



PUTUSAN

Nomor194/Pid.B/2022/PN Tpg

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

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

1. Nama lengkap : Ricardo C. Camacho;
2. Tempat lahir : Oas Albay ;
3. Umur/Tanggal lahir : 43 Tahun / 04 September 1979 ;
4. Jenis kelamin : Laki-laki ;
5. Kebangsaan : Filipina ;
6. Tempat tinggal : Manuela Laspinas City – Philippines,
dan di Kapal MT. PolanBerbendera Panama;
7. Agama : Katholik ;
8. Pekerjaan : Nakhoda / Master MT. Polan berbendera Panama ;

Terdakwa tidak dilakukan penahanan ;

Terdakwa didampingi oleh Penasihat Hukum Sailing Viktor, S.H. Advokat pada kantor hokum SCR & Partners Law Firm beralamat di Menara Global Lt 26 Jl. Gatot Subroto Kav. 27 Kuningan Jakarta Selatan berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 30 Juni 2022 yang terdaftar di kepaniteraan Pengadilan Negeri Tanjungpinang tanggal 4 Juli 2022;

Pengadilan Negeri tersebut;

Setelah membaca:

- Penetapan Ketua Pengadilan Negeri Tanjungpinang Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg tanggal 2t Juni 2022 tentang penunjukan Majelis Hakim;
- Penetapan Majelis Hakim Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg tanggal 27 Juni 2022 tentang penetapan hari sidang dan persidangan *Video-Conference* ;
- Berkas perkara dan surat-surat lain yang bersangkutan;

Setelah mendengar keterangan Saksi-saksi dan Terdakwa serta memperhatikan barang bukti yang diajukan di persidangan;

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

Halaman 1 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Menyatakan Terdakwa Ricardo C. Camacho telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Selama berlayar Nakhoda tidak mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas" sebagaimana didakwa dalam Dakwaan tunggal melanggar Pasal 317 jo Pasal 193 ayat (1) huruf a Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Menjatuhkan pidana oleh karena itu terhadap Terdakwa dengan Pidana Penjara selama 1 (satu) Bulan, dan denda sebesar Rp200.000.000,- (dua ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayarkan maka diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan;
3. Menetapkan barang bukti berupa :
 - a. Kapal berikut perlengkapannya 1 (satu) Unit.

Nama Kapal	:	MT POLAN
Tonage	:	39283 GT
Imo No	:	9176761
Pemilik	:	Evros Management S.A.
Jenis Kapal	:	Oil Carrier Tanker
Bendera	:	Panama

- b. Passport Nakhoda: P0234664B.
- c. Muatan sebanyak : Fuel Oil \pm 65.976,898 MT.
- d. Dokumen Kapal :
 - 1) Certificate of Class, 28-10-21/30-07-24
 - 2) Intr. Load Line Certificate 28-10-21/30-07-24
 - 3) Record of Conditions of Assignment of Load Line, 25-09-20
 - 4) Cargo Ship Safety Construction Cert. 28-10-21/30-07-24
 - 5) Cargo Ship Safety Equipment Cert. & Form E, 28-10-21/30-07-24
 - 6) Record of Approved Cargo Ship Safety Equipment, 25-09-20
 - 7) Cargo Ship Safety Radio Certificate GMDSS & Form R, 28-10-21/30-07-24
 - 8) Record of Approved GMDSS Installation, 17-09-20
 - 9) GMDSS Shore-based Maintenance Agreement, 04-08-21/04-08-22
 - 10) AIS Test Report/Certificate, 22-06-21/22-06-22
 - 11) EPIRB Testin / Programming Certificate, 22-06-21/22-06-22

Halaman 2 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 12) SSAS Survey Checklist/Test Report,22-06-21/22-06-22
- 13) LRIT Certificate,12-10-20
- 14) VDR/SVDR Certificate,22-06-21/22-06-22
- 15) SART Test Certificate,22-06-21/22-06-22
- 16) Seafarer's/Owner's Insurance Provider.Company, 16-06-21/20-02-22
- 17) Int. Oil Pollution Prevention (OPP) Certificate & Form B,28-10-21/30-07-24
- 18) Int. Sewage Pollution Prevention (ISPP) Certificate,28-10-21/30-07-24
- 19) Int. Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate & Supplement,28-10-21/30-07-24
- 20) Int. Energy Efficient Certificate & Supplement, 22-06-21
- 21) Program of performance of the ISM Audit,16-10-21
- 22) ISM Code Certification (Ship Audit Report),22-06-21
- 23) Anti-fouling System Certificate & Record of Anti-fouling System,22-06-21
- 24) International Ballast Water Management Certificate,10-11-21/30-07-24
- 25) Cargo Gear Test Cert. (Register if Lifting Appliances) by CLASS,28-10-21/30-07-24
- 26) Certificate of Registry,20-09-21/19-09-26
- 27) Ship Radio Station License,01-09-21/31-08-26
- 28) Minimum Safe Manning Certificate,15-07-21
- 29) Certificate of Crew Accommodation, 31-01-22/30-06-22
- 30) Annual Tax Receipt, 01-01-22/31-12-22
- 31) Civil Liability for Oil Pollution Damage Cert.(CLC), 20-02-22/20-02-23
- 32) Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Cert.(BCLC),20-02-22/20-02-23
- 33) Wreck Removal Convention Certificate, 20-02-22/20-02-23
- 34) P&I and F&D Cert.Of Entry,18-02-22/20-02-23
- 35) NEFTSHIP Insurance Cover Note,22-06-21/21-06-22
- 36) ITOFF Cert. 20-02-22/20-02-23
- 37) International Tonnage Certificate – ITC,18-08-21
- 38) Stability Declaration,25-09-20

Halaman 3 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

- 39) Reprton Loading Computer Software Survey (ABY CLASS),10-09-19
- 40) Cargo Tank Inert Gas System Certificate,25-09-20
- 41) Record of COW System Installation Record,25-09-20
- 42) Record of COW System Operation Record, 25-09-20
- 43) Document of Compliance (DOC),03-12-21/03-05-22
- 44) Safety Management Certificate (SMC),04-03-22/03-09-22
- 45) International Ship Security Certificate(ISSC) Records, 04-03-22/03-09-22
- 46) Continuous SYNOPSIS Record (CSR) -all vessel's CSRs ORIGINALS,15-12-21
- 47) Company DPA Declaration to Administration as per ISM code,04-02-22
- 48) Company Security Officer Declarationto ADM as Per ISPS,16-10-21
- 49) ISPS Code Audit Plan,16-10-21
- 50) Company Declaration as per ISM Code,01-10-20
- 51) MLC Document of Complaincce (Short Term),08-03-22/08-03-22
- 52) DMLC Part I
- 53) DMLC Part II
- 54) MLC Inspection Programme
- 55) MLC Inspection Report
- 56) Ship Emergency Response Service Cert. for Damage Stability Assessment
- 57) Cert. of Condition Assessment Program (CAP)
- 58) Port State Control Inspection Cert,29-09-19
- 59) Las Port Clearence
- 60)Ship Sanitation Cert.

Dikembalikan Kepada Terdakwa Ricardo C Camacho ;

4. Menetapkan agarTerdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp5.000.- (lima ribu rupiah) ;

Setelah mendengar Pembelaan Terdakwa dan Penasihat Hukumnya yang pada pokoknya menyatakan memohon keringanan dengan alasan terdakwa menyesal dan tidak akan mengulangi lagi;

Halaman 4 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

Setelah mendengar tanggapan Penuntut Umum terhadap Pembelaan Terdakwa yang pada pokoknya tetap pada tuntutananya;

Setelah mendengar tanggapan Terdakwa dan Penasihat Hukumnya terhadap tanggapan Penuntut Umum yang pada pokoknya tetap pada permohonannya;

Menimbang, bahwa Terdakwa diajukan ke persidangan oleh Penuntut Umum didakwa berdasarkan surat dakwaan sebagai berikut:

-----Bahwa Terdakwa RICARDO C. CAMACHO selaku Nahkoda/ Master MT. Polan dengan Bendera Panama pada hari Minggu tanggal 3 April 2022 sekira pukul 10.06 Wib sampai dengan hari Rabu sekira Pukul 07.46 Wib atau setidak-tidaknya pada suatu waktu di bulan April tahun 2022, bertempat pada posisi 01 ° 58,193' U - 105 ° 15,678' T di Perairan Tanjung Berakit Timur Laut Pulau Bintan atau yang masih merupakan Wilayah Perairan Republik Indonesia atau setidak-tidaknya pada tempat lain yang masih termasuk dalam daerah Hukum Pengadilan Negeri Tanjungpinang, telah melakukan perbuatan "*Selama berlayar Nahkoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas*", perbuatan tersebut terdakwa lakukan dengan cara sebagai berikut :-

- Bahwa terdakwa RICARDO C. CAMACHO selaku Nahkoda/ Master MT. Polan dengan Bendera Panamapada tanggal 21 Maret 2022 berangkat dari Pelabuhan Fujaerah UEA menuju ke China dengan muatan adalah *Fuel Oil* sebanyak 65976.898 MT, kemudian Pada tanggal 2 April 2022 setelah melewati Singapura terdapat masalah pada Air bersih sehingga Terdakwa mencoba menghubungi kantor atau perusahaan bahwa masalah ini harus segera ditangani karena jumlah air sudah semakin menipis, mendengar hal tersebut kantor atau perusahaan menyetujuinya dan segera mengirimkan pasokan Air Bersih menggunakan kapal MT. ZEVS yang di Nahkodai oleh Saksi MOLOKOEDOV ARTEM (dilakukan penuntutan dalam berkas perkara terpisah) kemudian kapal MT. ZEVS memberikan titik posisi untuk berlabuh jangkar.
- Bahwa selanjutnya pada Hari Minggu tanggal 3 April 2022 Terdakwa selaku Nahkoda memerintahkan petugas Kapal MT POLAN untuk menurunkan jangkar pada posisi koordinat 01° 58' 23" N - 105° 15' 80" E yang telah diberikan oleh kapal MT. ZEVS pada pukul 00.48 Wib, kemudian selanjutnya Terdakwa melakukan Ship To Ship (STS) dengan Kapal MT. ZEVS yang sudah berada disamping Kapal MT. Polan pada pukul 10.06 Wib

Halaman 5 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

dengan cara yaitu sudah dilakukannya pemberian selang dari MT. ZEVS kepada MT. POLAN, namun dalam proses pemberian selang dilakukan diketahui bahwa kepala selang dari kapal MT. ZEVS terlalu besar sehingga tidak sesuai dengan kepala selang yang dimiliki oleh MT. Polan yang memiliki ukuran lebih kecil sehingga tidak pas atau berbeda.

- Bahwa kapal MT. POLAN dan Kapal MT. ZEVS telah melakukan lego jangkar dan sudah melakukan aktifitas Ship To Ship(STS) di Perairan Timur Laut Pulau Bintan Kabupaten Bintan atau pada posisi $01^{\circ} 58,193' \text{ U} - 105^{\circ} 15,678' \text{ T}$ yang masih merupakan Wilayah Perairan Republik Indonesia, dimana seharusnya Kapal MT. POLAN dan MT. ZEVS tidak boleh berhenti dan lego jangkar serta melakukan Ship To Ship (STS) di wilayah tersebut karena tidak sesuai dengan Port Clearance yang dimiliki oleh Kapal MT. POLAN dan tidak ada melaporkan ke Negara Indonesia sesuai dengan Surat dari Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas I Tanjungpinang Nomor : AL.73/1/13/DNG.TPI-2022 tanggal 14 April 2022 yang menjelaskan bahwa Kapal MT. POLAN tidak melakukan konfirmasi ke VTS Center Batam untuk izin lego jangkar, padahal saat itu Kapal MT. POLAN tidak dalam keadaan memaksa (*force majeure*) atau dalam keadaan bahaya atau untuk tujuan memberikan bantuan pada orang lain, kapal atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya sebagaimana yang diatur menurut ketentuan yang berlaku.
- Bahwa kemudian masih pada hari yang sama yaitu Minggu tanggal 3 April tahun 2022 sekira pukul 14.00 WIB, KRI Bubara-868 yang sedang melaksanakan Operasi Alur Arnawa-22 berada di Perairan Timur Laut Berakit pada posisi dengan halu 090, cepat 13 knot, juru radar mendapatkan kontak permukaan terdeteksi berdasarkan Radar Navigasi pada posisi $01^{\circ} 58,193' \text{ U} - 105^{\circ} 15,678' \text{ T}$, baringan 88, jarak 13 Nm dengan halu 303, cepat 0,1 knot, berdasarkan peraturan internasional harus menjauh dari Perairan Teritorial Indonesia sejauh 5 NM dari batas Teritorial Indonesia selanjutnya perwira jaga memerintahkan Saksi Muchamad Mustamir sebagai Juru Nav dan Saksi Arief Nugroho untuk mengeplot Posisi tersebut. Pukul 15.30 Wib berdasarkan hasil identifikasi visual kapal tersebut bernama MT. POLAN berbendera Panama dengan status navigasi sedang melaksanakan lego jangkar, berdasarkan hasil identifikasi AIS (*Automatic Identification System*) melaksanakan lego jangkar di dalam wilayah perairan teritorial dan tidak memiliki ijin dari otoritas kesyahbandaran Indonesia dan ditemukan sedang melaksanakan kegiatan Ship To Ship (STS) pada Posisi $01^{\circ} 58,193' \text{ U} - 105$

Halaman 6 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

° 15,678' T, sehingga kemudian pada pukul 16.18 Wib KRI Bubara-868 yang mendekati kapal MT. Polan kemudian pada jam 18.12 Wib 4 kru Angkatan Laut naik ke atas kapal untuk melakukan proses penegakan hukum secara prosedural.

- Bahwa selanjutnya pada hari Senin tanggal 4 April 2022 KRI Bubara-868 menyarankan ke terdakwa RICARDO C. CAMACHO untuk membawa Kapal MT. POLAN menuju ke Pelabuhan Kabil namun terdakwa lebih dahulu meminta ijin untuk berbicara kepada kantor untuk meminta saran dan meminta kepada KRI Bubara-868 menunggu konfirmasi dari kantor.
- Bahwa kemudian baru pada hari Selasa tanggal 5 April 2022 pada jam 19.00 Wib 6 Kru Angkatan Laut naik lagi ke atas kapal untuk memeriksa akomodasi yang berada di atas kapal namun terdakwa tidak mengijinkan karena mayoritas kru kapal belum di Vaksin.
- Bahwa selanjutnya pada hari Rabu tanggal 6 April 2022 sekitar pukul 07.46 Wib KRI Bubara-868 menghubungi terdakwa di atas kapal untuk segera bersiap-siap menuju Kabil namun terdakwa meminta waktu 5 menit untuk mendapatkan konfirmasi dari kantor selanjutnya langsung mengikuti KRI Bubara-868 tanpa ada perlawanan menuju Pelabuhan Kabil dan ada sedikit masalah dibagian mesin sehingga KKM memutuskan untuk melakukan Drifting selama 2 jam untuk perbaikan, dan setelah kapal bergerak pindah baru kemudian pada hari Kamis tanggal 7 April 2022 kapal MT. POLAN lego jangkar di Pelabuhan Kabil guna menunggu proses hukum lebih lanjut.
- Bahwa berdasarkan catatan Log Book, diketahui bahwa terdakwa RICARDO C. CAMACHO selaku Nahkoda Kapal MT. POLAN telah melakukan lego jangkar di laut teritorial Indonesia, pada posisi 01 ° 58,193' U - 105 ° 15,678' T sejak tanggal 3 April 2022 sampai 6 April 2022 kemudian diperiksa oleh Kapal KRI Bubara-868 dan selama lego jangkar kapal MT. POLAN berbendera Panama tanpa dilengkapi ijin dari otoritas kesyahbandaran Indonesia.
- Bahwa berdasarkan Pasal 18 ayat (2) The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) sebagaimana telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) , dijelaskan bahwa *"Pelayaran lintas laut damai tersebut harus dilakukan secara terus menerus, langsung serta secepatnya, sedangkan berhenti dan membuang jangkar hanya dapat dilakukan bagi keperluan navigasi yang normal atau karena keadaan memaksa (force majeure) atau dalam keadaan bahaya atau untuk tujuan memberikan bantuan pada orang,*

Halaman 7 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kapala atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya". Dalam hal terdakwa RICARDO C. CAMACHO melakukan lego jangkar tanpa seijin dari otoritas Syahbandar Indonesia maka terdakwa RICARDO C. CAMACHO tidak mematuhi tata cara berlalulintas di wilayah laut Indonesia dan berpotensi membahayakan lalulintas navigasi di wilayah laut Indonesia, seharusnya terdakwa RICARDO C. CAMACHO berlayar dari Pelabuhan Fujaerah UEA menuju ke China atau ke Tanjung Pelepas di Negara Malaysia sesuai dengan Port Clearance, dan jika mau lego jangkar terlebih dahulu meminta ijin labuh jangkar ke otoritas Kesyahbandaran Indonesia untuk melakukan lego jangkar di tempat yang telah ditentukan oleh Syahbandar.

- Bahwa berdasarkan hasil floating petaposisi 01 ° 58,193' U - 105 ° 15,678' T maka diketahui Kapal MT. POLAN berbendera Panama berada di Laut Teritorial Indonesia tepatnya pada posisi 01 ° 58,193' U - 105 ° 15,678' T di Perairan Tanjung Berakit Timur Laut Pulau Bintan Kabupaten Bintan.

----Perbuatan terdakwa RICARDO C. CAMACHO sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 317 jo Pasal 193 ayat (1) huruf a Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ;

Menimbang, bahwa terhadap dakwaan Penuntut Umum, Terdakwa dan Penasihat Hukumnya tidak mengajukan keberatan atau eksepsi;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dakwaannya Penuntut Umum telah mengajukan Saksi-saksi sebagai berikut:

1. De Ade Kevin Jerome, dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:
 - Bahwa saksi menduduki jabatan Second Officer pada MT. Polan;
 - Bahwa saksi mengerti diperiksa disebabkan karena MT. Polan diduga melakukan lego jangkar di wilayah teritorial republik Indonesia;
 - Bahwa pada saat dilakukan penangkapan oleh TNI-AL Indonesia, kami pihak kapal MT Polan ditunjukan titik koordinat menggunakan alat yang dimiliki oleh Kapal TNI AL Indonesia;
 - Bahwa kapal berada pada titik koordinat dimaksud dikarenakan mesin air MT Polan mengalami kerusakan dan membutuhkan pasokan air bersih;
 - Bahwa kapal MT Polan pada tanggal 03 April 2022 melakukan lego jangkar dan ship to ship (STS) transfer air tawar dengan Kapal MT ZEVS;
 - Bahwa kegiatan STS tersebut sudah dilakukan akan tetapi kemudian diketahui kepala selang antara MT Poland an MT ZEVS tidak cocok;
 - Bahwa port clearance yang dimiliki oleh MT Polan adalah dikeluarkan oleh UEA dengan tujuan china, dan tidak memiliki port clearance dari

Halaman 8 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

pemerintah republik indonesia;

- Bahwa kapal MT Polan membawa muatan Fuel Oil yang saksi lupa berapa jumlahnya;
- Bahwa kapal MT Polan tidak ada menghubungi otoritas manapun di Indonesia untuk melakukan lego jangkar karena kapal MT Polan merasa bahwa belum masuk wilayah teritorial Indonesia;
- Bahwa pada tanggal 04 April 2022 pagi, TNI AL Indonesia melalui kapal KRI BUBARA-868 menggeledah kapal kami dan melakukan pemeriksaan lebih lanjut
- Terhadap keterangan saksi, Terdakwa memberikan pendapat bahwa keterangan saksi adalah benar;

2. Renato Santos Magtoto, dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa saksi menduduki jabatan Second Officer pada MT. Polan;
- Bahwa saksi mengerti diperiksa disebabkan karena MT. Polan diduga melakukan lego jangkar di wilayah teritorial republik Indonesia;
- Bahwa pada saat dilakukan penangkapan oleh TNI-AL Indonesia, kami pihak kapal MT Polan ditunjukan titik koordinat menggunakan alat yang dimiliki oleh Kapal TNI AL Indonesia;
- Bahwa kapal berada pada titik koordinat dimaksud dikarenakan mesin air MT Polan mengalami kerusakan dan membutuhkan pasokan air bersih;
- Bahwa kapal MT Polan pada tanggal 03 April 2022 melakukan lego jangkar dan ship to ship (STS) transfer air tawar dengan Kapal MT ZEVS;
- Bahwa kegiatan STS tersebut sudah dilakukan akan tetapi kemudian diketahui kepala selang antara MT Poland an MT ZEVS tidak cocok;
- Bahwa port clearance yang dimiliki oleh MT Polan adalah dikeluarkan oleh UEA dengan tujuan china, dan tidak memiliki port clearance dari pemerintah republik indonesia;
- Bahwa kapal MT Polan membawa muatan Fuel Oil yang saksi lupa berapa jumlahnya;
- Bahwa kapal MT Polan tidak ada menghubungi otoritas manapun di Indonesia untuk melakukan lego jangkar karena kapal MT Polan merasa bahwa belum masuk wilayah teritorial Indonesia;
- Bahwa pada tanggal 04 April 2022 pagi, TNI AL Indonesia melalui kapal KRI BUBARA-868 menggeledah kapal kami dan melakukan pemeriksaan lebih lanjut ;

Halaman 9 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

- Terhadap keterangan saksi, Terdakwa memberikan pendapat bahwa keterangan saksi adalah benar;
3. Molokodoev Artem, dibawah sumpah keterangannya pada pokoknya sebagai berikut:
- Bahwa saksi menduduki posisi Nakhoda Kapal MT ZEVS dimana pada saat dilakukan penangkapan oleh Pihak TNI AL posisi kapal kami bersebelahan dengan Kapal MT Polan;
 - Bahwa saksi bertanggung jawab penuh atas seluruh kegiatan yang ada di Kapal MT ZEVS;
 - Bahwa sekitar tanggal 03 April 2022 kapal MT ZEVS melakukan Ship To Ship dengan MT Polan;
 - Bahwa saksi tidak mengetahui persis berapa jumlah muatan yang ada di Kapal MT Polan;
 - Bahwa Kapal MT ZEVS melakukan lego jangkar bersamaan dengan kapal MT Polan serta saling memberikan selang untuk mengisi air bersih yang dibutuhkan oleh Kapal MT Polan;
 - Bahwa kegiatan pemberian air bersih tersebut tidak berhasil dilakukan karena ukuran kepala selang yang berbeda antara kapal MT Poland dan MT ZEVS;
 - Bahwa saksi mulai berkomunikasi dengan Nakhoda kapal MT Polan pada tanggal 03 April 2022;
 - Bahwa Kapal MT ZEVS ketika lego jangkar dan melakukan Ship To Ship dengan kapal MT Polan tidak meminta izin dari otoritas terkait di Negara Indonesia.
 - Terhadap keterangan saksi, Terdakwa memberikan pendapat bahwa keterangan saksi adalah benar;
4. Muchamad Mustamir, dibawah sumpah keterangannya pada pokoknya sebagai berikut:
- Bahwa saksi menduduki jabatan sebagai Juru Navigasi 2 KRI BUBARA-868;
 - Bahwa saksi ikut dalam pemeriksaan MT Polan;
 - Bahwa pada hari minggu tanggal 03 April 2022 pukul 14.00 WIB KRI BUBARA yang sedang melakukan operasi alur arnawa mendeteksi bahwa kapal MT Polan berada pada posisi 01 derajat 58,193' U – 105 derajat 15,678" T, baringan 88, jarak 13 Nm dengan halu 303, cepat 0.1 Knot, dan kemudian diketahui bahwa kapal MT Polan sedang melakukan lego jangkar, ais dimatikan dan sedang melakukan kegiatan SHIP TO SHIP

Halaman 10 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

(STS) dengan Kapal MT ZEVS di wilayah territorial republic indonesia;

- Bahwa setelah dilakukan pemeriksaan, Kapal MT Polan tidak memiliki izin dari otoritas Negara Indonesia untuk melakukan kegiatan Lego Jangkar maupun Ship To Ship dengan kapal MT ZEVS.
- Terhadap keterangan saksi, Terdakwa memberikan pendapat bahwa keterangan saksi adalah benar;

5. Arief Nugroho, dibawah sumpah keterangannya pada pokoknya sebagai berikut:

- Bahwa saksi menduduki jabatan sebagai Juru MTR Navkom KRI BUBARA-868;
- Bahwa saksi ikut dalam pemeriksaan MT Polan;
- Bahwa pada hari minggu tanggal 03 April 2022 pukul 14.00 WIB KRI BUBARA yang sedang melakukan operasi alur amawa mendeteksi bahwa kapal MT Polan berada pada posisi 01 derajat 58,193' U – 105 derajat 15,678" T, baringan 88, jarak 13 Nm dengan halu 303, cepat 0.1 Knot, dan kemudian diketahui bahwa kapal MT Polan sedang melakukan lego jangkar, ais dimatikan dan sedang melakukan kegiatan SHIP TO SHIP (STS) dengan Kapal MT ZEVS di wilayah territorial republic indonesia;
- Bahwa setelah dilakukan pemeriksaan, Kapal MT Polan tidak memiliki izin dari otoritas Negara Indonesia untuk melakukan kegiatan Lego Jangkar maupun Ship To Ship dengan kapal MT ZEVS
- Terhadap keterangan saksi, Terdakwa memberikan pendapat bahwa keterangan saksi adalah benar ;

Menimbang, bahwa selain mengajukan saksi-saksi, untuk membuktikan dakwaannya Penuntut Umum telah mengajukan Ahli sebagai berikut:

6. Ahmad Jauhari, dibawah sumpah keterangannya dibacakan pada pokoknya sebagai berikut:

- Bahwa Ahli menerangkan berdasarkan ketentuan Pasal 219 ayat (1) Undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan Setiap kapal yang berlayar wajib memili Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syabandar. Dengan demikian kapal yang akan melakukan suatu pelayaran maka hal utama yang harus dilakukan adalah Adanya Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar dimana kapal tersebut berada sebelum berlayar, disamping itu juga maka segala dokumen kapal, orang dan muatan juga harus sesuai dengan kapal yang ada dan sesuai dengan keadaan pengawak kapal pada saat itu



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa ahli Nautika menerangkan Secara teori, Keadaan Darurat adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan dimana kapal berada. Keadaan tersebut bisa disebabkan faktor kapal maupun luar kapal seperti : Kapal yang mengalami kecelakaan seperti tubrukan, kebakaran, bocor, kandas dsb, Reaksi muatan berbahaya yang membutuhkan penanganan darurat, Ancaman terhadap lingkungan hidup, Orang jatuh ke laut, Kapal yang mengalami kerusakan alat penggerak utamanya (mesin induk), Kapal yang rusak kemudi, Cuaca buruk.
- Bahwa ahli Nautika menerangkan Jika melihat dari ketentuan Pasal 317 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran maka yang menjadi tersangka adalah Nakhoda MT Polan bendera Panama karena dalam Undang-undang tersebut hanya menyebutkan Nakhoda
- Bahwa ahli Nautika menerangkan Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 23 Tahun 2014 tentang Tata cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance), telah dijelaskan secara terperinci ketentuan dan prosedur bagaimana Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan. Adapun Prosedur untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tersebut adalah pihak agen kapal tersebut harus mengajukan permohonan untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada Syahbandar dimana kapal tersebut berada, setelah permohonan tersebut di ajukan maka Syahbandar akan meneliti segala dokumen kelengkapan kapal termasuk pengawakan kapal tersebut dan setelah dokumen dan pengawak dianggap benar maka pihak syahbandar akan mengecek kapal untuk memastikan kelengkapan kapal dan muatan yang ada (Jika ada) serta kondisi fisik dalam keadaan baik dan benar. Setelah semuanya dianggap clear maka barulah Syahbandar menandatangani Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana permohonan dari agen kapal tersebut.
- Bahwa ahli Nautika menerangkan Seorang Nakhoda harus memahami dan mengikuti aturan hukum dalam mengawaki kapalnya. Keberadaan kapal tersebut yang melakukan lego jangkar di perairan teritorial Indonesia tanpa mengikuti prosedur dan hukum yang berlaku di Indonesia, dapat dianggap tidak memenuhi kewajibannya seperti yang diatur didalam Undang-undang nomer 17 tahun 2008 pasal 193 ayat 1 dan 2
- Bahwa ahli Nautika menerangkan Sebelum melaksanakan leg

Halaman 12 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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 ahli Nautika menerangkan Force Majure adalah suatu keadaan yang terjadi diluar kemampuan manusia dan tidak dapat dihindarkan sehingga suatu kegiatan tidak dapat dilaksanakan dengan sebagaimana semestinya dan Kapal MT. Polan tidak masuk dalam kategori Force Majure dikarenakan kapal tidak mengalami kerusakan pada bagian Mesin namun lego jangkar untuk melaksanakan STS (Ship To Ship);
- Terhadap keterangan Ahli, Terdakwa memberikan pendapat keterangannya benar dan tidak keberatan ;
- 7. Mohd Taufik, dibawah sumpah keterangannya dibacakan sesuai BAP Penyidik pada pokoknya sebagai berikut:
 - Bahwa ahli Navigasi menerangkan Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan- pelayaran. Sesuai Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008.
 - Bahwa ahli Navigasi menerangkan Secara teori, Keadaan Darurat adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan dimana kapal berada. Keadaan tersebut bisa disebabkan faktor kapal maupun luar kapal seperti :
 - 1) Kapal Kapal yang mengalami kecelakaan seperti tubrukan, kebakaran, bocor, kandas dsb.
 - 2) Reaksi muatan berbahaya yang membutuhkan penanganan darurat.
 - 3) Ancaman terhadap lingkungan hidup,
 - 4) Orang jatuh ke laut.
 - 5) Kapal yang mengalami kerusakan alat penggerak utamanya (mesin induk)
 - 6) Kapal yang rusak kemudi.
 - 7) Cuaca buruk.
 - Bahwa ahli Navigasi menerangkan Sesuai SOP VTS - Pemberitahuan harus dibuat oleh kapal kepada Batam VTS melalui radio, telepon, faksimili, atau surat elektronik (email) pada: 48 jam sebelum kedatangan; atau Tidak lebih dari waktu kedatangan dari pelabuhan sebelumnya bila perjalanan ditempuh kurang dari 48 jam
 - Bahwa ahli Navigasi menerangkan VTS akan memanggil kapal tersebut sesuai prosedur 3X panggilan dan VTS akan berkoordinasi dengan instansi terkait untuk melaporkan kapal tersebut baik merespon panggilan atau tidak.

Halaman 13 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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 ahli Navigasi menerangkan isi pasal 317 Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)
- Bahwa ahli Navigasi menerangkan Jika melihat dari ketentuan Pasal 317 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran maka yang menjadi tersangka adalah Nakhoda MT Polan bendera Panama karena dalam Undang-undang tersebut hanya menyebutkan Nakhoda
- Bahwa ahli Navigasi menerangkan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa Kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim
- Bahwa ahli Navigasi menerangkan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) berisikan tentang tanggal pembuatan, nama kapal, rencana tanggal keberangkatan, pelabuhan pembuatan, tujuan kapal berlayar dan pejabat yang menandatangani Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) tersebut
- Bahwa ahli Navigasi menerangkan Pemerintah Indonesia dalam hal ini Kementerian Perhubungan telah menetapkan beberapa wilayah labuh jangkar. 01° 58' 193"U- 105° 15' 678" T bukan area yang sudah ditetapkan Pemerintah Indonesia.
- Terhadap keterangan Ahli, Terdakwa memberikan pendapat keterangannya benar dan tidak keberatan ;

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

- Bahwa Terdakwa mengerti diperiksa di pengadilan saat ini terkait dengan tindak pidana pelayaran ;
- Bahwa Terdakwa menerangkan pada tanggal 21 Maret 2022 berangkat dari Pelabuhan Fujaerah UEA menuju ke China kemudian Pada tanggal 2 April 2022 setelah melewati Singapura ada masalah pada Air bersih kemudian terdakwa mencoba menghubungi kantor/perusahaan bahwa masalah ini harus segera ditangani karena jumlah air sudah semakin menipis dan kantor mengatakan oke segera mengirimkan pasokan Air Bersih menggunakan kapal MT. Zevs kemudian kapal MT. Zevs memberikan titik posisi untuk berlabuh jangkar. Pada tanggal 3 April 2022 kami menurunkan jangkar pada

Halaman 14 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

posisi 01° 58' 23" N - 105° 15' 80" E yang diberikan oleh kapal MT. Zevs pada jam 00.48 Batam Time kemudian mau melakukan STS kapal MT. Zevs sudah berada disamping kapal MT. Polan pada pukul 10.06 Batam Time. Namun ternyata Selang yang diberikan oleh MT. Zevs tidak pas/berbeda sehingga diputuskan untuk menelfon ke kantor Kembali kemudian diberikan saran oleh kantor untuk membatalkan STS Air tersebut. Pada jam 16.18 Batam Time kapal Angkatan Laut Indonesia mendekati kapal MT. Polan kemudian pada jam 18.12 Batam Time 4 kru Angkatan Laut naik ke atas kapal. Pada tanggal 4 April 2022 Angkatan Laut Indonesia menyarankan untuk menuju ke Pelabuhan Kabil namun terdakwa meminta ijin untuk berbicara kepada kantor untuk meminta saran dan meminta izin pada Angkatan Laut menunggu konfirmasi dari kantor. Pada tanggal 5 April 2022 pada jam 19.00 Batam Time 6 Kru Angkatan Laut naik lagi ke atas kapal untuk memeriksa akomodasi yang berada diatas kapal namun terdakwa tidak mengizinkan karena kru kami kebanyakan belum di Vaksin sehingga terdakwa mengantisipasi kru saya yang belum di Vaksin. Pada tanggal 6 April 2022 Angkatan Laut menghubungi kami diatas kapal untuk segera bersiap-siap menuju Kabil namun tersangka meminta waktu 5 menit untuk mendapatkan konfirmasi dari kantor, selama perjalanan menuju Pelabuhan ada sedikit masalah dibagian mesin sehingga KKM memutuskan untuk melakukan Drifting selama 2 jam untuk perbaikan kemudian tanggal 7 April 2022 kapal MT. Polan lego jangkar di Pelabuhan Kabil ;

- Bahwa ada masalah dimesin utama terkait Temperatur yang terlalu panas dan perbaikan dilakukan sehingga harus berhenti sementara.
- Bahwa Port Clearance dikeluarkan oleh Fujairah UEA menuju China
- Bahwa AIS Kapal MT. Polan selama pelayaran kadang-kadang hidup dan kadang-kadang mati serta rencana akan diperbaiki pada saat sampai di China
- Bahwa setahu terdakwa pemilik kapal MT. Polan bendera Panama adalah Evros ;
- Bahwa kapal MT. Polan bendera Panama berjenis kapal Oil Tanker
- Bahwa setelah terjadi penangkapan kapal, Perusahaan baru menunjuk agen kapal yaitu Erdi dari PT. Jayden Lintas Samudera yang beralamatkan di Ruko Mega Legenda Blok C-3 No.27 Batam Center ;
- Bahwa setelah Second Officer kapal MT. Polan bendera Panama telah melakukan Plotting dengan menggunakan Peta yang diberikan oleh Penyidik maka diketahui bahwa titik kordinat yang diberikan kapal MT. Zevs masuk

Halaman 15 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

Wilayah Perairan Teritorial Indonesia sejauh 5 NM dari batas Teritorial Indonesia

- Bahwa jumlah ABK/Crew di atas Kapal MT. Polan bendera Panama 28 orang kru dan 27 Warga Negara Filipina, 1 Orang Warga Negara Srilanka dan sesuai dengan Crew List kapal serta juga sesuai dengan jumlah Paspor yang ada
- Bahwa Terdakwa adalah Nakhoda Kapal MT Polan;
- Bahwa pada tanggal 3 April 2022 kru kapal menurunkan jangkar pada Posisi 01 Derajat 58' 193" U – 105 Derajat 15' 678" T karena kapal MT Polan sedang kekurangan air bersih;
- Bahwa Kapal MT Polan memiliki Muatan 65976.898 MT dengan tujuan china;
- Bahwa pada tanggal 4 April 2022 Kapal TNI AL melakukan pemeriksaan ke atas Kapal MT Polan untuk selanjutnya kami menuju perairan kabil untuk pemeriksaan lebih lanjut;
- Bahwa setelah lego jangkar, kapal MT ZEVS melakukan STS dengan MT Polan akan tetapi STS tersebut tidak berhasil dikarenakan ukuran kepala selang yang berbeda antara kapal MT Poland an MT ZEVS;
- Bahwa dalam melakukan lego jangkar dan STS MT Polan tidak ada mendapat izin dari otoritas Negara Indonesia.

Menimbang, bahwa di persidangan telah diajukan barang bukti berupa :

- a. Kapal berikut perlengkapannya 1 (satu) Unit.

Nama Kapal	:	MT POLAN
Tonage	:	39283 GT
Imo No	:	9176761
Pemilik	:	Evros Management S.A.
Jenis Kapal	:	Oil Carrier Tanker
Bendera	:	Panama

- b. Passport Nakhoda: P0234664B.
- c. Muatan sebanyak : Fuel Oil ± 65.976,898 MT.
- d. Dokumen Kapal :
- 1) Certificate of Class, 28-10-21/30-07-24
 - 2) Intr. Load Line Certificate 28-10-21/30-07-24
 - 3) Record of Conditions of Assignment of Load Line, 25-09-20
 - 4) Cargo Ship Safety Construction Cert. 28-10-21/30-07-24
 - 5) Cargo Ship Safety Equipment Cert. & Form E, 28-10-21/30-07-24

Halaman 16 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 6) Record of Avroved Cargo Ship Safety Equipment, 2509-20
- 7) Cargo Ship Safety Radio Certificate GMDSS& Form R, 28-10-21/30-07-24
- 8) Record of Approved GMDSS Installation, 17-09-20
- 9) GMDSS Shore-based Maintenance Agreement, 04-08-21/04-08-22
- 10) AIS Test Report/Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 11) EPIRB Testin / Programming Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 12) SSAS Survey Checklist/Test Report, 22-06-21/22-06-22
- 13) LRIT Certificate, 12-10-20
- 14) VDR/SVDR Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 15) SART Test Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 16) Seafarer's/Owner's Insurance Provider.Company, 16-06-21/20-02-22
- 17) Int. Oil Pollution Prevention (OPP) Certificate & Form B, 28-10-21/30-07-24
- 18) Int. Sewage Pollution Prevention (ISPP) Certificate, 28-10-21/30-07-24
- 19) Int. Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate & Supplement, 28-10-21/30-07-24
- 20) Int. Energy Efficien Certificate & Supplement, 22-06-21
- 21) Program of performance of the ISM Audit, 16-10-21
- 22) ISM Code Certification (Ship Audit Report), 22-06-21
- 23) Anti-fouling System Certificate & Record of Anti-fouling System, 22-06-21
- 24) Intemational Ballast Water Management Certificate, 10-11-21/30-07-24
- 25) Cargo Gear Test Cert. (Register if Lifting Appliances) by CLASS, 28-10-21/30-07-24
- 26) Certificate of Registry, 20-09-21/19-09-26
- 27) Ship Radio Station License, 01-09-21/31-08-26
- 28) Minimum Safe Manning Certificate, 15-07-21
- 29) Certificate of Crew Accommodation, 31-01-22/30-06-22
- 30) Annual Tax Receipt, 01-01-22/31-12-22
- 31) Civil Liability for Oil Pollution Damage Cert.(CLC), 20-02-22/20-02-23

Halaman 17 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

- 32) Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Cert.(BCLC),20-02-22/20-02-23
- 33) Wreck Removal Convention Certificatae, 20-02-22/20-02-23
- 34) P&I abd F&D Cert.Of Entry,18-02-22/20-02-23
- 35) NEFTSHIP Insurance Cover Note,22-06-21/21-06-22
- 36) ITOPF Cert. 20-02-22/20-02-23
- 37) Intemational Tonnage Certificate – ITC,18-08-21
- 38) StabilityDeclaration,25-09-20
- 39) Reprton Loading Computer Software Survey (ABY CLASS),10-09-19
- 40) Cargo Tank Inert Gas System Certificate,25-09-20
- 41) Record of COW System Installation Record,25-09-20
- 42) Record of COW System Operation Record, 25-09-20
- 43) Document of Compliance (DOC),03-12-21/03-05-22
- 44) Safety Management Certificate (SMC),04-03-22/03-09-22
- 45) International Ship Security Certificate(ISSC) Records, 04-03-22/03-09-22
- 46) Continuous SYNOPSIS Record (CSR) -all vessel's CSRs ORIGINALS,15-12-21
- 47) Company DPA Declaration to Administration as per ISM code,04-02-22
- 48) Company Security Officer Declarationto ADM as Per ISPS,16-10-21
- 49) ISPS Code Audit Plan,16-10-21
- 50) Company Declaration as per ISM Code,01-10-20
- 51) MLC Document of Complaincce (Short Term),08-03-22/08-03-22
- 52) DMLC Part I
- 53) DMLC Part II
- 54) MLC Inspection Programme
- 55) MLC Inspection Report
- 56) Ship Emergency Response Service Cert. for Damage Stability Assessment
- 57) Cert. of Condition Assessment Program (CAP)
- 58) Port State Control Inspection Cert,29-09-19
- 59) Las Port Clearence
- 60) Ship Sanitation Cert.

Halaman 18 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

Barang bukti tersebut telah disita secara sah menurut hukum sehingga dapat dijadikan barang bukti di persidangan ;

Menimbang, bahwa berdasarkan alat bukti dan barang bukti yang diajukan diperoleh fakta-fakta hukum sebagai berikut:

- Bahwa benar Terdakwa mengerti diperiksa di pengadilan saat ini terkait dengan tindak pidana pelayaran ;
- Bahwa benar Terdakwa menerangkan pada tanggal 21 Maret 2022 berangkat dari Pelabuhan Fujaerah UEA menuju ke China kemudian Pada tanggal 2 April 2022 setelah melewati Singapura ada masalah pada Air bersih kemudian terdakwa mencoba menghubungi kantor/perusahaan bahwa masalah ini harus segera ditangani karena jumlah air sudah semakin menipis dan kantor mengatakan oke segera mengirimkan pasokan Air Bersih menggunakan kapal MT. Zevs kemudian kapal MT. Zevs memberikan titik posisi untuk berlabuh jangkar. Pada tanggal 3 April 2022 kami menurunkan jangkar pada posisi 01° 58' 23" N - 105° 15' 80" E yang diberikan oleh kapal MT. Zevs pada jam 00.48 Batam Time kemudian mau melakukan STS kapal MT. Zevs sudah berada disamping kapal MT. Polan pada pukul 10.06 Batam Time. Namun ternyata Selang yang diberikan oleh MT. Zevs tidak pas/berbeda sehingga diputuskan untuk menelfon ke kantor Kembali kemudian diberikan saran oleh kantor untuk membatalkan STS Air tersebut. Pada jam 16.18 Batam Time kapal Angkatan Laut Indonesia mendekati kapal MT. Polan kemudian pada jam 18.12 Batam Time 4 kru Angkatan Laut naik ke atas kapal. Pada tanggal 4 April 2022 Angkatan Laut Indonesia menyarankan untuk menuju ke Pelabuhan Kabil namun terdakwa meminta ijin untuk berbicara kepada kantor untuk meminta saran dan meminta izin pada Angkatan Laut menunggu konfirmasi dari kantor. Pada tanggal 5 April 2022 pada jam 19.00 Batam Time 6 Kru Angkatan Laut naik lagi ke atas kapal untuk memeriksa akomodasi yang berada diatas kapal namun terdakwa tidak mengizinkan karena kru kami kebanyakan belum di Vaksin sehingga terdakwa mengantisipasi kru saya yang belum di Vaksin. Pada tanggal 6 April 2022 Angkatan Laut menghubungi kami diatas kapal untuk segera bersiap-siap menuju Kabil namun tersangka meminta waktu 5 menit untuk mendapatkan konfirmasi dari kantor, selama perjalanan menuju Pelabuhan ada sedikit masalah dibagian mesin sehingga KKM memutuskan untuk melakukan Drifting selama 2 jam untuk perbaikan kemudian tanggal 7 April 2022 kapal MT. Polan lego jangkar di Pelabuhan Kabil ;

Halaman 19 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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 benar ada masalah dimesin utama terkait Temperatur yang terlalu panas dan perbaikan dilakukan sehingga harus berhenti sementara.
- Bahwa benar Port Clearance dikeluarkan oleh Fujairah UEA menuju China
- Bahwa benar AIS Kapal MT. Polan selama pelayaran kadang-kadang hidup dan kadang-kadang mati serta rencana akan diperbaiki pada saat sampai di China
- Bahwa benar setahu terdakwa pemilik kapal MT. Polan bendera Panama adalah Evros ;
- Bahwa benar kapal MT. Polan bendera Panama berjenis kapal Oil Tanker
- Bahwa benar setelah terjadi penangkapan kapal, Perusahaan baru menunjuk agen kapal yaitu Erdi dari PT. Jayden Lintas Samudera yang beralamatkan di Ruko Mega Legenda Blok C-3 No.27 Batam Center ;
- Bahwa benar setelah Second Officer kapal MT. Polan bendera Panama telah melakukan Plotting dengan menggunakan Peta yang diberikan oleh Penyidik maka diketahui bahwa titik kordinat yang diberikan kapal MT. Zevs masuk Wilayah Perairan Teritorial Indonesia sejauh 5 NM dari batas Teritorial Indonesia
- Bahwa benar jumlah ABK/Crew di atas Kapal MT. Polan bendera Panama 28 orang kru dan 27 Warga Negara Filipina, 1 Orang Warga Negara Srilanka dan sesuai dengan Crew List kapal serta juga sesuai dengan jumlah Paspor yang ada
- Bahwa benar Terdakwa adalah Nakhoda Kapal MT Polan;
- Bahwa benar pada tanggal 3 April 2022 kru kapal menurunkan jangkar pada Posisi 01 Derajat 58' 193" U – 105 Derajat 15' 678" T karena kapal MT Polan sedang kekurangan air bersih;
- Bahwa benar Kapal MT Polan memiliki Muatan 65976.898 MT dengan tujuan china;
- Bahwa benar pada tanggal 4 April 2022 Kapal TNI AL melakukan pemeriksaan ke atas Kapal MT Polan untuk selanjutnya kami menuju perairan kabil untuk pemeriksaan lebih lanjut;
- Bahwa benar setelah lego jangkar, kapal MT ZEVS melakukan STS dengan MT Polan akan tetapi STS tersebut tidak berhasil dikarenakan ukuran kepala selang yang berbeda antara kapal MT Poland an MT ZEVS;
- Bahwa benar dalam melakukan lego jangkar dan STS MT Polan tidak ada mendapat izin dari otoritas Negara Indonesia ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan apakah berdasarkan fakta-fakta hukum tersebut diatas,

Halaman 20 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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)

Halaman 20



Terdakwa dapat dinyatakan telah melakukan tindak pidana yang didakwakan kepadanya;

Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang berbentuk Tunggal, sehingga Majelis Hakim dengan memperhatikan fakta-fakta hukum tersebut diatas akan mempertimbangkan dakwaan Penuntut Umum sebagaimana diatur dalam Pasal 317 jo Pasal 193 ayat (1) huruf a Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang unsur-unsurnya adalah sebagai berikut :

1. Nahkoda;
2. Selama berlayar wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas;

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

Ad. 1 Nahkoda

Menimbang, bahwa yang dimaksud unsur "Nahkoda" sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 yaitu 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 selanjutnya setelah dilakukan penelitian terhadap barang bukti berupa dokumen pelaut yang dimiliki Terdakwa dan yang diperlihatkan di persidangan diketahui bahwa Terdakwa Ricardo C. Camacho adalah benar menduduki jabatan sebagai Nahkoda di M.T. Polan berbendera Panama yang ditangkap oleh TNI AL di selatan perairan Bintan karena diduga melakukan tindak pidana pelayaran;

Menimbang, bahwa di muka persidangan telah diperiksa identitas Terdakwa yang mengaku bernama Ricardo C. Camacho yang setelah diperiksa ternyata benar sesuai dengan dakwaan Penuntut Umum dan selama persidangan ternyata sehat jasmani dan rohani serta dapat menjawab dengan baik pertanyaan yang diajukan oleh Majelis Hakim maupun Penuntut Umum oleh karena itu Terdakwa dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya ;

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian pertimbangan diatas, maka unsur ini telah terpenuhi menurut hukum ;

Ad. 2 Selama berlayar wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas;

Menimbang, bahwa pengertian berlayar menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah bepergian menggunakan kapal (perahu), atau mengarungi



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

lautan. Sedangkan pengertian Pelayaran menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah satu kesatuan system yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim ;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta yang terungkap di persidangan, bahwa MT Polan ditunjukan titik koordinat menggunakan alat yang dimiliki oleh Kapal TNI AL Indonesia. Bahwa benar kapal berada pada titik koordinat dimaksud dikarenakan mesin air MT Polan mengalami kerusakan dan membutuhkan pasokan air bersih. Bahwa benar kapal MT Polan pada tanggal 03 April 2022 melakukan lego jangkar dan ship to ship (STS) transfer air tawar dengan Kapal MT ZEVS. Bahwa benar kegiatan STS tersebut sudah dilakukan akan tetapi kemudian diketahui kepala selang antara MT Poland an MT ZEVS tidak cocok. Bahwa benar port clearance yang dimiliki oleh MT Polan adalah dikeluarkan oleh UEA dengan tujuan china, dan tidak memiliki port clearance dari pemerintah republik Indonesia. Bahwa benar kapal MT Polan membawa muatan Fuel Oil yang saksi lupa berapa jumlahnya. Bahwa benar kapal MT Polan tidak ada menghubungi otoritas manapun di Indonesia untuk melakukan lego jangkar karena kapal MT Polan merasa bahwa belum masuk wilayah territorial Indonesia. Bahwa benar pada tanggal 04 April 2022 pagi, TNI AL Indonesia melalui kapal KRI BUBARA-868 mengegedah kapal kami dan melakukan pemeriksaan lebih lanjut. Bahwa benar kapal MT Polan pada tanggal 03 April 2022 melakukan lego jangkar dan ship to ship (STS) transfer air tawar dengan Kapal MT ZEVS. Bahwa benar kegiatan STS tersebut sudah dilakukan akan tetapi kemudian diketahui kepala selang antara MT Poland an MT ZEVS tidak cocok. Bahwa benar port clearance yang dimiliki oleh MT Polan adalah dikeluarkan oleh UEA dengan tujuan china, dan tidak memiliki port clearance dari pemerintah republik Indonesia. Bahwa benar kapal MT Polan membawa muatan Fuel Oil sebanyak 65.000 ametric Tons yang rencananya akan dibawa ke China. Bahwa benar Kapal MT Polan tidak sedang mengalami kerusakan mesin. Bahwa benar yang rusak hanya mesin air. Bahwa benar kapal MT Polan tidak ada menghubungi otoritas manapun di Indonesia untuk melakukan lego jangkar karena kapal MT Polan merasa bahwa belum masuk wilayah territorial Indonesia ;

Menimbang, bahwa Saksi Molokoedov Artem menerangkan bahwa benar sekitar tanggal 03 April 2022 kapal MT ZEVS melakukan Ship To Ship dengan MT Polan. Bahwa benar saksi tidak mengetahui persis berapa jumlah muatan yang ada di Kapal MT Polan. Bahwa benar Kapal MT ZEVS melakukan

Halaman 22 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

lego jangkar bersamaan dengan kapal MT Polan serta saling memberikan selang untuk mengisi air bersih yang dibutuhkan oleh Kapal MT Polan. Bahwa kegiatan pemberian air bersih tersebut tidak berhasil dilakukan karena ukuran kepala selang yang berbeda antara kapal MT Poland dan MT ZEVS. Bahwa benar saksi mulai berkomunikasi dengan Nakhoda kapal MT Polan pada tanggal 03 April 2022. Bahwa benar Kapal MT ZEVS ketika lego jangkar dan melakukan Ship To Ship dengan kapal MT Polan tidak meminta izin dari otoritas terkait di Negara Indonesia;

Menimbang, bahwa Saksi Muchammad Mustamir dan Saksi Arief Nugroho menerangkan Bahwa benar pada hari minggu tanggal 03 April 2022 pukul 14.00 WIB KRI BUBARA yang sedang melakukan operasi alur arnawa mendeteksi bahwa kapal MT Polan berada pada posisi 01 derajat 58,193' U – 105 derajat 15,678" T, baringan 88, jarak 13 Nm dengan halu 303, cepat 0.1 Knot, dan kemudian diketahui bahwa kapal MT Polan sedang melakukan lego jangkar, ais dimatikan dan sedang melakukan kegiatan SHIP TO SHIP (STS) dengan Kapal MT ZEVS di wilayah territorial republic Indonesia. Bahwa benar setelah dilakukan pemeriksaan, Kapal MT Polan tidak memiliki izin dari otoritas Negara Indonesia untuk melakukan kegiatan Lego Jangkar maupun Ship To Ship dengan kapal MT ZEVS;

Menimbang, bahwa Ahli atas nama **Ahmad Jauhari**, pada pokoknya menerangkan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) berisikan tentang tanggal pembuatan, nama kapal, rencana tanggal keberangkatan, pelabuhan pembuatan, tujuan kapal berlayar dan pejabat yang menandatangani Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) tersebut, yang mana berdasarkan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) yang diberikan kepada Kapal MT Polan hanya perjalanan dari UEA menuju CHINA . sebagaimana Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) tersebut, namun saat ini MT Polan melakukan pelayaran tidak menuju Ke China tapi ke Perairan Timur Laut Pulau Bintan dengan Posisi 01 Derajat 58' 193" U – 105 Derajat 15' 678" T yang merupakan wilayah laut territorial Indonesia yang merupakan wilayah laut teritorial Indonesia. Dengan demikian MT Polan berlayar dan melakukan lego jangkar tidak sesuai Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*);

Menimbang, bahwa Terdakwa pada saat persidangan mengakui kesalahannya, dengan menerangkan ia melakukan lego jangkar dan STS dengan asumsi bahwa ia tidak mengetahui itu masuk dalam wilayah teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia, akan tetapi setelah kejadian ini dan ditangkap oleh pihak TNI AL dan ditunjukkan titik koordinat, barulah Terdakwa

Halaman 23 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

menyadari aturan tersebut patuh oleh Hukum Indonesia karena berada di Perairan Indonesia selain itu Terdakwa menyadari perbuatannya telah melanggar ketentuan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Terdakwa meminta maaf yang sebesar-besarnya kepada pemerintah Indonesia;

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian pertimbangan diatas, maka unsur ini telah terpenuhi menurut hukum ;

Menimbang, bahwa oleh karena semua unsur dari Pasal 317 jo Pasal 193 ayat (1) huruf a Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah terpenuhi secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana Selama berlayar Nakhoda tidak mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas sebagaimana didakwakan dalam dakwaan Tunggal Penuntut Umum;

Menimbang, bahwa dalam persidangan, Majelis Hakim tidak menemukan hal-hal yang dapat menghapuskan pertanggungjawaban pidana, baik sebagai alasan pembenar dan/atau alasan pemaaf, maka Terdakwa harus mempertanggungjawabkan perbuatannya;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa mampu bertanggung jawab, maka harus dinyatakan bersalah dan dijatuhi pidana;

Menimbang, bahwa terhadap barang bukti yang diajukan di persidangan, Majelis Hakim mempertimbangkan, bahwa terhadap barang bukti berupa :

- a. Kapal berikut perlengkapannya 1 (satu) Unit.

Nama Kapal	:	MT POLAN
Tonage	:	39283 GT
Imo No	:	9176761
Pemilik	:	Evros Management S.A.
Jenis Kapal	:	Oil Carrier Tanker
Bendera	:	Panama

- b. Passport Nakhoda: P0234664B.

- c. Muatan sebanyak : Fuel Oil \pm 65.976,898 MT.

- d. Dokumen Kapal :

- 1) Certificate of Class, 28-10-21/30-07-24
- 2) Intr. Load Line Certificate 28-10-21/30-07-24
- 3) Record of Conditions of Assignment of Load Line, 25-09-20
- 4) Cargo Ship Safety Construction Cert. 28-10-21/30-07-24

Halaman 24 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



- 5) Cargo Ship Safety Equipment Cert. & Form E, 28-10-21/30-07-24
- 6) Record of Avroved Cargo Ship Safety Equipment, 2509-20
- 7) Cargo Ship Safety Radio Certificate GMDSS& Form R, 28-10-21/30-07-24
- 8) Record of Approved GMDSS Installation, 17-09-20
- 9) GMDSS Shore-based Maintenance Agreement, 04-08-21/04-08-22
- 10) AIS Test Report/Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 11) EPIRB Testin / Programming Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 12) SSAS Survey Checklist/Test Report, 22-06-21/22-06-22
- 13) LRIT Certificate, 12-10-20
- 14) VDR/SVDR Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 15) SART Test Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 16) Seafarer's/Owner's Insurance Provider.Company, 16-06-21/20-02-22
- 17) Int. Oil Pollution Prevention (OPP) Certificate & Form B, 28-10-21/30-07-24
- 18) Int. Sewage Pollution Prevention (ISPP) Certificate, 28-10-21/30-07-24
- 19) Int. Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate & Supplement, 28-10-21/30-07-24
- 20) Int. Energy Efficien Certificate & Supplement, 22-06-21
- 21) Program of performance of the ISM Audit, 16-10-21
- 22) ISM Code Certification (Ship Audit Report), 22-06-21
- 23) Anti-fouling System Certificate & Record of Anti-fouling System, 22-06-21
- 24) Intemational Ballast Water Management Certificate, 10-11-21/30-07-24
- 25) Cargo Gear Test Cert. (Register if Lifting Appliances) by CLASS, 28-10-21/30-07-24
- 26) Certificate of Registry, 20-09-21/19-09-26
- 27) Ship Radio Station License, 01-09-21/31-08-26
- 28) Minimum Safe Manning Certificate, 15-07-21
- 29) Certificate of Crew Accommodation, 31-01-22/30-06-22
- 30) Annual Tax Receipt, 01-01-22/31-12-22



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 31) Civil Liability for Oil Pollution Damage Cert.(CLC), 20-02-22/20-02-23
- 32) Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Cert.(BCLC),20-02-22/20-02-23
- 33) Wreck Removal Convention Certificatae, 20-02-22/20-02-23
- 34) P&I abd F&D Cert.Of Entry,18-02-22/20-02-23
- 35) NEFTSHIP Insurance Cover Note,22-06-21/21-06-22
- 36) ITOPF Cert. 20-02-22/20-02-23
- 37) Intemational Tonnage Certificate – ITC,18-08-21
- 38) StabilityDeclaration,25-09-20
- 39) Reprton Loading Computer Software Survey (ABY CLASS),10-09-19
- 40) Cargo Tank Inert Gas System Certificate,25-09-20
- 41) Record of COW System Installation Record,25-09-20
- 42) Record of COW System Operation Record, 25-09-20
- 43) Document of Compliance (DOC),03-12-21/03-05-22
- 44) Safety Management Certificate (SMC),04-03-22/03-09-22
- 45) International Ship Security Certificate(ISSC) Records, 04-03-22/03-09-22
- 46) Continuous SYNOPSIS Record (CSR) -all vessel's CSRs ORIGINALS,15-12-21
- 47) Company DPA Declaration to Administration as per ISM code,04-02-22
- 48) Company Security Officer Declarationto ADM as Per ISPS,16-10-21
- 49) ISPS Code Audit Plan,16-10-21
- 50) Company Declaration as per ISM Code,01-10-20
- 51) MLC Document of Complaincce (Short Term),08-03-22/08-03-22
- 52) DMLC Part I
- 53) DMLC Part II
- 54) MLC Inspection Programme
- 55) MLC Inspection Report
- 56) Ship Emergency Response Service Cert. for Damage Stability Assessment
- 57) Cert. of Condition Assessment Program (CAP)
- 58) Port State Control Inspection Cert,29-09-19

Halaman 26 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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)



59) Las Port Clearence

60) Ship Sanitation Cert.

karena disita dari Terdakwa maka harus dikembalikan kepada pemiliknya melalui Terdakwa, dan semua barang-barang bukti tersebut masing-masing statusnya akan ditetapkan dalam amar putusan ;

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

Keadaan yang memberatkan:

- Perbuatan Terdakwa yang melego jangkar tanpa sepengetahuan dan ijin dari otoritas syahbandar Indonesia dapat membahayakan jalur pelayaran di wilayah Indonesia ;

Keadaan yang meringankan:

- Terdakwa mengakui perbuatannya;
- Terdakwa bersikap sopan di persidangan ;
- Terdakwa belum pernah dihukum ;

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

Memperhatikan, Pasal 317 jo Pasal 193 ayat (1) huruf a Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

MENGADILI:

1. Menyatakan Terdakwa Ricardo C. Camacho tersebut di atas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana Selama berlayar Nakhoda tidak mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas sebagaimana dalam dakwaan Penuntut Umum ;
2. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 1 (satu) bulan dan denda sebesar Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar maka diganti pidana kurungan selama 1 (satu) bulan ;
3. Menetapkan barang bukti berupa :
 - a. Kapal berikut perlengkapannya 1 (satu) Unit.

Nama Kapal	:	MT POLAN
------------	---	----------



Tonage	:	39283 GT
Imo No	:	9176761
Pemilik	:	Evros Management S.A.
Jenis Kapal	:	Oil Carrier Tanker
Bendera	:	Panama

b. Passport Nakhoda: P0234664B.

c. Muatan sebanyak : Fuel Oil \pm 65.976,898 MT.

d. Dokumen Kapal :

- 1) Certificate of Class, 28-10-21/30-07-24
- 2) Intr. Load Line Certificate 28-10-21/30-07-24
- 3) Record of Conditions of Assignment of Load Line, 25-09-20
- 4) Cargo Ship Safety Construction Cert. 28-10-21/30-07-24
- 5) Cargo Ship Safety Equipment Cert. & Form E, 28-10-21/30-07-24
- 6) Record of Approved Cargo Ship Safety Equipment, 25-09-20
- 7) Cargo Ship Safety Radio Certificate GMDSS & Form R, 28-10-21/30-07-24
- 8) Record of Approved GMDSS Installation, 17-09-20
- 9) GMDSS Shore-based Maintenance Agreement, 04-08-21/04-08-22
- 10) AIS Test Report/Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 11) EPIRB Testin / Programming Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 12) SSAS Survey Checklist/Test Report, 22-06-21/22-06-22
- 13) LRIT Certificate, 12-10-20
- 14) VDR/SVDR Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 15) SART Test Certificate, 22-06-21/22-06-22
- 16) Seafarer's/Owner's Insurance Provider Company, 16-06-21/20-02-22
- 17) Int. Oil Pollution Prevention (OPP) Certificate & Form B, 28-10-21/30-07-24
- 18) Int. Sewage Pollution Prevention (ISPP) Certificate, 28-10-21/30-07-24
- 19) Int. Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate & Supplement, 28-10-21/30-07-24
- 20) Int. Energy Efficiency Certificate & Supplement, 22-06-21
- 21) Program of performance of the ISM Audit, 16-10-21

Halaman 28 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 22) ISM Code Certification (Ship Audit Report), 22-06-21
- 23) Anti-fouling System Certificate & Record of Anti-fouling System, 22-06-21
- 24) International Ballast Water Management Certificate, 10-11-21/30-07-24
- 25) Cargo Gear Test Cert. (Register if Lifting Appliances) by CLASS, 28-10-21/30-07-24
- 26) Certificate of Registry, 20-09-21/19-09-26
- 27) Ship Radio Station License, 01-09-21/31-08-26
- 28) Minimum Safe Manning Certificate, 15-07-21
- 29) Certificate of Crew Accommodation, 31-01-22/30-06-22
- 30) Annual Tax Receipt, 01-01-22/31-12-22
- 31) Civil Liability for Oil Pollution Damage Cert.(CLC), 20-02-22/20-02-23
- 32) Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Cert.(BCLC), 20-02-22/20-02-23
- 33) Wreck Removal Convention Certificate, 20-02-22/20-02-23
- 34) P&I and F&D Cert. Of Entry, 18-02-22/20-02-23
- 35) NEFTSHIP Insurance Cover Note, 22-06-21/21-06-22
- 36) ITOPF Cert. 20-02-22/20-02-23
- 37) International Tonnage Certificate – ITC, 18-08-21
- 38) Stability Declaration, 25-09-20
- 39) Repton Loading Computer Software Survey (ABY CLASS), 10-09-19
- 40) Cargo Tank Inert Gas System Certificate, 25-09-20
- 41) Record of COW System Installation Record, 25-09-20
- 42) Record of COW System Operation Record, 25-09-20
- 43) Document of Compliance (DOC), 03-12-21/03-05-22
- 44) Safety Management Certificate (SMC), 04-03-22/03-09-22
- 45) International Ship Security Certificate (ISSC) Records, 04-03-22/03-09-22
- 46) Continuous SYNOPSIS Record (CSR) -all vessel's CSRs ORIGINALS, 15-12-21
- 47) Company DPA Declaration to Administration as per ISM code, 04-02-22
- 48) Company Security Officer Declaration to ADM as Per ISPS, 16-10-21

Halaman 29 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg

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

- 49) ISPS Code Audit Plan,16-10-21
- 50) Company Declaration as per ISM Code,01-10-20
- 51) MLC Document of Complaincce (Short Term),08-03-22/08-03-22
- 52) DMLC Part I
- 53) DMLC Part II
- 54) MLC Inspection Programme
- 55) MLC Inspection Report
- 56) Ship Emergency Response Service Cert. for Damage Stability Assessment
- 57) Cert. of Condition Assessment Program (CAP)
- 58) Port State Control Inspection Cert,29-09-19
- 59) Las Port Clearance
- 60)Ship Sanitation Cert.

Dikembalikan Kepada Terdakwa.

4. Membebaskan kepada Terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp5.000,- (lima ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tanjungpinang, pada hari Jumat, tanggal 8 Juli 2022, oleh kami, Isdaryanto, S.H., M.H., sebagai Hakim Ketua, Novarina Manurung, S.H. dan Widodo Hariawan, S.H., M.H., masing-masing sebagai Hakim Anggota, yang diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari Jumat tanggal 8 Juli 2022, oleh Hakim Ketua dengan didampingi Hakim- Hakim Anggota tersebut, dibantu oleh Marni Hafti, S.H., Panitera Pengganti pada Pengadilan Negeri Tanjungpinang, serta dihadiri oleh Arif Darmawan W., S.H., Penuntut Umum dan Terdakwa dengan didampingi Penasihat Hukumnya ;

Hakim Anggota,

Hakim Ketua,

Novarina Manurung, S.H. Isdaryanto, S.H., M.H.

Widodo Hariawan, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,

Halaman 30 dari 31 Putusan Nomor 194/Pid.B/2022/PN Tpg



Marni Hafti, 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)