber optik bawah laut pihak yang dirugikan adalah PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa pelaksanaan pembangunan jaringan system komunikasi bawah laut dilakukan pada sekitar tahun 2016-2017, selanjutnya berdasarkan perjanjian kerjasama tersebut PT. KETROSDEN TRIASMITRA bertanggungjawab atas *maintenance* kabel laut yang salah satunya kabel Penarik sampai dengan Kuala Tungkal (136 Km);
- Bahwa pembangunan tersebut dilakukan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B.X-318/KL.303, tanggal 22 Juni 2017 Tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT. Palapa Ring Barat;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 8 September 2022, Saksi mendapatkan informasi dari Pak Yanuar di *Whatsapp* grup kantor yang pada intinya terdapat kabel putus di wilayah perairan Kuala Tungkal;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui pastinya apakah kabel putus di posisi utuh atau di sambungan;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui berapa panjang kabel yang diperbaiki;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui koordinat kapal dan koordinat kabel yang putus;
- Bahwa output dari OTDR adalah gambar grafik dan angka;
- Bahwa Saksi mendapatkan laporan dari *whatsapp* bahwasannya penyambungan kabel telah selesai dilakukan;
- Bahwa selanjutnya tim Saksi memastikan kualitas sambungan terhadap kabel bawah laut yang ditanam;
- Bahwa Saksi lupa kapan tanggal Sosialisasi mengenai kabel bawah laut di Kuala Tungkal yang Saksi ingat Sosialisasi tersebut dihadiri oleh agen pelayaran pada tahun 2021;

Halaman 49 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi tidak mengetahui apakah pihak PT. BBS diundang pada saat sosialisasi;
- Bahwa akibat putusnya kabel bawah laut adalah terputusnya jaringan data dan telepon di 2 (dua) tempat;
- Bahwa spesifikasi kabel bawah laut yang ada di Kuala Tungkal bemama MERK NEXANS URC-1 DA3.2_5.0 Submarine Optical Fibre Cable pabrikan Norwegia;
- Bahwa tarikan maksimal kabel bawah laut jenis tersebut adalah 40 (empat puluh) ton;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui Surat dari Dinas Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk pemasangan rambu-rambu;
- Bahwa Saksi tidak pernah membaca Surat dari Dinas Direktorat Jenderal Perhubungan Laut namun pernah mendengarnya dan telah disampaikan pada rapat ke Manajemen dan belum ada tindak lanjutnya;
- Bahwa Saksi mengetahui bahwasannya salah satu kewajiban perusahaan adalah memasang rambu-rambu;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui jumlah kerugian yang dialami oleh PT. Ketrosden Triasmitra atas putusnya kabel bawah laut karena yang mengetahui pastinya adalah bagian *Operation*;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyatakan benar dan tidak keberatan;

Menimbang, bahwa Penuntut Umum telah mengajukan Ahli sebagai berikut:

1. Ahli ILHAM RAHDIANA BIN Drs. E.MANSYUR.HS dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:
 - Bahwa Ahli bekerja di Moratelindo di bidang telekomunikasi dan pada Asosiasi Sistem Komunikasi Kabel Laut Seluruh Indonesia (Askalsi) sebagai anggota bidang operasional;
 - Bahwa dalam pekerjaannya Ahli membahas mengenai perbaikan kabel;
 - Bahwa Ahli baru kali pertama dijadikan Ahli di persidangan;
 - Bahwa spesifikasi kabel bawah laut yang ada di Kuala Tungkal bemama MERK NEXANS URC-1 DA3.2_5.0 Submarine Optical Fibre Cable pabrikan Norwegia;
 - Bahwa kabel dengan standar pabrikasi tersebut mampu bertahan untuk jangka waktu 20-25 tahun;
 - Bahwa sepengalaman Ahli, mayoritas kabel bawah laut putus karena jangkar atau kapal kandas;

Halaman 50 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



- Bahwa pelindung yang digunakan kabel laut di Indonesia yaitu double armore untuk kedalaman laut 0 – 1500 meter, single armore untuk kedalaman laut 1500 – 3000 meter dan leight weight protected untuk kedalaman laut diatas 3000 meter;
- Bahwa Kabel laut memiliki batas max daya tarik 300 KN (tiga ratus kilo newton) dan beban terhadap maksimal 300 (tigaratus) bar;
- Bahwa apabila dasar tanah berlumpur dan daerah berpasir maka kedalaman kabel yang di tanam sekitar 1 meter sampai dengan 2 meter, kemudian jika di daerah karang kabel berbeda lagi aturannya karena dilarang untuk merusak karang / terumbu karang;
- Bahwa terdapat sistem dinamakan NOC yang bertujuan untuk memberikan notifikasi apabila sistem jaringan kabel bawah laut down;
- Bahwa untuk mengetahui atau mengukur jarak kabel yang putus dapat dilakukan menggunakan Alat OTDR;
- Bahwa sepengetahuan Ahli, provider untuk kabel bawah laut Kuala Tungkal adalah Telkomsel dan XL;
- Bahwa akibat kabel bawah laut yang putus menurut Ahli, jaringan tidak langsung *blackout* tetapi menjadi lemot/lambat;
- Bahwa menurut Ahli, SBNP berupa *buoy* adalah kewajiban untuk dipasang;
- Bahwa untuk melakukan restorasi kabel bawah laut yang putus memang metode yang digunakan dengan cara dipotong;
- Bahwa MPJC (*multi purpose Jiont Closure*) adalah box atau tempat yang dibuat untuk menyambungkan antar kabel, yang berfungsi untuk melindungi hasil sambung dan juga sebagai pengaman dari pergerakan arus di bawah air;
- Bahwa Ahli menjelaskan MPJC atau kabel sambungan adalah salah satu titik rawan kabel putus;
- Bahwa sambungan MPJC jika ditarik sampai putus kekuatannya harus sekitar 10 ton dan bila sambungan MPJC pecah bila di tekan benda kekuatan tekanannya sekitar 40 ton – 50 ton , karena baja pelindung yang ada di dalam boc MPJC sangat tebal dengan ketebalan sekitar 5 cm;

Terhadap keterangan Ahli tersebut, Penasihat Hukum Terdakwa menyatakan keberatan atas didengarkannya Ahli tersebut di persidangan karena pada dalam Berita Acara Pemeriksaan atas nama ILHAM RAHDIANA BIN Drs. E.MANSYUR.HS tertulis sebagai Saksi dan bukan Ahli serta ILHAM RAHDIANA

Halaman 51 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

BIN Drs. E.MANSYUR.HS tidak memiliki latar belakang keilmuan Telekomunikasi karena bergelar Sarjana Ekonomi;

Menimbang, bahwa Terdakwa di persidangan telah memberikan keterangan yang pada pokoknya sebagai berikut:

- Bahwa Terdakwa bekerja di PT. Bahtera Bestari Shipping (PT. BBS) sebagai Nakhoda *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 dari Februari 2018 sampai dengan 2022 dengan tugas dan tanggungjawab yaitu menakhodai kapal, keselamatan barang-barang yang ada di kapal, keselamatan *crew* yang ada di kapal, menjaga dan mempertanggungjawabkan semua asset yang dipercayakan perusahaan, dan melaporkan ke perusahaan apabila terjadi suatu permasalahan;
- Bahwa Terdakwa bisa menjadi Nakhoda di PT. Bahtera Bestari Shipping (PT. BBS) dengan *apply* lamaran pekerjaan;
- Bahwa Kapal *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 adalah milik perusahaan PT. Bahtera Bestari Shipping;
- Bahwa total ABK di *Tugboat* DABO 103 berjumlah 10 (sepuluh) orang;
- Bahwa Terdakwa baru pertama kali melakukan pelayaran di wilayah perairan Kuala Tungkal;
- Bahwa dokumen *Tugboat* DABO 103 yang mengandeng dengan BG Marine Power 2321 terdiri dari:
 - o Pas Besar No Urut.195, Tanggal 02 Desember 2013 Nama Kapal Dabo.103;
 - o Surat Ukur Internasional No.3181/ppn, Tanggal 19 Mei 2011;
 - o Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No.al.501/22/9/ksop.tld.2022,tanggal 01 April 2022;
 - o Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.pk.co2/4/12/ksop-tbh/2022, Tanggal 25 Agustus 2022;
 - o Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.al.501/22/10/Isop.tld.2022, Tanggal 1 April 2022;
 - o Surat Persetujuan Berlayar No.spb.idktk.0922.000029, Tanggal 07 September 2022;
 - o Pengesahan Awak Kapal No.5lo19.idktk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022;
 - o Surat Persetujuan Berlayar No. SPB.IDIKTK.09220000064, tanggal 12 September 2022;
 - o Surat Laut No.al.520/51/ii/dk/2020,tanggal 24 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;

Halaman 52 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- o Surat Ukur Intemasional No.8397/ppn.tanggal 18 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
- o Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No Al.501/22/8/ksop.tld.2022,tanggal 13 April 2022 Nama Kapal Marine Power 2321;
- o Biro Klarifikasi Indonesia No Reg.24570,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
- o Sertifikat Garis Muat Intemasional No.032012 ,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- o Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip No.al.601/437/8/dk/2020,tanggal 29 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- o Cargo manifest tanggal 07 september 2022;
- o Bill of lading No. KTL-CLG/MP-2321/IX/22-001 tanggal 07 september 2022;
- o Laporan Hasil verifikasi no. LHV : 939/lhv/gs- jambi /ix/ 2022 tanggal 6 september 2022
- o Surat keterangan asal barang nomor 051/ ABS/-SKAB/IX/22 Tanggal 6 September 2022
- o Faktur bukti bayar;
- o Shipping instruction No. 012k/ ANARA-SI/VIII/ 2022
- o Buku Jurnal Kapal;
- o Buku Jurnal Mesin;
- Bahwa *Tugboat* DABO 103 sebelum sampai di Kuala Tungkal berasal dari Futong Riau dan dirutekan selanjutnya ke Cilegon Merak;
- Bahwa awalnya pada hari Selasa tanggal 06 September 2022 sekira pukul 02.00 WIB Terdakwa mendapatkan perintah dari PT. Bahtera Bestari Shipping untuk rute pelayaran selanjutnya Terdakwa memerintahkan Agen Pelayaran bernama SAUT MANURUNG, S.E., Bin DJ. MANURUNG untuk membuat *Master Sailing Declaration* kemudian sekira pukul 16.30 WIB *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 bermuatan batubara berangkat dari *jetty integra* ke cilegon merak, kemudian pada tanggal 07 September 2022 jam 04.00 WIB *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 melewati *jetty* PT. WKS kemudian sekira pukul 10.20 WIB karena melawan arus pasang yang kencang kapal tambat di seputaran Sei Mahang hingga 4 (empat) jam, lalu sekira pukul 14.00 WIB kapal kembali melakukan pelayaran;

Halaman 53 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa *Tugboat* DABO 103 dan BG Marine Power 2321 telah standby 3-4 hari sebelum tanggal 06 September 2022 untuk proses muatan batubara di pelabuhan *jetty* integra;
- Bahwa dokumen pelayaran sudah siap dari tanggal 8 September 2022 yang pengurusannya dilakukan oleh Agen Pelayaran;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 04.30 WIB Terdakwa mendapatkan laporan dari Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI selaku Muallim I yang mengatakan "Capt ini kapal gak bisa dibawa pergi, gak bisa dibawa ke kanan" selanjutnya Terdakwa coba mengambil alih kemudi kapal dan ternyata benar kapal sulit di olah gerak ke kanan, selanjutnya Terdakwa dan Saksi AMIRUDIN YUSUF selaku Kepala Kamar Mesin memeriksa mesin bawah kapal kemudian Saksi AMIRUDIN YUSUF mengatakan bahwa selang gearbox mesin kanan rusak karena ada kebocoran sehingga menyebabkan tenaga dorong tidak bertenaga selanjutnya karena arus surut yang kencang menyebabkan kapal sulit di olah gerak selanjutnya atas hal tersebut Tongkang Marine Power 2321 menyanggol togok nelayan hingga akhirnya tongkang kandas pada pukul 06.00 WIB pada koordinat 0°47'04.1"S, 103°32'51.2"E;
- Bahwa alasan *Tugboat* DABO 103 menyanggol togok karena ada kerusakan pada selang gearbox yang bocor sehingga menyebabkan mesin tidak bertenaga dan terbawa arus surut kencang;
- Bahwa menurut Terdakwa kerusakan pada selang gearbox yang bocor adalah kerusakan besar karena menyebabkan daya dorong berkurang dan menjadi kapal menjadi tidak seimbang;
- Bahwa pada saat mengetahui kerusakan kapal, Terdakwa tidak ada menghubungi KSOP melalui radio dan tidak ada meminta bantuan kepada agen pelayaran untuk bantuan ke KSOP;
- Bahwa alasan Terdakwa tidak menghubungi KSOP melalui radio karena radio KSOP tidak aktif. Hal ini diketahui Terdakwa dengan tidak berbunyinya radio KSOP pada saat kapal-kapal lain masuk atau keluar;
- Bahwa pada saat menabrak togok nelayan dan tongkang kandas, perwira yang berjaga adalah Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI selaku Muallim I;
- Bahwa sebelum shift Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI adalah shift RENDI dan RENDI tidak ada melaporkan *trouble* mesin pada kapal;

Halaman 54 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa sebelum shift RENDI adalah shift Terdakwa pada tanggal 7 September 2022 dari pukul 20.00 WIB sampai dengan 12.00 WIB dan Terdakwa juga tidak merasakan ada *trouble* pada kapal;
- Bahwa pada saat kandas sekira pukul 06.00 WIB mesin *Tugboat* DABO 103 dimatikan;
- Bahwa pada saat kandas posisi *Tugboat* DABO 103 dan Tongkang telah melenceng dari jalur pelayaran sekira 400-500 M ke arah kanan;
- Bahwa kemudian sekira pukul 09.15 WIB kondisi air mulai pasang sehingga Tongkang Marine Power 2321 terapung kembali dan hanyut mengikuti arus air laut, kemudian mesin dihidupkan untuk mengurangi laju tongkang agar tidak hanyut dan menambah kerusakan togok lebih banyak, Terdakwa memutuskan untuk melego jangkar pada pukul 09.30 WIB dengan panjang rantai $\frac{1}{2}$ segel (setengah segel) atau kurang lebih 15 (lima belas) meter pada koordinat $0^{\circ}47'071''S$, $103^{\circ}32'483''E$;
- Bahwa sekira pukul 09.30 WIB datang Saksi ISMAIL Bin ILANG bersama 2 (dua) orang rekannya naik ke *Tugboat* DABO 103 dan menemui Terdakwa yang menginformasikan jangan melegokan jangkar karena ada kabel bawah laut, lalu Saksi ISMAIL Bin ILANG bersama 2 (dua) orang rekannya kembali ke kapal mereka;
- Bahwa sejak kapal tongkang kandas hingga kedatangan Tim Patroli Ketrosden Triasmitra, posisi jangkar *Tugboat* tidak ada dilego;
- Bahwa Terdakwa memastikan pada saat kedatangan Saksi ISMAIL Bin ILANG yang pertama, jangkar tongkang belum dilego;
- Bahwa selanjutnya sekira pukul 10.00 WIB dikarenakan Tongkang Marine Power 2321 masih larat (terbawa arus) sekira 100 M (seratus meter) selanjutnya Terdakwa memerintahkan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI untuk menarik jangkar di titik koordinat $0^{\circ}47'100''S$, $103^{\circ}32'427''E$;
- Bahwa pada saat kondisi larat jangkar dan Tongkang Marine Power 2321 ikut terseret arus;
- Bahwa sekira pukul 10.00 WIB Saksi ISMAIL Bin ILANG bersama 2 (dua) orang rekannya kembali datang dan menemui Terdakwa dengan mengatakan "ada kabel putus", kemudian Terdakwa tanya "tahu dari mana?" selanjutnya Saksi ISMAIL Bin ILANG "tahu dari sistem (sambil menunjukkan HPnya)", selanjutnya Terdakwa mengatakan "saya selesaikan urusan dengan Nelayan dulu" karena terdapat togok nelayan

Halaman 55 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



- yang rusak, selanjutnya Terdakwa meminta handphone Saksi ISMAIL Bin ILANG untuk memfotonya, lalu Terdakwa melanjutkan olah gerak;
- Bahwa posisi jangkar turun ke laut kurang lebih hanya 15 menit, dan sisa 15 menitnya adalah proses pelegoan dan penaikan jangkar sehingga total proses lego-naik jangkar adalah 30 (tiga puluh) menit;
 - Bahwa keputusan melego jangkar menurut Terdakwa adalah tindakan terbaik pada situasi yang tidak normal untuk keselamatan crew dan menghindari kerusakan lanjutan terhadap tolok nelayan;
 - Bahwa pada saat melegokan dan menaikan jangkar tidak ada *buoy* penanda kabel bawah laut;
 - Bahwa kemudian sekira pukul 10.15 WIB dengan kondisi mesin kanan yang masih *trouble* dan telah dilakukan perbaikan sementara oleh Saksi AMIRUDIN YUSUF kapal bergerak masuk mengikuti arus pasang menuju Kuala Tungkal, selanjutnya sekira pukul 14.00 WIB kapal tambat di seputaran Bram Itam dengan titik koordinat 0°49'928"S, 103°24'415" E;
 - Bahwa pada pukul 14.00 WIB ada pertemuan dengan Para Nelayan yang toloknya rusak dengan dibantu mediasi oleh Agen Pelayaran;
 - Bahwa pada pukul 16.00 WIB Terdakwa datang ke KSOP Kuala Tungkal dan bertemu dengan Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra yang mengatakan dengan begitu yakinnya bahwa *Tugboat* DABO 103 yang telah memutuskan kabel bawah laut dan saat itu Terdakwa tidak mau menandatangani Berita Acara yang disodorkan oleh Saksi ISMAIL Bin ILANG;
 - Bahwa berat jangkar tongkang sekitar 1.100 kg (seribu seratus kilogram);
 - Bahwa draft terdalam yaitu untuk *Tugboat* bagian belakang sekitar 3 (tiga) meter dan depan 2,6 (dua koma enam) meter kemudian untuk Draft Tongkang belakang Marine Power 2321 adalah 4,2 (empat koma dua) meter dan depan draft nya 3,7 (tiga koma tujuh) meter;
 - Bahwa muatan yang dibawa oleh Tongkang Marine Power 2321 adalah batubara seberat 4539.803 Ton;
 - Bahwa dari pukul 06.00 WIB hingga pukul 10.00 WIB tidak ada kapal *Tugboat* lain selain *Tugboat* DABO 103;
 - Bahwa alat yang Terdakwa pedomani dalam berlayar adalah alat navigasi seperti GPS, Radar, Ekosonder, Kompas dan Peta Laut;
 - Bahwa Terdakwa tidak mengetahui posisi kabel bawah laut, karena yang Terdakwa tahu hanyalah pipa gas;

Halaman 56 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Peta Laut yang digunakan oleh Terdakwa saat kejadian adalah Peta Laut Manual Nomor 41 Edisi tahun 2010 dan yang termuat hanya ada Pipa gas dan tidak ada tanda jalur kabel bawah laut;
- Bahwa pada saat kandas hingga pasang kembali, tidak ada crew Terdakwa yang menggunakan aplikasi peta elektronik;
- Bahwa Terdakwa tidak mengetahui update peta BPI dan tidak pernah mengupdate peta laut;
- Bahwa kewajiban untuk memenuhi Peta Laut tidak ada, soalnya sudah ada Peta Kertas dan tanpa membaca BPI pun masih aman berlayar karena jarang sekali ada perubahan-perubahan itu;
- Bahwa tidak ada Pihak Syahbandar meminta Terdakwa untuk melakukan update peta laut;
- Bahwa kondisi AIS kapal *Tugboat* DABO 103 saat itu masih aktif;
- Bahwa Terdakwa menjelaskan titik koordinat 0°47'041"S, 103°32'512"E adalah posisi tongkang kandas, titik koordinat 0°47'071"S, 103°32'483" E adalah saat memulai lego jangkar dan titik koordinat 0°47'100"S, 103°32'427" ada pada saat menaikan jangkar;
- Bahwa pihak owner dapat men-*tracing* rute pelayaran kapal melalui alat GPS namun Terdakwa tidak mengetahui detail alatnya;
- Bahwa 3 (tiga) titik koordinat tersebut berasal dari data GPS yang ada didalam kapal dan tercatat dalam *logbook* kapal;
- Bahwa *logbook* kapal pada titik-titik koordinat tersebut ditulis langsung oleh Terdakwa dan diparaf oleh perwira yang jaga sesuai jam jaganya;
- Bahwa Terdakwa tidak mengikuti proses pencarian dan restorasi kabel bawah laut dan tidak diundang;
- Bahwa Terdakwa tidak pernah menandatangani penyerahan dokumen pada saat penyitaan barang bukti;
- Bahwa Terdakwa tidak pernah diperlihatkan kabel bawah laut yang putus sebelumnya, kecuali pada saat pemeriksaan setempat di persidangan;
- Bahwa Terdakwa tidak tahu berapa kerugian yang dialami PT. Ketrosden Triasmitra atas putusnya kabel bawah laut;
- Bahwa Terdakwa tidak ada maksud dan tujuan untuk merusak togok para nelayan atau memutuskan kabel bawah laut;
- Bahwa Terdakwa tidak melihat Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI memvideokan saat jangkar tongkang diangkat;
- Bahwa berdasarkan keterangan Saksi ISMAIL Bin ILANG bahwasannya pada saat jangkar tongkang diangkat tidak ada kabel yang terjuntai;

Halaman 57 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN KlT



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Terdakwa tidak pernah diperlihatkan video dokumentasi dari Saksi ISMAIL Bin ILANG terkait proses lego dan naik jangkar;
- Bahwa Terdakwa ada meminta PT. BBS untuk melakukan *update* peta laut setelah kejadian;

Menimbang, bahwa Penasihat Hukum Terdakwa telah mengajukan Saksi yang meringankan (*a de charge*) sebagai berikut:

1. Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi sudah diperiksa di Kepolisian dan Saksi telah membaca Berita Acara Pemeriksaan di Kepolisian dan Saksi telah menandatangani;
- Bahwa Saksi bekerja sebagai ABK dengan posisi Mualim I dan perwira jaga di Kapal Tugboat DABO 103 sejak bulan Oktober 2021;
- Saksi pernah punya pengalaman berlayar ke luar negeri membawa kapal Tugboat yaitu ke Thailand, Singapore dan Malaysia;
- Bahwa pembagian kerja untuk mengendalikan kapal dibagi per 4 (empat) jam antara Kapten, Mualim I dan Mualim II;
- Bahwa masing-masing Mualim memiliki 1 (satu) orang juru mudi;
- Bahwa sebagai Mualim I Saksi bertugas sebagai Wakil Kapten yang membantu segala urusan Nakhoda terkait urusan-urusan di kapal;
- Bahwa Terdakwa selaku Nakhoda merupakan atasan langsung Saksi;
- Bahwa Saksi paling sering belayar untuk rute Tembilahan-Butong;
- Bahwa Saksi baru 1 (satu) kali melakukan pelayaran dari Kuala Tungkal;
- Bahwa Kapal Tugboat DABO 103 yang menarik Tongkang sedang melaksanakan rute perjalanan dari Kuala Tungkal menuju Cilegon Merak dengan muatan Batu Bara;
- Bahwa estimasi perjalanan dari Kuala Tungkal ke Cilegon Merak berkisar 2-3 hari;
- Bahwa Saksi sudah bersama melakukan pelayaran dengan Terdakwa kurang lebih 100 (seratus) trip dan sepengetahuan Saksi, Terdakwa adalah orang yang sangat baik dan terampil di bidang kapal;
- Bahwa Kapal TB Dabo 103 adalah milik perusahaan PT. Bahtera Bestari Shipping;
- Bahwa sarana navigasi yang dimiliki Kapal TB Dabo 103 adalah Peta Laut Nomor 41, Radar Merk FURUNO, GPS Merk FURUNO, AIS dan Kompas Manual;

Halaman 58 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa awalnya pada hari Kamis tanggal 07 September 2022 sekira pukul 16.30 WIB Tugboat DABO 103 melakukan perjalanan dari pelabuhan Integra, kemudian pada tanggal 8 September 2023 sekira pukul 04.15 WIB yang merupakan jadwal Saksi untuk mengemudikan kapal saat itu kondisi kapal tidak bisa dibelokan ke arah kiri dimana pada saat dibelokan oleh juru mudi tidak ada daya dorong dan terhempas kembali ke arah kanan kemudian diketahui hal tersebut terjadi karena ada kebocoran pada mesin kapal, selanjutnya Saksi mengambil alih kemudi dan melihat sorotan lampu senter dari para Nelayan yang Saksi ketahui untuk memberikan informasi bahwasannya terdapat togok di daerah tersebut, selanjutnya Saksi menghidupkan lampu sorot ternyata tongkang marine power 2321 telah menabrak togok pertama lalu menabrak togok kedua hingga akhirnya kandas sekira pukul 04.30 WIB;
- Bahwa kemudian Saksi membangunkan Terdakwa untuk menyampaikan informasi bahwasannya Tongkang kandas dan menabrak togok milik nelayan, kemudian Terdakwa langsung mengambil alih kemudi dan Saksi mengawasi sekitaran kapal;
- Bahwa Saksi mengetahui bahwasannya Terdakwa mengetahui informasi tentang mesin kapal yang rusak;
- Bahwa menurut Saksi mesin kapal tidaklah mati tetapi *boiler* dibawah kapal yang tidak berfungsi;
- Bahwa *shift* jaga kapal sebelumnya tidak ada melaporkan kepada Saksi apabila ada masalah mesin;
- Bahwa peristiwa-peristiwa penting atas kapal tercatat dalam *logbook* kapal;
- Bahwa pengisian jam di *logbook* kapal dibuat dengan waktu perkiraan karena Saksi tidak terus menerus melihat jam;
- Bahwa pada saat tidak bisa dibelokan ke kiri, Saksi tidak bisa memastikan apakah mesin rusak ataukah tidak;
- Bahwa total togok yang rusak sebanyak 33 (tiga puluh tiga) titik;
- Bahwa pada pukul 04.15 WIB kondisi air laut sedang surut;
- Bahwa kemudian sekira pukul 05.00 WIB datang para Nelayan ke kapal untuk meminta ganti rugi atas kejadian tersebut;
- Bahwa kemudian pada saat hari sudah terang datang Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra ke Tugboat akan tetapi Saksi tidak mengetahui apa yang disampaikan Tim Patroli karena Saksi berjaga di Tongkang;

Halaman 59 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa pada saat kedatangan pertama Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra Saksi dapat memastikan bahwasannya lego belum dijangkar;
- Bahwa pada saat melego jangkar Saksi tidak mengetahui dimana posisi Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa kemudian sekira pukul 09.15 WIB air mulai pasang, dan ada perintah dari Terdakwa untuk melegokan jangkar pada pukul 09.30 WIB dan menaikan jangkar pada pukul 10.00 WIB;
- Bahwa posisi jangkar turun ke laut kurang lebih hanya 15 menit, dan sisa 15 menitnya adalah proses pelegoan dan penaikan jangkar;
- Bahwa rantai jangkar yang diturunkan sepanjang 15 (lima belas) meter;
- Bahwa awalnya Saksi mengatakan melalui Radio kepada Terdakwa "Capt, bagaimana kalo kita lego jangkar", kemudian dijawab Terdakwa "Ya udah, kita coba dulu", kemudian Saksi memerintahkan juru mudi atas nama Salmon untuk melegokan mesin jangkar;
- Bahwa alasan Terdakwa memerintahkan lego jangkar untuk menghentikan laju kapal agar menghindari kerugian materil yang lebih besar atau kerugian jiwa;
- Bahwa tidak ada kewajiban untuk melegokan jangkar apabila tongkang dalam kondisi kandas;
- Bahwa pada saat melegokan jangkar menggunakan informasi dari Peta Laut manual yang terakhir terkoreksi pada tahun 2011;
- Bahwa pada saat jangkar dilego, posisi tongkang tetap terseret arus kurang lebih sekira 50 M (lima puluh) meter;
- Bahwa jangkar dinaikan oleh jurumudi atas nama Salmon dan Saksi melihat penarikan jangkar biasa aja tidak ada tekanan karena tersangkut benda tertentu;
- Bahwa pada saat menaikan jangkar Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra berada di sebelah kanan sambil memegang HP dengan jarak kurang lebih 300 M (tiga ratus meter);
- Bahwa terdapat 1 (satu) jangkar di Tongkang, dan 2 (dua) jangkar di Tugboat;
- Bahwa berat jangkar tongkang kurang lebih 1200 kg (seribu dua ratus kilogram);
- Bahwa AIS di kapal hidup akan tetapi AIS tidak dapat melihat kabel bawah laut dan hanya dapat melihat kapal disekitar;
- Bahwa apabila menggunakan Peta Laut Online seperti aplikasi *Navionics* dapat terlihat lintasan kabel bawah laut;

Halaman 60 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa pada saat kejadian Saksi tidak mengaktifkan *Navionics* karena tidak terpikirkan untuk diaktifkan;
- Bahwa sepengetahuan Saksi berdasarkan Peta Laut manual tahun 2020 dapat terlihat lintasan kabel bawah laut;
- Bahwa Peta Laut digunakan untuk menentukan rute, akan tetapi apabila telah mengetahui rutenya maka tidak perlu lagi menggunakan Peta laut;
- Bahwa secara aturan Peta laut wajib ada, akan tetapi dalam hal ini tidak diupdate karena Pihak KSOP tidak aktif;
- Bahwa tanpa peta laut, hanya dengan menggunakan GPS saja bisa sampai ke tanjung priok, bahkan tanpa gps pun kita bisa sampai dengan melihat kompas;
- Bahwa untuk dapat melakukan pelayaran terdapat Surat yang perlu dipenuhi yaitu Surat Izin Berlayar (SIB) yang diterbitkan oleh Syahbandar;
- Bahwa untuk dapat diterbitkan Surat Izin Berlayar (SIB) diperlukan memenuhi beberapa dokumen yang mengurus adalah Agen Pelayaran
- Bahwa untuk dikeluarkannya SIB tidak mensyaratkan bahwasannya peta laut harus diupdate;
- Bahwa cara untuk mengupdate peta laut adalah menginput data dari Berita Pelaut Indonesia secara manual oleh *second officer* ke Peta Laut;
- Bahwa menurut Saksi lego jangkar boleh dimana saja, asalkan tidak ada rambu-rambu larangan untuk melego jangkar atau *buoy* berwarna kuning;
- Bahwa pada saat melego jangkar seharusnya mengkonfirmasi pada Pihak KSOP terlebih dahulu, akan tetapi Saksi tidak melakukannya karena radio KSOP tidak aktif. Hal ini Saksi ketahui karena tidak ada pemberitahuan pada saat keluar masuknya kapal di Radio;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui apakah Terdakwa ada menghubungi pihak KSOP atau tidak pada saat mesin rusak atau pada saat melegokan jangkar;
- Bahwa Pihak Agen pelayaran tidak ada menyuruh untuk melaporkannya ke Pihak KSOP;
- Bahwa yang bertanggungjawab menghubungi KSOP adalah Nakhoda;
- Bahwa melapor KSOP untuk memperbaiki kapal atau melabuh jangkar adalah suatu kewajiban;
- Bahwa kemudian sekira pukul 16.00 WIB, Saksi, Terdakwa, Tim Patroli PT. Ketrosden Triasmitra, dan Pihak KSOP melakukan pertemuan yang pada pokoknya pihak PT. Ketrosden Triasmitra meminta ganti rugi, kemudian Saksi membantahnya karena tidak ada rincian ganti rugi, selain

Halaman 61 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



itu Saksi juga menyampaikan bahwasannya kabel tersebut tidak *safety* dan meminta pihak PT. Ketrosden Triasmitra untuk melaporkannya ke orang pusat;

- Bahwa mesin mati dalam pelayaran itu normal karena ada banyak faktor yang menyebabkannya. Dalam kasus ini mesin tidak mati, mesin itu tetap hidup menurut informasi dari KKM;
- Bahwa sepengetahuan Saksi mesin diperbaiki di daerah Bram Itam namun Saksi tidak mengetahui apakah diperbaiki oleh Teknisi dari luar atau ABK kapal;
- Bahwa Saksi menjelaskan koordinat tongkang pada saat melego jangkar sepanjang 15 (lima belas) meter sekira pukul 09.30 WIB adalah 0°407.071"S 103°32'427" E;
- Bahwa Saksi menjelaskan koordinat tongkang pada saat terseret arus dan menaikan jangkar sekira pukul 10.0 WIB adalah 0°407.100"S 103°32'427" E;
- Bahwa selanjutnya Saksi menunjukkan gawai Saksi dengan aplikasi *Navionics* kemudian Saksi menjelaskan dari aplikasi tersebut terlihat rute pelayaran kapal Tugboat DABO 103, posisi tongkang kandas, dan posisi kabel bawah laut, dimana menurut Saksi jarak antara posisi tongkang kandas dengan posisi kabel bawah laut adalah jauh dengan jarak kurang lebih 740 (tujuh ratus empat puluh) meter;
- Bahwa walaupun pada aplikasi peta laut online ada informasi mengenai kabel bawah laut, tetapi karena di dalam aplikasi itu dalam skala besar, Saksi tidak bisa menentukan pasti dimana posisi letak kabel tersebut sehingga Saksi harus butuhkan benda-benda navigasi buih sebagai penanda;
- Bahwa pada saat di laut, aplikasi *Navionics* tidak pernah bermasalah sebab aplikasi tersebut tidak menggunakan data seluler dan hanya menggunakan GPS;
- Bahwa total kurang lebih sudah 200 (dua ratus) trip yang dilakukan oleh Saksi sebagai pelaut dan baru kali ini Saksi menghadapi peristiwa seperti ini;
- Bahwa pada saat tim patroli Triasmitra naik ke anjungan tidak ada izin dari kapten;
- Bahwa orang asing yang mau naik ke atas kapal harus ada izin dari Nakhoda;

Halaman 62 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi diperlihatkan foto kabel bawah laut yang putus dan menurut Saksi potongan tersebut rata/rapih;
- Bahwa Saksi tidak pernah diperlihatkan barang bukti berupa kabel bawah laut yang putus pada saat pemeriksaan di Kepolisian;
- Bahwa Tonase Batu Bara yang dibawa oleh Tugboat DABO 103 telah sesuai tonasenya dengan standar yang berlaku;
- Bahwa 1 (satu) drajat menurut Saksi sama dengan jarak 60 (enam puluh) mil;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyampaikan keberatan yaitu kapal kandas bukan pukul 04.30 WIB melainkan pukul 06.00 WIB dan hari sudah terang;

Terhadap keberatan Terdakwa tersebut, Saksi menyatakan tetap pada keterangannya;

2. Saksi AMIRUDIN YUSUF dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi bekerja sebagai ABK dengan posisi Kepala Kamar Mesin di Kapal Tugboat DABO 103 sejak bulan Juni 2021;
- Bahwa Saksi berpengalaman di bagian mesin *Tugboat* sejak tahun 1990-an;
- Bahwa sebagai Kepala Kamar Mesin, Saksi bertugas untuk mengoperasikan mesin dan memeriksa kondisi mesin apakah laik jalan ataukah tidak;
- Bahwa Saksi lulus sekolah Pelayaran ATT 4 atau Ahli Teknik Mesin Tingkat 4;
- Bahwa sebagai Kepala Kamar Mesin, Saksi memiliki 2 (dua) bawahan berupa Masinis I bernama Cahyo Kumolo dan Masinis II bernama Irwansyah;
- Bahwa pembagian kerja untuk mengoperasikan mesin dibagi per 4 (empat) jam antara KKM, Masinis I dan Masinis II;
- Bahwa sebelum berlayar, mesin kapal dipanaskan selama setengah jam lalu dilaporkan kepada Nakhoda secara lisan bahwasannya mesin kapal laik jalan;
- Bahwa prosedur memperbaiki mesin adalah dengan cara memperbaiki tersebut secara mandiri terlebih dahulu, apabila tidak bisa ditangani maka Saksi melaporkannya ke Nakhoda dan Nakhoda melaporkannya ke *owner*;

Halaman 63 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa awalnya Kapal *tugboat* DABO 103 berangkat dari hulu pada tanggal 6 September 2022, kemudian pada tanggal 7 September 2022 berangkat dari Kuala Tungkal pukul 16.30 WIB pada saat air laut sedang surut, selanjutnya pada tanggal 8 September 2022 sekira pukul 04.00 WIB terdapat problem yaitu kapal selalu membanting ke kanan terus, selanjutnya Saksi melakukan pengecekan mesin kapal dan diketahui bahwasannya *gearbox* tepatnya dibagian selang mesin kanan dengan ukuran 2 (dua) jengkal tangan mengalami kebocoran dan mengeluarkan oli, hal ini yang menyebabkan mesin tidak ada daya dorong sehingga RPM naik turun selanjutnya Saksi memberitahukannya kepada Terdakwa dan Terdakwa mengatakan "Tolong diperbaiki dulu, setidaknya sampai ke darat entah gimana caranya" ;
- Bahwa pada saat kejadian kerusakan mesin yang sedang berjaga adalah Masinis I;
- Bahwa setelah dilakukan pengecekan hanya itu masalah kerusakan yang terjadi;
- Bahwa selanjutnya Saksi melakukan perbaikan sementara terhadap kebocoran pada selang mesin tersebut dengan cara menutupnya menggunakan karet akan tetapi tetap tidak bisa tinggi RPM-nya;
- Bahwa oleh karena *sparepart* selang yang rusak tidak dalam kondisi *standby*, selanjutnya kapal merapat ke Bram Itam selanjutnya Saksi ke Jambi pada tanggal 10 September 2022 untuk membeli *sparepart* *hoss* yang rusak dan memperbaiki kapal setelahnya, selanjutnya pada tanggal 12 September 2022 kapal kembali berlayar ke wilayah Bojonegoro;
- Bahwa setelah perjalanan tersebut pihak Penyidik mendatangkan ABK lain untuk membawa kapal dan Saksi tidak melihat surat-suratnya;
- Bahwa Saksi memperbaiki sendiri *hoss* yang rusak setelah membeli *sparepart* berupa selang baru di Jambi;
- Bahwa Saksi memperbaiki *hoss* tersebut sekira 15 (lima belas) menit;
- Bahwa panjang *hoss* sekitar 25 cm (dua puluh lima centimeter) atau 2 (dua) jengkal tangan;
- Bahwa selama bekerja Saksi baru 2 (dua) kali mengalami *trouble* mesin pada saat berlayar di bagian *Hoss* dan *Cooler*;
- Bahwa menurut Saksi, kerusakan mesin bersifat kecil apabila masih bisa diperbaiki oleh kru pada saat di laut;

Halaman 64 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa menurut Saksi, kerusakan mesin bersifat kecil apabila masih bisa diperbaiki oleh kru pada saat di laut dan tersedia *sparepart* penggantinya;
- Bahwa menurut Saksi, kerusakan mesin bersifat berat apabila tidak bisa diperbaiki oleh kru pada saat di laut;
- Bahwa menurut Saksi, kerusakan mesin bersifat berat apabila tidak ada *sparepart* penggantinya;
- Bahwa menurut Saksi, kerusakan mesin masih bersifat berat apabila ada *sparepart* penggantinya namun kru tidak bisa menggantinya pada saat dilaut;
- Bahwa menurut Saksi kejadian kerusakan mesin pada Tugboat DABO 103 bersifat berat karena tidak ada *sparepart* penggantinya yang *standby* saat itu dan perlu kedatangan untuk memperbaikinya hingga selesai;
- Bahwa kapal *tugboat* DABO 103, 6 (enam) bulan sebelumnya pernah diservis di tanjung pinang karena sudah masuk jadwal servisnya;
- Bahwa untuk turun mesin kapal biasanya dilakukan 2 (dua) tahun sekali;
- Bahwa Pihak KSOP-lah yang sering mengecek mesin dan lambung kapal;
- Bahwa kapal *tugboat* DABO 103 masih menggunakan mesin pabrikan awal dan belum pernah diganti;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui perihal lego jangkar;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui kedatangan Para Nelayan ke kapal *tugboat* DABO 103;
- Bahwa Saksi tidak ikut pertemuan di tempat Agen Pelayaran karena Saksi fokus bertugas untuk memperbaiki kapal;
- Bahwa waktu pihak Penyidik datang sekira awal tahun 2023 Saksi ada di kapal;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Terdakwa menyampaikan keberatan yaitu Pihak KSOP tidak pernah datang mengecek kapal secara resmi, akan tetapi kalau tidak resmi hanya berkunjung saja itu pernah;

Terhadap keberatan Terdakwa tersebut, Saksi menyatakan tetap pada keterangannya;

Halaman 65 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa Penasihat Hukum Terdakwa telah mengajukan Ahli sebagai berikut:

1. Ahli ZAIDANUS dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:
 - Bahwa Ahli adalah ASN sejak tahun 1991 hingga saat ini dan sekarang bertugas di Kantor Distrik Navigasi Kelas I Palembang;
 - Bahwa jabatan Ahli adalah Kepala Bidang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Armada sejak 13 Januari 2023;
 - Bahwa tugas Ahli adalah merencanakan, mengoperasikan dan mengawasi Sarana Navigasi di wilayah Kantor Distrik Navigasi Kelas I Palembang;
 - Bahwa Kantor Distrik Navigasi Kelas I Palembang memiliki wilayah hukum yaitu Palembang, Jambi dan Bangka Belitung;
 - Bahwa Ahli akan menerangkan berhubungan dengan Sarana Navigasi Laut yang wajib dimiliki;
 - Bahwa Ahli baru pertama kali menjadi Ahli dipersidangan;
 - Bahwa Ahli menjelaskan definisi Navigasi Navigasi laut adalah mengarahkan dari suatu tempat ke tempat lain atau dari suatu titik ke titik lain agar kapal bisa selamat sampai tujuan.
 - Bahwa untuk melakukan pelayaran kapal wajib memiliki Navigasi;
 - Bahwa Sarana Bantu Navigasi Pelayaran disingkat SBNP berfungsi untuk menentukan posisi dan/atau haluan kapal, memberitahukan adanya bahaya/rintangan pelayaran, menunjukkan batas-batas alur pelayaran yang aman, menandai garis pemisah lalu lintas kapal, menunjukkan kawasan dan/atau kegiatan khusus di perairan dan menunjukkan batas wilayah suatu negara;
 - Bahwa untuk mengetahui adanya keberadaan suatu objek di dasar laut tersebut di pasanglah sarana bantu navigasi pelayaran atau SBNP yang berfungsi untuk memberitahu adanya bahaya atau rintangan pelayaran berupa bangunan atau instalasi seperti pipa atau kabel. SBNP memiliki 3 macam yaitu berupa menara suar, rambu suar, dan pelampung suar. Jadi, saat akan memasang kabel bawah laut biasanya dengan surat rekomendasi dan melakukan survei bersama dan membuat berita acara bersama sebelum melakukan pemasangan kabel. Setelah selesai melakukan pemasangan kabel bawah laut, kami akan tegaskan di berita acara bahwa diminta untuk memasang SBNP tersebut sesuai dengan peraturan yang bersifat Internasional;

Halaman 66 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa berdasarkan Pasal 3 Ayat (2) butir C Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran bahwasannya pipa dan/atau kabel bawah air termasuk bahaya/rintangan pelayaran;
- Bahwa kabel - kabel yang berada dibawah laut hanya bisa dideteksi keberadaannya lewat adanya pemberitahuan dari SBNP;
- Bahwa Ahli menjelaskan Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 yang menurut Ahli SBNP terdiri dari *visual*, elektronik dan *audible* kemudian menurut Ahli cukup salah satu jenis saja yang perlu dipenuhi karena sifatnya alternatif;
- Bahwa untuk pemasangan rambu - rambu ini sifatnya wajib dikarenakan untuk kepentingan keselamatan pelayaran;
- Bahwa dengan tidak dipasangnya SBNP tersebut walaupun kabel sudah terdaftar titik koordinatnya tetap saja menyalahi aturan;
- Bahwa Sarana Navigasi Bantu Pelayaran terdiri dari yang ada di dalam kapal dan di luar kapal;
- Bahwa Sarana Navigasi Bantu Pelayaran yang didalam kapal contohnya adalah GPS, Radio dan AIS;
- Bahwa Ahli menjelaskan Berita Pelaut Indonesia memuat rambu-rambu terbaru, cuaca, kecelakaan kapal dan rambu suar yang rusak;
- Bahwa menurut Ahli Peta Laut tidak termasuk dalam kategori SBNP;
- Bahwa Ahli tidak mengetahui apakah Nakhoda wajib mengupdate Peta laut atau tidak karena hal itu merupakan kewenangan KSOP;
- Bahwa Ahli mengetahui kabel bawah laut PT. Ketrosden Triasmitra telah didaftarkan sejak tahun 2017 di Direktorat Jenderal Kementerian Perhubungan;
- Bahwa telah dilakukan sosialisasi untuk Sarana Bantu Navigasi Pelayaran pada tahun 2022 untuk wilayah perairan Jambi dengan memanggil seluruh pengguna jasa pelayaran termasuk Dinas Perhubungan Laut, dan pihak lain yang terkait dengan pelayaran;
- Bahwa pemerintah memiliki kewajiban untuk mensosialisasikan adanya kabel bawah laut dengan cara lewat navigasi pelayaran;
- Bahwa dalam mensosialisasikan tentang SBNP, kita ada mengundang pihak pemilik kabel selanjutnya dalam acara tersebut badan usaha seperti Pertamina melaporkan kondisi SBNP tersebut setiap bulannya;

Halaman 67 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa menurut Ahli kedatangan tim patroli PT. Ketrosden Triasmitra kepada Terdakwa pada saat dilaut untuk memberitahukan posisi kabel bawah laut tidak dapat dikategorikan sebagai sosialisasi;
- Bahwa jika ada rintangan berat bahaya pelayaran bukan melalui peta, berita, patroli tapi melalui SBNP;
- Bahwa dalam hal penanaman kabel bawah laut diperlukan izin dari Pushidrosal dan Direktorat Jenderal Kementerian Perhubungan;
- Bahwa dalam hal pemasangan kabel bawah laut dilakukan tahapan survey bersama terlebih dahulu oleh para pemangku kepentingan terkait yaitu Pihak KSOP, Pushidrosal dan Dirjen Hubla;
- Bahwa pemasangan kabel bawah laut harus ditanam ke dasar laut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 129 Tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan;
- Bahwa agar dapat diketahuinya bahaya/rintangan berupa kabel bawah laut dilakukan dengan adanya bantuan dari SBNP berupa *buoy* atau pelampung suar;
- Bahwa pemasangan SBNP berupa *buoy* cukup dilakukan di titik tertentu saja dan tidak perlu dipasang sepanjang kabel bawah laut;
- Bahwa tujuan pemasangan *buoy* adalah untuk keselamatan pelayaran juga;
- Bahwa prosedur pemasangan SBNP diawali dengan harus ada surat rekomendasi dari pusat untuk pemasangan SBNP, kemudian pihak mengajukan permohonan rekomendasi teknis SBNP sudah keluar surat persetujuan baru dilakukan pemasangan SBNP dan harus memenuhi syarat administrasi dan teknis;
- Bahwa syarat yang harus dipenuhi dalam pemasangan SBNP yaitu pertama surat permohonan navigasi SBNP, didalam permohonan tersebut ada persyaratan yang harus dipenuhi yaitu administrasi meliputi permohonan dari perusahaan, nomor wajib pajak, izin usaha organisasi yang berwenang, bukti pemasangan rencana, penetapan lokasi terminal khusus bagi navigasi pelayaran terkait pemasangan SBNP;
- Bahwa syarat-syarat tersebut tidak ada yang memberatkan Pihak dan tidak ada biaya dalam pemasangan SBNP;
- Bahwa SBNP berupa *buoy* harganya berkisar Rp350.000.000,00 (tiga ratus lima puluh juta) untuk pemasangannya;

Halaman 68 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa alasan tidak perlu dipasang sepanjang kabel bawah laut karena dapat mengganggu Alur Pelayaran;
- Bahwa tidak ada aturan untuk pemasangan *buoy* di titik koordinat mana yang penting ada dipasang saja di salah satu titik kabel bawah laut di wilayah tersebut;
- Bahwa Ahli berpendapat alasan yang menyatakan *buoy* tidak perlu dipasang karena wilayah tersebut tidak padat pelayaran yakni Walaupun alur pelayaran tersebut tidak cukup padat, namun perusahaan tetap harus memasang *buoy* tersebut dititik tertentu agar tidak menimbulkan rintangan/bahaya bagi pelayaran;
- Bahwa apabila terjadi peristiwa kabel bawah laut yang tidak dipasang *buoy* maka Pihak kapal dapat menuntut ganti rugi ke pemilik kabel bawah laut;
- Bahwa badan usaha wajib memasang SBNP sesuai dengan aturan yang berlaku;
- Bahwa dalam prakteknya dilapangan terdapat kabel bawah laut yang dipasang SBNP dan ada juga yang tidak;
- Bahwa tidak ada *buoy*/pelampung suar di kabel bawah laut yang ada di wilayah Palembang;
- Bahwa Ahli menjelaskan karena tidak ada *buoy* maka akan timbul niatan dari para Nakhoda untuk melegokan jangkar di wilayah sekitar;
- Bahwa dengan adanya *buoy* maka Nakhoda tetap boleh lewat alur pelayaran namun harus hati - hati. Maksud hati - hati apabila ada di wilayah tersebut dan sedang bermasalah tidak boleh menurunkan jangkar namun tetap boleh dilewati;
- Bahwa tanggungjawab untuk pengadaan Menara Suar ada kepada Negara dalam hal ini Distrik Navigasi;
- Bahwa Rambu radio termasuk kedalam sarana elektronik, yang membangun distrik navigasi;
- Bahwa di daerah kuala tungkal ada stasiun radio pantai yang berfungsi untuk mengatur lalu lintas kapal yang melewati daerah kuala tungkal dan stasiun radio tersebut tidak termasuk SBNP karena masuk dalam kategori Telekomunikasi pelayaran;
- Bahwa di Kuala Tungkal terdapat stasiun radio pantai dibawah bidang alur telekomunikasi pelayaran;
- Bahwa pada tanggal 24 Maret 2023 Kantor Distrik Navigasi Kelas I Palembang yang ditandatangani langsung oleh Kepala Distrik atas nama

Halaman 69 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Martahar Hardisalum ada menyurati PT. Ketrosden Triasmitra yang tembusnya dikirim kepada Jenderal Perhubungan Laut dan Pernavigasian, Kepala KSOP kelas II Palembang, Kepala KSOP Kelas IV Montok, dan Kepala KSOP Kelas IV Kuala Tungkal terkait perlunya pemasangan pelampung suar sebagai penanda kabel bawah laut dari Kuala Tungkal hingga ke Selat Bangka;

- Bahwa surat tersebut adalah Surat yang pertama kali dibuat oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Palembang kepada PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa alasan dibuatnya surat tersebut karena terdapat kejadian putus kabel bawah laut di wilayah selat bangka;
- Bahwa Ahli dapat memastikan Surat tersebut telah diterima oleh Pihak PT. Ketrosden Triasmitra karena terdapat dokumen tanda terimanya;
- Bahwa Surat tersebut sampai sejauh ini tidak ditindaklanjuti oleh PT. Ketrosden Triasmitra dan Ahli telah melaporkannya ke Kepala Distrik;
- Bahwa langkah selanjutnya adalah akan dibuat surat lagi kepada PT. Ketrosden Triasmitra apabila tetap ditindaklanjuti dan begitu seterusnya;
- Bahwa apabila tidak ditindaklanjuti Ahli tidak mengetahui apakah terdapat Sanksi-nya;
- Bahwa Ahli mengetahui telah terjadi putus kabel bawah laut sebanyak 2 (dua) kali yaitu di Selat Bangka dan di Kuala Tungkal;
- Bahwa Ahli menjelaskan kabel bawah laut harus memiliki spesifikasi pelindung kabel;
- Bahwa Ahli mengetahui istilah Zona Terlarang dalam pelayaran yaitu 500 M (lima ratus meter) dari sisi terluar bangunan;
- Bahwa Ahli menjelaskan di zona terlarang kapal tidak boleh melego jangkar;
- Bahwa Ahli tidak mengetahui alat untuk menanam kabel;
- Bahwa Ahli tidak dapat menjelaskan mengenai titik koordinat dalam Surat Dakwaan;

Terhadap keterangan Ahli tersebut, Terdakwa menyatakan cukup;

2. Ahli Al Firry dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Ahli pernah menjadi Nakhoda kapal Tugboad-Tongkat pada tahun 2001 sampai dengan 2006, pernah bekerja di PT. Rig Tender Indonesia, PT. Batuah Abadi Lines dan sekarang Ahli bekerja sebagai *Senior Marine Surveyor*;

Halaman 70 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa persidangan ini adalah kali pertama Ahli menjadi Ahli di dipersidangan;
- Bahwa PT. BBS tidak pernah bermitra dengan Ahli sebelumnya pada saat bekerja di perusahaan-perusahaan tersebut;
- Bahwa menurut Ahli kapasitas tongkang berbeda-beda sesuai dengan spesifikasinya;
- Bahwa dalam memuat Tongkang wajib memiliki sertifikat garis muat;
- Bahwa apabila untuk perjalanan jauh Nakhoda didampingi oleh 3 Muallim;
- Bahwa sebagai Nakhoda kewajibannya adalah bertugas jaga laut, jaga berlabuh, dan Nakhoda juga harus ada pada moment atau wilayah tertentu;
- Bahwa terkait hal-hal yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan maka Nakhoda wajib untuk mempedomaninya;
- Bahwa Ahli dalam melakukan pelayaran menggunakan Peta Laut, dimana Peta Laut ada yang diproduksi oleh negara Inggris dan ada juga yang diproduksi oleh negara Indonesia;
- Bahwa Peta laut terdiri dari Peta Laut kertas dan peta laut elektronik dimana keduanya sinkron, dan apabila tidak sinkron berarti salah satu diantara peta tersebut ada yang tidak update;
- Bahwa peta laut dapat mengidentifikasi keberadaan kabel bawah laut dan juga memuat informasi mengenai hal-hal yang sifatnya tetap dan tidak berubah;
- Bahwa peta laut diupdate berdasarkan informasi dari Berita Pelaut Indonesia yang kemudian diinput kedalam peta laut;
- Bahwa peta laut bersifat internasional;
- Bahwa pembaharuan Peta Laut menurut Ahli adalah sesuatu yang disarankan namun bukan kewajiban, hal ini dapat diupdate apabila Nakhoda merasa memiliki kebutuhan untuk itu;
- Bahwa kapal tidak boleh melego jangkar apabila terdapat simbol jangkar disilang pada Peta Laut dan Ahli menjelaskan jangkar boleh dilego dimana saja sepanjang tidak ada simbol tersebut;
- Bahwa disepanjang kabel bawah laut di Peta Laut tidak ada informasi mengenai simbol jangkar disilang;
- Bahwa Ahli sebagai mantan Nakhoda tidak akan melego jangkar apabila telah mengetahui informasi dibawahnya ada kabel bawah laut meskipun di peta laut tidak ada simbol jangkar disilang;

Halaman 71 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa AIS sangat penting karena berkaitan dengan ISS untuk mengidentifikasi kapal disekitarnya, kapal tanpa AIS patut diduga sebagai perompak;
- Bahwa Ahli sebagai mantan Nakhoda pernah mengalami kerusakan mesin, dan ukuran besar kecilnya kerusakan tidak dapat Ahli jelaskan dipersidangan karena terlalu banyak faktor yang menentukannya dan yang paling penting faktornya berkaitan dengan keselamatan. Kemudian sepanjang kami mampu untuk menangani sendiri, biasanya kami tangani sendiri;
- Bahwa Ahli menjelaskan yang dimaksud dengan keselamatan yaitu keselamatan jiwa, keselamatan muatan dan keselamatan lingkungan dan yang paling penting diantara itu semua adalah keselamatan jiwa;
- Bahwa terhadap kondisi kapal Terdakwa yang diinformasikan kepada Ahli bahwasannya tongkang kandas, air pasang mulai naik, selang pada *gearbox* mengalami kebocoran, Ahli menjelaskan tidak dapat mengidentifikasi kerusakan tersebut bersifat besar atau kecil karena kembali lagi ke faktor yang berkaitan dengan keselamatan jiwa;
- Bahwa kondisi kapal Terdakwa menurut Ahli sepanjang tidak mengancam keselamatan jiwa dan kerusakanan kecil tidak perlu dilaporkan ke Pihak KSOP;
- Bahwa dalam situasi kapal yang tidak normal, Nakhoda wajib melapor ke Pihak KSOP dan menunggu tindak lanjut/perintah dari Pihak KSOP;
- Bahwa pada saat seperti itu, Nakhoda harus mengambil keputusan secara cepat dan sebaiknya menurut Ahli mematikan mesin;
- Bahwa sebelum kapal berlayar pihak kapal harus membeirikan informasi kepada KSOP bahwasannya mesin tidak baik-baik saja, apabila KSOP bilang apabila masih bisa diperbaiki biasanya diperbaiki sebisa mungkin dulu;
- Bahwa alat GPS memancarkan titik yang diterima dari satelit. Ada provider yang dapat mengkombine ke alatnya sendiri agar tergambar, seperti GPS di gojek;
- Bahwa Ahli ditunjukkan dokumen oleh Penasihat Hukum Terdakwa dan tanggapan Ahli terhadap hal tersebut tidak dapat menyimpulkannya karena tergantung darimana data itu diperoleh, siapa yang menginput data tersebut, dan kepentingan apa data tersebut dimuat;
- Bahwa Ahli tidak pernah mengalami kejadian putus kabel bawah laut sebagaimana diduga terhadap kapal *tugboat* DABO 103;

Halaman 72 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



- Bahwa dokumen kapal seperti SIB atau SPB tidak harus dilakukan pengurusannya seorang diri oleh Nakhoda bisa dibantu oleh Agen Pelayaran;
- Bahwa SPB bisa digunakan untuk pelabuhan di wilayah tertentu atau berlayar disekitar wilayah-wilayah tersebut;
- Bahwa Ahli tidak dapat mengestimasi kecepatan kapal yang terdapat faktor yang mempengaruhi, seperti arus laut, tenaga mesin dan muatan kapal;
- Bahwa secara umum dan kondisi normal tanpa kendala waktu yang ditempuh oleh Kapal dapat diestimasi, sebagaimana perjalanan di darat dan di udara;
- Bahwa dalam berlayar dengan tugas sebagai Nakhoda, Ahli pernah mengalami kejadian merugikan pihak lain dan diselesaikan secara kekeluargaan;
- Bahwa *owner* bisa melakukan *tracing* koordinat kapal yang salah satunya menggunakan aplikasi *BJ Track*;
- Bahwa Ahli ditunjukan titik-titik koordinat pada Surat Dakwaan, dan Ahli berpendapat titik-titik kordinat tersebut keliru dalam penulisannya karena harus ada simbol drajat pada titik kordinat tersebut;
- Bahwa Ahli ditunjukan titik-titik koordinat pada Surat Dakwaan, dan Ahli berpendapat tidak dapat mengestimasi di persidangan jarak meter dari titik koordinat pada saat jangkar tongkang di lego dan titik koordinat kabel yang putus kemudian, namun apabila tidak buru-buru Ahli menyarankan jarak tersebut dapat terlihat menggunakan aplikasi *google earth*;
- Bahwa Ahli menjelaskan 1⁰ (satu drajat) sama dengan 60 (enam puluh) menit dan 1 (satu) menit sama dengan 60 (enam puluh) mil, kemudian semakin menjauh dari khatulistiwa baik ke utara atau ke selatan, jarak antar drajat bumi semakin kecil/pendek;

Terhadap keterangan Ahli tersebut, Terdakwa menyatakan cukup;

3. Ahli Ermania Widjajanti dibawah sumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Ahli adalah Dosen Hukum Pidana Universitas Trisakti dan telah berpengalaman mengajar kurang lebih 26 (dua puluh enam) tahun;
- Bahwa pangkat Ahli adalah IIID dan saat ini memegang jabatan struktural sebagai Kepala Unit Kurikulum;
- Bahwa alasan Nakhoda yang dihadirkan dalam persidangan ini dan bukannya ABK karena Nakhoda yang merugikan dan bertanggungjawab

Halaman 73 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



atas kapal tersebut sehingga apa yang terjadi atas kapal tersebut Nakhoda yang bertanggungjawab;

- Bahwa berdasarkan Pasal 1 Angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- Bahwa tanggungjawab Nakhoda terbatas dengan hal-hal yang berkaitan dengan pelayaran;
- Bahwa pertanggungjawaban pidana adalah kesalahan dalam arti luas, jadi seseorang yang melakukan tindak pidana harus mempertanggungjawabkan perbuatannya dan inilah yang menjadi dasar apakah orang tersebut mampu dipertanggungjawabkan atau tidak;
- Bahwa unsur kesalahan dalam arti luas terdiri atas 3 (tiga) yaitu terkait pertanggungjawaban pidana, ada hubungan antara pelaku dengan perbuatannya dan tidak adanya unsur pemaaf karena unsur pemaaf menghapuskan kesalahan si pelaku;
- Bahwa unsur kesalahan wujudnya adalah *dollus* dan *culpa* (kesengajaan atau kealpaan);
- Bahwa kesalahan dalam arti sempit diartikan sebagai *culpa*/kelalaian, namun kesalahan dalam arti sempit jarang digunakan karena dikhawatirkan keliru atas pemahamannya;
- Bahwa Ahli mendapatkan gambaran ini karena telah membaca Surat Dakwaan;
- Bahwa Ahli membacakan alternatif kesatu surat dakwaan yang berbunyi ***“setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan fisik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan telekomunikasi”***;
- Bahwa menurut Ahli, Pasal tersebut termasuk jenis delik formil karena perbuatan yang muncul adalah *accident* bukan *essential*;
- Bahwa pendapat Ahli terhadap bunyi pasal tersebut yaitu inti dari delik tersebut adalah terdapat suatu perbuatan yang dilarang, memang dalam pasal tersebut tidak tersurat bentuk kesalahan pelaku, akan tetapi dalam asas hukum pidana apabila tidak terdapat bentuk kesalahan yang tersurat maka dapat dilihat dari karta kerja maka secara tersirat perbuatan pelaku dalam tersebut dikategorikan sebagai *dollus* sehingga bersifat aktif.

Halaman 74 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



- Bahwa apabila tidak tersurat dalam rumusan pasal ada kata dengan maksud atau dengan sengaja maka perlu dilihat dari rumusan kata kerjanya;
- Bahwa menurut Ahli rumusan pasal tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai *culpa* karena terdapat kata kerja dalam rumusan tersebut;
- Bahwa kata “dapat” dalam rumusan tersebut merupakan *potential accident* berupa akibat atas perbuatan yang dilakukan oleh Pelaku;
- Bahwa Ahli menjelaskan delik *commission* yang titik beratnya adalah perbuatan yang dilarang dan delik *omission* adalah tidak melakukan apa yang diperintahkan;
- Bahwa dalam hukum pidana *omission* terdiri dari mumi dan tidak mumi, delik *omission* tidak mumi disebut juga Delik *commissionis per omissionem Commissa* yaitu melakukan suatu perbuatan dengan cara tidak berbuat;
- Bahwa dalam hal kesengajaan, pelaku harus mengetahui, terkait hal ini terbagi menjadi 2 (dua) pendapat yaitu kesengajaan yang berwarna dan kesengajaan yang tidak berwarna;
- Bahwa dalam kesengajaan yang berwarna, pelaku mempunyai suatu pengetahuan tentang perbuatan tersebut adalah perbuatan dilarang, serta ada hubungan batin antara si pelaku dengan perbuatannya (*dollus malus*);
- Bahwa dalam asas akibat dari adanya kesengajaan berwarna apabila pelaku tidak menyadari maksud perbuatannya maka pelaku tidak dipidana;
- Bahwa dalam kesengajaan tidak berwarna yaitu pelaku menghendaki terjadinya perbuatan, tetapi tidak mengetahui bahwasannya perbuatan tersebut dilarang;
- Bahwa salah satu contoh kesengajaan tidak berwarna yaitu ketika seorang PSK yang memalsukan identitasnya untuk menjadi lebih tua dan ada orang yang berhubungan badan dengannya, sehingga si pelaku ada maksud untuk melakukan perbuatan berhubungan badan tetapi tidak ada masuk melakukan perbuatan dengan anak dibawah umur;
- Bahwa seseorang dipidana dia harus mempunyai batin yang jahat jadi harus ada hubungan antara *criminal intense* dengan perbuatan pelaku;
- Bahwa menurut Ahli, perbuatan Terdakwa yang menurunkan jangkar harus dilihat terlebih dahulu apakah ada tanda bahwasannya wilayah tersebut daerah terlarang atau tidak;

Halaman 75 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa apabila sudah ada rambunya kemudian dilanggar itu murni salah;
- Bahwa apabila sudah ada aturannya berlaku asas fiksi hukum dimana setiap warga negara dianggap tahu peraturan tersebut;
- Bahwa terkait kewajiban Peta Laut ahli perlu mendalami lagi dengan titik beratnya adalah peta laut tersebut diupdate oleh lembaga apa yang membuatnya, siapa yang harus mengupdatenya;
- Bahwa Ahli membaca Pasal 139 Undang-Undang Pelayaran yaitu “Untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan”;
- Bahwa oleh karena terdapat dalam Undang-Undang maka alasan Nakhoda dapat menyimpang dari rute adalah alasan penghapusan pidana berupa melaksanakan perintah undang-undang;
- Bahwa oleh karena Nakhoda melakukan tindakan penyelamatan sebagai suatu kewajiban agar tidak terjadi kerugian yang lebih besar, maka Nakhoda diperbolehkan untuk menyimpang dari alur pelayaran dan hal tersebut dibenarkan oleh Undang-Undang;
- Bahwa terkait *noodtoestand* berkaitan dengan Pasal 48 KUHP yang diperluas sebagai keadaan darurat berdasarkan perkembangan *arrest* dan pandangan ilmu hukum;
- Bahwa ada 3 (tiga) syarat dalam *noodtoestand* yaitu berbenturan kepentingan hukum dengan kepentingan hukum, berbenturan antara kepentingan hukum dengan kewajiban hukum, berbenturan antara kewajiban hukum dengan kewajiban hukum;
- Bahwa Ahli dibacakan Surat Dakwaan alternatif ketiga yang berbunyi “Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar”;
- Bahwa Ahli mengilustrasikan dengan contoh kewajiban penjaga portal kereta api dan penjaga tersebut tidak melakukannya maka seseorang dapat dipidana karena berbuat atau yang disebut delik *commissionis per omissionem Commissa*;
- Bahwa Keterangan saksi adalah apa yang dia lihat, dia dengar, dan alami sendiri, Saksi tidak boleh mendengar peristiwa dari orang lain, harus yang dialaminya sendiri;
- Bahwa pendapat Ahli terhadap Pasal 185 KUHP tidak termasuk Saksi yang mendengari dari orang lain (*testimonium de auditu*);

Halaman 76 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi yang tidak melihat kejadian menurut Ahli tidak bisa dijadikan Saksi karena Saksi harus melihat, mendengar dan mengalami sendiri;
- Bahwa menurut Ahli, Saksi yang hanya memperkirakan akan ada potensi ketidaksesuaian karena berdasarkan asumsi;
- Bahwa alat teknologi yang memperkirakan sesuatu perbuatan pidana harus dilihat dari kecanggihan alat teknologi tersebut;
- Bahwa oleh karena kabel bawah laut ada di kedalaman laut maka untuk membuktikan perbuatan pidananya harus dilihat dari rangkaian peristiwa;
- Bahwa apabila terjadi kecelakaan dapat diminta ganti rugi keperdataan atas penyelenggara kabel tersebut;
- Bahwa apabila terdapat Pelaku yang sengaja memotong kabel maka itu termasuk definisi kesengajaan karena terdapat *wills* (kehendak) dan *wittensnya* (pengetahuan);
- Bahwa apabila radio KSOP tidak berfungsi, Nakhoda tidak dapat dimintai pertanggungjawaban karena bagaimana cara Nakhoda melaksanakan kewajibannya sedangkan alat yang terhubung tidak berfungsi;
- Bahwa menurut Ahli, apabila Surat Izin Berlayar telah dikeluarkan oleh instansi yang berwenang maka dapat diartikan kapal tersebut telah memenuhi persyaratan untuk berlayar;
- Bahwa peraturan dibuat berdasarkan asas-asas yang ada, dan undang-undang itu dijiwai dari asas-asas yang ada;
- Bahwa Ahli menjelaskan definisi perbuatan pidana yaitu perbuatan - perbuatan yang dilarang, perbuatan - perbuatan yang diwajibkan, dan adanya sanksi bagi orang yang melanggar;
- Bahwa apabila tidak terdapat larangan dalam suatu undang-undang, maka seseorang tidak dapat dipidana sebagaimana asas legalitas Pasal 1 Ayat (1) KUHP;
- Bahwa kebenaran hakiki adalah kebenaran yang sebenar - benarnya dari alat - alat bukti yang ada, sehingga tidak boleh menghukum orang hanya lewat asumsi kemudian Alat bukti juga harus diuji;
- Bahwa jenis-jenis putusan yaitu putusan bebas yaitu ketika apa yang didakwakan tidak terbukti secara sah dan meyakinkan, putusan lepas dari segala tuntutan yaitu ketika yang didakwakan terbukti namun bukan perbuatan pidana, putusan pemidanaan yaitu apa yang didakwakan terbukti secara sah dan meyakinkan;

Halaman 77 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa *ultimum remedium* sebagai sifat hukum pidana yaitu hukum pidana digunakan sebagai upaya terakhir, sehingga diusahakan upaya lain terlebih dahulu apabila dapat digunakan untuk memperbaiki peristiwa;
- Bahwa contoh konkret penerapan *ultimum remedium* yaitu pidana anak, dimana ada tindakan ada sanksi pidana. Ketika merujuk pada *ultimum remedium* jangan kenakan sanksi pidana terlebih dahulu agar dapat memperbaiki kelakuan manusia;
- Bahwa pertanggungjawaban pidana memiliki 2 (dua) aliran yaitu aliran dualistis dan monistis, aliran dualistis memisahkan antara tindak pidana dan hukum, aliran monistis penggabungan perbuatan dan pertanggung jawaban;
- Bahwa apabila terpenuhi perbuatan pidana, tidak semua dapat dipertanggungjawabkan yaitu apabila orang tersebut tidak mampu dipertanggungjawabkan;
- Bahwa apabila terdapat beberapa unsur dalam rumusan delik, maka semua unsur harus terpenuhi, salah satunya tidak terpenuhi maka tidak terbukti;
- Bahwa *Geen Straft Zonder Schuld* artinya tidak ada pidana tanpa kesalahan. Jadi seseorang kalau di pidana harus ada kesalahan. Unsur dari kesalahan tersebut pertama ada hubungan antara si pembuat dengan perbuatannya, kemudian wujudnya bisa lurus bisa berubah;
- Bahwa seseorang yang diharuskan untuk memperingatkan ada kabel bawah laut disuatu wilayah, maka dia memiliki kewajiban untuk itu;
- Bahwa apabila Saksi tidak yakin, titik koordinat tidak jelas, maka tidak memenuhi istilah bukti seterang cahaya karena bukti-bukti harus jelas;
- Bahwa Ahli menjelaskan alat bukti elektronik adalah perluasan dari alat bukti yang ada di dalam KUHAP, boleh dipergunakan dan sah;
- Bahwa apabila alat bukti elektronik di *print out* menggunakan surat maka termasuk alat bukti surat;
- Bahwa menurut Ahli, tidak boleh ada seorang Saksi di Berita Acara Pemeriksaan sebelumnya tapi diajukan sebagai Ahli;
- Bahwa rekonstruksi dalam suatu proses pidana wajib ada karena untuk menerangkan apakah benar perbuatan yang diduga terhadap tersangka;
- Bahwa kegunaan rekonstruksi yaitu untuk memperjelas suatu perbuatan itu terjadi atau tidak atau urutannya seperti apa maka harus dilakukan rekonstruksi;

Halaman 78 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa menurut Ahli barang bukti yang ada dipersidangan dan dilapangan berbeda termasuk dalam kategori *Unlawful Legal Evidence*;
- Bahwa Ahli menjelaskan asas *Presumption of Innocence* yaitu asas praduga tak bersalah, jadi orang dianggap tidak bersalah sebelum adanya putusan hakim yang berkekuatan hukum tetap;
- Bahwa Ahli menjelaskan asas *Presumption of guilt* yaitu asas praduga bersalah, contohnya ditingkat penyidikan, saat penyidik melakukan penyidikan terhadap pelaku tindak pidana tentunya dia mempunyai praduga bersalah;
- Bahwa dalam sistem pembuktian dikenal dengan sistem pembuktian berdasarkan Pasal 183 KUHP, yaitu 2 alat yang sah ditambah 1 keyakinan hakim. Minimal 2 alat bukti ini untuk memperterang apakah yang dituduhkan jadi perbuatan, kesalahan apa, sehingga dia akan dipidana minimal dengan 2 alat bukti yang sah ditambah dengan keyakinan hakim;
- Bahwa menurut Ahli keadilan terhadap penyitaan barang bukti bersifat relatif, namun secara yuridis barang yang disita itu dari perbuatan yang dilakukan bukan barang miliknya, kemudian itu digunakan untuk mencari nafkah kalau disita itu akan berdampak kepada yang pemilik barang, yang bekerja, dan keluarganya;
- Bahwa seseorang Terdakwa harus mengetahui apa kesalahannya sejak dari awal penangkapan;
- Bahwa ada kewajiban terhadap Penyidik untuk menunjukan barang-bukti sebagai rangkaian tahap penyidikan;
- Bahwa selama Ahli mengajar tidak pernah mendengar istilah restorasi dalam hukum pidana;
- Bahwa *Locus delicti* adalah tempat terjadinya tindak pidana, locus delicti penting karena untuk mengetahui apakah suatu aturan dapat digerakkan pada negara itu dan pengadilan mana yang berwenang. Sedangkan *tempus delicti* adalah waktu terjadinya suatu tindak pidana. Dalam asas hukum pidana ada beberapa hal yang terkait Pasal 1 ayat (1) KUHP, aturan itu harus ada terlebih dahulu baru perbuatan supaya dapat menjalankan aturan, kemudian Pasal 1 ayat (2) ketika terjadi perubahan suatu peraturan maka pakai yang menguntungkan, terkait dengan usia pelaku apakah anak - anak atau dewasa, terkait dengan daluarsa untuk penuntut, dan waktu terjadinya juga sangat penting;

Halaman 79 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa menurut Ahli, *Locus Delicti* tidak harus saklek pasti waktunya, bisa digunakan perkiraan atau kisaran waktu kejadian;

Terhadap keterangan Ahli tersebut, Terdakwa menyatakan cukup;

Menimbang bahwa saat mengajukan pembelaan dan dupliknya, Penasihat Hukum Terdakwa telah mengajukan bukti surat dan bukti elektronik sebagai berikut:

- *Printout* Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDKTK.0922.0000029, SPB.IDKTK.0922.0000028 dan Pengesahan Awak Kapal Nomor SL019.IDKTK.0922.000033 tanggal 07 September 2022 selanjutnya diberi tanda T.-1;
- *Printout* Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDKTK.0922.0000064, SPB.IDKTK.0922.0000065 dan Pengesahan Awak Kapal Nomor SL019.IDKTK.0922.000072 tanggal 12 September 2022, Cargo Manifest tanggal 07 September 2022, Bill of Lading Nomor KTL-CLG/MP-2321/IX/22-001 tanggal 07 September 2022, Surat Persetujuan Muat Barang Berbahaya Nomor SL010.IDKTK.0922.000006 tanggal 07 September 2022 selanjutnya diberi tanda T.-2;
- *Printout* Surat Izin Usaha Perusahaan Angkatan Laut (SIUPAL) Nomor BXXV-1678/AL 58 tanggal 26 April 2002 selanjutnya diberi tanda T.-3;
- *Printout* Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang Nomor AL.501/22/10/KSOP.Tid-2022 tanggal 31 Maret 2022, Catatan Perlengkapan Untuk Memenuhi Persyaratan Peraturan Perundang-Undangan Republik Indonesia Nomor: AL.501/22/10/KSOP.Tid-2022 tanggal 01 April 2022 selanjutnya diberi tanda T.-4;
- *Printout* Surat Laut Nomor AL.520/51/T1/DK/2020 tanggal 24 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-5;
- *Printout* Pas Besar Nomor PK.205/I/5/KSOP-TPI-2013 tanggal 02 Desember 2013, selanjutnya diberi tanda T.-6;
- *Printout* Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 035920 tanggal 03 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-7;
- *Printout* Izin Stasiun Radio Kapal Laut Nomor 1992/L/SDPPI/2021 tanggal 29 Juni 2021, selanjutnya diberi tanda T.-8;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Lambung dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor 209044 tanggal 02 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-9;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Mesin dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor Register 263057 tanggal 22 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-10;

Halaman 80 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Sertifikat Nasional Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar Nomor AL.601/114/6/DK/2022 tanggal 16 Februari 2022, Nomor AL.601/134/4/DK/2023 tanggal 16 Februari 2023 selanjutnya diberi tanda T.-11;
- *Printout* Dokumen Keselamatan Pengawasan Minimum Nomor AL.504/105/11/DK/2022 tanggal 17 Juli 2023 selanjutnya diberi tanda T.-12;
- *Printout* Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal Nomor AL.601/334/18/DK/2022 tanggal 27 April 2022 selanjutnya diberi tanda T.-13;
- *Printout* Certificate of Inspection Nomor FE.07/CLS/FE/III/2022 selanjutnya diberi tanda T.-14;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Lambung dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor 263056 tanggal 22 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-15;
- *Printout* Surat dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AI.103/2000/201363/188183/22 perihal Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek tidak tetap dan tidak teratur Angkutan Laut Dalam Negeri tanggal 16 Juli 2022, selanjutnya diberi tanda T.-16;
- *Printout* Surat dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AI.103/2000/205372/192427/22 perihal Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek tidak tetap dan tidak teratur Angkutan Laut Dalam Negeri tanggal 06 Agustus 2022, selanjutnya diberi tanda T.-17;
- *Printout* Certificate of Re-Inspection Nomor 10/ILR/CLS/III/2022 tanggal 11 Maret 2022 selanjutnya diberi tanda T.-18;
- *Printout* Hidrostatic Release Unit Nomor 10/HRU/CLS/III/22 selanjutnya diberi tanda T.-19;
- *Printout* Builder Certificate Nomor 107/BBS/BDC/2020 tanggal 12 April 2020 selanjutnya diberi tanda T.-20;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.603/100/12/DK/2022 tanggal 18 Februari 2022 diberi tanda T.-21.a;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.603/115/15/DK/2022 tanggal 23 Februari 2022 diberi tanda T.-21.b;
- *Printout* Surat Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Nomor AL.501/22/8/KSOP.TId-2022 tanggal 01 April 2022 diberi tanda T.-22;
- *Printout* Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 8397/PPM tanggal 18 Juni 2020 diberi tanda T.-23.a;
- *Printout* Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 3181/PPM tanggal 19 Mei 2011 diberi tanda T.-23.b;

Halaman 81 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Surat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AI.601/437/8/DK/2020 tanggal 29 Juni 2020 diberi tanda T.-24.a;
- *Printout* Surat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AI.601/334/19/DK/2022 tanggal 27 April 2022 diberi tanda T.-24.b;
- *Printout* Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 032012 tanggal 02 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-25;
- *Printout* Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang Nomor PK 002/4/12/KSOP/-TBH/2022 tanggal 25 Agustus 2022, selanjutnya diberi tanda T.-26;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 05 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.a;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 07 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.b;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 07 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.b;
- *Printout* Analisa Tracking Kapal dan Navionic, selanjutnya diberi tanda T.-28.a;
- Alat Bukti Elektronik berupa 1 (satu) unit *Flashdisk* merek V-GEN warna kuning berkapasitas 8 GB berisi Video-2023-04-14-10-06-44 dengan durasi 2 Menit 22 Detik berupa Analisa Navionics dari Surveyor, selanjutnya diberi tanda T.-28.b;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 10/3/2022, selanjutnya diberi tanda T.-29;
- *Printout* Hasil Mediasi tanggal 12 September 2022 yang dibantu Mediator Pertama AHMAD SYARBANI dan Mediator Kedua JUNAIDI, selanjutnya diberi tanda T.-30;
- *Printout* Surat Nomor 040/OPS/BBS-JKT/II/23 tanggal 26 Januari 2023 perihal Permohonan Dokumen Tuntutan Transmitra serta dokumen yang terkait lainnya dari PT. BBS ke PT Ketrosden Triasmitra termasuk tanda terimanya, selanjutnya diberi tanda T.-31;
- *Printout* Surat Nomor 012/KT-BIL/Mng/Leg/II/2023 tanggal 6 Februari 2023 Perihal Tanggapan Atas Surat Nomor 001/BA-LEG/SOS/TB/II/2023, selanjutnya diberi tanda T.-32;

Halaman 82 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Surat Nomor 023/BA-LEG/FFA/SOS/III/2023 tanggal 30 Maret 2023 dan Nomor 001/BA-LEG/SOS/TB/II/2023 tanggal 3 Februari 2023 Perihal/Re: Kapal TB Dabo 103 termasuk Ekspedisi Surat, selanjutnya diberi tanda T.-33;
- *Printout* Peraturan Meteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, selanjutnya diberi tanda T.-34;
- *Printout* Surat Nomor 036/BBS-PLG/III/2023 Perihal Permohonan Data/Informasi mengenai "Sarana Bantu Navigasi Pelayaran" di Perairan Kuala Tungkal, Tanjung Jabung Barat, Jambi, selanjutnya diberi tanda T.-35;
- *Printout* Surat Pembangunan/Pemasangan SBNP Nomor AL.703/II/4/DNG.PLG-2023 tanggal 24 Maret 2023, selanjutnya diberi tanda T.-36;
- *Printout* Screenshot Whatsapp Informasi Gangguan Massal Telkom Indonesia, selanjutnya diberi tanda T.-37;
- *Printout* Laporan Capt. Dedi Martinus, M.MAR, selanjutnya diberi tanda T.-38;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang Nomor AL.703/II/5/DNG.PLG-2023 perihal Penyampaian Data/Informasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Perairan Kuala Tungkal Tanjung Jabung Barat, Jambi tanggal 29 Maret 2023 yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-39;
- *Printout* Berita Acara Permintaan Keterangan Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 10 September 2022 kepada M. Taufik Ali H yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-40;
- *Printout* Berita Acara Permintaan Keterangan Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 10 September 2022 kepada Amirudin Yusuf yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-41;
- *Printout* Berita Acara M. Taufik Ali Hasibuan tanggal 10 September 2022 yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-42;

Menimbang, bahwa dalam perkara ini telah diajukan barang bukti berupa:

1. Perjanjian Regres Nomor : 0501/PKS/PRB-TRIAS/VIII/2019, tanggal 05 Juli 2019.;
2. Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : B.X-318/KL303, tanggal 22 Juni 2017 tentang izin pembangunan SKKL (Sistem Komunikasi Kabel Laut) kepada PT Palapa Ring Barat;

Halaman 83 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Surat Perjanjian Perbaikan dan Pemeliharaan / Surat Kerja Sama antara PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 2508/PRBPDDIR/VII/2016, tanggal 25 07 2016;
4. Surat Perjanjian Kerja PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen ke – 1 Nomor : 1902/PRB/PD-DIR/I/2021, tanggal 19 Januari 2021;
5. Surat Perjanjian Kerjasama PT PRB dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen Ke – 2 Nomor : 2501/PRB/PD-DIR/VII/2021, tanggal 25 Juli 2021;
6. NPWP PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 01.674.225.6.015.000;
7. Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 144/HRD-TMI/SPK/IV/2022, tanggal 28 April 2022;
8. Surat Perjanjian Kerja Waktu Tententu Nomor : 151/HRD-TMI/SPK/V/2022, tanggal 18 Mei 2022;
9. Surat Perjanjian Kerja Waktu Tententu Nomor : 157/HRD-TMI/SPK/VI/2022, tanggal 03 Juni 2022;
10. Surat Penunjukan Pelaksana Perbaikan SKKL PRB Segmen Kuala Tungkal – Daik Lingga, tanggal 09 September 2022;
11. Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 11 tanggal 18 Desember 2008;
12. Kepmenkumham Nomor : AHU-09325.AH.01.02. Tahun 2009 tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan;
13. Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 23 Tanggal 12 Maret 2021;
14. Berita Pelaut Indonesia (BPI) Nomor 7. Nomor 064-071/2018, tanggal 9 Februari 2018;
15. Surat Perizinan Berusaha berbasis Resiko Nomor Induk Berusaha : 8120210271045, tanggal 14 Desember 2018;
16. Kabel Fiber Optik Bawah Laut + 500 Meter;
17. 1 (satu) Unit Kapal Tb.dabo 103 Warna Putih Orange;
18. 1 (satu) Unit Tongkang Bg Marine Power 2321 Hitam Orange;
19. Pas Besar No Urut.195, Tanggal 02 Desember 2013 Nama Kapal Dabo.103;
20. Surat Ukur Internasional No.3181/ppn, Tanggal 19 Mei 2011;
21. Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No.al.501/22/9/ksop.tld.2022, tanggal 01 April 2022;
22. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.pk.co2/4/12/ksop-tbh/2022, Tanggal 25 Agustus 2022;
23. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.al.501/22/10/lsop.tld.2022, Tanggal 1 April 2022;

Halaman 84 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN KlT



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

24. Surat Persetujuan Berlayar No.spb.idkkt.0922.000033, Tanggal 07 September 2022;
25. Pengesahan Awak Kapal No.5lo19.idkkt.0922.000033, Tanggal 07 September 2022;
26. Surat Persetujuan Berlayar No. SPB.IDIKTK.09220000064, tanggal 12 September 2022;
27. Surat Laut No.al.520/51/ii/dk/2020,tanggal 24 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321 ;
28. Surat Ukur Internasional No.8397/ppn.tanggal 18 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
29. Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No Al.501/22/8/ksop.tld.2022,tanggal 13 April 2022 Nama Kapal Marine Power 2321;
30. Biro Klarifikasi Indonesia No Reg.24570,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
31. Sertifikat Garis Muat Internasional No.032012 ,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
32. Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip No.al.601/437/8/dk/2020,tanggal 29 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
33. Buku Jurnal Kapal;
34. Buku Jurnal Mesin;

Menimbang, bahwa berdasarkan alat-alat bukti dan dikaitkan dengan barang bukti, setelah dihubungkan satu dengan lainnya berkaitan dan bersesuaian sehingga dapat ditarik adanya fakta-fakta hukum sebagai berikut:

- Bahwa Terdakwa bekerja di PT. Bahtera Bestari Shipping (PT. BBS) sebagai Nakhoda *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 dari Februari 2018 sampai dengan 2022 dengan tugas dan tanggungjawab yaitu meNakhodai kapal, keselamatan barang-barang yang ada di kapal, keselamatan *crew* yang ada di kapal, menjaga dan mempertanggungjawabkan semua asset yang dipercayakan perusahaan, dan melaporkan ke perusahaan apabila terjadi suatu permasalahan;
- Bahwa Kapal *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 adalah milik perusahaan PT. Bahtera Bestari Shipping;
- Bahwa Terdakwa baru pertama kali melakukan pelayaran di wilayah perairan Kuala Tungkal;

Halaman 85 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa *Tugboat* Dabo 103 sebelum sampai di Kuala Tungkal berasal dari Futong Riau dan dirutekan selanjutnya ke Cilegon Merak dengan muatan batubara;
- Bahwa awalnya pada hari Selasa tanggal 06 September 2022 sekira pukul 02.00 WIB Terdakwa mendapatkan perintah dari PT. Bahtera Bestari Shipping untuk rute pelayaran selanjutnya Terdakwa memerintahkan Agen Pelayaran bernama Saksi SAUT MANURUNG, S.E., Bin DJ. MANURUNG untuk membuat *Master Sailing Declaration* kemudian sekira pukul 16.30 WIB *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 bermuatan batubara berangkat dari *jetty integra* ke cilegon merak, kemudian pada tanggal 07 September 2022 jam 04.00 WIB *Tugboat* Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 melewati *jetty* PT. WKS kemudian sekira pukul 10.20 WIB karena melawan arus pasang yang kencang kapal tambat di seputaran Sei Mahang hingga 4 (empat) jam, lalu sekira pukul 14.00 WIB kapal kembali melakukan pelayaran;
- Bahwa dokumen pelayaran *Tugboat* Dabo 103 yang mengandeng dengan Marine Power 2321 terdiri dari:
 - o Pas Besar No Urut.195, Tanggal 02 Desember 2013 Nama Kapal Dabo.103;
 - o Surat Ukur Internasional No.3181/ppn, Tanggal 19 Mei 2011;
 - o Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No.al.501/22/9/ksop.tld.2022,tanggal 01 April 2022;
 - o Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.pk.co2/4/12/ksop-tbh/2022, Tanggal 25 Agustus 2022;
 - o Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.al.501/22/10/lsop.tld.2022, Tanggal 1 April 2022;
 - o Surat Persetujuan Berlayar No.spb.idktk.0922.000029, Tanggal 07 September 2022;
 - o Pengesahan Awak Kapal No.5lo19.idktk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022;
 - o Surat Persetujuan Berlayar No. SPB.IDIKTK.09220000064, tanggal 12 September 2022;
 - o Surat Laut No.al.520/51/ii/dk/2020,tanggal 24 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
 - o Surat Ukur Internasional No.8397/ppn.tanggal 18 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321

Halaman 86 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No AI.501/22/8/ksop.tld.2022,tanggal 13 April 2022 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Biro Klarifikasi Indonesia No Reg.24570,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321
- Sertifikat Garis Muat Internasional No.032012 ,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip No.al.601/437/8/dk/2020,tanggal 29 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Cargo manifest tanggal 07 september 2022;
- Bill of lading No. KTL-CLG/MP-2321/IX/22-001 tanggal 07 september 2022;
- Laporan Hasil verifikasi no. LHV : 939/lhv/gs- jambi /ix/ 2022 tanggal 6 september 2022
- Surat keterangan asal barang nomor 051/ ABS/-SKAB/IX/22 Tanggal 6 September 2022
- Faktur bukti bayar;
- Shipping instruction No. 012k/ ANARA-SI/III/ 2022
- Buku Jurnal Kapal;
- Buku Jurnal Mesin;
- Bahwa pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 04.30 WIB Terdakwa mendapatkan laporan dari Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI selaku Mualim I yang mengatakan “Capt ini kapal gak bisa dibawa pergi, gak bisa dibawa ke kanan” selanjutnya Terdakwa coba mengambil alih kemudi kapal dan ternyata benar kapal sulit di olah gerak ke kanan, selanjutnya Terdakwa dan Saksi AMIRUDIN YUSUF selaku Kepala Kamar Mesin memeriksa mesin bawah kapal kemudian Saksi AMIRUDIN YUSUF mengatakan bahwa *gearbox* tepatnya dibagian selang mesin kanan dengan ukuran 2 (dua) jengkal tangan mengalami kebocoran dan mengeluarkan oli sehingga menyebabkan tenaga dorong tidak bertenaga selanjutnya Terdakwa memerintahkan kepada Saksi AMIRUDIN YUSUF “Tolong diperbaiki dulu, setidaknya sampai ke darat entah gimana caranya” karena arus surut yang kencang menyebabkan kapal sulit di olah gerak selanjutnya atas hal tersebut Tongkang Marine Power 2321 menyenggol tolok nelayan hingga akhirnya tongkang kandas pada pukul 06.00 WIB pada koordinat 0⁰47'04.1"S/ 103°32'51.2"E;

Halaman 87 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa kerusakan pada selang gearbox yang bocor pada mesin kapal adalah kerusakan besar karena tidak ada *sparepart* yang *standby* untuk menggantinya, perlu ke daratan untuk memperbaiki mesin sepenuhnya, dan mengakibatkan daya dorong mesin kapal kurang bertenaga dan kapal menjadi tidak seimbang;
- Bahwa Terdakwa tidak ada melaporkan kerusakan dan kegiatan perbaikan kapal baik dilakukan oleh Terdakwa sendiri atau melalui Pihak lain kepada Pihak Syahbandar;
- Bahwa pada pukul 06.30 WIB Saksi ABDUL HALIM Bin H.DAEK PASARAK naik ke atas kapal Tugboat Dabo 103 sesampainya di atas kapal Saksi melihat nelayan lainnya yang menuntut ganti rugi atas kejadian ini, kemudian sekira pukul 08.00 WIB datang Saksi ANDU Bin MADIAH selaku orang yang togoknya rusak juga lalu Saksi ANDU Bin MADIAH mewakili Para Nelayan yang togoknya rusak untuk berunding dengan Nakhoda untuk meminta ganti rugi atas kerusakan togok;
- Bahwa kemudian sekira pukul 09.15 WIB kondisi air mulai pasang sehingga Tongkang Marine Power 2321 terapung kembali dan hanyut mengikuti arus air laut, kemudian mesin dihidupkan untuk mengurangi laju tongkang agar tidak hanyut dan menambah kerusakan togok lebih banyak, kemudian Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI mengatakan melalui Radio kepada Terdakwa "Capt, bagaimana kalo kita lego jangkar", kemudian dijawab Terdakwa "Ya udah, kita coba dulu", kemudian Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI memerintahkan juru mudi atas nama Salmon untuk melegokan mesin jangkar pada pukul 09.30 WIB dengan panjang rantai $\frac{1}{2}$ segel (setengah segel) atau kurang lebih 15 (lima belas) meter pada koordinat $0^{\circ}47'071''S/103^{\circ}32'483'' E$;
- Bahwa pukul 09.41 WIB Tim Patroli dari PT. Ketrosden Triasmitra bernama Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM mendekati Tongkang Marine Power 2321 yang digandeng oleh Tugboat Dabo 103 dimana Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM naik ke Tugboat tersebut setelah mendapatkan izin dari Capten atas nama Terdakwa kemudian Saksi ISMAIL Bin ILANG melakukan himbuan bahwasannya Kapal tersebut berlabuh dengan posisi jangkar sudah turun di areal kabel bawah laut berdasarkan aplikasi Boating Navionics sehingga harus berhati-hati;

Halaman 88 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa pukul 10.00 WIB karena pada saat jangkar dilego, posisi tongkang tetap terseret arus maka jangkar tongkang ditarik kembali menggunakan mesin atas perintah Terdakwa;
- Bahwa sekira pukul 10.03 WIB, Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM mendapatkan alarm dari grup Whatsapp NOC "FYI termonitor section Kuala Tungkal-Daik Lingga via Triasmitra down, pukul 10.03.05 WIB" yang artinya kabel putus di areal tersebut" selanjutnya Tim melakukan pengecekan menggunakan OTDR pengukuran kabel dan terdeteksi kabel putus di KM 8.225;
- Bahwa Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM beserta tim kembali ke Tugboat Dabo 103 untuk mengambil dokumentasi dengan posisi Tugboat Dabo 103 sedang menaikan jangkar, selanjutnya Saksi ISMAIL Bin ILANG mengatakan kepada Terdakwa bahwasannya jangkar tersebut menyebabkan putusnya kabel bawah laut kemudian selanjutnya Terdakwa mengatakan "saya selesaikan urusan dengan Nelayan dulu", selanjutnya Terdakwa meminta handphone Saksi ISMAIL Bin ILANG untuk memfotonya, lalu Terdakwa melanjutkan olah gerak;
- Bahwa pada saat melegokan dan menaikan jangkar tidak ada *buoy* penanda kabel bawah laut;
- Bahwa kemudian sekira pukul 10.15 WIB dengan kondisi mesin kanan yang masih *trouble* dan telah dilakukan perbaikan sementara oleh Saksi AMIRUDIN YUSUF kapal bergerak masuk mengikuti arus pasang menuju Kuala Tungkal, selanjutnya sekira pukul 14.00 WIB kapal tambat di seputaran Bram Itam;
- Bahwa pada pukul 14.00 WIB ada pertemuan antara Terdakwa dengan Para Nelayan yang togoknya rusak dengan dibantu mediasi oleh Saksi SAUT MANURUNG, S.E., Bin DJ. MANURUNG selaku Agen Pelayaran;
- Bahwa Nelayan mendapatkan ganti rugi sejumlah Rp2.200.000,00 (dua juta dua ratus ribu rupiah) untuk setiap lubangnya;
- Bahwa pada pukul 16.00 WIB Saksi SAUT MANURUNG, S.E., Bin DJ. MANURUNG selaku Agen Pelayaran Tugboat Dabo 103 dan PT. Ketrosden Triasmitra meminta pihak KSOP untuk mediasi saat itu dihadiri juga oleh Pihak KSOP dimana dalam pertemuan tersebut tidak ada titik temu karena PT. Ketrosden Triasmitra meminta Terdakwa untuk menandatangani Berita

Halaman 89 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Acara Putusnya kabel akan tetapi Terdakwa tidak bersedia menandatangani;

- Bahwa titik koordinat 0°47'40.9"S, 103°32'012"E adalah titik koordinat kabel bawah laut putus berdasarkan keterangan Saksi MOHAMAD IBADI,S.H., Bin MOHAMAD ABDUH, Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM;
- Bahwa titik koordinat 0°47'04.1"S, 103°32'51.2"E adalah titik koordinat pada saat Tongkang Marine Power 2321 kandas sebagaimana termuat dalam *Logbook* kapal pada Pukul 06.00 WIB dan berdasarkan keterangan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI dan keterangan Terdakwa;
- Bahwa titik koordinat 0°47'07.1"S, 103°32'48.3"E adalah titik koordinat jangkar Tongkang Marine Power 2321 dilego sebagaimana termuat dalam *Logbook* kapal pada pukul 09.30 WIB dan berdasarkan keterangan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI dan keterangan Terdakwa;
- Bahwa titik koordinat 0°47'1"S, 103°32'19"E adalah titik koordinat pada saat Saksi ISMAIL Bin ILANG mendokumentasikan jangkar dilego pada pukul 09.41 WIB;
- Bahwa titik koordinat 0°47'3"S, 103°32'10"E adalah titik koordinat pada saat Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM naik ke kapal Terdakwa pukul 09.51 WIB;
- Bahwa titik koordinat 0°47'10.0"S, 103°32'42.7"E adalah titik koordinat jangkar dinaikan sebagaimana termuat dalam *Logbook* Pukul 10.00 WIB dan berdasarkan keterangan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI dan keterangan Terdakwa;
- Bahwa titik koordinat 0°47'04.9"S, 103°32'12.0"E adalah titik koordinat putus kabel bawah laut berdasarkan keterangan Saksi BUDI WIBOWO BIN NOTOSISWOYO;
- Bahwa titik koordinat 0°47'2"S, 103°32'1"E adalah titik koordinat putus kabel bawah laut berdasarkan foto dokumentasi pada Berkas Perkara tanggal 24 September 2022;
- Bahwa pada saat jangkar Tongkang Marine Power 2321 tersebut dinaikan Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM, Terdakwa dan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI tidak ada melihat kabel yang tersangkut atau menjuntai di jangkar tongkang;

Halaman 90 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa tidak ada kapal tugboat atau kapal tongkang lain pada saat Tongkang Marine Power 2321 kandas pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 10.00 WIB;
- Bahwa Peta Laut yang digunakan oleh Terdakwa saat kejadian adalah Peta Laut Manual Nomor 41 Edisi tahun 2010;
- Bahwa pada saat mengetahui kerusakan kapal pada pukul 04.30 WIB sampai dengan melego jangkar pukul 09.30 WIB, Terdakwa tidak ada menghubungi KSOP melalui radio dan tidak ada meminta bantuan kepada agen pelayaran untuk melaporkannya ke KSOP;
- Bahwa sosialisasi kabel bawah laut pernah dilaksanakan di Kantor KSOP Kuala Tungkal pada tahun 2020 dengan dihadiri oleh seluruh agen pelayaran, serta ada juga sosialisasi di lapangan menggunakan radio VHF Channel 16 serta menggunakan *speedboat* menuju kapal-kapal yang melintasi kabel bawah laut;
- Bahwa pada tanggal 15 September 2023, Saksi ISRAN Als BASS Bi LA ESI (Alm), Saksi TONI Bin SARJA, IQBAL, AZWAR, KHAIDIR dan HADI berangkat menuju ke lokasi yang ditunjuk oleh pengarah lapangan atas nama Wawan Kumiawan Als UJANG dengan menggunakan pompong kecil milik Nelayan, kemudian sesampainya dilokasi, Tim Penyelam langsung melakukan pencarian kabel dari titik awal pemasangan kabel dengan menggunakan teknik *Grabnell* yaitu melemparkan tali yang sudah diikat pada penggaruk kemudian ditarik menyusuri dasar laut, kemudian *Grabnell* tersangkut, kemudian Saksi ISRAN Als BASS Bi LA ESI (Alm) menyelam memastikan benda apa yang menyangkut dan ternyata adalah benar Kabel Fiber Optik, setelah itu kabel dibawa keatas untuk diperlihatkan kepada Wawan Kumiawan Als UJANG selanjutnya diperintahkan untuk menandai kabel tersebut menggunakan pelampung, kemudian Saksi ISRAN Als BASS Bi LA ESI (Alm) diperintahkan untuk tidak melakukan penyelaman lagi dan hanya melakukan patroli terhadap penanda kabel;
- Bahwa pada hari Sabtu tanggal 24 September 2022 sekira pukul 11.00 WIB, Tim penyelam, Pihak PT. Ketrosden Triasmitra, Polair Tanjung Jabung Barat, Pihak KSOP Tanjung Jabung Barat dan perwakilan dari Pihak BBS mendatangi lokasi kabel yang telah ditandai oleh pelampung kemudian *diver* melakukan penyelaman untuk mengangkat kabel bawah laut tersebut ke kapal, selanjutnya kabel dilakukan pemotongan dan penelusuran kearah posisi kabel putus menggunakan alat OTDR hingga di temukan kabel optik yang dalam kondisi putus di titik koordinat 0°47.049' S, 103°32.012'E

Halaman 91 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



kemudian kabel digulung ke atas menggunakan mesin hingga jarak 500 (lima ratus) meter ke arah tunggal didapati kabel bawah laut yang telah putus

- Bahwa pada saat diangkat, kabel putus tepat dibagian sambungan kabel (MPJC) dengan kondisi tertarik dimana isi kabel bawah laut kondisinya tidak beraturan;
- Bahwa kabel bawah laut yang direstorasi adalah 1.522 M (seribu lima ratus dua puluh dua meter);
- Bahwa spesifikasi kabel bawah laut yang ada di Kuala Tungkal bernama MERK NEXANS URC-1 DA3.2_5.0 Submarine Optical Fibre Cable pabrikan Norwegia;
- Bahwa pelaksanaan pembangunan jaringan sistem kabel laut dilakukan oleh vendor PT. Palapa Ring Barat yaitu PT. Sarana Global Indonesia pada kisaran tahun 2018 berdasarkan izin Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B.X-318/KL.303 tanggal 22 Juni 2017 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT. Palapa Ring Barat dimana didalamnya termasuk kabel laut dari Penarik-Kuala Tungkal;
- Bahwa dalam melakukan pengawasan dan menjaga kabel bawah laut PT. Ketrosden Triasmitra telah mendaftarkan ke Pushidrosal selaku penerbit peta laut Indonesia dan telah diterbitkan pada Berita Pelaut Indonesia dengan No.07 No.064-071/2018 tanggal 9 Februari 2018:

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan apakah berdasarkan fakta-fakta hukum tersebut diatas, Terdakwa dapat dinyatakan terbukti melakukan tindak pidana sebagaimana yang didakwakan Penuntut Umum;

Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang berbentuk alternatif, berarti Majelis Hakim memiliki kebebasan yang berdasar dan beralasan hukum untuk langsung memilih dakwaan mana yang paling tepat untuk dibuktikan bagi perbuatan dan diri Terdakwa;

Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim memperhatikan dengan seksama fakta-fakta hukum sebagaimana terurai di atas, Majelis Hakim berkeyakinan jika dakwaan ketiga Penuntut Umumlah yang paling tepat dibuktikan bagi perbuatan dan diri Terdakwa yaitu Pasal 322 Jo. Pasal 216 Ayat



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

(1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang unsur-unsurnya adalah sebagai berikut :

1. Nakhoda;
2. Yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar;

Menimbang, bahwa terhadap unsur-unsur tersebut Majelis Hakim mempertimbangkan sebagai berikut:

Ad. 1. Nakhoda;

Menimbang, bahwa berdasarkan Pasal 1 Butir 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud dengan Nakhoda adalah salah seorang dari awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

Menimbang, bahwa Nakhoda dalam unsur ini bermakna sebagai subjek hukum yang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan pidana yang didakwakan kepada subjek hukum tersebut dan terbatas terhadap tanggungjawab yang melekat terhadap Nakhoda yaitu yang berkaitan dengan pelayaran;

Menimbang, bahwa yang dimaksud dengan Nakhoda adalah awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal yang mampu mempertanggungjawabkan perbuatannya secara pidana, dalam perkara ini M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN yang identitasnya sebagaimana tercantum dalam Surat Dakwaan Penuntut Umum No. PDM-13/KTKAL/03/2023 tanggal 27 Maret 2023;

Menimbang, bahwa berdasarkan Surat Dakwaan dan Surat Tuntutan Penuntut Umum, kemudian pemeriksaan identitas Terdakwa pada sidang pertama yang telah dibenarkan oleh Terdakwa sendiri sebagaimana termaktub dalam Berita Acara Persidangan perkara ini maupun pembenaran Saksi-Saksi dipersidangan menerangkan bahwa yang sedang diadili didepan persidangan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal adalah BENAR M. TAUFIK ALI HASIBUAN Bin ALI AMRAN HASIBUAN selaku Nakhoda yang bekerja di PT. Bahtera Bestari Shipping sejak bulan Februari 2018 dan ditugaskan pada kapal *tugboat dabo 103* yang menggandeng tongkang BG Marine Power 2321 sehingga tidak terjadi *error in persona*;

Menimbang, bahwa selanjutnya berdasarkan pengamatan Majelis Hakim selama persidangan ternyata Terdakwa dapat mengikuti jalannya persidangan

Halaman 93 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



dengan baik dan dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan kepada mereka dengan baik pula serta dalam menjalani persidangan, Terdakwa tidak sedang terganggu pikirannya sehingga dengan demikian Terdakwa memiliki kemampuan bertanggung jawab *apabila kemudian ternyata Terdakwa terbukti bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan kepadanya;*

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa adalah benar subyek hukum yang berprofesi sebagai Nakhoda maka unsur “Nakhoda” ini *telah terpenuhi menurut hukum;*

Ad. 2 Yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar;

Menimbang, bahwa terhadap unsur ini meskipun memiliki konjungsi dengan kata “dan” kemudian umumnya diartikan kalimat “dan” bersifat kumulatif atau harus terpenuhi semua unsur dalam rumusan delik, namun Majelis Hakim berkesimpulan makna dari unsur ini bersifat alternatif dengan alasan sebagai berikut:

1. Bahwa kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, bongkar muat barang adalah kegiatan yang berbeda satu dengan lainnya dan berdiri sendiri-sendiri;
2. Bahwa merujuk kepada kaidah dalam putusan sejenis yaitu Nomor 319/Pid.B/2020/PN Pal, 65/Pid.B/2019/PN Bjm, 18/Pid.B/2020/PN Dgl, 927/Pid.Sus/2019/PN Jkt.Utr dan 335/Pid.Sus/2020/PT DKI dalam praktek peradilan sub unsur pada Pasal 322 Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dinilai telah terbukti apabila salah satu sub unsur telah terpenuhi;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum di atas Majelis Hakim berkesimpulan unsur tersebut *bersifat alternatif*, dalam artian apabila salah satu sub unsur telah terbukti maka sub unsur lainnya tidak perlu dibuktikan lagi dan sebaliknya apabila salah satu sub unsur tidak terbukti maka sub unsur lainnya perlu dibuktikan lagi;

Menimbang, bahwa selanjutnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Dan Persetujuan Kegiatan Kapal Di Pelabuhan dijelaskan kegiatan perbaikan kapal adalah kegiatan perbaikan kecil di atas Kapal yang sedang berada di Pelabuhan yang dilakukan oleh perusahaan di bidang jasa perbaikan Kapal dan/atau awak Kapal;



Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim membaca lebih seksama Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2022 ternyata peraturan ini baru diundangkan pada tanggal 23 September 2022, sedangkan *tempus delicti* dalam perkara *a quo* terjadi pada tanggal 8 September 2022, sehingga berdasarkan pertimbangan tersebut Majelis Hakim harus mengenyampingkan definisi kegiatan perbaikan kapal pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2022 karena peraturan ini belum berlaku pada saat *tempus delicti* peristiwa pidana dalam perkara *aquo*;

Menimbang, bahwa selanjutnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi yang diundangkan pada tanggal 1 Mei 2021 dijelaskan definisi perbaikan kapal adalah perubahan yang mengakibatkan penggunaan alat dapat lebih lama yang dilakukan karena telah terjadi kerusakan atau penurunan kualitas peralatan pemresinan, peralatan bantu, pekerjaan bangunan, ruang-ruangan, dek dan lambung kapal diatas garis air;

Menimbang, bahwa secara umum definisi perbaikan atau memperbaiki adalah usaha untuk mengembalikan kondisi dan fungsi dari suatu benda atau alat yang sebelumnya dalam kondisi rusak karena sesuatu hal menjadi kondisi semula atau kondisi yang lebih baik dari sebelumnya;

Menimbang, bahwa berdasarkan Pasal 1 Angka 56 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran;

Menimbang, bahwa definisi “tanpa persetujuan” tidak ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, namun unsur “tanpa persetujuan” harus diartikan dengan tidak adanya pemberitahuan informasi, pelaporan atau permohonan yang dilakukan oleh Nakhoda atau Nakhoda dengan dibantu perantara Pihak lain untuk menyampaikan kegiatan perbaikan kapal kepada Syahbandar sehingga dengan tidak diberitahukan atau dilaporkannya kegiatan tersebut mengakibatkan pihak Syahbandar tidak mengetahui kegiatan perbaikan kapal dan tidak bisa memberikan persetujuan;

Menimbang, bahwa berdasarkan definisi diatas sehingga makna “tanpa persetujuan” diartikan sebagai 2 (dua) hal yaitu:

Halaman 95 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Tidak memberitahukan, melaporkan dan mengajukan permohonan untuk kegiatan perbaikan kapal sehingga tidak ada persetujuan dari Syahbandar;
2. Memberitahukan, melaporkan dan mengajukan permohonan untuk kegiatan perbaikan kapal tetapi Syahbandar berdasarkan kewenangannya tidak memberikan persetujuan kegiatan tersebut;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Saksi-Saksi dan keterangan Terdakwa yang saling bersesuaian terungkap fakta hukum dipersidangan bahwa awalnya pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pukul 04.30 WIB Terdakwa mendapatkan laporan dari Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI selaku Mualim I yang mengatakan "Capt ini kapal gak bisa dibawa pergi, gak bisa dibawa ke kanan" selanjutnya Terdakwa coba mengambil alih kemudi kapal *Tugboat* Dabo 103 dan ternyata benar *Tugboat* Dabo 103 sulit diolah gerak ke kanan, selanjutnya Terdakwa dan Saksi AMIRUDIN YUSUF selaku Kepala Kamar Mesin memeriksa mesin bawah *Tugboat* Dabo 103 kemudian Saksi AMIRUDIN YUSUF mengatakan bahwa *gearbox* tepatnya dibagian selang mesin kanan dengan ukuran 2 (dua) jengkal tangan mengalami kebocoran dan mengeluarkan oli sehingga menyebabkan tenaga dorong tidak bertenaga selanjutnya Terdakwa memerintahkan kepada Saksi AMIRUDIN YUSUF "Tolong diperbaiki dulu, setidaknya sampai ke darat entah gimana caranya" selanjutnya Saksi AMIRUDIN YUSUF mencoba melakukan perbaikan sementara terhadap kebocoran pada selang mesin tersebut dengan cara menutupnya menggunakan karet;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Saksi AMIRUDIN YUSUF dan keterangan Terdakwa yang keduanya saling bersesuaian menyatakan bahwa kerusakan pada selang *gearbox* yang bocor pada mesin *Tugboat* Dabo 103 adalah kerusakan besar karena tidak ada *sparepart* yang *standby* untuk menggantinya, perlu ke daratan untuk memperbaiki mesin sepenuhnya, mengakibatkan daya dorong mesin kapal kurang bertenaga serta kapal menjadi tidak seimbang;

Menimbang, bahwa keterangan Saksi AMIRUDIN YUSUF bersesuaian dengan bukti surat T-41 berupa Berita Acara Permintaan Keterangan Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 10 September 2022 yang menyatakan benar telah terjadi kerusakan mesin pada mesin *Tugboat* Dabo 103 sejak pukul 04. 35 WIB;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti Surat T-10 bahwasannya Mesin Utama Kapal *Tugboat* Dabo 103 adalah 2 (dua) buah Mesin Diesel Yanmar, 6 HYM-EtE, 4 Tak Kerja Tunggal dengan tenaga efektif 2 x 500 HP pada putaran

Halaman 96 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1950 Rpm yang dibangun di Japan oleh Yanmar Co., Ltd pada tahun 2010 dengan nomor mersin 1378 (PA) dan 1379 (SA);

Menimbang, bahwa secara konkret kerusakan pada selang gearbox yang bocor pada mesin *Tugboat* Dabo 103 membuat Tongkang Marine Power 2321 tidak bisa dikendalikan sehingga mengakibatkan Tongkang Marine Power 2321 menabrak 9 (sembilan) orang togok nelayan pada koordinat 0°47'04.1"S, 103°32'51.2"E pada pukul 06.00 pagi;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Terdakwa bahwasannya sejak pertama kali Terdakwa mengetahui kapal mengalami kerusakan pada pukul 04.30 WIB dari Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI, menginstruksikan Saksi AMIRUDIN YUSUF untuk memperbaiki kapal pada selang gearbox yang bocor pada mesin *Tugboat* Dabo 103 hingga pukul 10.15 WIB ketika memutuskan kapal kembali ke arah Kuala Tungkal, Terdakwa mengakui bahwasannya tidak ada melaporkan kerusakan dan kegiatan perbaikan kapal baik dilakukan oleh Terdakwa sendiri atau melalui Pihak lain kepada Pihak Syahbandar;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Terdakwa bahwasannya alasan Terdakwa tidak menghubungi KSOP melalui radio karena radio KSOP tidak aktif. Hal ini diketahui Terdakwa dengan tidak berbunyiya radio KSOP pada saat kapal-kapal lain masuk atau keluar;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Saksi JUNAIDI Bin AHMAD selaku PNS di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kuala Tungkal menyampaikan bahwa Nakhoda ataupun Pihak lain yang mewakili Nakhoda tidak ada melaporkan terkait kegiatan perbaikan mesin kapal *Tugboat* Dabo 103 pada hari Kamis tanggal 08 September 2022;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum di atas Majelis Hakim berpendapat:

1. Bahwa Terdakwa memiliki cukup waktu dari pukul 04.30 WIB hingga pukul 10.15 WIB yaitu selama 05.45 (lima jam empat puluh menit) untuk menghubungi Pihak Syahbandar terkait kegiatan perbaikan kapal namun tidak dilakukan oleh Terdakwa;
2. Bahwa alasan Terdakwa tidak menghubungi KSOP melalui radio karena radio KSOP tidak aktif menurut Majelis Hakim tidak dapat dibenarkan karena pada saat itu masih tersambung jaringan telefon seluler dan adanya pilihan untuk meminta bantuan melalui ABK lain atau Agen Pelayaran atas nama SAUT MANURUNG, S.E., Bin DJ. MANURUNG untuk menghubungi Pihak Syahbandar namun tetap tidak Terdakwa lakukan;

Halaman 97 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



3. Bahwa Terdakwa langsung memerintahkan Saksi AMIRUDIN YUSUF untuk memperbaiki selang gearbox yang bocor pada mesin Tugboat Dabo 103 tanpa pikir panjang apakah hal ini perlu mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari Pihak Syahbandar atau tidak;
4. Bahwa persetujuan dari Pihak Syahbandar untuk memperbaiki kapal memiliki urgensi yang penting untuk menilai apakah rencana tindakan perbaikan kapal berpotensi berhasil untuk memperbaiki kondisi yang rusak atau malah menciptakan masalah baru;
5. Bahwa meskipun kondisi selang gearbox bocor pada mesin Tugboat Dabo 103 adalah kondisi yang tidak normal dan tidak biasa, namun Nakhoda dituntut cekatan dan trampil untuk tidak gegabah sehingga harus memenuhi aspek-aspek dalam peraturan perundang-undangan yang ada terkait dengan Pelayaran;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum diatas, Majelis Hakim berkesimpulan perintah Terdakwa kepada Saksi AMIRUDIN YUSUF untuk memperbaiki kerusakan pada selang gearbox yang bocor pada mesin Tugboat Dabo 103 pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 tanpa persetujuan dari Pihak Syahbandar telah memenuhi unsur ke-2 yaitu "melakukan kegiatan perbaikan tanpa persetujuan dari Syahbandar";

Menimbang bahwa oleh karena seluruh unsur dari Pasal 322 Jo. Pasal 216 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah terpenuhi, maka Terdakwa dinyatakan telah terbukti melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan dalam dakwaan alternatif ketiga;

Menimbang, bahwa terhadap tuntutan Penuntut Umum yang menuntut Terdakwa dengan dakwaan alternatif pertama yaitu Pasal 55 Jo. Pasal 38 Undang-Undang Republik Indonesia No. 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi yang unsumya "setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan flsik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan telekomunikasi" dengan dalil-dalil pokok sebagai berikut:

1. Bahwa pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 09.15 WIB, dikarenakan air laut mulai pasang sehingga mengakibatkan Tongkang BG Marine Power 2321 hanyut mengikuti arus air laut. Lalu untuk mengurangi laju Tongkang BG Marine Power 2321 agar tidak terus hanyut mengikuti arus laut, sekira pada pkl. 09.30 WIB Nahkoda mengatakan kepada saksi Mitra Alif Tri Pramana selaku Mualim I TB Dabo 103 untuk melakukan lego/ menurunkan jangkar pada posisi koordinat 0'47'071 S / 103'-32'483 E namun dikarenakan Tongkang BG Marine Power 2321 masih terus hanyut

Halaman 98 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



mengikuti arus laut sampai sekitar kurang lebih 200 (dua ratus) meter, sekira pkl. 10.00 WIB jangkar kembali ditarik (berada pada Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal posisi koordinat 0'47'100 S / 103'-32'483 E).

2. Bahwa waktu atau jam yang berdekatan, pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 sekira pkl. 09.51 WIB, Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM menggunakan kapal kayu menghampiri Kapal Tugboat (TB) Dabo 103 untuk melakukan sosialisasi dan pemberitahuan kepada terdakwa yang merupakan Nahkoda Kapal Tugboat (TB) Dabo 103, bahwasanya Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 berada pada posisi daerah (terlarang) rawan mendekat pada Kabel Optik Bawah Laut (sekitar 170 meter dari posisi kabel optic bawah laut) dan menyarankan untuk berhati-hati dan segera memindahkan kapal.
3. Bahwa tidak berselang lama setelah Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM menginformasikan perihal tersebut kepada terdakwa dan juga beberapa saat setelah Tongkang BG Marine Power 2321 kembali menarik jangkarnya diketahui ada kejadian terputusnya kabel optic bawah laut, yang mana kejadian tersebut bermula pada saat Saksi M. Idrus Bin Abdul Hadi, Saksi Ismail Bin Ilang dan Saksi Yupiterijati Als Piter Bin Rohim mendapatkan informasi berupa alarm melalui pesan WA (Whatsapp) yang bertuliskan : "FYI, termonitor section kuala tungkal – daik lingga via triasmitra down", yang kemudian Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM langsung melakukan koordinasi dengan Tim NOC yang berada di Kuala Tungkal untuk mendapatkan hasil OTDR (Optical Time Domain Reflectometer yaitu alat untuk mengukur signal yang masuk pada kabel terhenti di titik mana) dengan kesimpulan hasil alat OTDR terdeteksi kabel putus di KM. 8225 pkl. 10.03 WIB. Lalu Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM pun kemudian kembali ke Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103 dan memberitahukan kepada nahkoda terkait putusnya kabel optic bawah laut berdasarkan hasil OTDR tersebut;
4. Bahwa kemudian pada hari hari Jumat tanggal 23 September 2022 sekira pkl. 09.00 WIB, Saksi TONI Bin SARJA, ISRAN Als BASS Bi LA ESI (Alm) yang merupakan Anggota POSSI (Persatuan Olahraga Selam Seluruh

Halaman 99 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Indonesia) didampingi Tim dari Penyidik Polres Tanjung Jabung Barat beserta Tim dan PT. Ketrosden Triasmitra melakukan penyelaman ke dalam laut Muara Sungai Pengabuan Kabupaten Tanjung Jabung Barat untuk melakukan pencarian dan pengangkatan kabel optic yang putus ke atas kapal dan setelah berhasil ditemukan pada posisi titik koordinat S.00°47.409 E 103°-32.012 lalu diangkat ke kapal ditemukan keadaan kabel yang sudah putus diakibatkan oleh tarikan jangkar.

5. Bahwa benar untuk kondisi serta posisi kabel pada saat di temukan sudah dalam keadaan berubah yaitu :
 - a. Posisi semula : 0°47.0252'S, 103°31.9967'E;
 - b. Posisi ditemukan : 0°47.049' S, 103°32.012' E;
6. Bahwa pada saat terjadi putusnya kabel optic bawah laut, diketahui hanya ada Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 yang berada di Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal tersebut atau yang berada pada dimana titik putusnya kabel optic bawah laut;
7. Bahwa nahkoda dalam melayarkan Kapal jenis Tugboat (TB) Dabo 103/ Tongkang BG Marine Power 2321 hanya menggunakan alat navigasi Peta Laut 41 Tahun 2010 dan tidak memiliki alat navigasi berupa; Peta Pushidrosal BPI (Berita Pelaut Indonesia) dan Peta Laut terbaru yang berfungsi untuk menjelaskan situasi dan kondisi terbaru di perairan dan juga yang dapat menerangkan adanya posisi barang-barang di bawah laut termasuk kabel bawah laut;

Menimbang, bahwa terhadap dalil-dalil pokok yang disampaikan oleh Penuntut Umum dalam Surat Tuntutannya akan dipertimbangkan Majelis Hakim sebagai berikut:

1. **TITIK KOORDINAT:**

Menimbang, bahwa menurut Majelis Hakim titik koordinat dalam perkara *a quo* memiliki peran yang teramat sentral dalam proses pembuktian untuk memberikan keyakinan bagi Hakim apakah kabel bawah laut tersebut putus karena perintah Terdakwa untuk melakukan lego jangkar Tongkang Marine Power 2321 ataukah tidak;

Menimbang, bahwa dalam perkara ini titik koordinat merupakan suatu *Locus Delicti* sehingga perlu dipertimbangkan secara khusus mengenai titik-titik koordinat yang ada di dalam persidangan untuk dapat menarik suatu kesimpulan terkait hubungan antara Lego Jangkar Tongkang Marine Power 2321 dengan putusnya kabel bawah laut;



Menimbang, bahwa Penasehat Hukum Terdakwa dalam pembelaan pada halaman 86 menyatakan berdasarkan keterangan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI menyatakan bahwa jarak titik koordinat kabel dengan kapal adalah 0 poin 4 atau kurang lebih 740 meter jarak posisi kabel dengan kapal sangat jauh;

Menimbang, bahwa selanjutnya setelah membaca Surat Tuntutan dari Penuntut Umum setidaknya terdapat 5 (lima) titik koordinat yang didalilkan Penuntut Umum sebagai rangkaian peristiwa sejak Tongkang Marine Power 2321 melakukan lego jangkar sampai dengan ditemukannya titik kabel putus dengan rincian sebagai berikut:

- Titik koordinat 0°47'071 S / 103°-32'483 E yang merupakan Lego Jangkar Tongkang Marine Power 2321 pada pukul 09.30 WIB;
- Titik koordinat 0°47'100 S / 103°-32'483 E yang merupakan penarikan jangkar Tongkang Marine Power 2321 pada pukul 10.00 WIB. Terhadap titik koordinat ini Majelis Hakim mengenyampingkan untuk mempertimbangkannya karena tidak ada satupun Saksi dipersidangan menjelaskan titik koordinat ini. Kemudian Majelis Hakim berpendapat berdasarkan Keterangan Terdakwa dan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI yang bersesuaian dengan Logbook kapal maka titik koordinat penarikan jangkar Tongkang Marine Power 2321 pada pukul 10.00 WIB adalah 0°47'100"S 103°32'427"E;
- Titik koordinat S.00°47.409 E 103°-32.012 yang merupakan titik putus kabel yang ditemukan pada hari Jumat tanggal 23 September 2022. Terhadap titik koordinat ini setelah Majelis Hakim memeriksa keterangan Saksi-Saksi ternyata titik koordinat ini bersesuaian dengan keterangan Saksi MOHAMAD IBADI,S.H., Bin MOHAMAD ABDUH, Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM;
- Titik koordinat 0°47.0252'S, 103°31.9967'E yang merupakan titik posisi semula kabel bawah laut. Terhadap titik koordinat ini setelah Majelis Hakim memeriksa keterangan Saksi-Saksi ternyata titik koordinat ini berasal dari titik koordinat yang disampaikan oleh Saksi BUDI WIBOWO BIN NOTOSISWOYO dalam Berita Acara Pemeriksaan Kepolisian. Kemudian oleh karena penulisan titik koordinat ini tidak sesuai dengan format koordinat Geographic dan Universal Transver Mercator (UTM) baik satuan Degree-Decimal, satuan Degree- Minute, ataupun satuan Degree-Minute-



Second maka Majelis Hakim mengenyampingkan untuk mempertimbangkannya;

- Titik koordinat 0°47.049' S, 103°32.012' E yang merupakan titik putus kabel bawah laut. Terhadap titik koordinat ini setelah Majelis Hakim memeriksa keterangan Saksi-Saksi ternyata titik koordinat ini bersesuaian dengan keterangan Saksi BUDI WIBOWO BIN NOTOSWYOYO;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Ahli Al Firry menjelaskan bahwa titik-titik koordinat pada Surat Dakwaan tidak sesuai dengan format baku pada umumnya, sehingga Majelis Hakim melakukan perbaikan format titik-titik koordinat diatas sesuai dengan format koordinat Geographic dan Universal Transver Mercator (UTM) dalam satuan Degree-Minute-Second yaitu **D°MM'SS.SS"S, D°MM'SS.SS"E**;

Menimbang, bahwa tujuan Majelis Hakim memperbaiki format titik-titik koordinat tersebut karena Majelis Hakim akan memvisualisasikan titik-titik koordinat yang tersaji di dalam persidangan melalui aplikasi *Google Earth*, yaitu aplikasi yang menurut Ahli Al Firry dapat menghitung jarak antara satu titik koordinat dengan titik koordinat yang lain;

Menimbang, bahwa selanjutnya selain daripada titik koordinat yang termuat dalam Surat Tuntutan, ternyata di dalam persidangan terdapat titik-titik koordinat lain yang disampaikan oleh Saksi Saksi, sehingga Majelis Hakim mengkompilasikan seluruh titik koordinat dengan format yang telah diperbaiki sebagai berikut:

- **Titik 1:** 0°47'40.9"S, 103°32'012"E adalah titik koordinat kabel bawah laut putus berdasarkan keterangan Saksi MOHAMAD IBADI,S.H., Bin MOHAMAD ABDUH, Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM;
- **Titik 2:** 0°47'04.1"S, 103°32'51.2"E adalah titik koordinat pada saat Tongkang Marine Power 2321 kandas sebagaimana termuat dalam *Logbook* kapal pada Pukul 06.00 WIB dan berdasarkan keterangan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI dan keterangan Terdakwa;
- **Titik 3:** 0°47'07.1"S, 103°32'48.3"E adalah titik koordinat jangkar Tongkang Marine Power 2321 dilego sebagaimana termuat dalam *Logbook* kapal pada pukul 09.30 WIB dan berdasarkan keterangan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA Als ALIF Bin M. ALI dan keterangan Terdakwa;
- **Titik 4:** 0°47'1"S, 103°32'19"E adalah titik koordinat pada saat Saksi ISMAIL Bin ILANG mendokumentasikan jangkar dilego pada pukul 09.41 WIB;

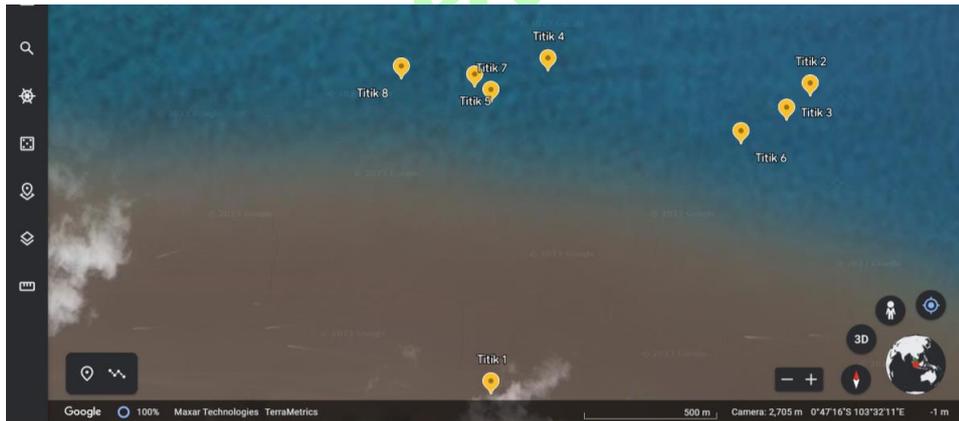


Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- **Titik 5:** 0°47'3"S, 103°32'10"E adalah titik koordinat pada saat Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI AIS PITER Bin ROHIM naik ke kapal Terdakwa pukul 09.51 WIB;
- **Titik 6:** 0°47'10.0"S, 103°32'42.7"E adalah titik koordinat jangkar dinaikan sebagaimana termuat dalam Logbook Pukul 10.00 WIB dan berdasarkan keterangan Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA AIS ALIF Bin M. ALI dan keterangan Terdakwa;
- **Titik 7:** 0°47'04.9"S, 103°32'12.0"E adalah titik koordinat putus kabel bawah laut berdasarkan keterangan Saksi BUDI WIBOWO BIN NOTOSISWOYO;
- **Titik 8:** 0°47'2"S, 103°32'1"E adalah titik koordinat putus kabel bawah laut berdasarkan foto dokumentasi pada Berkas Perkara tanggal 24 September 2022;

Menimbang, bahwa selanjutnya dari 8 (delapan) titik koordinat tersebut untuk menambah keyakinan Hakim dalam perkara ini maka Majelis Hakim memvisualisasikan titik-titik koordinat tersebut dalam aplikasi *google earth* sebagaimana terlampir dalam gambar berikut:



Menimbang, bahwa dari gambar visualisasi *google earth* yang berasal dari 8 (delapan) titik koordinat di persidangan, Majelis Hakim berpendapat sebagai berikut:

1. Tidak diperoleh suatu kepastian perihal di titik koordinat manakah kabel bawah laut yang putus karena dipersidangan terdapat 3 (tiga) titik koordinat yang disampaikan oleh Para Saksi-Saksi yaitu Titik 1, Titik 7, dan Titik 8;
2. Tidak diperoleh suatu kepastian perihal di titik koordinat mana sesungguhnya kapal Tongkang Marine Power melego dan menaikan kembali jangkar karena dipersidangan terdapat 4 (empat) titik koordinat kapal yang disampaikan oleh Para Saksi-Saksi dan Terdakwa yaitu Titik 3, Titik 4, Titik 5 dan Titik 6. Selanjutnya berikut adalah masing-masing jarak

Halaman 103 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



antara titik koordinat berdasarkan keterangan Saksi Tim Patroli dan *logbook* Terdakwa;

- a. Titik 3 ke Titik 4 yaitu 930,66 M (sembilan ratus tiga puluh koma enam puluh enam meter);
 - b. Titik 5 ke Titik 6 yaitu 1.189,07 M (seribu seratus delapan puluh sembilan koma nol tujuh meter);
3. Terdapat jarak yang relatif jauh antara titik koordinat pada saat melego jangkar yaitu Titik 3 dan Titik 4 dengan titik kabel bawah laut yang putus yaitu Titik 1, Titik 7, dan Titik 8 dengan masing-masing jarak sebagai berikut:
- a. Titik 3 ke Titik 1 yaitu 1.533,75 M (seribu lima ratus tiga puluh tiga koma tujuh puluh lima meter);
 - b. Titik 3 ke Titik 7 yaitu 1.124,53 M (seribu seratus dua puluh empat koma lima puluh tiga meter);
 - c. Titik 3 ke Titik 8 yaitu 1.481,6 M (seribu empat ratus delapan puluh satu koma enam meter);
 - d. Titik 4 ke Titik 1 yaitu 1.243,85 M (seribu dua ratus empat puluh tiga koma delapan puluh lima meter);
 - e. Titik 4 ke Titik 7 yaitu 254,49 M (dua ratus lima puluh empat koma empat puluh sembilan meter);
 - f. Titik 4 ke Titik 8 yaitu 558,82 M (lima ratus lima puluh delapan koma delapan puluh dua meter);

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan diatas, ketidakpastian titik koordinat putus kabel bawah laut, ketidakpastian titik koordinat kapal saat melego dan jarak yang relatif jauh antara titik koordinat kapal melego dengan kabel putus menjadi alasan pertama bagi Majelis Hakim untuk tidak mempertimbangkan dakwaan alternatif pertama Penuntut Umum dalam unsur yang dibuktikan dan memilih untuk mempertimbangkan dakwaan alternatif ketiga penuntut umum untuk dibuktikan;

2. SAKSI FAKTA YANG MELIHAT LANGSUNG PERISTIWA PUTUSNYA KABEL BAWAH LAUT KARENA JANGKAR;

Menimbang, bahwa menurut Majelis Hakim, Saksi yang melihat sendiri peristiwa putusnya kabel bawah laut karena proses lego-naik jangkar adalah alat bukti yang prinsipal dalam mempertimbangkan dakwaan alternatif pertama Penuntut Umum;

Menimbang, bahwa dalam perkara ini putusnya kabel bawah laut pertama kali diketahui oleh Saksi ISMAIL Bin ILANG, Saksi M.IDRUS Bin



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

ABDUL HADI dan Saksi YUPITERIJATI Als PITER Bin ROHIM yang mendapatkan alarm dari grup Whatsapp NOC berupa "FYI termonitor section Kuala Tungkal-Daik Lingga via Triasmitra down, pukul 10.03.05 WIB";

Menimbang, bahwa Penasehat Hukum Terdakwa dalam pembelaan pada halaman 86 menyatakan tidak ada satupun saksi fakta yang melihat, mendengar dan melakukannya sendiri terkait sebab putusnya kabel diakibatkan karena jangkar kapal;

Menimbang, bahwa meskipun Saksi fakta yang melihat kabel bawah laut terputus memiliki tingkat kesulitan tersendiri, namun menurut Majelis Hakim potensi Saksi dapat melihat putusnya kabel bawah laut setidaknya dapat dilakukan pada saat moment-moment seperti berikut:

1. Adanya Saksi yang melihat langsung dengan melakukan penyelaman ke bawah laut untuk menyaksikan bahwasannya kabel bawah laut pasti tersangkut oleh jangkar pada saat jangkar sedang di lego;
2. Adanya Saksi yang melihat langsung bahwasannya ketika mesin melakukan penaikan jangkar telah terjadi hambatan karena tersangkut sesuatu;
3. Adanya Saksi yang melihat langsung ketika jangkar dinaikan ke kapal terdapat kabel bawah laut yang terjantai atau tersangkut oleh jangkar;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta hukum yang terungkap dipersidangan ternyata tidak ada satupun Saksi fakta yang melihat secara langsung pada 3 (tiga) moment diatas, sehingga ketiadaan Saksi fakta yang melihat secara langsung kabel bahwa laut yang putus menjadi alasan kedua bagi Majelis Hakim untuk tidak mempertimbangkan dakwaan alternatif pertama Penuntut Umum dalam unsur yang dibuktikan dan memilih untuk mempertimbangkan dakwaan alternatif ketiga penuntut umum untuk dibuktikan;

3. GANGGUAN FISIK DAN ELEKTROMAGNETIK;

Menimbang, bahwa menurut Majelis Hakim unsur gangguan fisik dan elektromagnetik merupakan unsur utama dalam rumusan Pasal 55 Jo. Pasal 38 Undang-Undang Republik Indonesia No. 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi, sebab unsur ini merupakan unsur akibat yang diamanatkan oleh Undang-Undang dan apabila hal ini terjadi maka harus dimintakan pertanggungjawaban kepada orang yang didakwakan;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Saksi MOHAMAD IBADI,S.H., Bin MOHAMAD ABDUH bahwasannya akibat putusnya kabel bawah laut jaringan telekomunikasi mengalami *blackout* (mati total);

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan Saksi BUDI WIBOWO BIN NOTOSISWOYO dan Ahli ILHAM RAHDIANA BIN Drs. E.MANSYUR.HS

Halaman 105 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



bahwasannya akibat putusnya kabel bawah laut jaringan telekomunikasi tidak langsung *blackout* tetapi menjadi lemot/lambat;

Menimbang, bahwa selain itu tidak ada Saksi dan Ahli yang menerangkan secara detail dan jelas gangguan fisik dan elektromagnetik seperti apa akibat dari putusnya kabel bawah laut tersebut seperti, berapa penurunan *bandwith* yang terjadi? Bagaimana bentuk gangguan tersebut? Berapa lama gangguan tersebut terjadi? Wilayah-Wilayah mana saja yang merasakan akibatnya?;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan diatas, tidak detail dan tidak jelasnya gangguan fisik dan elektromagnetik yang terjadi menjadi alasan ketiga bagi Majelis Hakim untuk tidak mempertimbangkan dakwaan alternatif pertama Penuntut Umum dalam unsur yang dibuktikan dan memilih untuk mempertimbangkan dakwaan alternatif ketiga penuntut umum untuk dibuktikan;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan Pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa yang berkaitan dengan dakwaan alternatif ketiga meskipun dimuat oleh Penasihat Hukum Terdakwa pada bagian "IV Analisis Yuridis dakwaan alternatif pertama dan kedua", yang pada pokoknya menyatakan:

1. Bahwa Terdakwa tidak menghendaki mesin tagboard TB 103 benar-benar mengalami kekurangan tenaga di dalam rute perjalanan tersebut;
2. Niat dan tindakan terdakwa sebagai seorang nakoda pada saat peristiwa tersebut murni bertujuan untuk mencegah terjadinya kerusakan yang lebih besar berupa barang dan atau korban jiwa manusia;
3. Bahwa perbuatan Terdakwa dalam rangka menjalankan perintah undang-undang sebagaimana diatur Pasal 139 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
4. Penasihat Hukum Terdakwa berkeyakinan Majelis Hakim pemeriksa Perkara sependapat dengan kami bahwa Terdakwa tidak terbukti bersalah memenuhi unsur-unsur Pasal 322 Jo Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana didakwakan dalam Dakwaan Ketiga;

Menimbang, bahwa terhadap Pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa Poin 1 dan Poin 2 oleh karena memiliki persamaan dalil, maka Majelis Hakim akan mempertimbangkan secara bersama-sama sebagai berikut;

Menimbang, bahwa Majelis Hakim berpendapat tidak ada satu orangpun Nakhoda yang menghendaki adanya kerusakan mesin kapal pada



saat melakukan pelayaran karena berpotensi mengancam keselamatan jiwa, keselamatan kapal dan keselamatan lingkungan;

Menimbang, bahwa Majelis Hakim berpendapat juga tidak ada satu orang pun Nakhoda yang secara naluriah menghendaki untuk memperparah keadaan dalam situasi yang sulit, sehingga itulah alasan Nakhoda dan ABK diberikan pembekalan, pengetahuan, dan keterampilan untuk tetap cekatan dalam menghadapi situasi-situasi sulit agar situasi tersebut tidak semakin parah;

Menimbang, bahwa akan tetapi menurut Majelis Hakim penekanan pada Pasal 322 Jo Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran bukanlah pada kerusakan mesinnya ataupun tindakan untuk menyelamatkan melainkan lebih kepada kegiatan memperbaiki mesin yang tidak dilaporkan kepada Pihak Syahbandar;

Menimbang, bahwa Majelis Hakim berpendapat dalam situasi tidak normal dan sulit sekalipun dalam melakukan pelayaran terdapat ketentuan peraturan perundang-undangan atau prosedur yang harus dipenuhi oleh Nakhoda selaku orang yang paling bertanggungjawab atas tindakan pelayaran;

Menimbang, bahwa Majelis Hakim berpendapat ketentuan Pasal 322 Jo Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran adalah ketentuan yang bersifat imperatif dan prosedural yang harus dilakukan oleh Nakhoda dalam melakukan kegiatan-kegiatan dalam pelayaran;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum sebelumnya Majelis Hakim telah mempertimbangkan bahwasannya terdapat perintah Terdakwa kepada Saksi AMIRUDIN YUSUF untuk memperbaiki kerusakan pada selang gearbox yang bocor pada mesin *Tugboat* Dabo 103 pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 yang dilakukan tanpa persetujuan dari Pihak Syahbandar;

Menimbang, bahwa dalam teori hukum terkait pertanggungjawaban pidana harus dipenuhinya syarat *actus rea* dan *mens rea*, dimana unsur *actus rea* adalah perbuatan yang dilakukan memenuhi unsur-unsur perbuatan pidana, sedangkan unsur *mens rea* adalah sikap batin pelaku pada saat melakukan perbuatan;

Menimbang, bahwa berdasarkan penilaian Majelis Hakim, *actus rea* dalam perkara *aquo* adalah tidak melaporkannya Terdakwa dan tidak adanya persetujuan dari Syahbandar dalam melakukan kegiatan perbaikan kapal dan *mens rea* dalam perkara *aquo* adalah tidak ada niatan dari Terdakwa untuk melaporkan kegiatan perbaikan kapal kepada Syahbandar dengan alasan radio



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

KSOP mati, padahal masih terdapat beberapa alternatif lain untuk menyampaikan informasi tersebut kepada Syahbandar sebagaimana termuat dalam pertimbangan hukum di dalam unsur;

Menimbang, bahwa dengan demikian Majelis Hakim berkesimpulan meskipun ada niat dari Terdakwa untuk melakukan perbaikan sementara pada kapal yang mengalami kerusakan, namun terdapat prosedur yang tidak dilakukan Terdakwa yaitu mendapatkan persetujuan dari Syahbandar untuk kegiatan perbaikan kapal sehingga niat dari Terdakwa tidak dapat dijadikan alasan penghapus pidana baik pembeda maupun pemaaf dalam perkara *a quo*:

Menimbang, bahwa terhadap Pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa Poin 3 Majelis Hakim akan mempertimbangkan sebagai berikut;

Menimbang, bahwa berdasarkan Pasal 50 KUHP dinyatakan “Barang siapa melakukan perbuatan untuk melaksanakan ketentuan undang-undang, tidak dipidana”. Pasal ini merupakan salah satu Pasal yang menjadi alasan pembeda karena menghapuskan sifat melawan hukum dari perbuatan tindak pidana;

Menimbang, bahwa berdasarkan Pasal 139 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dinyatakan bahwa Untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan;

Menimbang, bahwa berdasarkan penjelasan Pasal 139 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah diatur secara limitatif definisi “tindakan lainnya yang diperlukan” yaitu tindakan yang harus dilakukan Nakhoda untuk melakukan pertolongan setelah mendengar isyarat bahaya (distress signal) dari kapal lain yang menyatakan “I’m in danger and required immediate assistance” (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972/COLREG);

Menimbang, bahwa oleh karena dalam fakta hukum di persidangan Nakhoda tidak ada mendengar mendengar isyarat bahaya (distress signal) dari kapal lain dan maksud dari Pasal ini berkaitan dengan tindakan pertolongan yang dilakukan Nakhoda apabila ada kapal lain yang sedang dalam bahaya, sehingga tindakan Terdakwa yang memperbaiki kapal tanpa persetujuan dari Syahbandar tidak ada relevansinya dengan Pasal 139 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai alasan pembeda;

Menimbang, bahwa terhadap Pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa Poin 4 Majelis Hakim akan mempertimbangkan sebagai berikut;

Halaman 108 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum sebelumnya ternyata Majelis Hakim tidak sependapat dengan hal yang disampaikan oleh Penasihat Hukum Terdakwa pada Poin 4 karena Majelis Hakim berkeyakinan Terdakwa telah melakukan tindak pidana yang diatur dalam Pasal 322 Jo Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana didakwakan dalam dakwaan ketiga;

Menimbang, bahwa Surat Dakwaan No. Reg.Perkara: PDM-13/KTKAL/03/2023 tanggal 27 Maret 2023 disusun secara alternatif yaitu pertama Pasal 55 Jo. Pasal 38 Undang-Undang Republik Indonesia No. 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi atau kedua Pasal 306 Jo. Pasal 131 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran atau ketiga Pasal 322 Jo. Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;

Menimbang, bahwa mengingat Surat Edaran Jaksa Agung Republik Indonesia Nomor SE-004/J.A/11/1993 dakwaan berbentuk alternatif adalah Surat Dakwaan yang disusun secara berlapis, lapisan yang satu merupakan alternatif dan bersifat mengecualikan dakwaan pada lapisan lainnya. Bentuk dakwaan ini digunakan bila belum didapat kepastian tentang Tindak Pidana mana yang paling tepat dapat dibuktikan. Meskipun dakwaan terdiri dari beberapa lapisan, tetapi hanya satu dakwaan saja yang akan dibuktikan. Pembuktian dakwaan tidak perlu dilakukan secara berurut sesuai lapisan dakwaan, tetapi langsung kepada dakwaan yang dipandang terbukti. Apabila salah satu telah terbukti maka dakwaan pada lapisan lainnya tidak perlu dibuktikan lagi;

Menimbang, bahwa dalam prakteknya terhadap Surat Dakwaan berbentuk Alternatif maka Majelis Hakim memiliki kebebasan yang berdasar dan beralasan hukum untuk langsung memilih dakwaan mana yang paling tepat untuk dibuktikan bagi perbuatan dan diri Terdakwa yang mana hal ini sejalan dengan prinsip *Ex aequo et bono* yang dalam bahasa Latin berarti "sesuai dengan apa yang dianggap benar dan baik" serta berkaitan dengan wewenang hakim untuk mengambil keputusan berdasarkan hukum dan yang dianggap adil;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum sebelumnya, Majelis Hakim berkesimpulan perintah Terdakwa kepada Saksi AMIRUDIN YUSUF untuk memperbaiki kerusakan pada selang gearbox yang bocor pada mesin *Tugboat* Dabo 103 pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 tanpa persetujuan dari Pihak Syahbandar telah memenuhi unsur dalam Pasal 322 Jo

Halaman 109 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana didakwakan dalam dakwaan ketiga;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum di atas maka atas keberatan Penasehat Hukum Terdakwa pada poin 1, 2, 3, 4 harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

Menimbang, bahwa terhadap pembelaan Tertulis oleh Terdakwa yang pada pokoknya Terdakwa merasa telah bekerja sebagai Nakhoda sesuai dengan Standar dan Ilmu yang dimiliki;

Menimbang, bahwa perasaan yang diakui oleh Terdakwa merupakan klaim sepihak dari Terdakwa sendiri sebagai Nakhoda, sebab dalam sistem penegakan hukum di Indonesia dikenal dengan asas legalitas yang salah satunya diatur dalam Pasal 2 KUHP yang menyatakan "Ketentuan pidana dalam perundang-undangan dengan Indonesia diterapkan bagi setiap orang yang melakukan sesuatu tindak pidana di Indonesia";

Menimbang, bahwa meskipun Terdakwa tidak mengetahui keberadaan dari Pasal 322 Jo Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran namun terdapat asas fiksi hukum yang menyatakan bahwa ketika suatu peraturan perundang-undangan telah diundangkan maka pada saat itu setiap orang dianggap tahu (*presumption iures de iure*) dan ketentuan tersebut berlaku serta mengikat sehingga ketidaktahuan seseorang akan hukum tidak dapat membebaskan/memaafkannya dari tuntutan hukum (*ignorantia jurist non excusat*);

Menimbang, bahwa meskipun Terdakwa merasa telah bekerja sebagai Nakhoda sesuai dengan Standar dan Ilmu yang dimiliki akan tetapi karena terdapat perintah dari Terdakwa kepada Saksi AMIRUDIN YUSUF untuk memperbaiki kerusakan pada selang gearbox yang bocor pada mesin *Tugboat* Dabo 103 pada hari Kamis tanggal 08 September 2022 tanpa persetujuan dari Pihak Syahbandar telah memenuhi unsur dalam Pasal 322 Jo Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran maka pembelaan Terdakwa tersebut haruslah ditolak;

Menimbang, bahwa untuk selebihnya terhadap hal-hal lain yang dituliskan dalam pembelaan Terdakwa, Majelis Hakim berpendapat hal-hal tersebut dikesampingkan untuk dipertimbangkan, dikarenakan hal-hal tersebut diluar pokok perkara ini;

Menimbang, bahwa selanjutnya terhadap bukti-bukti surat yang diajukan oleh Penasihat Hukum Terdakwa, selain alat bukti surat yang telah dipertimbangkan, selebihnya tidak ada relevansinya dalam perkara ini, dengan

Halaman 110 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

demikian, bukti-bukti lain sepanjang yang belum dipertimbangkan dalam perkara ini tidak perlu dipertimbangkan lagi;

Menimbang, bahwa selanjutnya terhadap bukti elektronik yang diajukan oleh Penasihat Hukum Terdakwa, oleh karena tidak diperoleh kejelasan dalam video tersebut terkait siapakah yang menjelaskan video tersebut, siapakah statusnya, bagaimana kompetensinya terhadap apa yang ia jelaskan, maka Majelis Hakim mengenyampingkan alat bukti elektronik tersebut;

Menimbang bahwa dalam persidangan, Majelis Hakim tidak menemukan adanya hal-hal yang dapat menghapuskan pertanggungjawaban pidana, baik sebagai alasan pembenar dan/atau alasan pemaaf, serta Terdakwa mampu bertanggung jawab, maka Terdakwa harus dinyatakan bersalah dan dijatuhi pidana;

Menimbang, bahwa terhadap lamanya pidana yang dijatuhkan kepada Terdakwa, Majelis Hakim memandang bahwa besarnya pidana yang dijatuhkan terhadap Terdakwa sebagaimana yang ditentukan dalam amar putusan dibawah ini telah setimpal dengan perbuatan dan kesalahan yang dilakukan Terdakwa sesuai dengan rasa keadilan, kemanusiaan, dan kepastian hukum di tengah-tengah masyarakat;

Menimbang, bahwa dalam perkara ini terhadap Terdakwa telah dikenakan penangkapan dan penahanan yang sah, maka masa penangkapan dan penahanan tersebut harus dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa ditahan dan penahanan terhadap Terdakwa dilandasi alasan yang cukup, maka perlu ditetapkan agar Terdakwa tetap berada dalam tahanan;

Menimbang, bahwa terhadap barang bukti yang diajukan di persidangan untuk selanjutnya dipertimbangkan sebagai berikut:

Menimbang, bahwa barang bukti berupa, Perjanjian Regres Nomor : 0501/PKS/PRB-TRIAS/VIII/2019, tanggal 05 Juli 2019, Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : B.X-318/KL303, tanggal 22 Juni 2017 tentang izin pembangunan SKKL (Sistem Komunikasi Kabel Laut) kepada PT Palapa Ring Barat, Surat Perjanjian Perbaikan dan Pemeliharaan / Surat Kerja Sama antara PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 2508/PRBPDDIR/VII/2016, tanggal 25 07 2016, Surat Perjanjian Kerja PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen ke – 1 Nomor : 1902/PRB/PD-DIR/I/2021, tanggal 19 Januari 2021, Surat Perjanjian Kerjasama PT PRB dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen Ke – 2 Nomor :

Halaman 111 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

2501/PRB/PD-DIR/VII/2021, tanggal 25 Juli 2021, NPWP PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 01.674.225.6.015.000, Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 144/HRD-TMI/SPK/IV/2022, tanggal 28 April 2022, Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 151/HRD-TMI/SPK/V/2022, tanggal 18 Mei 2022, Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 157/HRD-TMI/SPK/VI/2022, tanggal 03 Juni 2022, Surat Penunjukan Pelaksana Perbaikan SKKL PRB Segmen Kuala Tungkal – Daik Lingga, tanggal 09 September 2022, Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 11 tanggal 18 Desember 2008, Kepmenkumham Nomor : AHU-09325.AH.01.02. Tahun 2009 tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan, Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 23 Tanggal 12 Maret 2021, Berita Pelaut Indonesia (BPI) Nomor 7. Nomor 064-071/2018, tanggal 9 Februari 2018, Surat Perizinan Berusaha berbasis Resiko Nomor Induk Berusaha : 8120210271045 tanggal 14 Desember 2018, Kabel Fiber Optik Bawah Laut + 500 Meter, berdasarkan fakta hukum dipersidangan adalah dokumen-dokumen dan kabel yang kepemilikannya diakui oleh PT. Ketrosden Triasmitra dalam mendukung proses pembuktian di persidangan maka perlu ditetapkan dikembalikan kepada pemiliknya yaitu PT. Ketrosden Triasmitra melalui Saksi MOHAMAD IBADI,S.H., Bin MOHAMAD ABDUH;

Menimbang, bahwa barang bukti berupa 1 (satu) Unit Kapal Tb.dabo 103 Warna Putih Orange, 1 (satu) Unit Tongkang Bg Marine Power 2321 Hitam Orange, Pas Besar No Urut.195, Tanggal 02 Desember 2013 Nama Kapal Dabo.103, Surat Ukur Internasional No.3181/ppn, Tanggal 19 Mei 2011, Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No.al.501/22/9/ksop.tld.2022,tanggal 01 April 2022, Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.pk.co2/4/12/ksop-tbh/2022, Tanggal 25 Agustus 2022, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.al.501/22/10/lsop.tld.2022 Tanggal 1 April 2022, Surat Persetujuan Berlayar No.spb.idtk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022, Pengesahan Awak Kapal No.5lo19.idtk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022, Surat Persetujuan Berlayar No. SPB.IDIKTK.09220000064, tanggal 12 September 2022, Surat Laut No.al.520/51/ii/dk/2020,tanggal 24 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321, Surat Ukur Internasional No.8397/ppn.tanggal 18 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321, Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No Al.501/22/8/ksop.tld.2022,tanggal 13 April 2022 Nama Kapal Marine Power 2321, Biro Klarifikasi Indonesia No Reg.24570,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321, Sertifikat Garis Muat Intemasional No.032012

Halaman 112 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321, Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip No.al.601/437/8/dk/2020,tanggal 29 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321, Buku Jumal Kapal, Buku Jumal Mesin, berdasarkan fakta hukum dipersidangkan Majelis Hakim mempertimbangkan sebagai berikut:

1. Barang bukti berupa Kapal Tugboat Dabo 103 dan Tongkang Marine Power 2321 berdasarkan bukti Surat T-3, T-4 dan T-5 dimiliki oleh PT. Bahtera Bestari Shipping;
2. Bahwa barang bukti selain 2 (dua) kapal diatas adalah dokumen-dokumen pendukung untuk melakukan pelayaran;
3. Perlu dipisahkan secara gradual antara tindak pidana yang dilakukan Terdakwa dengan tanggungjawab PT. Bahtera Bestari Shipping selaku pemilik kapal dimana dalam perkara *aquo* adalah mumi tindak pidana yang dilakukan oleh Terdakwa selaku Nakhoda kapal yang tidak melaporkan kegiatan perbaikan kapal kepada Syahbandar serta tidak ada keterlibatan PT. Bahtera Bestari Shipping dalam tindak pidana yang terjadi;
4. Tidaklah adil apabila tindak pidana yang dilakukan oleh Terdakwa maka harus ditanggung PT. Bahtera Bestari Shipping selaku pemilik kapal; maka perlu ditetapkan dikembalikan kepada pemiliknya yaitu PT. Bahtera Bestari Shipping melalui Terdakwa;

Menimbang, bahwa terhadap alat bukti surat dan alat bukti elektronik yang diajukan oleh Penasihat Hukum Terdakwa berupa:

- *Printout* Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDKTK.0922.0000029, SPB.IDKTK.0922.0000028 dan Pengesahan Awak Kapal Nomor SL019.IDKTK.0922.000033 tanggal 07 September 2022 selanjutnya diberi tanda T.-1;
- *Printout* Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDKTK.0922.0000064, SPB.IDKTK.0922.0000065 dan Pengesahan Awak Kapal Nomor SL019.IDKTK.0922.000072 tanggal 12 September 2022, Cargo Manifest tanggal 07 September 2022, Bill of Lading Nomor KTL-CLG/MP-2321/IX/22-001 tanggal 07 September 2022, Surat Persetujuan Muat Barang Berbahaya Nomor SL010.IDKTK.0922.000006 tanggal 07 September 2022 selanjutnya diberi tanda T.-2;
- *Printout* Surat Izin Usaha Perusahaan Angkatan Laut (SIUPAL) Nomor BXXV-1678/AL 58 tanggal 26 April 2002 selanjutnya diberi tanda T.-3;
- *Printout* Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang Nomor AL.501/22/10/KSOP.TId-2022 tanggal 31 Maret 2022, Catatan Perlengkapan Untuk Memenuhi Persyaratan Peraturan Perundang-Undangan Republik

Halaman 113 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Indonesia Nomor: AL.501/22/10/KSOP.Tld-2022 tanggal 01 April 2022 selanjutnya diberi tanda T.-4;

- *Printout* Surat Laut Nomor AL.520/51/T1/DK/2020 tanggal 24 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-5;
- *Printout* Pas Besar Nomor PK.205/I/5/KSOP-TPI-2013 tanggal 02 Desember 2013, selanjutnya diberi tanda T.-6;
- *Printout* Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 035920 tanggal 03 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-7;
- *Printout* Izin Stasiun Radio Kapal Laut Nomor 1992/L/SDPPI/2021 tanggal 29 Juni 2021, selanjutnya diberi tanda T.-8;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Lambung dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor 209044 tanggal 02 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-9;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Mesin dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor Register 263057 tanggal 22 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-10;
- *Printout* Sertifikat Nasional Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar Nomor AL.601/114/6/DK/2022 tanggal 16 Februari 2022, Nomor AL.601/134/4/DK/2023 tanggal 16 Februari 2023 selanjutnya diberi tanda T.-11;
- *Printout* Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum Nomor AL.504/105/11/DK/2022 tanggal 17 Juli 2023 selanjutnya diberi tanda T.-12;
- *Printout* Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal Nomor AL.601/334/18/DK/2022 tanggal 27 April 2022 selanjutnya diberi tanda T.-13;
- *Printout* Certificate of Infpection Nomor FE.07/CLS/FE/III/2022 selanjutnya diberi tanda T.-14;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Lambung dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor 263056 tanggal 22 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-15;
- *Printout* Surat dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AI.103/2000/201363/188183/22 perihal Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek tidak tetap dan tidak teratur Angkutan Laut Dalam Negeri tanggal 16 Juli 2022, selanjutnya diberi tanda T.-16;
- *Printout* Surat dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AI.103/2000/205372/192427/22 perihal Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek tidak tetap dan tidak teratur Angkutan Laut Dalam Negeri tanggal 06 Agustus 2022, selanjutnya diberi tanda T.-17;
- *Printout* Certificate of Re-Inspection Nomor 10/ILR/CLS/III/2022 tanggal 11 Maret 2022 selanjutnya diberi tanda T.-18;

Halaman 114 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Hidrostatic Release Unit Nomor 10/HRU/CLS/III/22 selanjutnya diberi tanda T.-19;
- *Printout* Builder Certificate Nomor 107/BBS/BDC/2020 tanggal 12 April 2020 selanjutnya diberi tanda T.-20;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.603/100/12/DK/2022 tanggal 18 Februari 2022 diberi tanda T.-21.a;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.603/115/15/DK/2022 tanggal 23 Februari 2022 diberi tanda T.-21.b;
- *Printout* Surat Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Nomor AL.501/22/8/KSOP.TId-2022 tanggal 01 April 2022 diberi tanda T.-22;
- *Printout* Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 8397/PPM tanggal 18 Juni 2020 diberi tanda T.-23.a;
- *Printout* Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 3181/PPM tanggal 19 Mei 2011 diberi tanda T.-23.b;
- *Printout* Surat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AI.601/437/8/DK/2020 tanggal 29 Juni 2020 diberi tanda T.-24.a;
- *Printout* Surat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AI.601/334/19/DK/2022 tanggal 27 April 2022 diberi tanda T.-24.b;
- *Printout* Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 032012 tanggal 02 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-25;
- *Printout* Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang Nomor PK 002/4/12/KSOP/-TBH/2022 tanggal 25 Agustus 2022, selanjutnya diberi tanda T.-26;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 05 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.a;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 07 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.b;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 07 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.b;
- *Printout* Analisa Tracking Kapal dan Navionic, selanjutnya diberi tanda T.-28.a;
- Alat Bukti Elektronik berupa 1 (satu) unit *Flashdisk* merek V-GEN warna kuning berkapasitas 8 GB berisi Video-2023-04-14-10-06-44 dengan durasi

Halaman 115 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

2 Menit 22 Detik berupa Analisa Navionics dari Surveyor PT. BBS, selanjutnya diberi tanda T.-28.b;

- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 10/3/2022, selanjutnya diberi tanda T.-29;
- *Printout* Hasil Mediasi tanggal 12 September 2022 yang dibantu Mediator Pertama AHMAD SYARBANI dan Mediator Kedua JUNAIDI, selanjutnya diberi tanda T.-30;
- *Printout* Surat Nomor 040/OPS/BBS-JKT/II/23 tanggal 26 Januari 2023 perihal Permohonan Dokumen Tuntutan Transmitra serta dokumen yang terkait lainnya dari PT. BBS ke PT Ketrosden Triasmitra termasuk tanda terimanya, selanjutnya diberi tanda T.-31;
- *Printout* Surat Nomor 012/KT-BIL/Mng/Leg/II/2023 tanggal 6 Februari 2023 Perihal Tanggapan Atas Surat Nomor 001/BA-LEG/SOS/TB/II/2023, selanjutnya diberi tanda T.-32;
- *Printout* Surat Nomor 023/BA-LEG/FFA/SOS/III/2023 tanggal 30 Maret 2023 dan Nomor 001/BA-LEG/SOS/TB/II/2023 tanggal 3 Februari 2023 Perihal/Re: Kapal TB Dabo 103 termasuk Ekspedisi Surat, selanjutnya diberi tanda T.-33;
- *Printout* Peraturan Meteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, selanjutnya diberi tanda T.-34;
- *Printout* Surat Nomor 036/BBS-PLG/III/2023 Perihal Permohonan Data/Informasi mengenai "Sarana Bantu Navigasi Pelayaran" di Perairan Kuala Tungkal, Tanjung Jabung Barat, Jambi, selanjutnya diberi tanda T.-35;
- *Printout* Surat Pembangunan/Pemasangan SBNP Nomor AL.703/II/4/DNG.PLG-2023 tanggal 24 Maret 2023, selanjutnya diberi tanda T.-36;
- *Printout* Screenshot Whatsapp Informasi Gangguan Massal Telkom Indonesia, selanjutnya diberi tanda T.-37;
- *Printout* Laporan Capt. Dedi Martinus, M.MAR, selanjutnya diberi tanda T.-38;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang Nomor AL.703/II/5/DNG.PLG-2023 perihal Penyampaian Data/Informasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Perairan Kuala Tungkal Tanjung Jabung Barat, Jambi tanggal 29 Maret 2023 yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-39;

Halaman 116 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Berita Acara Permintaan Keterangan Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 10 September 2022 kepada M. Taufik Ali H yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-40;
- *Printout* Berita Acara Permintaan Keterangan Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 10 September 2022 kepada Amirudin Yusuf yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-41;
- *Printout* Berita Acara M. Taufik Ali Hasibuan tanggal 10 September 2022 yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-42;

Oleh karena alat bukti tersebut merupakan bagian dari pembelaan Penasihat Hukum Terdakwa, maka alat bukti tersebut dinyatakan tetap terlampir dalam berkas perkara;

Menimbang, bahwa untuk menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa, maka perlu dipertimbangkan terlebih dahulu keadaan yang memberatkan dan yang meringankan Terdakwa;

Keadaan yang memberatkan:

- Tidak ada usaha dari Terdakwa untuk mencari alternatif lain agar dapat menghubungi Pihak Syahbandar;

Keadaan yang meringankan:

- Terdakwa belum pernah dihukum;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dijatuhi pidana maka haruslah dibebani pula untuk membayar biaya perkara;

Mengingat, Pasal 322 Jo. Pasal 216 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP) serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

MENGADILI

1. Menyatakan Terdakwa **M. Taufik Ali Hasibuan Bin Ali Amran Hasibuan** tersebut di atas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “melakukan kegiatan perbaikan tanpa persetujuan dari Syahbandar” sebagaimana dalam dakwaan alternatif ketiga;
2. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 5 (lima) bulan;
3. Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani Terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan;
4. Menetapkan Terdakwa tetap ditahan;
5. Menetapkan barang bukti berupa:

Halaman 117 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Kl

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Perjanjian Regres Nomor : 0501/PKS/PRB-TRIAS/VIII/2019, tanggal 05 Juli 2019;
 - Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : B.X-318/KL303, tanggal 22 Juni 2017 tentang izin pembangunan SKKL (Sistem Komunikasi Kabel Laut) kepada PT Palapa Ring Barat;
 - Surat Perjanjian Perbaikan dan Pemeliharaan / Surat Kerja Sama antara PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 2508/PRBPDDIR/VII/2016, tanggal 25 07 2016;
 - Surat Perjanjian Kerja PT Palapa Ring Barat dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen ke – 1 Nomor : 1902/PRB/PD-DIR/I/2021, tanggal 19 Januari 2021;
 - Surat Perjanjian Kerjasama PT PRB dan PT Ketrosden Triasmitra Amandemen Ke – 2 Nomor : 2501/PRB/PD-DIR/VII/2021, tanggal 25 Juli 2021;
 - NPWP PT Ketrosden Triasmitra Nomor : 01.674.225.6.015.000;
 - Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 144/HRD-TMI/SPK/IV/2022, tanggal 28 April 2022;
 - Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 151/HRD-TMI/SPK/V/2022, tanggal 18 Mei 2022;
 - Surat Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Nomor : 157/HRD-TMI/SPK/VI/2022, tanggal 03 Juni 2022;
 - Surat Penunjukan Pelaksana Perbaikan SKKL PRB Segmen Kuala Tungkal – Daik Lingga, tanggal 09 September 2022;
 - Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 11 tanggal 18 Desember 2008;
 - Kepmenkumham Nomor : AHU-09325.AH.01.02. Tahun 2009 tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan;
 - Akta Notaris PT Ketrosden Triasmitra Nomor 23 Tanggal 12 Maret 2021.
 - Berita Pelaut Indonesia (BPI) Nomor 7. Nomor 064-071/2018, tanggal 9 Februari 2018;
 - Surat Perizinan Berusaha berbasis Resiko Nomor Induk Berusaha : 8120210271045, tanggal 14 Desember 2018;
 - Kabel Fiber Optik Bawah Laut + 500 Meter;
- DIKEMBALIKAN KEPADA PEMILIKNYA YAITU PT. KETROSDEN TRIASMITRA MELALUI SAKSI MOHAMAD IBADI,S.H., BIN MOHAMAD ABDUH;**
- 1 (satu) Unit Kapal Tb.dabo 103 Warna Putih Orange;

Halaman 118 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 1 (satu) Unit Tongkang Bg Marine Power 2321 Hitam Orange;
- Pas Besar No Urut.195, Tanggal 02 Desember 2013 Nama Kapal Dabo.103;
- Surat Ukur Internasional No.3181/ppn, Tanggal 19 Mei 2011;
- Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No.al.501/22/9/ksop.tld.2022, tanggal 01 April 2022;
- Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.pk.co2/4/12/ksop-tbh/2022, Tanggal 25 Agustus 2022;
- Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.al.501/22/10/lsop.tld.2022, Tanggal 1 April 2022;
- Surat Persetujuan Berlayar No.spb.idktk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022;
- Pengesahan Awak Kapal No.5lo19.idktk.0922.000033, Tanggal 07 September 2022;
- Surat Persetujuan Berlayar No. SPB.IDIKTK.09220000064, tanggal 12 September 2022;
- Surat Laut No.al.520/51/ii/dk/2020,tanggal 24 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Surat Ukur Internasional No.8397/ppn.tanggal 18 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No Al.501/22/8/ksop.tld.2022,tanggal 13 April 2022 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Biro Klarifikasi Indonesia No Reg.24570,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Sertifikat Garis Muat Internasional No.032012 ,tanggal 02 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip No.al.601/437/8/dk/2020,tanggal 29 Juni 2020 Nama Kapal Marine Power 2321;
- Buku Jurnal Kapal;
- Buku Jurnal Mesin;

DIKEMBALIKAN KEPADA PEMILIKNYA YAITU PT. BAHTERA BESTARI SHIPPING MELALUI TERDAKWA;

- *Printout* Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDKTK.0922.0000029, SPB.IDKTK.0922.0000028 dan Pengesahan Awak Kapal Nomor SL019.IDKTK.0922.0000033 tanggal 07 September 2022 selanjutnya diberi tanda T.-1;

Halaman 119 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDKTK.0922.0000064, SPB.IDKTK.0922.0000065 dan Pengesahan Awak Kapal Nomor SL019.IDKTK.0922.000072 tanggal 12 September 2022, Cargo Manifest tanggal 07 September 2022, Bill of Lading Nomor KTL-CLG/MP-2321/IX/22-001 tanggal 07 September 2022, Surat Persetujuan Muat Barang Berbahaya Nomor SL010.IDKTK.0922.000006 tanggal 07 September 2022 selanjutnya diberi tanda T.-2;
- *Printout* Surat Izin Usaha Perusahaan Angkatan Laut (SIUPAL) Nomor BXXV-1678/AL 58 tanggal 26 April 2002 selanjutnya diberi tanda T.-3;
- *Printout* Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang Nomor AL.501/22/10/KSOP.Tid-2022 tanggal 31 Maret 2022, Catatan Perlengkapan Untuk Memenuhi Persyaratan Peraturan Perundang-Undangan Republik Indonesia Nomor: AL.501/22/10/KSOP.Tid-2022 tanggal 01 April 2022 selanjutnya diberi tanda T.-4;
- *Printout* Surat Laut Nomor AL.520/51/T1/DK/2020 tanggal 24 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-5;
- *Printout* Pas Besar Nomor PK.205/I/5/KSOP-TPI-2013 tanggal 02 Desember 2013, selanjutnya diberi tanda T.-6;
- *Printout* Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 035920 tanggal 03 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-7;
- *Printout* Izin Stasiun Radio Kapal Laut Nomor 1992/L/SDPPI/2021 tanggal 29 Juni 2021, selanjutnya diberi tanda T.-8;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Lambung dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor 209044 tanggal 02 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-9;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Mesin dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor Register 263057 tanggal 22 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-10;
- *Printout* Sertifikat Nasional Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak Bahan Bakar Nomor AL.601/114/6/DK/2022 tanggal 16 Februari 2022, Nomor AL.601/134/4/DK/2023 tanggal 16 Februari 2023 selanjutnya diberi tanda T.-11;
- *Printout* Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum Nomor AL.504/105/11/DK/2022 tanggal 17 Juli 2023 selanjutnya diberi tanda T.-12;
- *Printout* Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal Nomor AL.601/334/18/DK/2022 tanggal 27 April 2022 selanjutnya diberi tanda T.-13;

Halaman 120 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Certificate of Inspection Nomor FE.07/CLS/FE/III/2022 selanjutnya diberi tanda T.-14;
- *Printout* Sertifikat Klasifikasi Lambung dari Biro Klarifikasi Indonesia Nomor 263056 tanggal 22 Februari 2022, selanjutnya diberi tanda T.-15;
- *Printout* Surat dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AI.103/2000/201363/188183/22 perihal Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek tidak tetap dan tidak teratur Angkutan Laut Dalam Negeri tanggal 16 Juli 2022, selanjutnya diberi tanda T.-16;
- *Printout* Surat dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AI.103/2000/205372/192427/22 perihal Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek tidak tetap dan tidak teratur Angkutan Laut Dalam Negeri tanggal 06 Agustus 2022, selanjutnya diberi tanda T.-17;
- *Printout* Certificate of Re-Inspection Nomor 10/ILR/CLS/III/2022 tanggal 11 Maret 2022 selanjutnya diberi tanda T.-18;
- *Printout* Hidrostatic Release Unit Nomor 10/HRU/CLS/III/22 selanjutnya diberi tanda T.-19;
- *Printout* Builder Certificate Nomor 107/BBS/BDC/2020 tanggal 12 April 2020 selanjutnya diberi tanda T.-20;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.603/100/12/DK/2022 tanggal 18 Februari 2022 diberi tanda T.-21.a;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.603/115/15/DK/2022 tanggal 23 Februari 2022 diberi tanda T.-21.b;
- *Printout* Surat Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Nomor AL.501/22/8/KSOP.Tid-2022 tanggal 01 April 2022 diberi tanda T.-22;
- *Printout* Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 8397/PPM tanggal 18 Juni 2020 diberi tanda T.-23.a;
- *Printout* Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 3181/PPM tanggal 19 Mei 2011 diberi tanda T.-23.b;
- *Printout* Surat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AI.601/437/8/DK/2020 tanggal 29 Juni 2020 diberi tanda T.-24.a;
- *Printout* Surat Nasional Sistem Anti Teritip Nomor AI.601/334/19/DK/2022 tanggal 27 April 2022 diberi tanda T.-24.b;
- *Printout* Sertifikat Garis Muat Internasional Nomor 032012 tanggal 02 Juni 2020, selanjutnya diberi tanda T.-25;

Halaman 121 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang Nomor PK 002/4/12/KSOP/-TBH/2022 tanggal 25 Agustus 2022, selanjutnya diberi tanda T.-26;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 05 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.a;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 07 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.b;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 27 September 2022 untuk Track dari tanggal 07 September 2022 sampai dengan 09 September 2022, selanjutnya diberi tanda T.-27.b;
- *Printout* Analisa Tracking Kapal dan Navionic, selanjutnya diberi tanda T.-28.a;
- Alat Bukti Elektronik berupa 1 (satu) unit *Flashdisk* merek V-GEN warna kuning berkapasitas 8 GB berisi Video-2023-04-14-10-06-44 dengan durasi 2 Menit 22 Detik berupa Analisa Navionics dari Surveyor dari PT. BBS, selanjutnya diberi tanda T.-28.b;
- *Printout* Fleetmon Satellite Tracking tanggal 10/3/2022, selanjutnya diberi tanda T.-29;
- *Printout* Hasil Mediasi tanggal 12 September 2022 yang dibantu Mediator Pertama AHMAD SYARBANI dan Mediator Kedua JUNAIDI, selanjutnya diberi tanda T.-30;
- *Printout* Surat Nomor 040/OPS/BBS-JKT/I/23 tanggal 26 Januari 2023 perihal Permohonan Dokumen Tuntutan Transmitra serta dokumen yang terkait lainnya dari PT. BBS ke PT Ketrosden Triasmitra termasuk tanda terimanya, selanjutnya diberi tanda T.-31;
- *Printout* Surat Nomor 012/KT-BIL/Mng/Leg/II/2023 tanggal 6 Februari 2023 Perihal Tanggapan Atas Surat Nomor 001/BA-LEG/SOS/TB/II/2023, selanjutnya diberi tanda T.-32;
- *Printout* Surat Nomor 023/BA-LEG/FFA/SOS/III/2023 tanggal 30 Maret 2023 dan Nomor 001/BA-LEG/SOS/TB/II/2023 tanggal 3 Februari 2023 Perihal/Re: Kapal TB Dabo 103 termasuk Ekspedisi Surat, selanjutnya diberi tanda T.-33;
- *Printout* Peraturan Meteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, selanjutnya diberi tanda T.-34;

Halaman 122 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- *Printout* Surat Nomor 036/BBS-PLG/III/2023 Perihal Permohonan Data/Informasi mengenai "Sarana Bantu Navigasi Pelayaran" di Perairan Kuala Tungkal, Tanjung Jabung Barat, Jambi, selanjutnya diberi tanda T.-35;
- *Printout* Surat Pembangunan/Pemasangan SBNP Nomor AL.703/I/4/DNG.PLG-2023 tanggal 24 Maret 2023, selanjutnya diberi tanda T.-36;
- *Printout* Screenshot Whatsapp Informasi Gangguan Massal Telkom Indonesia, selanjutnya diberi tanda T.-37;
- *Printout* Laporan Capt. Dedi Martinus, M.MAR, selanjutnya diberi tanda T.-38;
- *Printout* Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang Nomor AL.703/I/5/DNG.PLG-2023 perihal Penyampaian Data/Informasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Perairan Kuala Tungkal Tanjung Jabung Barat, Jambi tanggal 29 Maret 2023 yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-39;
- *Printout* Berita Acara Permintaan Keterangan Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 10 September 2022 kepada M. Taufik Ali H yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-40;
- *Printout* Berita Acara Permintaan Keterangan Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 10 September 2022 kepada Amirudin Yusuf yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-41;
- *Printout* Berita Acara M. Taufik Ali Hasibuan tanggal 10 September 2022 yang telah diberi materai, selanjutnya diberi tanda T.-42;

TETAP TERLAMPIR DALAM BERKAS PERKARA;

6. Membebaskan kepada Terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp5.000,00 (*lima ribu rupiah*);

Demikianlah diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Kuala Tungkal, pada hari Kamis tanggal 8 Juni 2023, oleh RAFLI FADILAH ACHMAD, S.H.,M.H., sebagai Hakim Ketua, RICHA SEPTIAWAN, S.H., dan DEWI AISYAH, S.H., masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan mana diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari Jumat tanggal 09 Juni 2023 oleh Hakim Ketua dengan didampingi para Hakim Anggota tersebut, dibantu oleh ANDI MADDUMASE, SH, Panitera pada Pengadilan Negeri Kuala Tungkal, serta dihadiri oleh HENGKY FRANSISCUS MUNTE, S.H., M.H Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Kuala Tungkal dan dihadapan Terdakwa didampingi Penasehat Hukumnya;

Halaman 123 dari 124 halaman Putusan Nomor 36/Pid.Sus/2023/ PN Klt



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Hakim Anggota,

Hakim Ketua,

Richa Septiawan, S.H.

Rafli Fadilah Achmad, S.H., M.H.

Dewi Aisyah, S.H

Panitera,

Andi Maddumase, S.H,

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)