

KARYA ILMIAH TERAPAN
PENERAPAN P2TL ATURAN 13 *OVERTAKING* UNTUK
KESELAMATAN PELAYARAN DI ATAS KAPAL
MV. LAGOA MAS



Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Studi Diploma III Studi Nautika
(Diklat Pelaut Tingkat III Pembentukan)

GANTI SATRIA

NIT.113305201029

AHLI NAUTIKA TINGKAT III

PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT
TAHUN 2024

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-	
			N-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 01 / 01 /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 01 / 01 /2024	
PERNYATAAN KEASLIAN				

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : GANTI SATRIA

NIT : 113305201029

Program Studi : D-III STUDI NAUTIKA

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan yang saya tulis dengan Judul :

**"PENERAPAN P2TL ATURAN 13 OVERTAKING UNTUK KESELAMATAN
PELAYARAN DIATAS KAPAL MV. LAGOA MAS"**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 28 Februari 2024



GANTI SATRIA
 NIT. 113305201029

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	FR-PRODI-	
			N-25	
		Tgl. Ditetapkan	01 / 01 / 2024	
		Tgl. Revisi	-	
		Tgl. Diberlakukan	01 / 01 / 2024	
PENGESAHAN KARYA ILMIAH TERAPAN				

JUDUL

**"PENERAPAN P2TL ATURAN 13 OVERTAKING UNTUK KESELAMATAN
PELAYARAN DIATAS KAPAL MV. LAGOA MAS"**

Disusun Oleh:

GANTI SATRIA
NIT.113305201029

PROGRAM STUDI NAUTIKA

Telah dipertahankan di depan penguji Karya Ilmiah

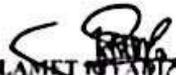
Terapan Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, 28 Februari 2024

Menyetujui:

Menyetujui:

Penguji I


SLAMET RIYANTO, M.Si., M.Mar
 NIP.19750502 199808 1 001

Penguji II


MELDA YANTI, S.Pd., M.Si
 NIP. 19920430 202321 2 039

Mengetahui :

Ketua Program Studi Nautika


ACHMAD ALI MASHARTANTO, S.Kom., M.Si
 NIP. 198107142008121002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT karena berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan yang berjudul “PENERAPAN P2TL ATURAN 13 *OVERTAKING* UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN DIATAS KAPAL MV. LAGOA MAS” dapat terselesaikan tanpa ada kendala yang berarti.

Karya Ilmiah Terapan merupakan salah satu persyaratan baku bagi Taruna untuk menyelesaikan studi program Diploma III pada periode waktu yang ditentukan. Karya Ilmiah Terapan merupakan syarat mutlak bagi Taruna pada saat melaksanakan Praktek Laut (PRALA) ketika berada di atas kapal.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam menyelesaikan tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat maupun cara penulisan serta pembahasan materi dikarenakan keterbatasan penulis dalam penguasaan materi, waktu dan data-data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan Karya Ilmiah Terapan ini, penulisan Karya Ilmiah Terapan ini dapat terselesaikan karena adanya bantuan dari berbagai pihak yang turut berperan aktif membantu penulis, oleh karena itu pada kesempatan ini penulis banyak mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. H. Irwan, S.H., M. Mar. E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
2. Ayah dan Ibu yang telah banyak memberikan bantuan dalam bentuk doa, semangat, dorongan, bimbingan dan segala fasilitas yang telah diberikan

selama ini, baik moral maupun material selama penulisan Karya Ilmiah Terapan

3. Untuk kedua kakak saya Umar Wirahadi, ANT-III, S.Pd dan Dina Aniati, S.H yang telah banyak memberikan bantuan dalam bentuk doa, semangat, dorongan, bimbingan selama penulisan karya ilmiah terapan.
4. PT. TEMAS SHIPPING, Tbk serta Crew MV. LAGOA MAS yang telah memberikan kesempatan untuk menimba ilmu pada saat penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA).
5. Bpk. Suriadi, S.E., M.Si selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan perhatian selama penulis menyelesaikan studi Diploma III pelayaran di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
6. Bpk. Bambang Hermanto. S. Si., M.Sc selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan perhatian selama penulis menyelesaikan studi Diploma III pelayaran di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat
7. Bpk. Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku dosen penguji I yang telah berkenan menguji dan memberikan saran serta masukan dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan.
8. Ibu. Melda Yanti, S. Pd., M. Si selaku dosen penguji II yang telah berkenan menguji dan memberikan saran serta masukan dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan.
9. Para dosen dan seluruh Civitas Akademika di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, terkhusus seluruh dosen nautika yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat

10. Rekan-rekan Taruna/i Politeknik Pelayaran Sumatera Barat dan pihak yang membantu dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini.

Terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu pembuatan Karya Ilmiah Terapan ini semoga semua amal dan jasa mereka mendapat berkat serta anugerah dari Tuhan Yang Maha Esa, akhir kata penulis memohon maaf apabila terdapat kesalahan dan kekurangan dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini. Penulis berharap semoga Karya Ilmiah Terapan ini dapat bermanfaat untuk menambah wawasan bagi penulis serta menambah sumber pengetahuan baik untuk perusahaan atau sebagai perbandingan guna mempertimbangkan penerimaan crew di suatu perusahaan pelayaran dan bermanfaat bagi pembaca serta peneliti selanjutnya.

Padang Pariaman, 12 Februari 2024

GANTI SATRIA
NIT. 113305201029

ABSTRAK

GANTI SATRIA, 2024, "Penerapan P2TL aturan 13 *Overtaking* Untuk Keselamatan Pelayaran Diatas Kapal MV. LAGOA MAS". Dibimbing oleh Bpk.Suriadi, S.E., M.Si. dan Bpk.Bambang Hermanto, S.Si., M. Sc .

Situasi Penyusulan merupakan suatu keadaan yang harus dan wajib di perhatikan di atas kapal sehingga kapal bisa melaju secara aman dan tidak membahayakan baik kapal itu sendiri, muatan ataupun keadaan lingkungan laut yang dilaluinya. Dalam menerapkan P2TL aturan 13 banyak faktor-faktor yang harus dipertimbangkan seperti; visibilitas, kepadatan lalu lintas, olah gerak, keadaan cuaca baik angin dan arus laut.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif, dengan lokasi penelitian di kapal MV. LAGOA MAS, adapun data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh secara langsung melalui wawancara dan observasi sedangkan data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen kapal ataupun *standard operating procedure* (SOP) perusahaan terkait yang berada di atas kapal. Penelitian ini juga memakai teknik pengumpulan data seperti teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan P2TL aturan 13 bisa diterapkan secara optimal dilihat dari kecakapan dan pengetahuan sumber daya manusia yang menguasai tentang penerapan P2TL terkhusus aturan 13, dengan begitu kecelakaan-kecelakaan yang terjadi saat tidak diterapkannya P2TL aturan 13 secara optimal dapat diminimalkan atau bahkan ditiadakan.

Kata kunci: Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL), *Overtaking*, Keselamatan Pelayaran.

ABSTRACT

GANTI SATRIA, 2024, "Application of P2TL rule 13 Overtaking for Shipping Safety on board MV. LAGOA MAS". Guided by Mr. Suriadi, S.E., M.Si. and Mr. Bambang Hermanto, S.Si., M. Sc .

Follow-up situation is a condition that must and must be considered on board so that the ship can move safely and does not endanger either the ship itself, the cargo or the condition of the marine environment through which it passes. In applying the P2TL rule 13 many factors are should be considered such as; visibility, traffic density, movement, weather conditions both wind and ocean currents.

The method used in this study is qualitative descriptive method, with the location of the research on the MV ship. LAGOA MAS, as for the data used is primary data obtained directly through interviews and observations while secondary data is obtained from ship documents or standard operating procedures (SOP) of related companies above ship. This study also used data collection techniques such as observation, interview, and documentatton techniques.

The results of this study show that the application of P2TL rule 13 can be applied optimally seen from the skills and knowledge of human resources who master the application of P2TL, especially rule 13, so that accidents that occur when P2TL rule 13 is not applied optimally can be minimized or even eliminated.

Keywords: *Regulations For Prevention Collision at Sea (COLREG), Overtaking, Shipping Safety.*

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
DAFTAR SINGKATAN	xii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Batasan Masalah	5
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	8
2.2 Landasan Teori.....	10
2.3 Kerangka Penelitian.....	16
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN	17
3.1 Jenis Penelitian	17
3.2 Lokasi Penelitian	17
3.3 Sumber Data	18

3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	19
3.5 Pemilihan Informan.....	20
3.6 Instrumen Penelitian.....	22
3.7 Teknik Analisis Data.....	24
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	27
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	27
4.2 Hasil Penelitian.....	30
4.2.1 Penyajian data.....	31
4.2.2 Analisis data.....	38
4.3 Pembahasan.....	41
BAB 5 PENUTUP.....	47
5.1 Kesimpulan.....	47
5.2 Saran.....	48
DAFTAR PUSTAKA.....	50
LAMPIRAN.....	54
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	71

DAFTAR TABEL

2.1. Tabel Penelitian Sebelumnya.....	8
2.2. Tabel Kerangka Penelitian.....	16

DAFTAR GAMBAR

4.1 Kapal MV. LAGOA MAS.....	28
4.2 Kegiatan <i>Safety Meeting</i> dan <i>Sharing Knowledge</i>	33
4.3 <i>Master Night Order</i>	34
4.4 Kegiatan <i>Training/Drill</i>	34
4.5 Muallim 3 Melakukan Pengamatan.....	36
4.6 Perwira Jaga Memantau AIS.....	37
4.7 Perwira Jaga Melakukan Komunikasi.....	37
4.8 Situasi Penyusulan <i>TB. YANG VITTY XI</i>	38

DAFTAR LAMPIRAN

1. Jadwal Kegiatan	54
2. Pedoman Observasi	55
3. Hasil Observasi	56
4. Pedoman Wawancara.....	57
5. Hasil Wawancara.....	58
6. Gambar Kapal Lagoa Mas.....	67
7. Gambar Kegiatan <i>Safety Meeting</i> dan <i>Sharing Knowledge</i>	67
8. Gambar Dokumen <i>Master Night Order</i>	67
9. Gambar Kegiatan <i>Training/Drill</i>	68
10. Gambar Perwira Jaga Melakukan Pengamatan.....	68
11. Gambar Perwira Jaga Memantau AIS.....	68
12. Gambar Perwira Jaga Melakukan Komunikasi.....	69
13. Gambar Situasi Penyusulan <i>TB. YANG VITTY XI</i>	69
14. Gambar Dokumentasi Wawancara.....	70
15. Daftar Riwayat Hidup.....	71

DAFTAR SINGKATAN

NO	Singkatan	Arti
1	ABK	Anak Buah Kapal
2	COLREG	<i>Collision Regulation</i>
3	IMO	<i>International Maritime Organization</i>
4	KBBI	Kamus Besar Bahasa Indonesia
5	MV	<i>Motor Vessel</i>
6	TB	<i>Tug Boat</i>
7	P2TL	Peraturan Pencegahan Tubrukan Dilaut
8	PIMTL	Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan Dilaut
9	PRALA	Praktek Laut
10	PT	Perusahaan Terbatas
11	RADAR	<i>Radio Detection And Ranging</i>
12	SOP	<i>Standart Operating Procedure</i>
13	SOLAS	<i>Safety Of Life At Sea</i>
14	STCW	<i>Standart Of Training Certification And Watcheeping</i>
15	WIB	Waktu Indonesia Barat
16	WITA	Waktu Indonesia Tengah
17	VHF	<i>Very High Frequency</i>
18	AIS	<i>Automatic Informatio System</i>
19	KNKT	Komite Nasional Keselamatan Transportasi
20	KIT	Karya Ilmiah Terapan

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang pengangkutan barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana transportasi, sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara maupun laut. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Maka sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi pilihan utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut diatas dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal. Untuk memenuhi sumber daya manusia tersebut, maka dibutuhkan seorang pelaut yang cakap dan handal. Khususnya, perwira yang memiliki tanggung jawab untuk membawa kapal dari tempat tolak ke tempat tiba secara aman. Peran seorang perwira sangat penting dalam keselamatan pelayaran. Perwira membawa kapal secara aman, sehingga kapal memenuhi perannya sebagai sarana angkutan dalam menunjang kelancaran pengangkutan barang.

Ramainya lalu lintas laut memiliki dampak negatif yang sangat merugikan semua pihak dalam dunia pelayaran. Dampak negatif itu adalah kecelakaan kapal atau dalam kamus pelayaran disebut dengan tubrukan. Tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang terjadi karena kapal menabrak kapal lain, benda mengapung dan hal-hal yang mengakibatkan kapal menjadi rusak bahkan bisa terjadi kebakaran dan ledakan. Kecelakaan diatas kapal yang terjadi yang mengakibatkan banyaknya korban jiwa, sebagai contoh penyebab terjadinya tubrukan kapal ketika sedang berlayar dalam situasi penyusulan adalah karena adanya miskomunikasi antar kapal dan kurang cakupannya perwira jaga dalam menilai situasi dan keadaan dikarenakan kurangnya penerapan aturan-aturan P2TL yang baik dalam melakukan dinas jaga.

Berdasarkan Komite Nasional Keselamatan Transportasi *KNKT.18.07.26.03* pada tanggal pada tanggal 17 Juli 2018 pukul 06.00 WITA, *Bunga Melati 79* bertolak dari Pelabuhan Tarjun Kalimantan Selatan menuju Pelabuhan Luwuk Sulawesi Tengah dengan membawa muatan semen bag seberat 2.500 ton. Kapal diawaki sebanyak 17 orang awak kapal. Tanggal 18 Juli 2018 pukul 10.00 WITA, kapal tunda (*TB*) *Buana Express 10* yang menarik tongkang *Golden Way 3310* dengan muatan nikel curah (*Nickel Ore*) seberat 10.708 ton bertolak dari Pelabuhan Kabaena Sulawesi Tenggara juga menuju Pelabuhan Morowali Sulawesi Tengah. Panjang tali tunda (*Towline*) saat itu sekitar 250 meter.

Tanggal 19 Juli 2018 pukul 20.00 WITA, di atas *Buana Express 10* baru saja dilakukan pergantian tugas jaga laut dari Mualim I ke Nakhoda. Saat itu kapal berlayar ke utara mendekati Selat Wowoni dengan haluan 013 derajat. Kapal melaju dengan kecepatan 2,8 knot. Di depan *Buana Express 10* terdapat *TB. Arum 2* yang juga menarik tongkang dan bergerak ke utara dengan kecepatan kapal 2,4 knot. Nakhoda *Buana Express 10* berkomunikasi dengan *Arum 2* dan memberitahukan akan menyusul lewat Lambung kanan. Di belakang tongkang *Golden Way 3310* berlayar *Bunga Melati 79* yang juga akan melewati Selat Wowoni. Nakhoda *Buana Express 10* telah melihat di radar pada jarak 1,3 mil laut dan sudah diupayakan berkomunikasi dengan radio *VHF channel 16*, akan tetapi tidak ada jawaban.

Sementara itu, pada waktu yang sama pukul 20.00 WITA, di atas kapal *Bunga Melati 79* juga melakukan serah terima jabatan jaga laut dari Mualim I ke Nakhoda. Saat itu posisi kapal akan melewati Selat Wowoni dengan kecepatan kapal berkisar 8,8 knot. Pukul 21.00 WITA, Nakhoda *Bunga Melati 79* melihat cahaya kuning lampu navigasi kapal yang remang-remang berada di haluan *Bunga Melati 79*. Melalui alat bantu navigasi radar mengetahui ada dua kapal sedang berlayar di depannya. Di sebelah kiri terlihat jelas *Arum 2* sedang menunda sebuah tongkang dan di sebelah kanan terlihat *Buana Express 10* tetapi tidak terlihat tongkangnya. Kedua kapal tersebut memasang lampu tiang putih tiga bersusun tegak dan juga memasang lampu kerja ke arah tongkang yang ditundanya. Untuk

memastikan keadaan tersebut, Nakhoda *Bunga Melati 79* memerintahkan Markonis keluar dari anjungan dan melihat keadaan tersebut, tetapi Markonis tidak melihat keberadaan tongkang yang sedang ditarik oleh *Buana Express 10*. Awak kapal yang berada di anjungan *Bunga Melati 79*, tidak melihat lampu navigasi buritan (*stern light*) pada tongkang *Golden Way 3310* tetapi dapat dengan jelas melihat cahaya terang lampu kerja di buritan *Buana Express 10*. Mengetahui kondisi demikian Nakhoda tidak melakukan komunikasi dengan kapal yang berada di depannya, melainkan memilih mengambil keputusan untuk menyusul melewati di antara dua rangkaian kapal tunda tersebut.

Tubrukan *Bunga Melati 79* dengan tongkang *Golden Way 3310*, Selat *Wowoni*, Sulawesi Tenggara, 19 Juli 2018 Pukul 21.35 WITA, Nakhoda *Buana Express 10* melihat *Bunga Melati 79* semakin mendekati tongkang *Golden Way 3310*. Nakhoda *Buana Express 10* selanjutnya kembali berusaha menghubungi *Bunga Melati 79* melalui radio, tetapi tidak ada respons. Pukul 21.50 WITA, *Buana Express 10* telah melewati *Arum 2* dan saat tongkang *Golden Way 3310* telah melewati *Arum 2*, Nakhoda *Buana Express 10* melihat ke belakang mengetahui tali tunda kendur, kemudian Nakhoda melihat kecepatan kapal naik dari 2,8 knot menjadi 4 knot. Nakhoda *Buana Express 10* berpikir bahwa tongkang *Golden Way 3310* telah ditubruk oleh *Bunga Melati 79* yang berada di belakang tongkang tersebut.

Oleh karena itu penerapan dan pemahaman mengenai aturan-aturan P2TL dan terutama P2TL aturan 13 ketika sedang dalam situasi penyusulan saat kapal berlayar harus benar diterapkan untuk mencegah kejadian seperti itu terulang kembali. Karena hal - hal tersebut diatas penulis tertarik untuk mengambil judul:

“Penerapan P2TL Aturan 13 *Overtaking* Untuk Keselamatan Pelayaran di Atas Kapal MV. LAGOA MAS ”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, P2TL adalah hal dasar yang wajib dikuasai dan diterapkan dalam dunia pelayaran guna mencegah terjadinya kecelakaan yang tidak di inginkan dalam dunia pelayaran. Dalam penelitian kali ini maka didapatkan rumusan masalah yang akan di bahas penulis dalam Karya Ilmiah Terapan ini, diantaranya:

- 1.2.1. Bagaimana upaya dalam mengoptimalkan penerapan P2TL aturan 13 *Overtaking* di kapal MV. LAGOA MAS ?
- 1.2.2. Bagaimana prosedur yang dilaksanakan di atas kapal MV. LAGOA MAS dalam aturan 13 *Overtaking* ?

1.3 Batasan Masalah

Untuk mencapai tujuan dan memberikan arah yang lebih fokus serta mempermudah dalam penyelesaian masalah dengan baik sesuai dengan

tujuan yang ingin dicapai. Maka penulis membatasi permasalahan hanya pada P2TL Aturan 13 (*Overtaking*).

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah yang telah disampaikan di atas, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

- 1.4.1 Untuk mengetahui upaya dalam mengoptimalkan penerapan P2TL aturan 13 *Overtaking* di atas kapal MV. LAGOA MAS.
- 1.4.2 Untuk mengetahui prosedur yang dilaksanakan di atas kapal MV. LAGOA MAS dalam aturan 13 *Overtaking*.

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah:

1.5.1 Secara Teoritis

- 1.5.1.1 Sebagai pengetahuan dan wawasan khususnya bagi taruna Politeknik Pelayaran Sumatera Barat agar dapat dijadikan bahan acuan bagi peneliti berikutnya untuk dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih baik dan diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi calon perwira kapal tentang penerapan aturan P2TL saat dinas jaga.
- 1.5.1.2 Sebagai kontribusi masukan yang bermanfaat bagi seluruh pihak yang membutuhkan.

1.5.2 Secara Praktis

1.5.2.1 Bagi Penulis dapat menambah pengetahuan dan wawasan penulis terutama tentang penerapan P2TL aturan 13 *Overtaking* guna untuk keselamatan pelayaran.

1.5.2.2 Bagi Pembaca

Dapat menambah pengetahuan dan menjadi referensi yang bermanfaat bagi para pembaca agar lebih memahami bahwa dalam keadaan situasi penyusulan memerlukan penerapan yang sesuai dengan P2TL aturan 13 *Overtaking* yang bertujuan untuk keselamatan pelayaran.

1.5.2.3 Bagi Institusi

Diharapkan dapat menjadi tambahan referensi dan sumbangan pemikiran dalam memperkaya wawasan penerapan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL).

1.5.2.4 Bagi Perusahaan Pelayaran

Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan untuk menghindari terjadinya kerugian perusahaan akibat kelalaian para awak kapal dalam menerapkan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL).

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Review Penelitian Sebelumnya

Beberapa penulis telah melakukan penelitian tentang pentingnya keselamatan pelayaran. Berikut ini penulis berikan penelitian aslinya:

Tabel 2.1. Review Penelitian Sebelumnya

No	Penulis/Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
1.	Aulia Windyandri, (2011)	Tantangan Sistem Komunikasi Laut di Indonesia Sebagai Faktor Pendukung Keselamatan Pelayaran.	- Dependen Faktor pendukung keselamatan pelayaran - Independen Sistem komunikasi	Sebagian besar para pelaut indonesia belum terlalu memahami dan menguasai sistem komunikasi yang ada diatas kapal, pemahaman serta peningkatan sumber daya manusia di atas kapal harus di perhatikan lagi agar terjamin nya keselamatan pelayaran.
2.	Apriliana Viky, (2017)	Peranan Komunikasi Dalam Melaksanakan P2TL di Kapal MV.SINAR KUDUS	- Dependen Melaksanakan P2TL - Independen Peranan Komunikasi	Masih terdapat perwira jaga yang masih belum memahami perlunya tentang aturan - aturan yang terkait dengan dinas jaga, serta kurang optimalnya cara penggunaan alat - alat komunikasi dan alat pendukung

				keselamatan bernavigasi.
3.	Bimo Wira Para, (2015)	Kajian Keselamatan Aktivitas Transportasi Laut Terhadap <i>Collision</i> Pada Bouy No. 15 Alur Pelayaran Barat Surabaya.	- Dependen Keselamatan aktivitas transportasi laut - Independen Alur Pelayaran	Keselamatan aktivitas transportasi laut terhadap tubrukan kapal merupakan hal yang penting dilakukan bukan hanya untuk mengetahui <i>safety level</i> pada sebuah alur pelayaran, namun juga untuk mengurangi potensi terjadi tubrukan.
4.	Wahyuda, Wijaya (2022)	Analisa dan Penerapan P2TL Pada Alur Pelayaran Sempit Sungai Siak	- Dependen Penerapan P2TL - Independen Alur Pelayaran Sempit	keselamatan kapal dan pelayaran adalah dua sisi yang tidak bisa dipisahkan, pemahaman awak kapal terhadap tugas dan tanggung jawab nya perlu ditingkatkan dengan melakukan <i>safety meeting</i> dan <i>Drill</i> .
5.	Hasbyl, Malik (2019)	Penerapan Aturan P2TL Saat Dinas Jaga Laut Pada Situasi Penyusulan Untuk Menghindari Bahaya Tubrukan	- Dependen Situasi Penyusulan - Independen Dinas jaga laut	Bahaya yang sering di alami kurang optimalnya dalam penerapan P2TL aturan 13 situasi penyusulan adalah tubrukan oleh karena itu pemahaman perwira jaga harus ditingkatkan.

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variabel yang berbeda, namun terdapat hubungan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis dengan bukti variabel (X) yaitu tentang keselamatan Pelayaran. Disetiap penelitian masing-masing penelitian terdahulu peneliti mengambil satu variabel dan dikembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan pengembangan penelitian ini terdapat perbedaan hasil dimana beberapa variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.2. Landasan Teori

2.2.1 Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL)

Berdasarkan pemikiran Biasane, D, I. (2017). *Collision Regulation 1972* atau disingkat dengan *COLREG 1972* yang dalam Bahasa Indonesia dikenal sebagai Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut (PIMTL) tahun 1972. COLREG 1972 adalah Resolusi IMO Nomor A. 464 (XII) tentang peraturan yang berlaku secara internasional dan harus dipatuhi serta dilaksanakan secara utuh oleh semua kapal, pemilik kapal, Nakhoda, dan awak kapal agar tidak terjadi kecelakaan di laut. COLREG 1972 ditandatangani oleh semua anggota IMO pada bulan Oktober 1972 di London. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, kemudian menjadi salah satu dari 47 negara yang ikut serta dalam penandatanganan tersebut.

Berdasarkan pemikiran Praseyta, A. (2020). *International Regulation for Preventing Collision at Sea* merupakan sebuah konvensi internasional yang digagas oleh IMO (*International Maritime Organization*), dalam bahasa Indonesia COLREG biasa dikenal dengan P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut). COLREG berlaku pada setiap kapal termasuk kapal perang hal ini sejalan dengan fungsi COLREG sebagai aturan dan tata cara pencegahan tubrukan di laut.

2.2.2 Pengertian *Overtaking*

Menurut Ilmu Kapal dan Logistik (2022 : 43-44). Pengertian menyalip (*Overtaking*) adalah sebuah kapal dianggap sedang menyusul jika datang kapal lain dari arah lebih dari 22,5 derajat di belakang kapalnya sedemikian rupa sehingga pada malam hari ia akan dapat hanya melihat lampu buritan kapal itu tetapi tidak satu pun dari lampu lambungnya.

Setiap perubahan selanjutnya dari haluan antara kedua kapal tidak boleh membuat kapal yang sedang menyusul menjadi kapal yang sedang bersilangan dalam pengertian Aturan-aturan ini atau membebaskannya dari kewajiban untuk menjauhi kapal yang disusul itu sampai akhirnya kapal itu lewat dan bebas. jika kapal yang sedang menyusul ragu-ragu, dia harus menganggap bahwa ini adalah situasi yang sedang menyusul.

Adapun aturan pencegahan tubrukan dilaut (P2TL), yang menjadi batasan peneliti adalah aturan 13 *Overtaking*:

- 2.2.2.1 Lepas dari apapun yang tercantum dalam aturan-aturan bagian B seksi I dan II setiap kapal yang menyusul kapal lain harus menyimpangi kapal yang disusul.
- 2.2.2.2 Kapal dianggap sedang menyusul bilamana mendekati kapal lain dari jurusan lebih dari 22.5 derajat di belakang arah melintang ialah dalam kedudukan sedemikian sehingga terhadap kapal yang disusul itu pada malam hari ia dapat melihat hanya penerangan buritan tetapi tidak satupun penerangan-penerangan lambungnya.
- 2.2.2.3 Bilamana sebuah kapal ragu-ragu apakah ia sedang menyusul kapal lain ia harus menganggap bahwa demikian halnya dan bertindak sesuai dengan hal itu.
- 2.2.2.4 Setiap perubahan baringan selanjutnya antara kedua kapal itu tidak akan mengakibatkan kapal yang sedang menyusul sebagai kapal yang menyilang, dalam pengertian aturan-aturan ini atau membebaskan dari kewajibannya untuk tetap bebas dari kapal yang sedang disusul itu sampai akhirnya lewat dan bebas.

2.2.3 Keselamatan Pelayaran

Keselamatan berasal dari bahasa Inggris yaitu kata *safety*, dan *safety* dapat diartikan dengan keadaan terbebasnya seseorang dari peristiwa celaka (*accident*) atau nyaris celaka (*near-miss*). Sehingga pada hakekatnya keselamatan sebagai suatu pendekatan keilmuan

maupun sebagai suatu pendekatan praktis mempelajari faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, dan berupaya mengembangkan berbagai cara, serta pendekatan untuk memperkecil resiko terjadinya kecelakaan.

Keselamatan Pelayaran termasuk upaya penanggulangan kecelakaan dan merupakan faktor utama lancarnya arus pelayaran dalam transportasi laut, berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim”.

Keselamatan merupakan upaya untuk bebas atau mengurangi tingkat resiko kecelakaan. Menurut Pasal 1 Ayat (32) Undang-Undang Republik 2 Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Keselamatan kerja pelayaran menyangkut karakteristik, sikap, nilai, dan aktivitas Rachman dan Sofian, (2019). Aktivitas pelayaran tidak terlepas dari resiko yang bisa terjadi seperti kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan lain-lain adalah permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran. Keselamatan pelayaran merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan pelayaran baik di sungai, di

danau, di laut termasuk kegiatan di pelabuhan, serta terjaminnya ekosistem perairan baik sungai, danau, maupun laut dari pencemaran lingkungan akibat dari kegiatan pelayaran. Untuk itu diperlukan penegakkan hukum dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan perlindungan lingkungan perairan laut untuk menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran tanpa merusak ekosistem laut akibat pencemaran lingkungan.

Keselamatan pelayaran menjadi faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut. Berbagai macam kecelakaan di laut seperti yang telah disebutkan di atas dapat menghambat aktivitas pelayaran. Tidak bisa dipungkiri keselamatan dan kecelakaan memiliki hubungan yang sangat erat, oleh karena itu kecelakaan adalah poin utama yang harus dihindari melalui manajemen keselamatan dan keamanan dalam perusahaan pelayaran.

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran.

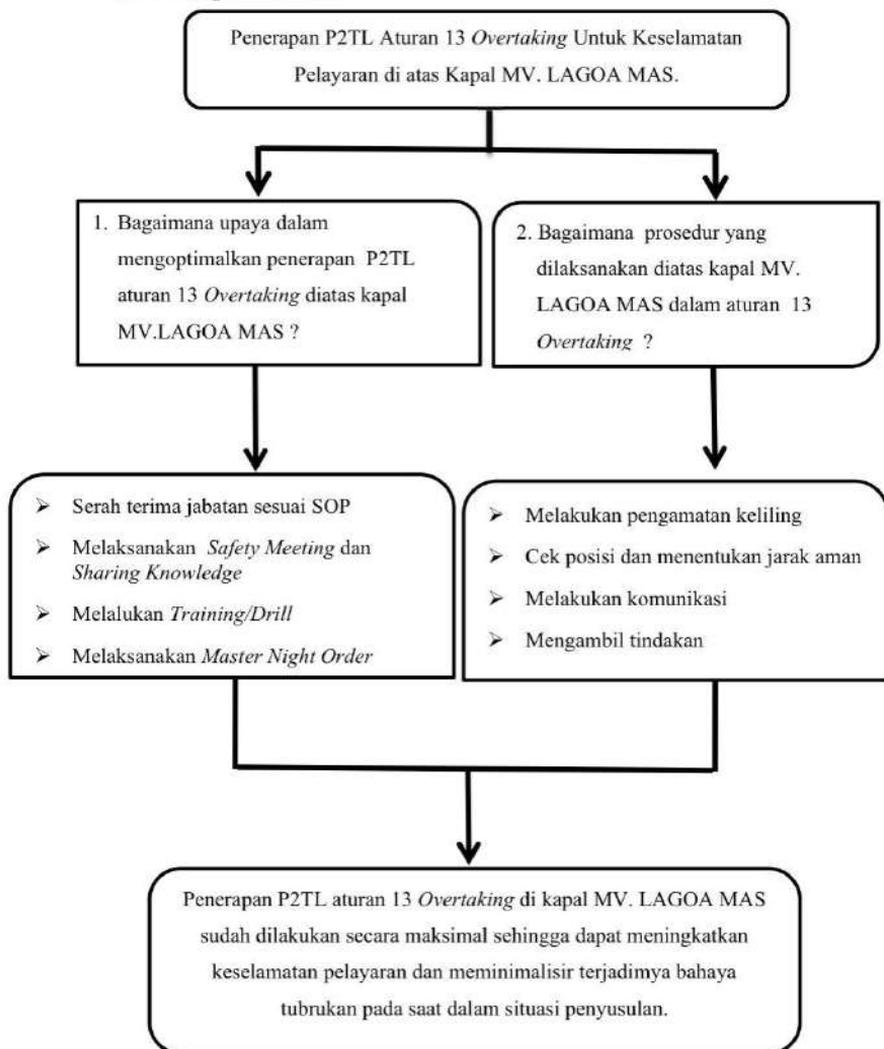
2.2.4 Pengertian Kapal

Menurut Undang-undang No. 17 tahun (2008). Mengenai Pelayaran, yang menyebutkan Kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”.

2.2.4.1 Kapal *Container*

Adalah kapal yang dirancang khusus untuk menampung muatan dalam jumlah besar yang dikemas ke dalam berbagai jenis kontainer disebut kapal kontainer (ship). Proses pengiriman kargo dalam kontainer khusus dikenal sebagai containerization. Kapal peti kemas adalah kapal kargo yang membawa sebagian besar kargo non curah. Di dunia saat ini, kapal kontainer membawa sekitar 90% kargo non-bulk dunia. Salah satu cara utama untuk mengangkut barang jadi ke seluruh dunia adalah melalui kapal kontainer.

2.3. Kerangka Penelitian



Tabel 2.2 Kerangka Penelitian