



PUTUSAN

No. 1227 K/Pid/2013

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH AGUNG

memeriksa perkara pidana dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara Terdakwa :

Nama	:	LAT ERNESTO JUI SILVANIA ;
tempat lahir	:	Filipina ;
umur / tanggal lahir	:	54 tahun/15 Maret 1958 ;
jenis kelamin	:	Laki-laki;
Kebangsaan	:	Filipina;
tempat tinggal	:	11145 JM Loyola St Matuhay Carmona C Philippines ;
Agama	:	Kristen ;
Pekerjaan	:	Bachelor of Science Marine Transportatic

Termohon Kasasi/Terdakwa berada di luar tahanan :

yang diajukan di muka persidangan Pengadilan Negeri Kalianda karena didakwa :

Kesatu :

Bahwa Terdakwa LAT ERNESTO JUNIOR SILVANIA selaku nahkoda pada kapal tanker MT. Norgas Cathinka pada hari Rabu tanggal 26 September 2012 sekitar pukul 04.40 WIB atau setidaknya pada waktu lain pada bulan September tahun 2012 atau setidaknya pada waktu lain dalam tahun 2012 bertempat di perairan Selat Sunda titik koordinat $\pm 05^{\circ}53'2''$ S- $105^{\circ}-5'.4''$ T berada dekat dengan Pulau Prajurit Pelabuhan Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung atau setidaknya pada suatu tempat lain yang masih termasuk wilayah hukum Pengadilan Negeri Kalianda yang berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini, karena kesalahannya (kealpaanya) menyebabkan matinya orang.

Perbuatan Terdakwa dilakukan dengan cara sebagai berikut :

Bahwa pada tanggal 05 September 2012 kapal tanker MT. Norgas Cathinka berlayar dari Brazil kemudian Durban, Afrika Selatan menuju Singapura yang dinahkodai oleh Terdakwa dengan membawa muatan propylene sebanyak ± 3.050 MT. Pada tanggal 26 September 2012 waktu dini hari kapal tanker MT. Norgas Cathinka melintasi perairan Selat Sunda dan sesuai dengan master *night order* Terdakwa selaku

Hal. 1 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Nahkoda telah melimpahkan kewenangan untuk menjalankan/berlayar pada malam hari kepada Su Ji Bing selaku Mualim I didampingi juru mudi/*ordinary* seaman saksi Sioson Cristian Bryan dan Terdakwa tidur di ruang kabin.

Selanjutnya kapal tanker MT. Norgas Cathinka berlayar di perairan Selat Sunda yang dinavigatori oleh Su Ji Bing, sebagai perwira jaga Su Ji Bing menilai situasi lingkungan sebagai daerah alur pelayaran yang cukup luas dan kondisi lalu lintas kapal biasa saja sehingga Su Ji Bing mematikan sensor alarm bahaya tubrukan pada *Automatic Radar Plotting Aid* (ARPA) karena tidak diperlukan dan dianggap Su Ji Bing bila dihidupkan suaranya akan mengganggu dan Su Ji Bing berlayar menggunakan kemudi otomatis (*auto pilot*) dengan haluan 045° kecepatan 10,5 knots.

Sedangkan Su Ji Bing mengetahui perairan penyeberangan antara Merak- Bakauheni merupakan alur perairan padat. Bahwa dalam jarak 6 Mil pada radar Su Ji Bing telah melihat KMP Bahuga Jaya yang dinahkodai oleh saksi Sahat Marulitua Manurung dengan Perwira Jaga/Mualim I alm. Salam Priyono yang sedang berlayar dari Pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni dengan menggunakan kemudi manual, haluan sejati 300° dan dengan kecepatan 8,5 knots, dan memantau sekurang-kurangnya ada 5 kapal lain dalam situasi saling bersilangan, yang berarti Su Ji Bing mengetahui perairan penyeberangan antara Merak-Bakauheni merupakan alur perairan padat dan menghadapi multi resiko tubrukan, selanjutnya pada jarak 3,5 *Nautical Miles* dari pengamatan radar maupun menggunakan teropong Su Ji Bing telah mengetahui adanya resiko tubrukan dengan KMP. Bahuga Jaya tetapi karena perhatiannya terkonsentrasi pada 3 kapal lain yang lebih dekat, dalam kondisi padat lalu lintas pelayaran yang dapat terjadi multi resiko tubrukan tersebut Su Ji Bing menyatakan kondisi tersebut adalah biasa maka tidak diperlukan pengamatan tambahan, tidak memberitahu Terdakwa selaku nahkoda, masih tetap menggunakan kemudi otomatis, bergerak dengan kecepatan penuh dengan tidak memerintahkan saksi Shu Shaouping selaku kepala kamar mesin maupun kepada petugas jaga mesin untuk mengurangi kecepatan kapal dan Su Ji Bing tetap menggunakan kemudi otomatis dan tidak melakukan tindakan apapun. Posisi Kapal Tanker MT. Norgas Cathinka dan KMP. Bahuga Jaya adalah saling bersilangan dimana seharusnya Kapal MT. Norgas Cathinka adalah kapal yang harus menghindari dan pada saat kondisi kritis tersebut KMP. Bahuga Jaya yang dikemudikan oleh Mualim I alm. Salam Priyono memanggil Kapal Tangker MT. Norgas Cathinka melalui Radio VHF *channel* 16 sebanyak 2 (dua) kali tetapi tidak ada jawaban.



Selanjutnya pada jarak 1,5 NM atau setara dengan waktu tempuh 8,5 menit bagi kapal tanker MT. Norgas Cathinka, kapal tanker MT. Norgas Cathinka melakukan olah gerak untuk mencegah terjadinya tubrukan dengan merubah haluan ke kanan sebesar 5° dengan menggunakan kemudi otomatis dan pada jarak \pm 0,5 NM atau setara dengan waktu tempuh 2,8 menit kapal tanker MT. Norgas Cathinka terlibat dalam situasi kritis dengan KMP. Bahuga Jaya, ketika Su Ji Bing melihat 2 (dua) lampu warna merah dan hijau KMP Bahuga Jaya, Su Ji Bing merubah kemudi otomatis ke kemudi manual dan melakukan olah gerak untuk menghindari tubrukan dengan memutar kemudi \pm 15° ke kanan sedangkan KMP. Bahuga Jaya melakukan olah gerak dengan memutar kemudi 20° ke kiri sehingga sekira pukul 04.40 WIB terjadi tubrukan antara KMP. Bahuga Jaya dengan kapal tanker MT. Norgas Cathinka pada posisi \pm 05°53'2" S-105°-5'.4" T dimana kapal tanker MT. Norgas Cathinka menubruk bagian lambung sebelah kanan KMP Bahuga Jaya sehingga akibat tubrukan tersebut KMP. Bahuga Jaya mengoleng ke kanan dan bertemu serta saling menekan dengan ujung bulbous bow MT. Norgas Cathinka yang mempunyai laju, sehingga akan terjadi penetrasi yang sangat kuat pada lambung kanan depan bagian bawah air KMP. Bahuga Jaya dan dipastikan akan merubah struktur plat dan konstruksi gading-gading kapal di daerah sekitarnya.

Bahwa sebagai dampak benturan yang pertama dan penetrasi yang kedua dipastikan telah merubah struktur *ramp door* KMP. Bahuga Jaya, karena kapal dalam kondisi miring serta mendapat dorongan dari MT. Norga Cathinka, maka dipastikan *car deck* bahwa bagian *ramp door* terbenam dibawah garis air dan merupakan salah satu kontribusi masuknya air laut ke dalam *car deck* bawah dan miring 25° dan \pm 45 menit kemudian KMP. Bahuga Jaya tenggelam.

Setelah terjadi tubrukan Su Ji Bing memerintahkan juru mudi/ordinary seaman saksi Sioson Cristian Bryan untuk memberitahu nahkoda yaitu Terdakwa, beberapa saat kemudian Terdakwa tiba di anjungan dan mengambil alih komando dan memerintahkan Su Ji Bing untuk memeriksa kondisi kapal dan setelah memeriksa kondisi kapal MT. Norgas Chantika dalam keadaan aman, Terdakwa memanggil KMP. Bahuga Jaya melalui radio VHF tetapi tidak ada jawaban, selanjutnya Terdakwa dan Su Ji Bing melanjutkan perjalanan dan sama sekali tidak melakukan upaya untuk membantu atau memberi pertolongan terhadap penumpang dan awak kapal KMP. Bahuga Jaya dengan menggunakan alat-alat keselamatan yaitu berupa sekoci penolong, *life bouy*, *life jacket* dan *life craft* dan Terdakwa juga tidak melaporkan tubrukan yang terjadi antara kapal tanker MT. Norgas Cathinka dengan KMP. Bahuga Jaya baik kepada pihak lain maupun



kepada Syahbandar Merak dan Syahbandar Bakauheni sedangkan Terdakwa mengetahui bahwa hal tersebut harus dilakukan jika terjadi tubrukan kapal dan merupakan tanggung jawab Terdakwa selaku nahkoda hal ini berdasarkan UNCLOS tahun 1982 Pasal 98 tentang kewajiban untuk memberikan bantuan Ayat (1) yang berbunyi setiap Negara harus mewajibkan (meminta) Nahkoda suatu kapal yang berlayar di bawah benderanya untuk, selama hal itu dapat dilakukannya tanpa bahaya yang besar bagi kapal, awak kapal atau penumpang :

- a Untuk memberikan pertolongan kepada setiap orang yang ditemukan di laut dalam bahaya akan hilang.
- b Untuk menuju secepatnya menolong orang yang dalam kesulitan, apabila mendapat pemberitahuan tentang kebutuhan mereka akan pertolongan, sepanjang tindakan demikian sepatutnya dapat diharapkan dari padanya.
- c Setelah suatu tubrukan, untuk memberikan bantuan pada kapal lain itu, awak kapal dan penumpangnya dan, dimana mungkin, untuk memberitahukan kepada kapal lain itu nama kapalnya sendiri, pelabuhan registrasinya dan pelabuhan terdekat yang akan didatanginya.

Dan sesuai Pasal 248 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada :

- a Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia;
- b Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar perairan Indonesia.

Sekira jam 10.00 WIB saksi Choky Simanjuntak yang merupakan Komandan Kapal Polisi Enggano No. 50015 beserta Kasat Polair Polres Lampung Selatan bersama ABK Kapal Polisi Enggano berhasil mengamankan Kapal Tanker MT. Norgas Cathinka dan membawa kapal tanker MT. Norgas Cathinka untuk lego jangkar pada pukul 11.11 WIB pada posisi 05°50'7" Selatan Bujur 105°48'7" Timur.

Bahwa akibat perbuatan Terdakwa mengakibatkan KMP. Bahuga Jaya tenggelam dan 7 (tujuh) orang penumpang KMP. Bahuga Jaya meninggal dunia berdasarkan surat keterangan dari RSUD Dr. H. Bob Bazar SKM Kalianda :

- 1 Visum et repertum No. 001/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Ruslani dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 2 Visum et repertum No. 002/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Salam Priyono dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 3 Visum et repertum No. 003/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Darniah dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 4 Visum et repertum No. 004/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Imas Hasanah dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 5 Visum et repertum No. 005/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Najwa binti Yudi dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 6 Visum et repertum No. 001/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Maryono bin Mahmud dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.

Dan berdasarkan surat keterangan Visum et Repertum dari RSUD Krakatau Medika Hospital Cilegon Banten

- 7 Visum et repertum No. 065/VIS/X/2012 tanggal 05 Oktober 2012 an. Sri Nuraini dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia, keluar busa warna putih dari hidung dan adanya tanda-tanda kaku mayat dan lebam mayat. Tanda-tanda tersebut korban mengalami tenggelam dengan waktu 2 jam sampai dengan 6 jam sebelum dilakukan pemeriksaan medis.

Perbuatan Terdakwa tersebut diatur dan diancam pidana dalam Pasal 359 KUHP.

A T A U

Kedua :

Bahwa Terdakwa LAT ERNESTO JUNIOR SILVANIA selaku nahkoda pada kapal tanker MT. Norgas Cathinka pada hari Rabu tanggal 26 September 2012 sekitar pukul 04.40 WIB atau setidaknya pada waktu lain pada bulan September tahun 2012 atau setidaknya pada waktu lain dalam tahun 2012 bertempat di Perairan Selat Sunda titik koordinat $\pm 05^{\circ}53'2''S-105^{\circ}-50'.4''$ T berada dekat dengan Pulau Prajurit Pelabuhan Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung atau setidaknya pada suatu tempat lain yang masih termasuk wilayah hukum Pengadilan Negeri Kalianda yang berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini, yang mengetahui adanya bahaya kecelakaan di kapalnya yang tidak melakukan

Hal. 5 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



pengeghahan dan menyebarkan kepada pihak lain, tidak melaporkan kepada syahbandar atau pejabat perwakilan RI terdekat.

Perbuatan Terdakwa dilakukan dengan cara sebagai berikut :

Bahwa pada tanggal 05 September 2012 kapal tanker MT. Norgas Cathinka berlayar dari Brazil kemudian Durban, Afrika Selatan menuju Singapura yang di nahkodai oleh Terdakwa dengan membawa muatan propylene sebanyak \pm 3.050 MT. Pada tanggal 26 September 2012 waktu dini hari kapal tanker MT. Norgas Cathinka melintasi perairan Selat Sunda dan sesuai dengan *master night order* Terdakwa selaku Nahkoda telah melimpahkan kewenangan untuk menjalankan/berlayar pada malam hari kepada Su Ji Bing selaku Mualim I didampingi juru mudi/*ordinary seaman* saksi Sioson Cristian Bryan dan Terdakwa tidur di ruang kabin.

Selanjutnya kapal tanker MT. Norgas Cathinka berlayar di perairan Selat Sunda yang dinavigatori oleh Su Ji Bing, sebagai perwira jaga Su Ji Bing menilai situasi lingkungan sebagai daerah alur pelayaran yang cukup luas dan kondisi lalu lintas kapal biasa saja sehingga Su Ji Bing mematikan sensor alarm bahaya tubrukan pada *Automatic Radar Plotting Aid* (ARPA) karena tidak diperlukan dan dianggap Su Ji Bing bila dihidupkan suaranya akan mengganggu dan Su Ji Bing berlayar menggunakan kemudi otomatis (*auto pilot*) dengan haluan 045^o kecepatan 10,5 knots. Sedangkan Su Ji Bing mengetahui perairan penyebrangan antara Merak-Bakauheni merupakan alur perairan padat.

Bahwa dalam jarak 6 Mil pada radar Su Ji Bing telah melihat KMP Bahuga Jaya yang dinahkodai oleh saksi Sahat Marulitua Manurung dengan Perwira Jaga/Mualim I alm. Salam Priyono yang sedang berlayar dari Pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni dengan menggunakan kemudi manual, haluan sejati 300^o dan dengan kecepatan 8,5 knots, dan memantau sekurang-kurangnya ada 5 kapal lain dalam situasi saling bersilangan, yang berarti Su Ji Bing mengetahui perairan penyebrangan antara Merak-Bakauheni merupakan alur perairan padat dan menghadapi multi resiko tubrukan, selanjutnya pada jarak 3,5 *Nautical Miles* dari pengamatan radar maupun menggunakan teropong Su Ji Bing telah mengetahui adanya resiko tubrukan dengan KMP. Bahuga Jaya tetapi karena perhatiannya terkonsentrasi pada 3 kapal lain yang lebih dekat, dalam kondisi padat lalu lintas pelayaran yang dapat terjadi multi resiko tubrukan tersebut Su Ji Bing menyatakan kondisi tersebut adalah biasa maka tidak diperlukan pengamatan tambahan, tidak memberitahu Terdakwa selaku nahkoda, masih tetap menggunakan kemudi otomatis, bergerak dengan kecepatan penuh dengan tidak memerintahkan saksi Shu Shaouping selaku kepala kamar mesin maupun kepada petugas jaga mesin untuk



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

mengurangi kecepatan kapal dan Su Ji Bing tetap menggunakan kemudi otomatis dan tidak melakukan tindakan apapun. Posisi Kapal Tanker MT. Norgas Cathinka dan KMP. Bahuga Jaya adalah saling bersilangan dimana seharusnya Kapal MT. Norgas Cathinka adalah kapal yang harus menghindari dan pada saat kondisi kritis tersebut KMP. Bahuga Jaya yang dikemudikan oleh Mualim I alm. Salam Priyono memanggil Kapal Tanker MT. Norgas Cathinka melalui Radio VHF channel 16 sebanyak 2 (dua) kali tetapi tidak ada jawaban.

Selanjutnya pada jarak 1,5 NM atau setara dengan waktu tempuh 8,5 menit bagi kapal tanker MT. Norgas Cathinka, kapal tanker MT. Norgas Cathinka melakukan olah gerak untuk mencegah terjadinya tubrukan dengan merubah haluan ke kanan sebesar 5° dengan menggunakan kemudi otomatis dan pada jarak $\pm 0,5$ NM atau setara dengan waktu tempuh 2,8 menit kapal tanker MT. Norgas Cathinka terlibat dalam situasi kritis dengan KMP. Bahuga Jaya, ketika Su Ji Bing melihat 2 (dua) lampu warna merah dan hijau KMP Bahuga Jaya, Su Ji Bing merubah kemudi otomatis ke kemudi manual dan melakukan olah gerak untuk menghindari tubrukan dengan memutar kemudi $\pm 15^{\circ}$ ke kanan sedangkan KMP. Bahuga Jaya melakukan olah gerak dengan memutar kemudi 20° ke kiri sehingga sekira pukul 04.40 WIB terjadi tubrukan antara KMP. Bahuga Jaya dengan kapal tanker MT. Norgas Cathinka pada posisi $\pm 05^{\circ}53'2''$ S- $105^{\circ}-50'4''$ T dimana kapal tanker MT. Norgas Cathinka menubruk bagian lambung sebelah kanan KMP Bahuga Jaya sehingga akibat tubrukan tersebut KMP. Bahuga Jaya mengoleng ke kanan dan bertemu serta saling menekan dengan ujung *bulbous bow* MT. Norgas Cathinka yang mempunyai laju, sehingga akan terjadi penetrasi yang sangat kuat pada lambung kanan depan bagian bawah air KMP. Bahuga Jaya dan dipastikan akan merubah struktur plat dan konstruksi gading-gading kapal di daerah sekitarnya.

Bahwa sebagai dampak benturan yang pertama dan penetrasi yang kedua dipastikan telah merubah struktur *ramp door* KMP. Bahuga Jaya, karena kapal dalam kondisi miring serta mendapat dorongan dari MT. Norga Cathinka, maka dipastikan *car deck* bahwa bagian *ramp door* terbenam dibawah garis air dan merupakan salah satu kontribusi masuknya air laut ke dalam *car deck* bawah dan miring 25° dan ± 45 menit kemudian KMP. Bahuga Jaya tenggelam.

Setelah terjadi tubrukan Su Ji Bing memerintahkan juru mudi/*ordinary seaman* saksi Sioson Cristian Bryan untuk memberitahu nahkoda yaitu Terdakwa, beberapa saat kemudian Terdakwa tiba di anjungan dan mengambil alih komando dan memerintahkan Su Ji Bing untuk memeriksa kondisi kapal dan setelah memeriksa kondisi kapal MT.

Hal. 7 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Norgas Chantika dalam keadaan aman, Terdakwa memanggil KMP. Bahuga Jaya melalui radio VHF tetapi tidak ada jawaban, selanjutnya Terdakwa dan Su Ji Bing melanjutkan perjalanan dan sama sekali tidak melakukan upaya untuk membantu atau memberi pertolongan terhadap penumpang dan awak kapal KMP. Bahuga Jaya dengan menggunakan alat-alat keselamatan yaitu berupa sekoci penolong, *life bouy*, *life jacket* dan *life craft* dan Terdakwa juga tidak melaporkan tubrukan yang terjadi antara kapal tanker MT. Norgas Cathinka dengan KMP. Bahuga Jaya baik kepada pihak lain maupun kepada syahbandar Merak dan syahbandar Bakauheni sedangkan Terdakwa mengetahui bahwa hal tersebut harus dilakukan jika terjadi tubrukan kapal dan merupakan tanggung jawab Terdakwa selaku nahkoda dan juga berdasarkan Pasal 248 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada :

- a Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia;
- b Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar perairan Indonesia.

Dan juga berdasarkan UNCLOS Tahun 1982 Pasal 98 tentang kewajiban untuk memberikan bantuan ayat (1) yang berbunyi setiap Negara harus mewajibkan (meminta) Nahkoda suatu kapal yang berlayar dibawah benderanya untuk, selama hal itu dapat dilakukannya tanpa bahaya yang besar bagi kapal, awak kapal atau penumpang :

- a Untuk memberikan pertolongan kepada setiap orang yang ditemukan di laut dalam bahaya akan hilang.
- b Untuk menuju secepatnya menolong orang yang dalam kesulitan, apabila mendapat pemberitahuan tentang kebutuhan mereka akan pertolongan, sepanjang tindakan demikian sepatutnya dapat di harapkan dari padanya.
- c Setelah suatu tubrukan, untuk memberikan bantuan pada kapal lain itu, awak kapal dan penumpangnya dan, dimana mungkin, untuk memberitahukan kepada kapal lain itu nama kapalnya sendiri, pelabuhan registrasinya dan pelabuhan terdekat yang akan didatanginya.

Sekira jam 10.00 WIB saksi Choky Simanjuntak yang merupakan Komandan Kapal Polisi Enggano No. 5015 beserta Kasat Polair Polres Lampung Selatan bersama ABK Kapal Polisi Enggano berhasil mengamankan Kapal Tanker Norgas Cathinka dan membawa kapal tanker MT. Norgas Cathinka untuk lego jangkar pada pukul 11.11 WIB pada posisi 05°50'7" Selatan Bujur 105°48'7" Timur.

8



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa akibat perbuatan Terdakwa mengakibatkan KMP. Bahuga Jaya tenggelam dan 7 (tujuh) orang penumpang KMP. Bahuga Jaya meninggal dunia berdasarkan surat keterangan dari RSUD Dr. H. Bob Bazar SKM Kalianda :

- 1 Visum et repertum No. 001/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Ruslani dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 2 Visum et repertum No. 002/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Salam Priyono dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 3 Visum et repertum No. 003/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Darniah dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 4 Visum et repertum No. 004/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Imas Hasanah dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 5 Visum et repertum No. 005/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Najwa binti Yudi dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 6 Visum et repertum No. 001/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Maryono bin Mahmud dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.

Dan berdasarkan surat keterangan Visum et Repertum dari RSUD Krakatau Medika Hospital Cilegon Banten

- 7 Visum et repertum No. 065/VIS/X/2012 tanggal 05 Oktober 2012 an. Sri Nuraini dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia, keluar busa warna putih dari hidung dan adanya tanda-tanda kaku mayat dan lebam mayat. Tanda-tanda tersebut korban mengalami tenggelam dengan waktu 2 jam sampai dengan 6 jam sebelum dilakukan pemeriksaan medis.

Perbuatan Terdakwa tersebut diatur dan diancam pidana dalam Pasal 330 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

A T A U

Ketiga :

Bahwa Terdakwa LAT ERNESTO JUNIOR SILVANIA selaku nahkoda pada kapal tanker MT. Norgas Cathinka pada hari Rabu tanggal 26 September 2012 sekitar

Hal. 9 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



pukul 04.40 WIB WIB atau setidaknya-tidaknya pada waktu lain pada bulan September tahun 2012 atau setidaknya-tidaknya pada waktu lain dalam tahun 2012 bertempat di Perairan Selat Sunda titik koordinat $\pm 05^{\circ}53'2''$ S- $105^{\circ}-50'4''$ T berada dekat dengan Pulau Prajurit Pelabuhan Bakauheni Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung atau setidaknya-tidaknya pada suatu tempat lain yang masih termasuk wilayah hukum Pengadilan Negeri Kalianda yang berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini, yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 258 ayat (2) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Perbuatan Terdakwa dilakukan dengan cara sebagai berikut :

Bahwa pada tanggal 05 September 2012 kapal tanker MT. Norgas Cathinka berlayar dari Brazil kemudian Durban, Afrika Selatan menuju Singapura yang di nahkodai oleh Terdakwa dengan membawa muatan propylene sebanyak ± 3.050 MT. Pada tanggal 26 September 2012 waktu dini hari kapal tanker MT. Norgas Cathinka melintasi perairan Selat Sunda dan sesuai dengan *master night order* Terdakwa selaku Nahkoda telah melimpahkan kewenangan untuk menjalankan/berlayar pada malam hari kepada Su Ji Bing selaku Mualim I didampingi juru mudi/*ordinary seaman* saksi Sioson Cristian Bryan dan Terdakwa tidur di ruang kabin.

Selanjutnya kapal tanker MT. Norgas Cathinka berlayar di perairan Selat Sunda yang dinavigatori oleh Su Ji Bing, sebagai perwira jaga Su Ji Bing menilai situasi lingkungan sebagai daerah alur pelayaran yang cukup luas dan kondisi lalu lintas kapal biasa saja sehingga Su Ji Bing mematikan sensor alarm bahaya tubrukan pada *Automatic Radar Plotting Aid* (ARPA) karena tidak diperlukan dan dianggap Su Ji Bing bila dihidupkan suaranya akan mengganggu dan Su Ji Bing berlayar menggunakan kemudi otomatis (auto pilot) dengan haluan 045° kecepatan 10,5 knots.

Sedangkan Su Ji Bing mengetahui perairan penyebrangan antara Merak-Bakauheni merupakan alur perairan padat. Bahwa dalam jarak 6 Mil pada radar Su Ji Bing telah melihat KMP Bahuga Jaya yang dinahkodai oleh saksi Sahat Marulitua Manurung dengan Perwira Jaga/Mualim I alm. Salam Priyono yang sedang berlayar dari Pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni dengan menggunakan kemudi manual, haluan sejati 300° dan dengan kecepatan 8,5 knots, dan memantau sekurang-kurangnya ada 5 kapal lain dalam situasi saling bersilangan, yang berarti Su Ji Bing mengetahui perairan penyeberangan antara Merak-Bakauheni merupakan alur perairan padat dan menghadapi multi resiko tubrukan, selanjutnya pada jarak 3,5 *Nautical Miles* dari pengamatan radar



maupun menggunakan teropong Su Ji Bing telah mengetahui adanya resiko tubrukan dengan KMP. Bahuga Jaya tetapi karena perhatiannya terkonsentrasi pada 3 kapal lain yang lebih dekat, dalam kondisi padat lalu lintas pelayaran yang dapat terjadi multi resiko tubrukan tersebut Su Ji Bing menyatakan kondisi tersebut adalah biasa maka tidak diperlukan pengamatan tambahan, tidak memberitahu Terdakwa selaku nahkoda, masih tetap menggunakan kemudi otomatis, bergerak dengan kecepatan penuh dengan tidak memerintahkan saksi Shu Shaouping selaku kepala kamar mesin maupun kepada petugas jaga mesin untuk mengurangi kecepatan kapal dan Su Ji Bing tetap menggunakan kemudi otomatis dan tidak melakukan tindakan apapun. Posisi Kapal Tanker MT. Norgas Cathinka dan KMP. Bahuga Jaya adalah saling bersilangan dimana seharusnya Kapal MT. Norgas Cathinka adalah kapal yang harus menghindari dan pada saat kondisi kritis tersebut KMP. Bahuga Jaya yang dikemudikan oleh Mualim I alm. Salam Priyono memanggil Kapal Tanker MT. Norgas Cathinka melalui Radio VHF channel 16 sebanyak 2 (dua) kali tetapi tidak ada jawaban.

Selanjutnya pada jarak 1,5 NM atau setara dengan waktu tempuh 8,5 menit bagi kapal tanker MT. Norgas Cathinka, kapal tanker MT. Norgas Cathinka melakukan olah gerak untuk mencegah terjadinya tubrukan dengan merubah haluan ke kanan sebesar 5° dengan menggunakan kemudi otomatis dan pada jarak $\pm 0,5$ NM atau setara dengan waktu tempuh 2,8 menit kapal tanker MT. Norgas Cathinka terlibat dalam situasi kritis dengan KMP. Bahuga Jaya, ketika Su Ji Bing melihat 2 (dua) lampu warna merah dan hijau KMP Bahuga Jaya, Su Ji Bing merubah kemudi otomatis ke kemudi manual dan melakukan olah gerak untuk menghindari tubrukan dengan memutar kemudi $\pm 15^{\circ}$ ke kanan sedangkan KMP. Bahuga Jaya melakukan olah gerak dengan memutar kemudi 20° ke kiri sehingga sekira pukul 04.40 WIB terjadi tubrukan antara KMP. Bahuga Jaya dengan kapal tanker MT. Norgas Cathinka pada posisi $\pm 05^{\circ}53'2''$ S- $105^{\circ}50'.4''$ T dimana kapal tanker MT. Norgas Cathinka menubruk bagian lambung sebelah kanan KMP Bahuga Jaya sehingga akibat tubrukan tersebut KMP. Bahuga Jaya mengoleng ke kanan dan bertemu serta saling menekan dengan ujung *bulbous bow* MT. Norgas Cathinka yang mempunyai laju, sehingga akan terjadi penetrasi yang sangat kuat pada lambung kanan depan bagian bawah air KMP. Bahuga Jaya dan dipastikan akan merubah struktur plat dan konstruksi gading-gading kapal di daerah sekitarnya.

Bahwa sebagai dampak benturan yang pertama dan penetrasi yang kedua dipastikan telah merubah struktur *ramp door* KMP. Bahuga Jaya, karena kapal dalam kondisi miring serta mendapat dorongan dari MT. Norga Cathinka, maka dipastikan *car deck*



bahwa bagian *ramp door* terbenam dibawah garis air dan merupakan salah satu kontribusi masuknya air laut ke dalam *car deck* bawah dan miring 25° dan ± 45 menit kemudian KMP. Bahuga Jaya tenggelam.

Setelah terjadi tubrukan Su Ji Bing memerintahkan juru mudi/ordinary seaman saksi Sioson Cristian Bryan untuk memberitahu nahkoda yaitu Terdakwa, beberapa saat kemudian Terdakwa tiba di anjungan dan mengambil alih komando dan memerintahkan Su Ji Bing untuk memeriksa kondisi kapal dan setelah memeriksa kondisi kapal MT. Norgas Chantika dalam keadaan aman, Terdakwa memanggil KMP. Bahuga Jaya melalui radio VHF tetapi tidak ada jawaban, selanjutnya Terdakwa dan Su Ji Bing melanjutkan perjalanan dan sama sekali tidak melakukan upaya untuk membantu atau memberi pertolongan terhadap penumpang dan awak kapal KMP. Bahuga Jaya dengan menggunakan alat-alat keselamatan yaitu berupa sekoci penolong, *life bouy*, *life jacket* dan *life craft* dan Terdakwa juga tidak melaporkan tubrukan yang terjadi antara kapal tanker MT. Norgas Cathinka dengan KMP. Bahuga Jaya baik kepada pihak lain maupun kepada syahbandar Merak dan syahbandar Bakauheni sedangkan Terdakwa mengetahui bahwa hal tersebut harus dilakukan jika terjadi tubrukan kapal dan merupakan tanggung jawab Terdakwa selaku nahkoda dikarenakan kapal atau pesawat udara yang berada di dekat atau melintasi lokasi kecelakaan, wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap kapal dan/atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia, dan juga berdasarkan UNCLOS Tahun 1982 Pasal 98 tentang kewajiban untuk memberikan bantuan ayat (1) yang berbunyi setiap Negara harus mewajibkan (meminta) Nahkoda suatu kapal yang berlayar di bawah benderanya untuk, selama hal itu dapat dilakukannya tanpa bahaya yang besar bagi kapal, awak kapal atau penumpang :

- a Untuk memberikan pertolongan kepada setiap orang yang ditemukan di laut dalam bahaya akan hilang.
- b Untuk menuju secepatnya menolong orang yang dalam kesulitan, apabila mendapat pemberitahuan tentang kebutuhan mereka akan pertolongan, sepanjang tindakan demikian sepatutnya dapat di harapkan dari padanya.
- c Setelah suatu tubrukan, untuk memberikan bantuan pada kapal lain itu, awak kapal dan penumpangnya dan, dimana mungkin, untuk memberitahukan kepada kapal lain itu nama kapalnya sendiri, pelabuhan registrasinya dan pelabuhan terdekat yang akan di datangnya.

Sekira jam 10.00 WIB saksi Choky Simanjuntak yang merupakan Komandan Kapal Polisi Enggano No. 5015 beserta Kasat Polair Polres Lampung Selatan bersama ABK

12



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Kapal Polisi Enggano berhasil mengamankan Kapal Tanker Norgas Cathinka dan membawa kapal tanker MT. Norgas Cathinka untuk lego jangkar pada pukul 11.11 WIB pada posisi 05°50'7" Selatan Bujur 105°48'7" Timur.

Bahwa akibat perbuatan Terdakwa mengakibatkan KMP. Bahuga Jaya tenggelam dan 7 (tujuh) orang penumpang KMP. Bahuga Jaya meninggal dunia berdasarkan surat keterangan dari RSUD Dr. H. Bob Bazar SKM Kalianda :

- 1 Visum et repertum No. 001/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Ruslani dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 2 Visum et repertum No. 002/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Salam Priyono dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 3 Visum et repertum No. 003/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Darniah dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 4 Visum et repertum No. 004/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Imas Hasanah dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 5 Visum et repertum No. 005/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Najwa binti Yudi dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.
- 6 Visum et repertum No. 001/VER/RSU/X/2012 tanggal 01 Oktober 2012 an. Maryono bin Mahmud dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia.

Dan berdasarkan surat keterangan Visum et Repertum dari RSUD Krakatau Medika Hospital Cilegon Banten

- 7 Visum et repertum No. 065/VIS/X/2012 tanggal 05 Oktober 2012 an. Sri Nuraini dengan kesimpulan datang sudah dalam keadaan meninggal dunia, keluar busa warna putih dari hidung dan adanya tanda-tanda kaku mayat dan lebam mayat. Tanda-tanda tersebut korban mengalami tenggelam dengan waktu 2 jam sampai dengan 6 jam sebelum dilakukan pemeriksaan medis.

Perbuatan Terdakwa tersebut diatur dan diancam pidana dalam Pasal 332 Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Mahkamah Agung tersebut ;

Hal. 13 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Membaca tuntutan pidana Jaksa/Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Kalianda tanggal 18 April 2013 sebagai berikut :

- 1 Menyatakan Terdakwa LAT ERNESTO JUNIOR SILVANIA telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “Pelayaran” maka perbuatan Terdakwa diatur dan diancam pidana dalam Pasal 332 UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 2 Menjatuhkan Pidana terhadap Terdakwa LAT ERNESTO JUNIOR SILVANIA, dengan Pidana penjara selama 7 (tujuh) bulan dikurangi selama Terdakwa berada dalam tahanan dengan perintah Terdakwa tetap ditahan dan denda sebesar Rp5.000.00,00 (lima juta rupiah) subsidair 3 (tiga) bulan kurungan.
- 3 Menetapkan barang bukti berupa :
 - Pasport Philipines an. Lat Ernesto JR Silvania dengan No. XX5110760 ;
 - Seaman Book an. Lat Ernesto JR Silvania dengan No. B1025773 dikembalikan kepada Terdakwa Lat Ernesto JR Silvania.
 - Dua bundel dokumen kapal LPG/C Norgas Cathinka, berupa :
 - a Bundel 1 (satu) terdiri dari :
 - Certificate of Registry (Nationality) Issued by/place Singapore tanggal 04-10-2010;
 - International Tonnage Certificate Issued by/place Hamburg tanggal 16-09-2009;
 - Suez Canal-Special Tonnage Certificate issued by/place Hamburg tanggal 16-09-2009;
 - Certificate Of Compliance (Suez Canal) Issued bu/place Taizhou tanggal 15-10-2009;
 - Panama Canal Tonnage Certificate Issued by/place Hamburg tanggal 16-09-2009;
 - Certificate Of Compliance (Panama Canal) Issued by/place Taizhou tanggal 15-10-2009;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Panama PCSOPEP Notice Of Acknowledgemen Issued by/place Panama tanggal 05-06-2012;
- Radio Station Licence Issued by/place Singapore tanggal 23-09- 2009;
- Classification Certificate Issued by/place Hamburg tanggal 14-11- 2010 ;
- P & I Insurance (Gard) Issued by/place gard/ Arendal tanggal 02-02-2012;
- Cic For Bunker Oli Pollution Issued by/place tanggal 14-02-2012;
- Itope Membership Form Issued by/place Itope tanggal 15-02-2012;
- War Risk Insurance Policy Issued by/place NSM/RIA/Oslo tanggal 01-01-2012;
- War Risk-Circular No. 627;
- Lloy's Standard Form Of Salvage;
- Cap Marine Assurance-Hull & Machinary Issued by/place Cap-Marine tanggal 01-05-2012;
- USCG Financial Responsibility (Water Pol) Issued by/place SIG Co/01-01-2010 tanggal 07-12-2012;
- USCG Certificate Of Compliance Issued by/ place USCG tanggal 17-12-2012;
- USG Subchapter "O" Endorsement (Gas/ Chem) Issued by/place USCG tanggal 17-05-2012 ;
- Statement Of Compliance For Foreign Flag- Flag Issued by/place Hamburg tanggal 02-05-2012;
- Certificate Of Compliance (USCG) Issued by/ place Taizhou tanggal 15-10-2009;

Hal. 15 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013

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)



- Minimum Safe Manning Certificate Issued by/ place Singapore tanggal 15-10-2012.
- Documeny Of Compliance Issued by/place Hamburg tanggal 06- 01-2012;
- US-CBP Tonnage/Light Dues Issued by/place Houton tanggal 15- 07-2012;
- Asian Gypsy Moth (AGM) Ship Inspection Issued by /place Houton tanggal 17-07-2012;
- Sanitary/Medicine Certificate;
- Indonesian Healthy Book;
- Sanitation Control Exemption Certificate Issued by/place Pasir Gudang tanggal 06-04-2012;
- Oxygen Resuscitation Unit and Medical Oxygencylinder Annual Inspection Certification Issued by/place Drew/Houston tanggal 23- 06-2012;
- Medicine Locker Cert/Poison Chest Treatment Issued by/place Agay International tanggal 02-07-2012;
- MPA Singapore/order On Druggist Issued by/ place MPA/Singapore tanggal 08-06-2012;
- Thermal Oil Heater Oil Fired Issued by/place GL/Taizhou tanggal 26-09-2010;
- Statement Of Compliance For Oil Transport Issued by/place Salvador/Brazil tanggal 10-08-2012.

a Bundel 2 (dua) terdiri dari :

- Load Line Certificates/Survey Issued by/place GL/Hamburg tanggal 14-02-2011;
- Load Line Certificates/Survey-2nd Issued by/ place GL/Hamburg tanggal 14-02-2011;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Load Line Certificates/Survey Issued by/place GL/Hamburg tanggal 14-02-2011;
- Load Line Survey Issued by/place GL/Taizhou tanggal 15-02- 2009;
- Safety Construction Certificate/Survey Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
- Safety Aqupment Certificate (With Form E) (APP Record) Issued by/place GL/Hamburg tanggal 26-01-2010;
- Safety Aqupment Cert Annual Survey-Record Issued by/place F410CE;
- I.O.P.P Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 22-05- 2012;
- International Sewage Pollution Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
- International Garbegeprevention Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
- I.A.P.P Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 22-05- 2012;
- Air Pollution Prevention Engine Compliance Issued by/placeGL/Hamburg 19-03-2008 ;
- Air Pollution Prevention, Aux Engine Compliance Issued by/place GL/Hamburg 07-05-2007;
- L.P.P Certificate For Nexious Liquid (NSL) Issued by/place GL/ Hamburg 05-02-2010;
- Safety Radio Certificate (With Form-R) Issued by/place GL/ Hamburg 26-01-2010;
- Certificate Fitnes Chencial Issued by/place GL/Hamburg 29-11- 2010;

Hal. 17 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013

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)



- International Safety Management Certificate (SMC) Issued by/place GL/Hamburg tanggal 09-01-2010;
- Crew Accommodation Declaration (ILO 92) Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
- International Ship Security Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 29-03-2012;
- Continus Synopsis Record Issued by/place MPA/Singapore tanggal 18-01-2012;
- IFT Bluecertificate/Singaporean SOS Issued by/place SOS/ Singapore tanggal 01-01-2012;
- Singapore Bluecertificate (SMOU) Issued by/place SMOU/ Singapore tanggal 10-05-2012;
- Crew Agreement (Chinese Etc) Issued by/place Onboard tanggal 01-05-2010;
- Port State Control Certificate Issued by/place Salvador tanggal 10- 08-2012;
- Antifouling System Statement Of Compliance Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 17-09-2009;
- International Anti Fouling System Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 31-03-2010;
- Anti Fouling TBT-Free Paint Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 31-03-2010;
- Chemical Tankcoating Certificate Issued by/place RMRS tanggal 09-06-2006.
- 1 (satu) lembar fotocopy Certificate Of Endorsement Attesting The Recognition Of a Certificate under the provisions of the International Convention on standars of training certification and watchkeeping for seafarers,



1978, AS Amended in 1995 No. COE-D0060594

Issued on 27 Juli 2010 Issued to Su Ji Bing.

- 1 (satu) lembar fotocopy Certificate of competency for seafarers of the people's Republic of China No. JGA112201008611.
- 10 (sepuluh) lembar fotocopy jurnal mesin kapal MT. Norgas Chantika tanggal 24 September 2012-28 September 2012.
- 16 lembar fotocopy jurnal Deck Kapal MT Norgas Chantika tanggal 24 September 2012-07 September 2012.
- 1 lembar fotocopy peta laut.

Digunakan dalam perkara atas nama Su Ji Bing ;

4 Menetapkan supaya Terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp5.000,00 (lima ribu rupiah).

Membaca putusan Pengadilan Negeri Kalianda No. 61/PID.B/SUS/2013 / PN.KLD. tanggal 08 Mei 2013 yang amar lengkapnya sebagai berikut :

- 1 Menyatakan Terdakwa LAT ERNESTO JUNIOR SILVANIA terbukti melakukan perbuatan yang didakwakan kepadanya, akan tetapi perbuatan itu bukan merupakan suatu tindak pidana, sebagaimana dalam dakwaan Kedua dan Ketiga Jaksa Penuntut Umum ;
- 2 Melepaskan Terdakwa tersebut oleh karena itu dari segala tuntutan hukum (*onslaag alle van recht vervolging*) ;
- 3 Memerintahkan agar Terdakwa segera dibebaskan dari tahanan ;
- 4 Memulihkan hak Terdakwa dalam kemampuan, kedudukan dan harkat serta martabatnya ;
- 5 Menetapkan barang bukti berupa :

- Pasport Philipines an. Lat Ernesto JR Silvania dengan No. XX5110760;
- Seaman Book an. Lat Ernesto JR Silvania dengan No. B1025773;

Dikembalikan kepada Terdakwa Lat Ernesto JR Silvania ;

- Dua bundel dokumen kapal LPG/C Norgas Cathinka, berupa :

Hal. 19 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



A Bundel 1 (satu) terdiri dari :

- 1 Certificate of Registry (Nationality) Issued by/place Singapore tanggal 04-10-2010;
- 2 International Tonnage Certificate Issued by/place Hamburg tanggal 16-09-2009;
- 3 Suez Canal-Special Tonnage Certificate issued by/place Hamburg tanggal 16-09-2009;
- 4 Certificate Of Compliance (Suez Canal) Issued by/place Taizhou tanggal 15-10-2009;
- 5 Panama Canal Tonnage Certificate Issued by/place Hamburg tanggal 16-9-2009;
- 6 Certificate Of Compliance (Panama Canal) Issued by/place Taizhou tanggal 15-10-2009;
- 7 Panama PCSOPEP Notice Of Acknowledgemen Issued by/place Panama tanggal 05-06-2012;
- 8 Radio Station Licence Issued by/place Singapore tanggal 23-09-2009;
- 9 Classification Certificate Issued by/place Hamburg tanggal 14-11-2010 ;
- 10 P & I Insurance (Gard) Issued by/place gard/Arendal tanggal 20-02-12;
- 11 Clc For Bunker Oli Pollution Issued by/place tanggal 14-02-2012;
- 12 ITOF Membership Form Issued by/place tanggal 15-02-2012;
- 13 War Risk Insurance Policy Issued by/place NSM/RIA/Oslo tanggal 01-01-2012;
- 14 War Risk-Circular No. 627;
- 15 Lloyd's Standard Form Of Salvage;
- 16 Cap Marine Assurance-Hull & Machinery Issued by/place Cap- Marine tanggal 01-05-2012;
- 17 USCG Financial Responsibility (Water Pol) Issued by/place SIG Co/01.01.2010 tanggal 07-12-2011;
- 18 USCG Certificate Of Compliance Issued by/place USCG tanggal 17-05-2012;
- 19 USCG Sub chapter "O" Endorsement (Gas/Chem) Issued by/place USCG tanggal 17-5-2012;
- 20 Statement Of Compliance For Foreign Flag-USCG Issued by/place Hamburg tanggal 02-05-2012;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 21 Certificate Of Compliance (USCG) Issued by/place Taizhou tanggal 15-10-2009 Minimum Safe Manning Certificate Issued by/place Singapore tanggal 15-10-2009 ;
 - 22 Document of Compliance Issued by/place Hamburg tanggal 06-01-2012;
 - 23 US-CBP Tonnage/Light Dues Issued by/place Houston tanggal 16-07-2012;
 - 24 Asian Gypsi Moth (AGM) Ship Inspection Issued by /place Houton tanggal 17-07-2012;
 - 25 Sanitary/Medicine Certificate;
 - 26 Indonesian Healthy Book;
 - 27 Sanitation Control Exemption Certificate Issued by/place Pasir Gudang tanggal 16-04-2012;
 - 28 Oxygen Resuscitation Unit and Medical Oxygen Cylinder Annual Inspection, Certification Issued by/place Drew/Houston tanggal 23-06-2012;
 - 29 Medicine Locker Cert/Poison Chest Treatment Issued by/place Aagay International tanggal 02-07-2012;
 - 30 MPA Singapore/order On Druggist Issued by/place MPA/Singapore tanggal 08-06-2012;
 - 31 Thermal Oil Heater Oil Fired Issued by/place GL/Taizhou tanggal 26-09-2010;
 - 32 Thermal Oil Heater Exhaust Fired Issued by/place GL/Taizhou tanggal 26-09-2010;
 - 33 Statement Of Compliance For Oil Transport Issued by/place Salvador/Brazil tanggal 10-8-2012 ;
- B Bundel 2 (dua) terdiri dari :
- 1 Load Line Certificates/Surveys Issued by/place GL/Hamburg tanggal 14-02-2011;
 - 2 Load Line Certificates/Survey-2nd Issued by/place GL/Hamburg tanggal 14-02-2011;
 - 3 Load Line Survey Issued by/place GL/Taizhou tanggal 15-10-2009;
 - 4 Safety Construction Certificate/Survey Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
 - 5 Safety Equipment Cert (With Form E) (APP Record) Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;

Hal. 21 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013

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)



- 6 Safety Equipment Cert Annual Survey-Record Issued by/place F410CE;
- 7 I.O.P.P Certificate Issued by/place GL/Hamburg tanggal 22-05-2012;
- 8 International Sewage Pollution Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
- 9 International Garbage Prevention Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
- 10 I.A.P.P Certificate Issued by/place GL/Hamburg tanggal 22-05-2012;
- 11 Air Pollution Prevention Engine Compliance Issued by/place GL/ Hamburg 19-03-2008;
- 12 Air Pollution Prevention, Aux Engine Compliance Issued by/place GL/ Hamburg 07-05-2007;
- 13 I.P.P Certificate For Noxious Liquid (NLS) Issued by/place GL/ Hamburg 05-02-2010;
- 14 Safety Radio Certificate (With Form-R) Issued by/place GL/ Hamburg 26-01-2010;
- 15 Certificate of Fitness Gas Issued by/place GL/Hamburg 22-11- 2010;
- 16 Certificate of Fitness Chemical Issued by/place GL/Hamburg 29-11-2010;
- 17 International Safety Management Certificate (SMC) Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 09-03-2012;
- 18 Crew Accomodation Declaration (ILO 92) Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 26-01-2010;
- 19 International Ship Security Certificate Issued by/place GL/ Hamburg tanggal 29-03-2012;
- 20 Continus Synopsis Record Issued by/place MPA/Singapore tanggal 18-01-2012;
- 21 ITF Blue Certificate/Singaporean SOS Issued by/place SOS/ Singapore tanggal 01-01- 2012;
- 22 Singapore Blue Certificate (SMOU) Issued by/place SMOU/ Singapore tanggal 01-05-2012;
- 23 Crew Agreement (Chinese Etc) Issued by/place Onboard tanggal 01-05-2010;
- 24 Port State Control Certificate Issued by/place Salvador tanggal 10-08-2012;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

25 Antifouling System Statement Of Compliance Issued by/place GL/
Hamburg tanggal 17-09-2009;

26 International Anti Fouling System Certificate Issued by/place GL/
Hamburg tanggal 31-03-2010;

27 Anti Fouling TBT-Free Paint Certificate Issued by/place GL/ Hamburg
tanggal 10-01-2008;

28 Chemical Tanks Coating Certificate Issued by/place RMRS tanggal
09-06-2006 ;

- 1 (satu) lembar foto copy Certificate Of Endorsement Attesting The Recognition Of a Certificate under the provisions of the International Convention on standars of training certification and watchkeeping for seafarers, 1978, AS Amended in 1995 No. COE-D0060594 Issued on 27 Juli 2010 Issued to Su Ji Bing;
- 1 (satu) lembar foto copy Certificate of competency for seafarers of the people's Republic of China No. JGA112201008611;
- 10 (sepuluh) lembar foto copy jurnal mesin kapal MT. Norgas Chantika tanggal 24 September 2012 – 28 September 2012;
- 16 lembar foto copy jurnal Deck Kapal MT Norgas Chantika tanggal 24 September 2012-27 September 2012;
- 1 lembar foto copy peta laut.

Dikembalikan kepada Jaksa Penuntut Umum untuk dipergunakan dalam perkara lain, yaitu atas nama Terdakwa SU JI BING ;

6 Membebankan biaya perkara ini kepada Negara ;

Mengingat akan akta tentang permohonan kasasi No. 05/Akta Pid/2013/PN.KLD yang dibuat oleh Panitera pada Pengadilan Negeri Kalianda yang menerangkan, bahwa pada tanggal 20 Mei 2013 Jaksa/ Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Kalianda mengajukan permohonan kasasi terhadap putusan Pengadilan Negeri tersebut ;

Hal. 23 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013

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

Memperhatikan memori kasasi tanggal 31 Mei 2013 dari Jaksa/Penuntut Umum sebagai Pemohon Kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Kalianda pada tanggal 31 Mei 2013 ;

Membaca surat-surat yang bersangkutan ;

Menimbang, bahwa putusan Pengadilan Negeri tersebut telah dijatuhkan dengan hadirnya Pemohon Kasasi/Jaksa/Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Kalianda pada tanggal 08 Mei 2013 dan Jaksa/Penuntut Umum mengajukan permohonan kasasi pada tanggal 20 Mei 2013 serta memori kasasinya telah diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Kalianda pada tanggal 31 Mei 2013 dengan demikian permohonan kasasi beserta dengan alasan-alasannya telah diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara menurut undang-undang, oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formal dapat diterima ;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi pada pokoknya sebagai berikut :

- 1 Apakah benar suatu peraturan hukum tidak diterapkan atau diterapkan tidak sebagaimana mestinya ;
 - a Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Kalianda dalam putusan *Judex Facti* telah salah menerapkan hukum atau tidak menerapkan hukum sebagaimana mestinya yaitu dalam putusan *Judex Facti* dengan tidak menerapkan ketentuan Pasal 185 ayat (6) KUHAP sebagaimana mestinya. Majelis Hakim dalam menilai kebenaran keterangan saksi-saksi seharusnya dengan sungguh-sungguh memperhatikan persesuaian saksi satu dengan alat bukti lain, akan tetapi ternyata Majelis Hakim tidak mempertimbangkan keterangan saksi-saksi tersebut namun lebih condong mempertimbangkan hal-hal yang lebih mementingkan keterangan Terdakwa dan Penasehat Hukum Terdakwa menyimpulkan bahwa perbuatan Terdakwa terbukti melakukan perbuatan yang didakwakan kepadanya, akan tetapi perbuatan itu bukan merupakan suatu tindak pidana, sebagaimana dalam dakwaan Kedua dan Ketiga Jaksa Penuntut Umum ;



Bahwa Pasal 48 KUHP tidak merumuskan apa yang dimaksudkan dengan "Paksaan" akan tetapi memori e van Toelichting maka yang dimaksud dengan paksaan itu adalah "*een kracht, een drang, een dwang waaraan men geen weerstand kan bieden*" (suatu kekuatan, suatu dorongan, suatu paksaan yang tidak dapat dilawan, tidak dapat ditahan). Dengan demikian tidak setiap paksaan dapat dijadikan penghapus pidana, akan tetapi hanya paksaan yang benar-benar tidak dapat dilawan atau dielakan lagi oleh pelaku.

Bahwa alasan Majelis Hakim dalam membuat pertimbangan dikarenakan adanya alasan pembenar yang diatur didalam Pasal 48 KUHP yaitu dengan alasan bahwa Terdakwa sebagai Nakhoda melakukan pemeriksaan, inspeksi terhadap kemungkinan adanya bahaya ledakan ataupun kebakaran dan ledakan akibat dari kebocoran propylene sehingga tidak melakukan pertolongan kepada KMP. Bahuga Jaya.

Bahwa pertimbangan Majelis Hakim tersebut tidak sesuai dengan keterangan saksi-saksi yaitu ;

Keterangan Saksi Shu Shaoping dalam putusan halaman 16 menyatakan:

- Bahwa sesaat setelah saksi mengetahui adanya benturan yang berasal dari adanya tubrukan kapal, saksi mengecek mesin kapal di ruangan mesin dan ternyata kondisinya baik dan selanjutnya saksi tetap berada di kamar mesin.
- Bahwa sesaat setelah terjadi guncangan, saksi tidak mendengar adanya pengumuman dari Nakhoda Kapal maupun dari Mualim I tentang pemberitahuan adanya tubrukan kapal tersebut dan saksi juga tidak mengetahui apakah Nakhoda Kapal maupun Mualim I memerintahkan kepada kru kapal untuk memberikan pertolongan kepada pihak yang terlibat tubrukan tersebut;
- Bahwa saksi mengetahui yang kapal MT. Norgas Cathinka telah tubrukan dengan kapal Ferry Bahuga Jaya setelah ada Polisi Air Indonesia yang naik ke atas kapal MT. Norgas Cathinka;

Keterangan saksi He Xiao Feng dalam putusan halaman 18 menyatakan bahwa :

- Bahwa sesaat setelah terjadi tubrukan, tidak ada pengumuman untuk seluruh Anak Buah Kapal (ABK).
- Bahwa setahu saksi kapal MT. Norgas Cathinka mempunyai alat keselamatan, antara lain berupa sekoci yang tersimpan di bagian



deck di luar dan saksi tidak mengetahui apakah ada perintah dari Kapten/ Nakhoda untuk menurunkan sekoci.

Keterangan saksi Choky Simanjuntak anak dari R. Simanjuntak putusan halaman 19 menyatakan bahwa :

- Bahwa saksi menghubungi kapal MT. Norgas Cathinka, tetapi tidak ada jawaban dan saksi menghubungi lagi lebih kurang 15 menit tidak juga ada jawaban, lalu saksi bersama 4 (empat) anggota lainnya menuju Kapal MT. Norgas Cathinka.
- Bahwa saksi melihat sekoci yang ada di kapal MT. Norgas Cathinka tetap berada di tempat semula dan setahu saksi kapal MT. Norgas Cathinka tidak memberi bantuan kepada kapal KMP. Bahuga Jaya serta sekoci masih rapi, utuh dan belum dipergunakan.
- Bahwa dari Radio Marine VHP Channel 16, saksi mendengar ada pihak yang berbicara dengan menggunakan bahasa Inggris dan menyebutkan Kapal Norgas, ada juga kapal lain meminta kapal Norgas untuk lempar jangkar, karena telah terjadi tubrukan, dengan tujuan agar tidak melarikan diri.
- Bahwa saksi memonitor melalui Radio VHP channel 16 supaya kapal Norgas lego jangkar, dan dijawab "oke" kami akan lego jangkar dan bagaimana dengan kapal yang terlibat tubrukan ? , namun saksi tidak menjawab, karena putus tidak terdengar lagi dan saksi juga akan mendeteksi Kapal Norgas.

Keterangan Terdakwa (halaman 117 s/d 119);

- Bahwa setahu Terdakwa sebelum kapal berangkat berlayar telah dilakukan pengamanan dan pengecekan muatan propylene sesuai prosedur sudah diperiksa tangki, dan kapal tanker Norgas Cathinka sudah memenuhi standar keamanan dan memang diperuntukkan untuk muatan yang dibawanya.
- Bahwa setahu Terdakwa kapal Norgas Cathinka telah dilengkapi dengan alat-alat berupa alat penyelamat, dan sertifikat terhadap alat-alat tersebut masih valid (masih berlaku).
- Bahwa kapal Norgas Cathinka juga dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran, CPA, alat pernafasan, jacket penyelamat,



baju untuk masuk ke dalam air, pelampung, ban pelampung, sekoci, perahu penyelamat dan rakit yang bisa mengembang.

- Bahwa selanjutnya Terdakwa memencet general alarm untuk menyampaikan awak kapal dan memerintahkan awak kapal untuk melakukan pengecekan kapal.
- Bahwa saat Terdakwa memerintahkan awak kapal untuk mengecek keadaan kapal, baru pada jarak yang tidak diingat, Terdakwa menghubungi KMP. Bahuga Jaya setelah melakukan olah gerak ke selatan (setelah memerintahkan kru untuk mengecek) ia memanggil KMP. Bahuga Jaya melalui Radio VHP channel 16.
- Bahwa untuk pengecekan kapal, ada bagian masing-masing departemennya, tugas untuk mengecek propylene itu di bagian di departemen deck dan muallim I yang pertama diperintahkan untuk mengecek propylene.
- Bahwa Terdakwa tidak menginformasikan kepada kapal lain tentang keadaan kapalnya yang terlibat tubrukan dengan kapal Bahuga Jaya, saat itu Terdakwa menelpon perusahaannya dan memberitahu tentang kejadian, dan selanjutnya diminta untuk membuat *contingency report*.
- Bahwa setelah bergerak menjauh dari lokasi tubrukan, dan berusaha memanggil KMP Bahuga Jaya dengan tujuan untuk mengetahui keadaannya dan pemeriksaan kondisi kapal juga terus dilakukan, selanjutnya Terdakwa lego jangkar, karena mendengar panggilan dari stasiun untuk berhenti, Terdakwa menjawab bahwa kapalnya sudah berhenti, sedang mengapung, kemudian ada perintah untuk lego jangkar.
- Bahwa setelah lego jangkar di Pelabuhan Merak, propylene tidak mengalami kerusakan, saat ini keadaan propylene dilakukan deteksi dengan detektor gas, terhadap katup-katupnya.
- Bahwa Terdakwa telah melihat pada titik koordinat terjadinya tubrukan kapal KMP. Bahuga Jaya dan MT. Norgas Cathinka, tetapi Terdakwa tidak menurunkan *rescue boat*, dengan alasan tidak ada permintaan dari kapal Bahuga Jaya atau kapal lainnya.

Hal. 27 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Berdasarkan fakta-fakta tersebut di atas seharusnya Majelis Hakim mempertimbangkan :

- a Bahwa setelah kejadian tubrukan kapal Terdakwa tidak segera mencari tahu kondisi dan keadaan kapal KMP Bahuga Jaya dengan melihat secara langsung atau memerintahkan awak kapal lainnya untuk melihat kondisi KMP Bahuga Jaya sedangkan Terdakwa sudah mencatat di dalam *Log Book* (Buku Harian Kapal) telah terjadi tubrukan kapal dengan KMP. Bahuga Jaya 05-53.2S-105-50.4E (Collided With KMP. Bahuga Jaya 05-53.2S-105-50.4E).
- b Bahwa Terdakwa selaku Nakhoda tidak pernah mengumumkan kepada awak kapal telah terjadi tubrukan kapal KMP Bahuga Jaya dan MT Norgas Cathinka.
- c Bahwa Terdakwa tidak pernah memerintahkan awak kapal untuk memberikan pertolongan kepada KMP Bahuga Jaya, sedangkan Terdakwa dalam keterangannya Kapal MT Norgas Cathinka dilengkapi dengan alat penyelamat dan juga dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran, CPA, alat pernafasan, jaket pelampung, baju untuk masuk ke dalam air, pelampung, ban pelampung, secoki, perahu penyelamat dan rakit yang bisa mengembang serta awak kapal Norgas setiap bulan dilakukan latihan simulasi untuk menggunakan alat-alat tersebut.
- d Bahwa yang meminta untuk lego jan gkar adalah permintaan orang lain bukan atas kehendak pribadi Terdakwa.
- e Bahwa apabila kapal MT Norgas Cathinka mengalami kerusakan kapal dan melakukan pemeriksaan/inspeksi pemeriksaan terhadap kapal seharusnya dicatat dalam bukti surat berupa buku harian kapal atau look book kapal MT Norgas Cathinka (sesuai dengan ketentuan peraturan 10 huruf a SOLAS International Convention for the Safety Life at Sea 1994 yang telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan International Convention for the Safety Life at Sea 1974, akan tetapi hal tersebut tidak terdapat dalam buku harian kapal atau look book kapal MT Norgas Cathinka (copy bukti terlampir) .



Berdasarkan hal tersebut di atas, apabila Majelis Hakim berpendapat bahwa perbuatan Terdakwa bukan merupakan tidak pidana adalah tidak beralasan, dikarenakan pada saat itu tidak adanya daya paksa baik paksaan fisik, maupun paksaan fisikis terhadap mana tidak dapat menghindarkan diri, atau merupakan paksaan fisikis dalam batin, terhadap mana meskipun secara fisik orang tersebut dapat menghindarinya, namun daya itu adalah sedemikian besar sehingga dapat dimengerti kalau tidak tahan menahan daya tersebut (Asas-asas Hukum Pidana Indonesia, CV. Mandar Maju, 2012 halaman 352 sampai 353). Bahwa pada saat setelah terjadi tubrukan tidak adanya paksaan Fisik maupun paksaan Fisikis terhadap diri Terdakwa dan merupakan kewajiban Terdakwa untuk melakukan pertolongan atau memerintahkan awak kapal MT Norgas Cathinka memberikan pertolongan kepada KMP Bahuga Jaya serta seluruh penumpang kapal tersebut, hal ini seseuai dengan pertimbangan Majelis Hakim halaman 148 alinea 4. "Menimbang bahwa pada saat kapal MT Norgas Cathinka bergerak secara perlahan menjauh dari lokasi tubrukan dengan cara berbelok ke kanan dan selanjutnya memutar kembali mencari tempat yang aman untuk melakukan lego jangkar, Terdakwa telah melihat banyak kapal yang berada di sekitar tempat terjadinya tubrukan dan meskipun Terdakwa tidak melihat adanya sinyal marabahaya (distress signal) yang dikirim oleh kapal-kapal tersebut ataupun adanya permintaan bantuan melalui radio VHP Channel 16 serta tidak ada kapal yang menjadi koordinator untuk melakukan pertolongan, namun Terdakwa mengetahui kondisi tersebut adalah di luar kewajaran, sehingga sudah semestinya Terdakwa mengetahui bahwa keadaan tersebut adalah sebagai isyarat nyata adanya bahaya di kapal lain dan mengingat hal tersebut terjadi di lokasi tubrukan kapal antara kapal MT Norgas Cathinka dengan kapal KMP Bahuga Jaya sehingga adalah menjadi sangat logis seharusnya Terdakwa mengetahui dan menyadari kerumunan kapal tersebut adalah bertujuan untuk memberikan pertolongan kepada kapal KMP Bahuga Jaya dan penumpangnya, terlepas dari Terdakwa tidak memperoleh informasi yang memadai tentang kondisi kapal KMP Bahuga Jaya berikut penumpangnya".

Fakta fakta hukum tersebut di atas didukung dengan keterangan ahli Slamet Atmodjo, S.H. pada halaman 80 menerangkan bahwa :

- Ahli menerangkan sesuai dengan ketentuan Pasal 258 ayat (2) UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi kapal atau pesawat udara yang berada di dekat atau melintasi lokasi

Hal. 29 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



kecelakaan, wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap kapal dan atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia, dan Pasal 332 UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi : "setiap orang yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah", dan sesuai dengan UNCLOS Tahun 1982 Pasal 98 tentang kewajiban untuk memberikan bantuan ayat (1) yang berbunyi setiap negara harus mewajibkan (meminta) Nahkoda suatu kapal yang berlayar di bawah benderanya untuk, selama hal itu dapat dilakukannya tanpa bahaya yang besar bagi kapal, awak kapal atau penumpang :

- Untuk memberikan pertolongan kepada setiap orang yang ditemukan di laut dalam bahaya akan hilang.
- Untuk menuju secepatnya menolong orang yang dalam kesulitan, apabila mendapat pemberitahuan tentang kebutuhan mereka akan pertolongan, sepanjang tindakan demikian sepatutnya dapat diharapkan dari padanya.
- Setelah suatu tubrukan, untuk memberikan bantuan pada kapal lain itu awak kapal dan penumpangnya dan, di mana mungkin, untuk memberitahukan kepada kapal lain itu nama kapalnya sendiri, pelabuhan registrasinya dan pelabuhan terdekat yang akan didatanginya.
 - Ahli menerangkan walaupun suatu kapal membawa zat berbahaya (propelyn) akan tetapi apabila ditempatkan pada tempat yang aman maka menjadi tidak berbahaya.
 - Ahli menerangkan apabila kapal tersebut dikhususkan membawa zat kimia maka kapal tersebut sudah dilengkapi alat sehingga muatan tersebut menjadi tidak berbahaya.

Keterangan Ahli Capten Ferry dalam putusan hal 92-93 ;

- Bahwa perintah memberikan pertolongan kepada kapal lain yang memerlukan pertolongan tidak harus dari nahkoda kapal sesuai dengan Pasal 246 UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi "Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagai mana di maksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya



harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada Nahkoda dan atau Anak buah kapal".

- Bahwa setelah MT. Norgas Cathinka bertubrukan dengan KMP. Bahuga Jaya, kapal MT. Norgas Cathinka tidak langsung melakukan pertolongan kepada KMP. Bahuga Jaya berdasarkan keterangan ahli bahwa hal tersebut melanggar ketentuan Pasal 258 ayat (2) UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi kapal atau pesawat udara yang berada di dekat atau melintasi lokasi kecelakaan, wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap kapal dan atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia, dan Pasal 332 UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi : "Setiap orang yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah".
- Bahwa tindakan Nahkoda apabila melihat adanya bahaya terhadap kapal dan tidak melakukan pertolongan atau tidak memerintahkan untuk melakukan pertolongan, adalah tidak dibenarkan, karena tidak sesuai dengan Pasal 244 ayat (2) UU RI No. 17 Tahun 2008 yang berbunyi "Setiap orang yang mengetahui kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain".
- Bahwa Apabila Mualim Jaga melihat kejadian tubrukan atau mengalami tubrukan sehingga mengakibatkan bahaya bagi kapal, dan tidak melakukan pertolongan atau tidak memerintahkan melakukan pertolongan, adalah tidak dibenarkan, karena tidak sesuai dengan Pasal 244 ayat (2) UU RI No. 17 Tahun 2008 yang berbunyi "Setiap orang yang mengetahui kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain" .

Hal. 31 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



Berdasarkan hal-hal tersebut di atas maka terhadap Terdakwa haruslah dinyatakan bersalah dan kepadanya tidak dapat dijadikan alasan pembenaar untuk menghapuskan perbuatan pidananya.

- b Bahwa dalam pertimbangan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Kalianda telah salah menerapkan hukum dan tidak menerapkan hukum sebagaimana mestinya, yaitu membuat pertimbangan tidak didasarkan atas keterangan Terdakwa dimana dalam pertimbangan hal. 156 alinea 1 menyatakan :

Menimbang bahwa terhadap ketidakmampuan untuk memberikan pertolongan tersebut sebagaimana dalam ketentuan Peraturan 10 huruf a SOLAS International Convention for the Safety Life at Sea 1994 yang telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 65 tahun 1980 tentang Pengesahan International Convention for the Safety Life at Sea 1974, harus dicatat dalam bukti surat berupa buku harian kapal atau log book kapal MT Norgas Cathinka dimana foto copynya diajukan telah diajukan sebagai bukti surat oleh Jaksa Penuntut Umum dan meskipun tidak dicatat secara menyeluruh alasannya telah disebutkan bahwa kapal MT Norgas Cathinka telah berusaha memanggil KM. Bahuga Jaya dengan tujuan untuk mengetahui kondisinya, namun tidak ada tanggapan atau respon, sedangkan alasan lainnya tidak disebutkan dalam log book, Majelis Hakim dapat memahami situasi pada waktu itu cukup sulit dan sibuk bagi awak kapal MT Norgas Cathinka, termasuk Terdakwa yang sedang melakukan pemeriksaan/inspeksi terhadap kemungkinan adanya bahaya ledakan ataupun kebakaran dari muatan kapal beserta kemungkinan kerusakan kapan lainnya ;

Bahwa pertimbangan tersebut di atas sangat tidak beralasan dikarenakan berdasarkan keterangan Terdakwa serta saksi Shu Shiao Feng dan saksi He Xiao Feng serta pertimbangan Majelis Hakim dalam putusan halaman 154 alinea 4, yaitu :

“Menimbang, bahwa setelah terjadi tubrukan Mualim I. Su Ji Bing memerintahkan Ordinary Seaman (OS) yaitu saksi Sioson Cristian Bryan untuk memberitahu Nahkoda yaitu Terdakwa Lat Ernesto Junior Sylvania, beberapa saat kemudian Nahkoda Terdakwa Lat Ernesto Junior Sylvania tiba di anjungan dan mengambil alih komando dan memerintahkan Mualim I. Su Ji Bing untuk memeriksa kondisi kapal dan Terdakwa menghidupkan general alarm untuk mengumpulkan awak kapal agar melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap kapal, termasuk



kemungkinan adanya kerusakan ataupun kebocoran tanki dan pipa - pipa serta muatan."

1 Apakah benar cara mengadili tidak dilaksanakan menurut ketentuan Undang-Undang ;

a Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Kalianda dalam putusan *Judex Facti* telah membuat pertimbangan yang saling bertentangan, hal ini dapat dilihat dalam putusan halaman 154 alinea 4, 5 dan 6 yaitu :

"Menimbang, bahwa setelah terjadi tubrukan Mualim I. Su Ji Bing memerintahkan *Ordinary Seaman* (OS) yaitu saksi Sioson Cristian Bryan untuk memberitahu Nahkoda yaitu Terdakwa Lat Ernesto Junior Sylvania, beberapa saat kemudian Nahkoda Terdakwa Lat Ernesto Junior Sylvania tiba di anjungan dan mengambil alih komando dan memerintahkan Mualim I. Su Ji Bing untuk memeriksa kondisi kapal dan Terdakwa menghidupkan general alarm untuk mengumpulkan awak kapal agar melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap kapal, termasuk kemungkinan adanya kerusakan ataupun kebocoran tanki dan pipa-pipa serta muatan".

"Menimbang, bahwa selanjutnya Terdakwa memerintahkan saksi Sioson Cristian Bryan untuk memutar haluan kapal secara perlahan-lahan ke arah kanan dan kapal terus berjalan dari Utara ke arah Selatan dan pada saat awak kapal melakukan pengecekan Terdakwa telah mencatat di dalam Log Book (Buku Harian Kapal) telah terjadi tubrukan kapal dengan KMP. Bahuga Jaya 05-53.2S-105-50.4E (Collided With KMP. Bahuga Jaya 05-53.2S-105-50.4E) ;

"Menimbang, bahwa pada saat anak buah kapal MT. Norgas Cathinka sedang melakukan pemeriksaan terhadap kapal, sebagaimana rekaman *Voyage Data Recorder* yang diperdengarkan di persidangan dikaitkan dengan keterangan saksi Sioson Cristian Bryan, bukti surat berupa transkrip percakapan radio VHP Channel 16 serta keterangan Terdakwa maupun Mualim I. Su Ji Bing secara bergantian telah melakukan panggilan berkali-kali terhadap KMP. Bahuga Jaya melalui Radio VHP Channel 16 dengan tujuan untuk mengetahui keadaan KMP. Bahuga Jaya, namun tidak ada tanggapan;"

Dalam Putusan halaman 156 alinea 1, yaitu :

"Menimbang, bahwa terhadap ketidakmampuan untuk memberikan pertolongan tersebut sebagaimana dalam ketentuan peraturan 10 huruf a SOLAS International Convention for the safety life at sea 1974 yang telah diratifikasi dengan keputusan Presiden nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan International Convention for

Hal. 33 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



the Savety life at Sea 1974, harus dicatat dalam bukti surat berupa Buku Harian kapal atau log Book kapal MT. Norgas Cathinka dan meskipun tidak dicatat secara menyeluruh alasannya, namun secara singkat telah disebutkan bahwa kapal MT. Norgas Cathinka telah berusaha memanggil kapal KMP. Bahuga Jaya dengan tujuan untuk mengetahui kondisinya, namun tidak ada tanggapan atau respon, sedangkan alasan lainnya tidak disebutkan dalam Log Book, Majelis Hakim dapat memahami situasi pada waktu itu cukup sulit dan sibuk bagi awak kapal MT. Norgas Cathinka, termasuk Terdakwa, yang sedang melakukan pemeriksaan/inspeksi terhadap kemungkinan adanya bahaya ledakan ataupun kebakaran dari muatan kapal beserta kemungkinan kerusakan kapal lainnya" ;

Bahwa pertimbangan tersebut saling bertentangan dengan pertimbangan Hakim halaman pertimbangan Majelis Hakim halaman 148 alinea 4. "

Menimbang bahwa pada saat kapal MT Norgas Cathinka bergerak secara perlahan menjauh dari lokasi tubrukan dengan cara berbelok ke kanan dan selanjutnya memutar kembali mencari tempat yang aman untuk melakukan lego jangkar, Terdakwa telah melihat banyak kapal yang berada di sekitar tempat terjadinya tubrukan dan meskipun Terdakwa tidak melihat adanya sinyal marabahaya (*distress signal*) yang dikirim oleh kapal-kapal tersebut ataupun adanya permintaan bantuan melalui radio VHP Channel 16 serta tidak ada kapal yang menjadi koordinator untuk melakukan pertolongan, namun Terdakwa mengetahui kondisi tersebut adalah diluar kewajaran, sehingga sudah semestinya Terdakwa mengetahui bahwa keadaan tersebut adalah sebagai isyarat nyata adanya bahaya di kapal lain dan mengingat hal tersebut terjadi di lokasi tubrukan kapal antara kapal MT Norgas Cathinka dengan kapal KMP Bahuga Jaya sehingga adalah menjadi sangat logis seharusnya Terdakwa mengetahui dan menyadari kerumunan kapal tersebut adalah bertujuan untuk memberikan pertolongan kepada kapal KMP Bahuga jaya dan penumpangnya, terlepas dari Terdakwa tidak memperoleh informasi yang memadai tentang kondisi kapal KMF Bahuga Jaya berikut penumpangnya".

- b Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Kalianda dalam Putusan *Judex Fact* telah membuat pertimbangan yang tidak didasarkan pada keterangan Ahli Prol Dr. Andi Hamzah, hal ini dapat dilihat dalam putusan halaman 157 alinea 2 yaitu :
- “Menimbang, bahwa dengan memperhatikan penyebab Terdakwa tidak memberikan pertolongan sebagaimana tersebut dikaitkan dengan keterangan ahli



Prof. Dr. Andi Hamzah, maka Majelis Hakim dapat menerimanya sebagai suatu alasan pembena, sebagaimana diatur dalam Pasal 48 KUHP, oleh karenanya hal tersebut merupakan dasar peniadaan pidana pada diri Terdakwa, sehingga meskipun perbuatan Terdakwa terbukti, tetapi bukan merupakan suatu tindak pidana oleh karenanya Terdakwa harus dilepaskan dari segala tuntutan hukum terhadap dakwaan Ketiga Jaksa Penuntut umum"

Bahwa terhadap hal tersebut di atas, Majelis Hakim dalam membuat pertimbangan tidak didasarkan pada keterangan ahli Prof. Dr. Andi Hamzah, karena keterangan tersebut tidak terdapat dalam keterangan ahli Prof. Dr. Andi Hamzah sesuai dengan salinan putusan perkara ini halaman 105 sampai dengan 106.

- c Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Kalianda dalam putusan *Judex Facti* telah membuat pertimbangan halaman 157 alinea 3 dan amar putusan halaman 162 dimana Majelis Hakim telah menyatakan surat dakwaan Jaksa Penuntut Umum berupa dakwaan kumulatif sedangkan surat dakwaan yang diajukan oleh Penuntut Umum adalah dakwaan Alternatif (lihat putusan halaman 2 sampai dengan halaman 14) dan hal ini didasarkan atas pendapat keterangan ahli Prof. Dr. Andi Hamzah, sedangkan keterangan Prof. Dr. H. Andi Hamzah tersebut tidak terdapat dalam salinan putusan perkara ini (putusan halaman 105 sampai dengan 106).

Menimbang, bahwa atas alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat :

- 1 Bahwa alasan kasasi Jaksa Penuntut Umum tidak dapat dibenarkan karena *Judex Facti* tidak salah menerapkan hukum dalam mengadili Terdakwa. Putusan *Judex Facti* yang menyatakan Terdakwa terbukti melakukan perbuatan yang didakwakan kepadanya akan tetapi perbuatan itu bukan merupakan tindak pidana sebagaimana dakwaan kedua dan ketiga Jaksa Penuntut Umum dan karena itu membebaskan Terdakwa dari dakwaan tersebut dibuat berdasarkan pertimbangan hukum yang benar.

Bahwa walaupun Terdakwa terbukti melakukan perbuatan yang didakwakan Jaksa Penuntut Umum dalam dakwaan kedua dan ketiga tetapi Terdakwa mempunyai alasan pembena atas perbuatannya, yaitu :

- Terdakwa tidak mengetahui kondisi sebenarnya dari kapal KMP Bahuga karena komunikasi dalam bahasa Inggris dari nahkoda kepada MT. Norgas Cathinka tidak direspon oleh kapal KMP Bahuga Jaya ;

Hal. 35 dari 36 hal. Put. No. 1227 K/Pid/2013



- Perbuatan Terdakwa memerintahkan untuk menjauhkan kapal dari tempat tubrukan adalah untuk menghindari terjadinya ledakan dan kebakaran karena muatan kapal MT. Norgas Cathinka adalah propylene yang merupakan bahan kimia yang mudah terbakar dan meledak ;
- Kapal MT. Norgas Cathinka menjauh dari tempat terjadinya dalam jarak tertentu dalam kondisi tidak lego jangkar (berhenti), bukan berjalan untuk melarikan diri ;

1. Bahwa keberatan-keberatan tersebut tidak dapat dibenarkan, oleh karena keberatan tersebut mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan, keberatan semacam itu tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan pada tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan tidak diterapkan suatu peraturan hukum atau peraturan hukum tidak diterapkan sebagaimana mestinya, atau apakah cara mengadili tidak dilaksanakan menurut ketentuan Undang-Undang, dan apakah Pengadilan telah melampaui batas wewenang-nya, sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 253 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (Undang-Undang No. 8 Tahun 1981) ;

Menimbang, bahwa dalam musyawarah Majelis Hakim terdapat perbedaan pendapat (dissenting opinion) dari Desnayeti M, S.H., M.H. selaku Hakim Anggota II dengan pendapat sebagai berikut:

Bahwa alasan kasasi yang diajukan Jaksa Penuntut Umum dalam memori kasasinya dapat dibenarkan karena *Judex Facti* Pengadilan Negeri Kalianda salah dalam menerapkan hukum terutama tentang penerapan Pasal 48 KUHP atas Terdakwa, sehingga perbuatan Terdakwa yang tidak melakukan pertolongan terhadap peristiwa/ musibah di laut/perairan yang dilaluinya sebagaimana ketentuan Pasal 258 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran dapat menghapus pertanggungjawaban pidana pada diri Terdakwa ;

Menimbang, bahwa kepada Terdakwa tidak dapat diterapkan Pasal 48 KUHP karena dari fakta persidangan sebagaimana telah dipertimbangkan oleh *Judex Facti* bahwa setelah terjadi tabrakan antara kapal MT. Norgas Cathinka dengan KMP. Bahuga Jaya, kapal Terdakwa telah bergerak secara perlahan menjauh dari lokasi tabrakan dengan cara membelokkan ke kanan dan selanjutnya memutar kembali mencari tempat yang aman untuk melakukan lego jangkar, Terdakwa telah melihat banyak kapal yang berada di sekitar tempat terjadinya tubrukan dan meskipun Terdakwa tidak melihat adanya sinyal marabahaya (*distress signal*) yang dikirim kapal-kapal tersebut namun

36



Terdakwa mengetahui bahwa kondisi tersebut di luar kewajaran sehingga sudah semestinya Terdakwa sudah mengetahui bahwa keadaan tersebut adalah sebagai isyarat nyata adanya bahaya di kapal lain mengingat hal tersebut terjadi di lokasi tubrukan. Walaupun Terdakwa tidak mendapat informasi yang memadai tentang kondisi kapal Bahuga Jaya yang baru saja bertubrukan dengan kapal MT. Norgas Cathinka ;

Menimbang, bahwa kondisi yang dilihat Terdakwa sebagaimana diuraikan di atas tidak bisa tidak Terdakwa sudah seharusnya segera mengabarkan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, sehingga alasan yang diuraikan oleh *Judex Facti* pada halaman 151 putusannya sebagai alasan pembenar yang menghilangkan/menghapus pertanggungjawaban pidana terhadap Terdakwa tidak dapat dipergunakan lagi, apalagi keterangan ahli Slamet Atmodjo, S.H. menerangkan bahwa walaupun suatu kapal membawa zat berbahaya akan tetapi kalau ditempatkan di tempat yang aman maka menjadi tidak berbahaya, dan kapal yang membawa sesuatu yang berbahaya maka kapal tersebut sudah dilengkapi alat sehingga sesuatu tersebut menjadi tidak berbahaya ;

Menimbang, bahwa berdasarkan keadaan tersebut maka tidak beralasan bagi Terdakwa untuk tidak menyebarkan berita tabrakan dan tidak beralasan untuk tidak memberikan bantuan mengingat situasi laut bekas tempat/daerah tubrukan sudah sangat sibuk, sangat tidak manusiawi tindakan Terdakwa yang membiarkan situasi setelah tubrukan berlalu begitu saja tanpa mencemaskan keadaan sedikitpun dengan pergi menghindar menyelamatkan diri ke tempat yang aman sementara kapal Bahuga Jaya berjuang melawan maut para penumpangnya setelah ditubruk kapal MT. Norgas Cathinka yang dinakhodai Terdakwa ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas maka putusan *Judex Facti* tidak dapat dipertahankan lagi dan harus dibatalkan ;

Menimbang, bahwa oleh karena terjadi perbedaan pendapat dalam Majelis Hakim dan telah diusahakan dengan sungguh-sungguh tetapi tidak tercapai mufakat, maka sesuai Pasal 182 ayat (6) KUHAP Majelis Hakim setelah bermusyawarah mengambil keputusan dengan suara terbanyak yaitu menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi/Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Kalianda tersebut;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata, putusan *Judex Facti* dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau Undang-undang, maka permohonan kasasi Jaksa Penuntut Umum tersebut harus ditolak ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi Jaksa Penuntut Umum ditolak dan Terdakwa dilepaskan dari segala tuntutan hukum, maka biaya perkara dalam semua tingkat peradilan dibebankan kepada Negara;

Memperhatikan Undang-Undang No. 48 Tahun 2009, Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 dan Undang-Undang No. 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang No. 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang No. 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan ;

M E N G A D I L I

Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi/Jaksa/Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Kalianda tersebut ;

Membebaskan biaya perkara dalam semua tingkat peradilan kepada Negara ;

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Rabu, tanggal 15 Januari 2014 oleh Dr. Salman Luthan, S.H., M.H. Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Desnayeti M, S.H., M.H. dan Dr. H. M. Syarifuddin, S.H., M.H. Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis beserta Hakim - Hakim

Anggota tersebut, dan dibantu oleh Misnawaty, S.H., M.H. Panitera Pengganti dan tidak dihadiri oleh Pemohon Kasasi : Jaksa/Penuntut Umum dan Terdakwa.

Hakim-Hakim Anggota,

ttd./Desnayeti M, S.H., M.H.

ttd./Dr. H. M. Syarifuddin, S.H., M.H.

K e t u a,

ttd./Dr. Salman Luthan, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,

ttd./Misnawaty, S.H., M.H.

Untuk Salinan
Mahkamah Agung RI.
a.n. Panitera



Dr. H. ZAINUDDIN, SH., M.Hum.
Nip 19581005 198403 1 001