

KARYA ILMIAH TERAPAN

OPTIMALISASI PELAKSANAAN PROSEDUR *OVERTAKING*
SESUAI ATURAN 13 COLREG 1972 GUNA PENUNJANG
KESELAMATAN PELAYARAN DI MV. TANTO HARMONI



Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan

Program Studi Diploma III Studi Nautika

(Diklat Pelaut Tingkat III Pembentukan)

RAFI RAHMAH ILLAHI

NIT.113305201052

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.	: 01 / 01 / 2024	
	Diberlakukan			
PERNYATAAN KEASLIAN				

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : RAFI RAHMAH ILLAHI

NIT : 113305201052

Program Studi : D-III STUDI NAUTIKA

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan yang saya tulis dengan Judul:

“OPTIMALISASI PELAKSANAAN PENERAPAN PROSEDUR *OVERTAKING* SESUAI
ATURAN 13 COLREG 1972 GUNA PENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN DI
MV. TANTO HARMONI”

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 diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 06 Agustus 2024



RAFI RAHMAH ILLAHI
NIT. 113305201052

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

JUDUL

**“OPTIMALISASI PELAKSANAAN PENERAPAN PROSEDUR OVERTAKING SESUAI
ATURAN 13 COLREG 1972 GUNA PENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN DI
MV. TANTO HARMONI”**

Disusun Oleh:

RAFI RAHMAH ILLAHI

NIT.113305201052

PROGRAM STUDI NAUTIKA

Telah dipertahankan di depan penguji Karya Ilmiah

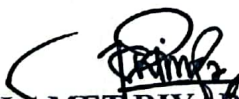
Terapan Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, 06 Agustus 2024

Menyetujui:

Penguji I

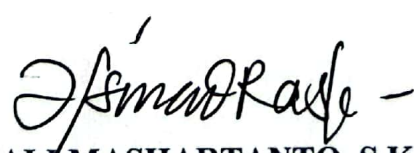
Penguji II


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


M. KURNIAWAN, M.Pd.I
NIP.198804102023111022

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 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 terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bpk. Budi Riyanto, S.E., M.M., 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. PT. TANTO INTIM LINE, serta kru MV. TANTO HARMONI yang telah memberikan kesempatan untuk menimba ilmu pada saat penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA).
4. Bpk.Achmad Ali Mashartanto, S.Kom, M.Si selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan perhatian selama penulis menyelesaikan studi Diploma III pelayaran di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
5. Ibuk Nelfi Erlinda, M.Pd selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan perhatian selama penulis menyelesaikan studi Diploma III pelayaran di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
6. 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.
7. Bpk. M. kurniawan, M.Pd.I selaku dosen penguji II yang telah berkenan menguji dan memberikan saran serta masukan dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan.
8. Para dosen dan seluruh Civitas Akademika di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, terkhusus seluruh dosen nautika yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.

Terimakasih 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 KaryaI lmiahTerapan 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 kru di suatu perusahaan pelayaran dan bermanfaat bagi pembaca serta peneliti selanjutnya.

Padang Pariaman, 12 Juli 2024

RAFI RAHMAH ILLAHI
NIT.113305201052

ABSTRAK

RAFI RAHMAH ILLAHI, 2024, “Optimalisasi Pelaksanaan Prosedur *Overtaking* Sesuai Aturan 13 COLREG 1972 Untuk Penunjang Keselamatan Pelayaran Di MV.Tanto Harmoni”. Dibimbing oleh Bpk.Achmad Ali Mashartanto, S. Kom, M.Si, dan Ibuk Nelfi Erlinda, M.Pd.

Situasi penyusulan merupakan suatu keadaan yang harus dan wajib di perhatikan diatas 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 di pertimbangkan 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. TANTO HARMONI, 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 ataskapal. 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 di minimalkan atau bahkan di tiadakan.

Kata kunci: Prosedur *Overtaking* Aturan 13 COLREG 1972.

ABSTRACT

RAFI RAHMAH ILLAHI, 2024, "Optimizing the Implementation of Overtaking Procedures According to Rule 13 COLREG 1972 to Support Shipping Safety on the MV. Tanto Harmoni Ship". Supervised by Mr. Achmad Ali Mashartanto, S. Kom, M. Si, and Mrs. Nelfi Erlinda, M.Pd.

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 documentation 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.

Key words: Overtaking Procedure Rule 13 COLREG 1972.

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 Pemlihan 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. TANTO HARMONI.....	28
4.2 Mualim 3 Melakukan Pengamatan	33
4.3 Situasi Penyusulan MV. MERATUS KAPUAS.....	34
4.4 Kegiatan <i>Safety Meeting</i> dan <i>Sharing knowledge</i>	34
4.5 <i>Master Night Order</i>	36
4.6 Kegiatan <i>Trainning/Drill</i>	37

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 TANTO HARMONI.....	67
7. Gambar Perwira Jaga Melakukan Pengamatan.....	67
8. Gambar Perwira Jaga Melakukan Komunikasi.....	68
9. Gambar Kondisi Cuaca Buruk.....	68
10. Gambar Perwira Jaga Menggunakan Radar.....	68
11. Gambar Mualim II Melakukan Komunikasi.....	69
12. 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	MV	<i>Motor Vessel</i>
5	P2TL	Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut
6	PIMTL	Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan Di laut
7	PRALA	Praktek Laut
8	PT	Perusahaan Terbatas
9	RADAR	<i>Radio Detection And Ranging</i>
10	SOP	<i>Standart Operating Procedure</i>
11	SOLAS	<i>Safety Of Life At Sea</i>
12	STCW	<i>Standart Of Training Certification And Watcheeping</i>
13	WIB	Waktu Indonesia Barat
14	WITA	Waktu Indonesia Tengah
15	VHF	<i>Very High Frequency</i>
16	AIS	<i>Automatic Informatio System</i>
17	KNKT	Komite Nasional Keselamatan Transportasi
18	KIT	Karya Ilmiah Terapan

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Memiliki tanggung jawab untuk membawa kapal dari tempat tolak ketempat 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 bias 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 mis komunikasi antar kapal dan kurang cakupnya perwira jaga dalam menilai situasi dan keadaan dikarenakan kurangnya penerapan aturan-aturan P2TL yang baik dalam melakukan dinas jaga.

Pada saat penulis melaksanakan dinas jaga pada malam hari yang tenang dan cerahdi MV. Tanto Harmoni berlayar dijalur barat daya selat bali dengan kecepatan 15 knot. MT. Seroja XII, sebuah kapal pengangkut

minyak bumi berangkat ke arah barat dengan kecepatan 07 knot. MT. Seroja XII berada 22 nm barat daya MV. Tanto Harmoni. Ketika pertama kali melacakinya di radar, namun MV. Tanto Harmoni belum melihatnya secara visual, dan baru bias melihat lampu samping hijau dan tiang putihnya di jarak 16 nm. Ketika kedua kapal tersebut sudah berjarak 08 mil satu sama lain, kedua kapal tersebut tidak ada yang mengubah masing-masing haluan dan kecepatannya sehingga terdapat titik jumpa terdekatnya 0 nm. Pada titik ini, setelah melakukan komunikasi melalui radio sudah terlihat jelas terjadinya perselisihan di antara kedua kapal tersebut mengenai status situasi *overtaking* tentang siapa yang harusnya menyusul dan pemberi jalan.

Berdasarkan regulasi dalam aturan 13 (b) COLREG menyatakan bahwa, “Suatu kapal dianggap sedang menyusul bilamana kapal lain berpaspasan dengan arah lebih dari 22,5 derajat di belakang arah melintangnya”. Sedangkan, aturan 13 (c) COLREG mengenai status kapal yang sedang menyusul menyatakan bahwa, “Bila suatu kapal berada dalam keraguan apakah ia dalam sedang menyusul kapal lain, maka kapal tersebut harus berasumsi bahwa hal tersebutlah yang terjadi dan mengambil Tindakan”. Lalu aturan 13 (d) COLREG menyatakan bahwa, “Setiap perubahan haluan antara kedua kapal yang terjadi kemudian tidak akan membuat kapal yang sedang menyusul itu menjadi kapal yang sedang menyebrang menurut pengertian aturan-aturan ini atau membebaskannya dari kewajiban untuk menjahui kapal yang di susul sampai lewat dan jelas”. Aturan ini di maksudkan untuk mencegah peralihan status dengan melarang kapal yang sedang menyusul.

Dari penjelasan diatas mengingat pentingnya pemahaman setiap perwira jaga dikapal dalam pelaksanaan prosedur *overtaking* guna penunjang keselamatan pelayaran, maka penulis tertarik untuk membahasnya melalui kedalam penelitian ini dengan judul “Optimalisasi Pelaksanaan Prosedur *Overtaking* Sesuai Aturan 13 COLREG 1972 Guna Penunjang Keselamatan Pelayaran di MV. TANTO HARMONI”. Dari penelitian ini, diharapkan setiap perwira jaga dapat benar-benar mampu melaksanakan tugas dan tanggung jawab dalam melaksanakan prosedur *overtaking*.

1.2. Batasan Masalah

Batasan masalah digunakan untuk menghindari penyimpangan atau pelebaran pokok masalah agar penelitian tersebut lebih terarah dan memudahkan dalam pembahasan, sehingga tujuan penelitian bisa tercapai. Beberapa batasan masalah atau ruang lingkup penelitian ini hanya tentang kendala dan upaya dalam penerapan prosedur *overtaking* sesuai aturan 13 COLREG 1972 di MV. TANTO HARMONI.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut diatas, maka penulis merumuskan masalah:

- 1.2.1. Apakah kendala dalam penerapan prosedur *overtaking* sesuai aturan 13 COLREG 1972 di kapal MV. TANTO HARMONI?

1.2.2. Bagaimanakah upaya dalam mengoptimalkan pelaksanaan prosedur *overtaking* sesuai dengan aturan 13 COLREG 1972 di kapal MV. TANTO HARMONI.?

1.4. Tujuan Penelitian

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

1.4.1 Untuk mengetahui apa saja kendala dalam penerapan prosedur *overtaking* sesuai aturan 13 COLREG 1972 di kapal MV. TANTO HARMONI.

1.4.2 Untuk mengoptimalkan pelaksanaan prosedur *overtaking* sesuai dalam aturan 13 COLREG 1972 agar terciptanya keselamatan pelayaran yang baik dan aman di atas kapal MV. TANTO HARMONI.

1.5. Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan terhadap kesiapan KRU kapal dalam menghadapi keadaan darurat diatas secara tidak langsung dapat bermanfaat sebagai berikut :

1.5.1 Secara Teoritis

Manfaat yang ingin dicapai penulis bagi pembaca dalam penelitian ini adalah untuk memperluas serta memperdalam pengetahuan tentang cara pelaksanaan prosedur *overtaking* sesuai aturan 13 COLREG 1972 untuk menunjang keselamatan kapal selama berlayar.

1.5.2 Secara Praktis

1. Bagi perwira dan KRU kapal

Penulis berharap supaya perwira dan KRU kapal dapat mengaplikasikan hasil dari penelitian ini secara efisien dalam dunia kerja.

2. Bagi Civitas Akademika Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Hasil penelitian ini diharapkan menambah pengetahuan dan informasi bagi taruna-taruni serta sebagai tambahan referensi di perpustakaan Politeknik Pelayaran (POLTEKPEL) Sumatera Barat.

3. Pembaca

Penelitian ini dapat digunakan sebagai wawasan dan pengetahuan tentang kesiapan yang perlu dilakukan guna menciptakan pelayaran yang aman di atas kapal.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Review Penelitian Sebelumnya

Penelitian ini menggunakan beberapa penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya terkait dengan Prosedur penanganan dan penanggulangan keadaan darurat diatas kapal, adapun penelitian relevan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1. Review Penelitian Sebelumnya

No	Penulis/Tahun	Judul	Variabel	Hasil Peneltian
1.	Ilham maulana zaki, (2020)	Pelaksanaanaturan COLREG saat berlayar pada bagan pemisah selat Shimonoseki di LPG. Cipta Diamond	- Independen Alur pelayaran	Kelancaran lalulintas pelayaran di kan monkaikyo bias terwujudnya pelayaran yang aman
2.	Wahyuda, Wijaya (2022	Analisa dan Penerapan P2TL Pada Alur Pelayaran Sempit Sungai Siak	-Independen Penerapan P2TL - Independen Alur PelayaranSempit	Keselamatan kapal dan pelayaran adalah dua sisi yang tidak bias dipisahkan, pemahaman awak kapal terhadap tugas dan tanggung jawabnya perlu ditingkatkan dengan melakukan <i>safety meeting</i> dan <i>Drill</i>

3.	Hasbyl, Malik, (2019)	Penerapan Aturan P2TL Saat Dinas Jaga Laut Pada Situasi Penyusulan Untuk Menghindari Bahaya Tubrukan	- Dependen Keselamatan aktivitastrans portasilaut	Bahaya yang sering di alami kurang optimalnya dalam penerapan P2TL aturan 13 situasi penyusulan adalah tubrukan oleh karena itu pemahaman perwira jaga harus ditingkatkan.
----	-----------------------	--	---	--

Dari penelitian terdahulu yang telah dilakukan diatas, maka penelitian yang akan dilakukan memiliki tema yang tidak sama dengan penelitian terdahulu tersebut. Tetapi, sama-sama membahas mengenai keselamatan dalam berlayar diatas kapal. Namun terdapat perbedaan pada lokasi penelitian. Penelitian yang dilakukan ini berlokasi di kapal MV. TANTO HARMONI.

2.2. Landasan Teori

2.2.1. Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL)

1. Menurut Biasane, D, I. (2017)

Collusion Regulation 1972 (COLREG) yang dalam bahasa indonesia yang dikenal sebagai Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut (PIMTL) tahun 1972. COLREG 1972 adalah Resolusi IMO (*International Maritime Organisation*) Nomor A.464 (XII) tentang peraturan yang berlaku secara internasional

dan harus dipatuhi serta dilaksanakan secara utuh oleh semua kapal, pemilik kapal, Nahkoda, dan awak kapal agar tidak terjadinya kecelakaan di laut. COLREG 1972 di tandatangani 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.

2. Menurut Praseyta, A. (2020)

International Regulation for Preventing Collisio n 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.

Menurut Wijaya, W. (2022 : 42).“Analisa dan Penerapan P2TL Pada Alur Pelayaran Sempit” cara mengoptimalkan penerapan P2TL diatas kapal adalah dengan kewaspadaan terus menerus, memahami prosedur dinas jaga, dan infrastruktur pendukung. Adapun aturan pencegahan tubrukan dilaut (P2TL), yang menjadi batasan peneliti adalah aturan 13 *Overtaking*:

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. Kapal dianggap sedang menyusul bilamana mendekat 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.
3. Bilamana sebuah kapal ragu-ragu apakah ia sedang menyusul kapal lain ia harus menganggap bahwa demikian halnya dan bertindak sesuai dengan hal itu.
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 di susul 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, kepelabuhan, 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

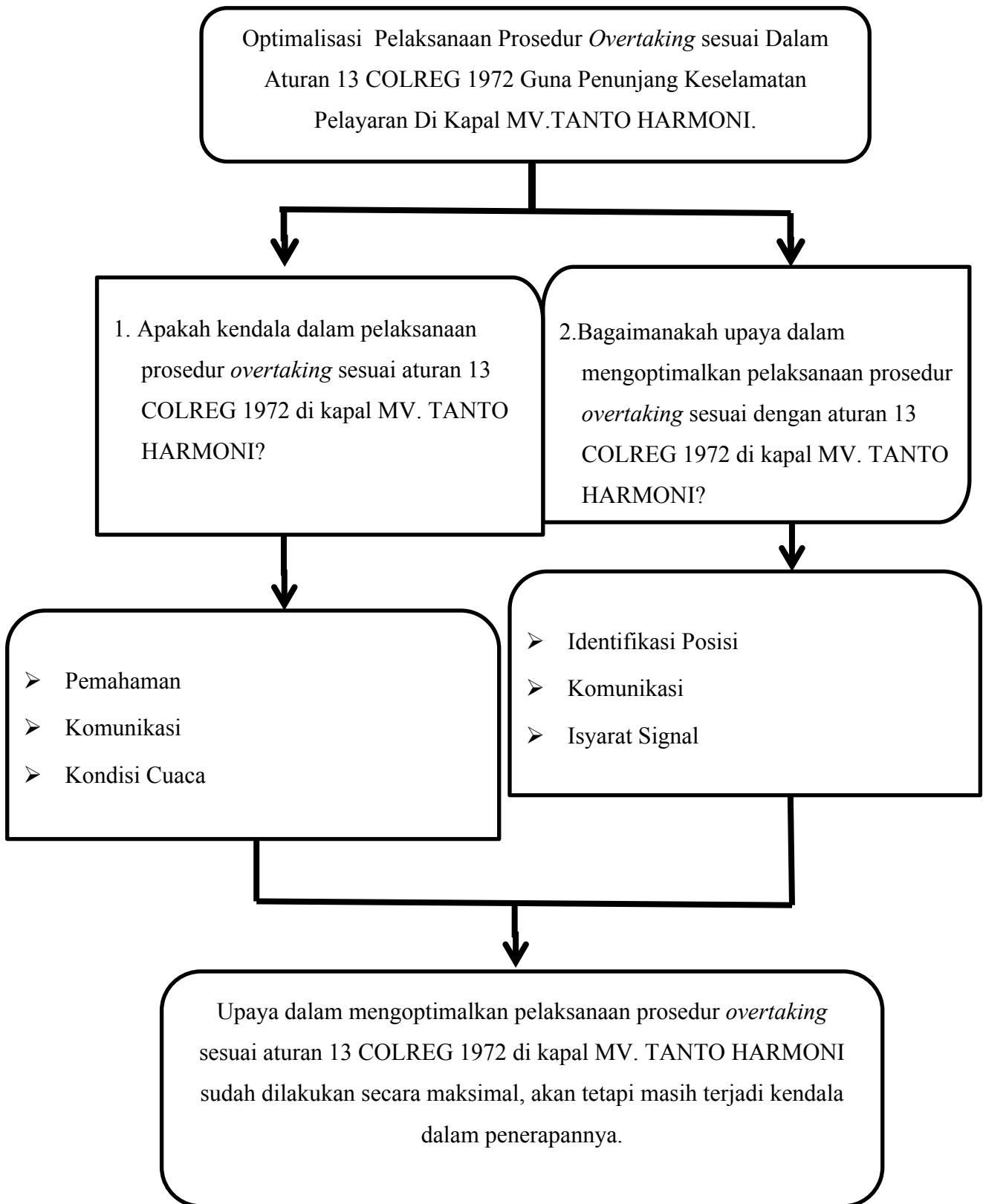
kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran.

3.2.4. 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.”.Salahsatu contohnya adalah kapal *container*.

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



Gambar 2.2 Kerangka Penelitian