

PROPOSAL

PENERAPAN ATURAN P2TL SAAT BERNAVIGASI DI ALKI



Disusun Oleh :

FIQRI HAIKAL

NIT. 19.062.001.014

PROGRAM DIPLOMA III PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN BAROMBONG

TAHUN 2021

LEMBAR PERSETUJUAN SEMINAR

Judul : Penerapan Aturan P2TL Saat Bernavigasi Di ALKI
Nama Taruna : Fiqri Haikal
Nit. : 19.062.001.014
Prodi : Studi Nautika

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan pada Seminar

Tugas Akhir yang dilaksanakan oleh Program Studi Nautika

Politeknik Pelayaran Barombong

Makassar, Oktober 2021

Menyetujui,

Pembimbing 1

Pembimbing 2

Capt. Oktavera Sulistiana, MT,M.Mar

Nurlely Nasaruddin,SS,MPd

Mengetahui :

Ka. Prodi Studi Nautika

Rina Hariani, S.SiT. MT

TUGAS AKHIR
PENERAPAN ATURAN P2TL SAAT BERNAVIGASI DI
ALKI

Disusun dan Diajukan Oleh

FIQRI HAIKAL

NIT.19.062.001.014

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tugas Akhir

Pada tanggal, Oktober 2021

Menyetujui,

Pembimbing 1

Pembimbing 2

Capt. Oktavera Sulistiana, MT,M.Mar

Nurlely Nasaruddin,SS,MPd

Mengetahui :

Direktur Poltekpel Barombong

Ka. Prodi Studi Nautika

Capt. Sugiyono, M.M, TR., M. Mar

Rina Hariani, S.SiT. MT

PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Nama : Fiqri Haikal
Nomor Induk Taruna : 19.062.001.014
Program Studi : Studi Nautika

Menyatakan bahwa tugas akhir dengan judul :

Penerapan Aturan P2TL Saat Bernavigasi Di ALKI merupakan karya asli.
Seluruh ide yang ada dalam proposal ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Makassar, Oktober 2021

Fiqri Haikal
NIT. 19.062.001.014

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian yang berjudul “Penerapan Aturan P2TL Saat Bernavigasi Di ALKI” tepat pada waktunya.

Adapun tujuan penelitian ini dalam proposal ini selain menjadikan pengalaman bagi penulis dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal dan juga menjadi bahan referensi bagi seluruh sumber daya manusia perhubungan agar bisa meningkatkan profesionalitas nya. Dan semoga kedepannya karya ilmiah ini dapat bermanfaat bagi dunia maritime Indonesia bahkan dunia

Pada kesempatan ini, penulis hendak menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan moril maupun materiil sehingga proposal penelitian ini dapat selesai. Ucapan terima kasih ini penulis tujukan kepada:

1. Ibu Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar dan Ibu Nurlily Nasaruddin, SS,MPd selaku dosen pembimbing yang telah mendidik dan memberikan bimbingan selama proposal ini di buat.
2. Ibu Rapih, selaku Dosen yang telah mendidik dan memberikan bimbingan selama masa perkuliahan.
3. Teman-temanku satu bimbingan penelitian proposal yang telah berjuang bersama-sama penulis dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.

Meskipun telah berusaha menyelesaikan proposal penelitian ini sebaik mungkin, penulis menyadari bahwa proposal penelitian ini masih ada kekurangan. Oleh karena itu, penulis msengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca guna menyempurnakan segala kekurangan dalam penyusunan proposal penelitian ini.

Akhir kata, penulis berharap semoga proposal penelitian ini berguna bagi para pembaca dan pihak-pihak lain yang berkepentingan.

Makassar, 0ktober 2021

Penulis

FIQRI HAIKAL

NIT. 19.062.001.014

DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan	i
Lembar Pengesahan	ii
Lembar Pernyataan Orisinalitas	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Permasalahan	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Kerangka Pikir	14
C. Penelitian Dahulu Yang Relevan	15
D. Hipotesis.....	18
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	19
A. Jenis Penelitian	19
B. Objek Penelitian	19
C. Definisi Operasional Variabel	20
D. Subjek Penelitian	21
E. Teknik Pengumpulan Data	21
F. Teknik Analisis Data	23
LAMPIRAN	24
DAFTAR PUSTAKA	55

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1 Peta Jalur ALKI di Indonesia

11

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Permasalahan bagi kapal yang melewati ALKI yaitu ramai nya alur ini yang dilewati oleh kapal-kapal yang terkadang mengakibatkan situasi saling berhadapan, saling bersilangan, dan terkadang munculnya kabut yang dapat menghalangi pandangan yang dapat mengakibatkan situasi darurat seperti tubrukan.

Potensi kecelakaan yang mungkin dapat terjadi saat kapal berlayar di ALKI yaitu tubrukan. Potensi tubrukan dapat terjadi melihat situasi di ALKI yang padat oleh kapal-kapal lain yang melewatinya sehingga apabila navigator salah dalam mengambil keputusan kapal dapat bertubrukan dengan kapal yang berada di dekatnya. Navigator di sini mengambil peran penting dalam menavigasikan kapal sehingga kapal dapat melewati ALKI dengan aman dan selamat. Semua kapal raksasa yang melintas di perairan tersebut harus waspada penuh, karena kemungkinan kandas atau bertabrakan dengan kapal lain sewaktu-waktu bisa terjadi akibat lalu lintas yang padat. Oleh karena itu, semua kapal harus menerapkan P2TL yang sangat penting saat melewati jalur pelayaran yang sempit atau padat. P2TL dapat merupakan singkatan dari Peraturan Pencegahan Tabrakan di Laut. Pokok bahasan utama P2TL adalah *COLREG* 1972 ditambah dengan peraturan nasional yang berlaku yang

dituangkan dalam *National Non Convention Vessels Standard* (NCVS). Jadi itu berguna untuk kapal yang melewati laut yang ramai.

Salah satu insiden terkait dengan alat navigasi radar di atas kapal saat melewati Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah Tragedi tanggal 10 Agustus 2019 pukul 02.40 WIB terjadi KM. Rezeki dan KM. Melinda bertabrakan di perairan Mendanau, Kecamatan Selat Nasik, Kabupaten Belitung. (*Kecelakaan Pelayaran Di Perairan Mendanau Berada Di Lajur ALKI - Posbelitung*, n.d.)

Penerapan P2TL akan sangat berguna pada saat cuaca buruk, keadaan berkabut dan berlayar di malam hari. Jadi calon perwira kapal harus paham dan mengerti untuk menggunakan alat navigasi radar, karena di alur-alur pelayaran atau ALKI ini rawan terjadi bahaya tubrukan dan kandas. Maka Perwira Kapal harus jeli ketika melewati alur-alur pelayaran saat menerapkan P2TL di atas kapal.

Dari semua referensi yang di dapatkan oleh penulis menjadi latar belakang judul ini di angkat menjadi sebuah permasalahan yang harus di teliti yang mungkin dapat menjadi sebuah hal yang bermanfaat untuk kedepannya.

B. Rumusan Masalah

1. Aturan-aturan apa saja dari P2TL yang harus diterapkan dalam berlayar di ALKI?
2. Tindakan-tindakan apa saja yang harus dilakukan oleh navigator untuk menghindari potensi kecelakaan saat berlayar di ALKI?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan aturan-aturan apa saja dari P2TL yang harus diterapkan dalam berlayar di ALKI.

2. Untuk mendeskripsikan tindakan-tindakan apa saja yang harus dilakukan oleh navigator untuk menghindari potensi kecelakaan saat berlayar di ALKI.

D. Manfaat penelitian

1. Secara Teoritis

Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan peningkatan kemampuan sains pada anak usia dini serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

2. Secara Praktis

a. Bagi Penulis

- 1) Menambah pengetahuan penulis
- 2) Menjadi bahan ajar bagi penulis Ketika memasuki dunia kerja.

b. Bagi Awak Kapal

- 1) Meningkatkan kualitas awak kapal sebagai sumber daya manusia perhubungan
- 2) Meningkatkan kepercayaan dan kejaminan keselamatan penumpang di atas kapal.

c. Bagi Perusahaan

- 1) Menjadi nilai lebih bagi perusahaan yang memiliki awak kapal yang berkualitas dan professional di banding perusahaan lain.
- 2) Meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap industry jasa pelayaran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2019) pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Menurut Usman (2002), penerapan (implementasi) adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.

Menurut Setiawan (2004) penerapan (implementasi) adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa kata penerapan (implementasi) bermuara pada aktifitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu system. Ungkapan mekanisme

mengandung arti bahwa penerapan (implementasi) bukan sekedar aktifitas,
tetapi suatu kegiatan yang

terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

2. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL)

P2TL boleh jadi singkatan dari Peraturan Pencegah Tubrukan di Laut. Pokok bahasan utama P2TL adalah *COLREG* 1972 ditambah dengan peraturan nasional yang berlaku sebagaimana dituangkan ke dalam *National Non Convention Vessels Standard* (NCVS). Penjelasan pada **lampiran 1.** (*ATURAN P2TL*, n.d.)

3. Navigasi

Menurut Hadi Supriyono & Achmad Sulistyono (2014), navigasi adalah cara atau seni membawa kapal dari satu tempat ke tempat lain secara selamat, aman dan hemat (*safe, secure and efficient*). Navigasi elektronik berarti menavigasikan kapal dengan memanfaatkan peralatan navigasi yang berbasis elektronik yang terdapat di kapal. Teknologi maritim telah lama mengalami perkembangan yang cukup signifikan. Pada dasa-warsa terakhir ini, perkembangan teknologi tersebut makin bertambah dengan diperkenalkannya sistem-sistem navigasi dan peralatan yang baru. Sejalan dengan itu, penetapan aturan-aturan baik secara nasional maupun internasional juga tidak dapat dihindarkan demi untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta mengurangi pencemaran laut oleh kapal-kapal.

Konvensi internasional tentang keselamatan di laut *SOLAS* 1974 telah di amandemen beberapa kali sejak diberlakukannya, termasuk

aturan-aturan tentang keselamatan navigasi sebagaimana dituangkan pada Bab V konvensi tersebut. Dengan diberlakukannya amandemen *SOLAS* 1974, khususnya Bab V (*Safety of Navigation*), sesuai dengan ketentuan, kapal-kapal harus dilengkapi dengan peralatan navigasi elektronik yang jumlah dan jenisnya makin bertambah. Konsekuensinya adalah perwira tugas jaga anjungan (Mualim jaga) dan Nakhoda kapal diwajibkan mampu mengoperasikan peralatan-peralatan tersebut dengan baik sebagai alat bantu navigasi kapalnya. Oleh karena itu *STCW* 1978 yang telah di amandemen pada tahun 2010, mensyaratkan kompetensi minimal yang harus dimiliki oleh Nakhoda dan Mualim untuk mengoperasikan peralatan navigasi yang disyaratkan tersebut.

Dalam mempelajari peralatan dan sistem navigasi elektronika, Nakhoda dan Mualim wajib memiliki dasar pengetahuan dasar-dasar elektronika yang cukup, sehingga akan lebih mudah memahami prinsip kerja dan pengoperasian setiap peralatan navigasi yang menjadi tanggung jawabnya, serta mampu memahami kelebihan-kelebihan dan kekurangan-kekurangannya. Berikut ini adalah alat bantu navigasi yang ada di atas kapal seperti:

a) Echosounder

Echosounder adalah suatu alat navigasi elektronik dengan menggunakan sistem gema yang dipasang pada dasar kapal yang berfungsi untuk mengukur kedalaman perairan, mengetahui

bentuk dasar suatu perairan dan untuk mendeteksi gerombolan ikan dibagian bawah kapal secara vertikal.

- b) Sistem Navigasi RADAR-ARPA (*Automatic Radar Plotting Aids*) dan ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*)

Sistem navigasi RADAR-ARPA (*Automatic Radar Plotting Aids*) dan ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*) adalah merupakan alat bantu navigasi yang cukup modern dan sangat diperlukan dalam setiap kesempatan, baik untuk penentuan posisi kapal dari waktu ke waktu, membantu mencegah tubrukan serta merupakan peralatan canggih yang mampu menyimpan data rekaman pelayaran kapal (ECDIS). Pada proposal ini, penulis tidak membahas secara rinci karena RADAR, ARPA dan ECDIS pada sistem sertifikasi pelaut di Indonesia, dilaksanakan dalam bentuk diklat keterampilan.

- c) GPS

Sistem navigasi satelit, adalah system navigasi yang modern dan menjadi sangat penting artinya bagi para navigator pada saat ini. Bahwa system navigasi seperti GPS (*Global Positioning System*) atau DGPS (*Differential GPS*) tidak hanya digunakan untuk penentuan posisi kapal saja, tetapi juga bermanfaat untuk mengetahui jarak dan waktu yang harus ditempuh untuk mencapai pelabuhan tujuan, untuk mengetahui sejauh mana kapal mengikuti atau menyimpang dari garis haluan yang telah ditetapkan, waktu

dan jarak titiktitik belok (*way-point-wp*) kapal dari pelabuhan tolak ke pelabuhan tiba, kecepatan rata-rata kapal, dan sebagainya. Mengingat fungsi GPS ini sangat kompleks, sehingga perlu pembahasan yang cukup rinci.

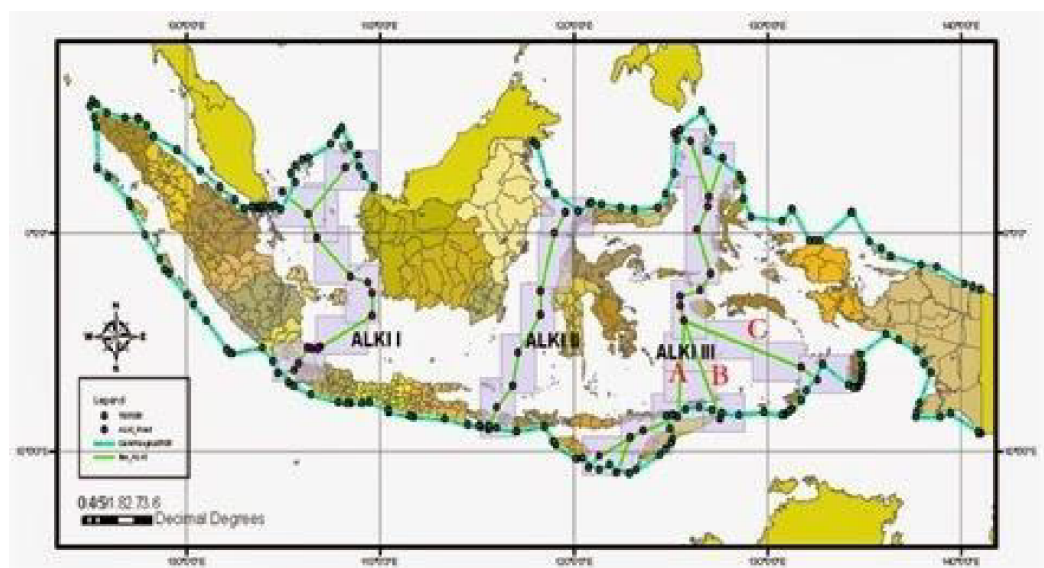
Peralatan-peralatan navigasi baru lainnya seperti *Voyage Data Recorder* (VDR), *Automatic Identification System* (AIS), *Long Range Identification and Tracking of ship* (LRIT) dan *Bridge Navigational Watch and Alaram System* (BNWAS), adalah alat-alat navigasi modern yang telah menjadi persyaratan yang harus dibawa oleh kapal-kapal menurut *SOLAS* 1974. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan Nomor: PM 57 Tahun 2015 pasal 1 yang berbunyi:

- a) Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan lingkungan.
- b) Perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase tertentu.
- c) Perairan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun apabila Nakhoda atau pemimpin kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pandu.

4. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Dengan telah diberlakukannya *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), Indonesia diakui sebagai negara kepulauan yang utuh sesuai pada Bab IV *UNCLOS* 1982, yang isinya tentang prinsip dan ketentuan Hukum Internasional, yang melandasi ‘suatu negara kepulauan dipandang sebagai sesuatu kesatuan wilayah negara yang utuh’. Sebagai konsekuensinya, maka Indonesia diwajibkan memberikan akses hak lintas damai sesuai dengan *UNCLOS* 1982 pasal 53 ayat 9, yang isinya “...dalam menentukan atau mengganti skema pemisah lalu lintas, suatu negara kepulauan harus mengajukan usul kepada organisasi internasional yang berwenang dengan maksud untuk diterima...” (*UNCLOS* 1982, n.d.). Sesuai dengan ketentuan itu, Indonesia mempunyai kewajiban untuk menyediakan jalur ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia). Pengaturan mengenai hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan diatur dalam UU No. 6 Tahun 1996, yaitu selain untuk menjamin kepentingan pelayaran internasional dan kepentingan keamanan, ketertiban dan perdamaian Negara Kesatuan Republik Indonesia (Hasibuan R, 2002). ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) merupakan konsensus yang ditetapkan pada Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 (*PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 37 TAHUN 2002*, 2002), dengan membagi wilayah Indonesia untuk dilewati oleh 3 jalur ALKI yaitu:

- a. ALKI I : Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan.
- b. ALKI II : Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi.
- c. ALKI III-A : Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda (Barat Pulau Buru)-Laut Seram (Timur Pulau Mongole) - Laut Maluku, Samudera Pasifik.
- d. ALKI III-C : Laut Arafuru, Laut Banda terus ke utara ke utara ke ALKI III-A.



GAMBAR 1 Peta Jalur ALKI di Indonesia

Peraturan mengenai penentuan jalur ALKI baru diatur lebih lanjut dalam UNCLOS 82 pasal 53 ayat 1, yaitu ” *suatu Negara Kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan yang cocok untuk digunakan*

lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya. Selain alur kepulauan, Negara Kepulauan dapat menetapkan skema pemisah lintas untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui terusan yang sempit dalam alur laut kepulauan”.

Namun dalam penentuan ALKI ini tidak diwajibkan. Pemerintah Indonesia boleh saja tidak menentukan ALKI - nya tapi yang konsekuensinya, semua kapal internasional diperbolehkan melewati jalur-jalur navigasi yang sudah normal digunakan dalam pelayaran dunia (*routes normally used for international navigation*) (UNCLOS 82 pasal 53 ayat 12).

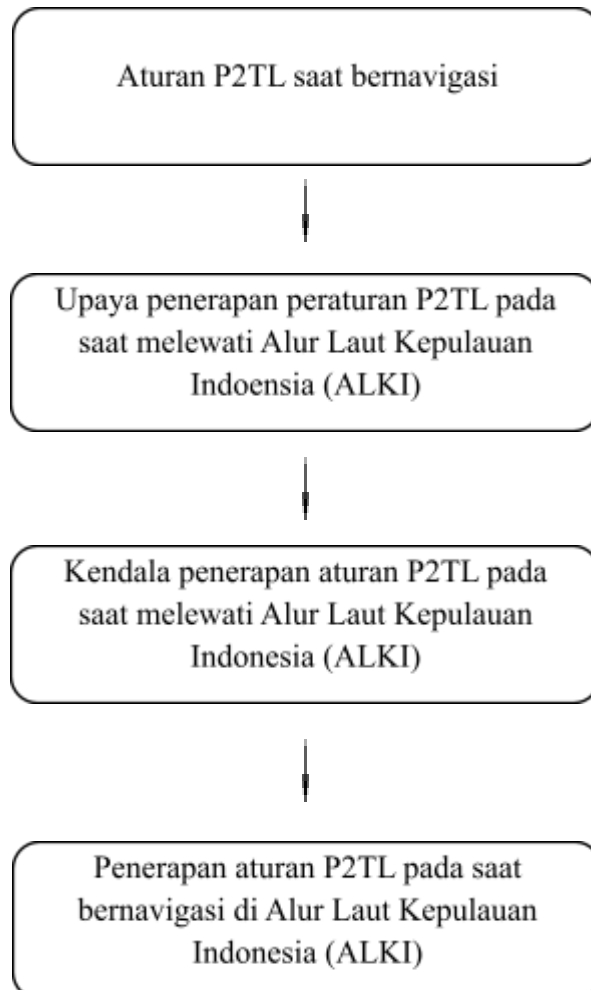
Apabila Pemerintah Indonesia telah menentukan ALKI, maka kapal internasional yang akan melewati jalur ALKI tersebut harus mengikuti jalur yang sudah tentukan. Tidak boleh lagi bercabang dalam bernavigasi atau menyisir area ke daratan sesuai ruterute pelayaran yang terdahulu. Kapal internasional tersebut wajib mematuhi jalur yang sudah ditetapkan. Misalnya dalam menentukan jalur ALKI timur – barat atau ALKI IV. Selama ini, rute pelayaran melalui laut jawa banyak cabangnya, seperti di pulau Bawean. Kapal boleh berlayar di utara Bawean dan ada pula yang melintasi jalur di selatan pulau Bawean.

Apabila tidak ditentukan ALKI timur – barat atau ALKI IV, maka semua kapal internasional berhak melewati semua area pada jalur tersebut. Akan tetapi, apabila telah ditentukan jalur ALKI IV ini, kemudian kita

usulkan ke PBB bahwa jalur kapal harus melalui sebelah utara pulau Bawean, maka semua kapal internasional yang melewati laut Jawa wajib melalui rute di utara pulau Bawean tersebut.

Terkait dengan keuntungan dan kerugian ALKI IV (ALKI timur – barat), yang butuh jalur ALKI tersebut kelihatannya negara Amerika, Inggris atau Australia dimana terdapat kepentingan militer ataupun perdagangan. Akan tetapi sebetulnya, yang memerlukan jalur ALKI IV itu adalah Negara Indonesia. Bagi Negara-negara besar tersebut, tanpa adanya ketentuan jalur ALKI IV, kapal-kapal mereka sesukanya dapat melewati area dimana aja selama jalur tersebut belum ditetapkan. Namun apabila jalur ALKI IV itu ditentukan, tentunya negara-negara asing akan menghormatinya dengan hanya melewati jalur ALKI IV yang telah ditetapkan tersebut. Sehingga bisa dilihat dari sisi hukum internasional, dibukanya rute itu akan menguntungkan kita Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang utuh.

B. Kerangka Berpikir



C. Penelitian Terdahulu Yang Relevan

1. Peran Mualim Jaga Dalam Bernavigasi Yang Aman Di ALKI. (2017)

a) Rumusan Masalah

Cara bernavigasi dengan cara aman saat memasuki ALKI dan peran Mualim dalam bernavigasi secara aman saat berada di ALKI

b) Metode Yang Digunakan

Dalam penulisan penelitian ini metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2013:14), metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah instrumen kunci, pengambilan sampel data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan triangulasi, analisa data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

c) Hasil Penelitian

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah dalam penelitian ini, maka penulis dapat menarik kesimpulan yang terjadi di MV. OMS Bromo saat proses bernavigasi yang aman di ALKI. Kesimpulan yang didapat adalah sebagai berikut:

1) Upaya bernavigasi yang aman di ALKI adalah :

- 1) Menentukan posisi kapal dengan mengambil bearing-bearing benda darat, tanjung, gunung pelampung, atau bearing benda angkasa guna mendapatkan posisi kapal yang akurat agar kapal terhindar dari risiko kandas.
- 2) Menggunakan Parallel index sebagai cara untuk memantau posisi kapal agar selalu on track dan untuk menjaga kapal agar selalu berada pada jarak yang aman dengan kapal lain demi keselamatan kapal dalam bernavigasi yang aman di ALKI.

2) Peran Mualim jaga saat berolah gerak di ALKI adalah sebagai berikut:

- Perwira jaga berperan penting dalam membantu Nakhoda saat melakukan olah gerak di ALKI mengingat tidak adanya jasa Pandu untuk kapal MV. OMS Bromo karena panjang kapalnya kurang dari 200 m.
- Ships routeing digunakan dalam bernavigasi yang aman di perairan ALKI, kondisi lalu lintas yang padat pada alur pelayaran sempit mengharuskan Nakhoda untuk meningkatkan kewaspadaannya. Selain itu juga dipengaruhi oleh adanya bahaya navigasi serta batas kedalaman perairan.

2. Optimalisasi Alat Navigasi Radar Saat Melewati Alki Di Kapal MT. Galunggung. (2019)

a) Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana peran alat navigasi radar saat melewati ALKI ?
- 2) Bagaimana kendala-kendala dalam menggunakan radar pada saat melewati ALKI ?
- 3) Bagaimanakah upaya untuk mengoptimalkan penggunaan radar pada saat melewati ALKI ?

b) Metode Yang Digunakan

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode kualitatif.

c) Hasil Penelitian

Berdasarkan dari hasil penelitian yang didapatkan mengenai “Optimalisasi alat navigasi radar di atas kapal saat melewati ALKI” maka terdapat kesimpulan yang bisa di ambil sebagai berikut :Upaya bernavigasi yang aman di ALKI adalah :

- 1) Peran radar pada kapal dapat menentukan jarak aman, menentukan objek kapal pada saat cuaca buruk, dan memandu kapal keluar masuk pelabuhan atau perairan sempit.
- 2) Kendala yang terjadi dalam menggunakan radar pada saat melewati ALKI yaitu cuaca ekstrim yang mengakibatkan posisi obyek tidak sesuai.

- 3) Upaya untuk mengoptimalkan penggunaan radar pada saat melewati ALKI dengan cara melakukan pengecekan dan perbaikan terhadap alat navigasi radar secara rutin.

E. Hipotesis

Menurut analisis sementara dari penulis, maka penulis menarik hipotesis sebagai berikut :

1. Aturan-aturan dari P2TL yang harus diterapkan dalam berlayar di ALKI yaitu :
 - Aturan 14 □ Situasi Berhadapan
 - Aturan 15 □ Situasi bersilangan
 - Aturan 19 □ Perilaku kapal dalam penglihatan terbatas
2. Tindakan-tindakan yang harus dilakukan oleh navigator yaitu :
 - Navigator menentukan posisi kapal dengan mengambil baringan-baringan benda darat, tanjung, gunung pelampung, atau baringan benda angkasa guna mendapatkan posisi kapal yang akurat agar kapal terhindar dari risiko kandas.
 - Navigator menggunakan Parallel index sebagai cara untuk memantau posisi kapal agar selalu on track dan untuk menjaga kapal agar selalu berada pada jarak yang aman

dengan kapal lain demi keselamatan kapal dalam bernavigasi
yang aman

D.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif dan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang memusatkan perhatian terhadap masalah – masalah atau fenomena – fenomena yang ada saat penelitian dilakukan, kemudian menggambarkan fakta – fakta dan menjelaskan keadaan dari objek penelitian yang sesuai dengan kenyataan sebagaimana adanya dan mencoba menganalisis untuk memberikan kebenarannya berdasarkan data yang diperoleh diiringi dengan interpretasi yang rasional dan akurat.

Dalam penelitian ini, bentuk penelitian yang yang dipergunakan adalah pendekatan deskriptif kualitatif , yaitu merupakan metode yang fokus pada pengamatan yang mendalam. Oleh karenanya, penggunaan metode kualitatif dalam penelitian dapat menghasilkan kajian atas suatu fenomena yang lebih komprehensif..

B. Objek Penelitian

1. Tempat

Penelitian ini akan dilakukan diatas kapal

2. Waktu

Waktu penelitian di laksanakan pada saat PRALA

C. Definisi Operasional Variabel

Judul penelitian ini adalah Penerapan Aturan P2TL Saat Bernavigasi Di ALKI :

1. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2019) pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.
2. P2TL boleh jadi singkatan dari Peraturan Pencegah Tubrukan di Laut. Pokok bahasan utama P2TL adalah *COLREG* 1972 ditambah dengan peraturan nasional yang berlaku sebagaimana dituangkan ke dalam *National Non Convention Vessels Standard* (NCVS)
3. Menurut Hadi Supriyono & Achmad Sulistyono (2014), navigasi adalah cara atau seni membawa kapal dari satu tempat ke tempat lain secara selamat, aman dan hemat (*safe, secure and efficient*).
4. Alur Laut Kepulauan Indonesia (**ALKI**) merupakan konsensus yang ditetapkan pada Peraturan Pemerintah no 37 tahun 2002, dengan membagi wilayah Indonesia untuk dilewati oleh 3 jalur **ALKI** dengan adanya keputusan IMO pada sidang Marine Safety Committee ke-69.

D. Subjek Penelitian

Subjek merupakan suatu bahasan yang sering dilihat pada suatu penelitian. Manusia, benda, ataupun lembaga (organisasi) yang sifat keadaannya akan diteliti adalah sesuatu yang didalam dirinya melekat atau terkandung objek penelitian

Adapun informan yang peneliti jadikan sebagai narasumber, diantaranya:

1. Captain
2. Mualim 1
3. Mualim 2
4. Mualim 3

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penyampaian hasil penelitian kedalam sebuah tulisan tentunya harus disusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Masing-masing bagian dari tulisan tersebut memiliki keterkaitan satu sama lain. Oleh sebab itu sangat dibutuhkan data-data yang akurat. Untuk memperoleh data-data tersebut secara akurat dan bisa dijamin tingkat validitasnya, maka diperlukan beberapa metode pengumpulan data. Metode pengumpulan data ada beberapa macam tergantung dari bagaimana penyampaian hasil penelitian tersebut nantinya.

Namun demikian dari sekian banyak metode penelitian tidak satu metode yang dianggap paling sempurna. Tiap-tiap metode memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Untuk membuat penyampaian hasil penelitian kedalam sebuah tulisan agar dapat memenuhi kriteria-kriteria yang

diwajibkan, maka harus dilengkapi dengan metode pengumpulan data lebih dari satu.

Dalam penelitian penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data :

1. Metode Observasi

Penulis mengadakan pengamatan secara langsung diatas kapal ketika melaksanakan praktek laut dan penelitian di kapal.seperti data log book, buku-buku referensi tentang Kompas. Hal ini dilaksanakan untuk membandingkan serta mencari kesesuaian antara keterangan yang diperoleh dari studi pustaka dengan fakta- fakta di atas kapal.

2. Metode Studi Kepustakaan

Studi pustaka yaitu metode data yang ditempuh dengan cara membaca dan menelaah buku-buku atau dokumen-dokumen baik yang ada diperpustakaan atau pun dokumen yang diperoleh dari tempat lain yang relefan dengan permasalahan yang diangkat dengan maksud untuk memahami teori yang berkaitan dengan permasalahan yang diambil. Buku-buku atau dokumen-dokumen tersebut penulis baca dan dapatkan di berbagai macam bentuk seperti internet dan referensi dari luar dan dari kapal tempat penulis melakukan praktek laut. Data yang diperoleh dengan tujuan untuk memberikan informasi mengenai perencanaan terhadap masalah yang timbul berhubungan dengan materi pembahasan pada penelitian ini.

3. Metode Dokumentasi

Penulis melakukan dokumentasi dalam brntuk catatan harian selama melaksanakan praktek laut di atas kapal

F. Teknik Analisis Data

Metode yang digunakan untuk menganalisis data yang ada dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kualitatif dimana dalam penelitian dibutuhkan suatu analisis data. Menurut Purwanto dan Sulistyastuti (2007: 109), Analisis data adalah penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dipahami untuk diinterpretasikan. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode analisis data, dengan cara menganalisis data-data yang diperoleh dari penelitian. Selanjutnya peneliti membuat penyajian data. Penyajian data ini merupakan penjabaran dari data-data yang telah diperoleh dari hasil penelitian sebelumnya yang telah disusun dengan urut sehingga diperoleh penyajian data yang mudah dipahami dan dimengerti oleh pembaca.

LAMPIRAN 1

PERATURAN INTERNASIONAL UNTUK MENCEGAH TUBRUKAN DI LAUT 1972

BAGIAN UMUM

ATURAN I

PEMBERLAKUAN

- (a). Aturan-aturan ini berlaku bagi semua kapal di laut lepas dan di semua perairan yang berhubungan dengan laut yang dapat dilayari oleh kapal-kapal laut.
- (b). Tidak ada suatu apapun dalam aturan –aturan ini yang menghalangi berlakunya peraturan-peraturan khusus yang dibuat oleh penguasa yang berwenang, untuk alur pelayaran, pelabuhan, sungai, danau atau perairan pedalaman yang berhubungan dengan laut dan dapat dilayari oleh kapal laut.

Aturan-aturan khusus demikian itu harus semirip mungkin dengan aturan-aturan ini.

- (c). Tidak ada suatu apapun dari aturan ini yang akan menghalangi berlakunya aturan-aturan khusus yang manapun yang dibuat oleh pemerintah negara manapun berkenaan dengan tambahan kedudukan atau lampu-lampu isyarat, sosok benda atau isyarat suling untuk kapal –kapal perang dan kapal-kapal yang berlayar dalam beriringan atau lampu-lampu isyarat atau sosok-sosok benda untuk kapal-kapal ikan yang sedang menangkap ikan dalam suatu armada.

Tambahan –tambahan kedudukan atau lampu-lampu isyarat, sosok-sosok benda atau isyarat –isyarat suling ini harus dibuat sejauh yang dapat dilaksanakan, supaya tidak dapat disalah artikan dengan lampu manapun sosok benda atau isyarat yang ditentukan di lain tempat dalam peraturan ini.

- (d). Bagan-bagan pemisah lalu lintas dapat disyahkan oleh organisasi untuk maksud aturan-aturan ini.

- (e). Manakala pemerintah yang bersangkutan berpendapat bahwa kapal berkonstruksi atau kegunaan khusus tidak dapat memenuhi ketentuan dari aturan-aturan ini sehubungan dengan jumlah, jarak atau busur tampak lampu-lampu atau sosok-sosok benda, maupun penempatan dari ciri-ciri atau isyarat bunyi, tanpa menghalangi tugas khusus kapal-kapal itu, maka kapal yang demikian itu harus memenuhi ketentuan-ketentuan lain yang berhubungan dengan jumlah, tempat, jarak atau busur tampak lampu-lampu atau sosok-sosok benda manapun yang berhubungan dengan penempatan dan ciri-ciri alat isyarat bunyi sebagaimana ditentukan oleh pemerintahnya yang semirip mungkin dengan aturan-aturan ini, bagi kapal yang bersangkutan.

ATURAN 2

TANGGUNG JAWAB

(a). Tidak ada suatu apapun dalam aturan –aturan ini akan membebaskan tiap kapal atau pemiliknya, nakhoda atau awak kapalnya, atas akibat-akibat setiap kelalaian untuk memenuhi aturan-aturan ini atau atas kelalaian terhadap setiap tindakan berjaga-jaga yang dipandang perlu menurut kebiasaan pelaut atau terhadap keadaan-keadaan khusus dimana kapal itu berada.

(b). Dalam menafsirkan dan memenuhi aturan-aturan ini, harus benar-benar memperhatikan semua bahaya navigasi dan bahaya tubrukan serta setiap keadaan khusus termasuk keterbatasan-keterbatasan dari kapal-kapal yang terlibat, yang dapat memaksa menyimpang dari aturan-aturan ini untuk menghindari bahaya mendadak.

ATURAN 3

DEFINISI-DEFINISI UMUM

Untuk maksud aturan-aturan ini kecuali di dalamnya diisyaratkan lain :

(a). Kata “kapal” mencakup setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa benaman (displacement) dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air.

(b). Istilah “kapal tenaga” berarti setiap kapal yang digerakkan dengan mesin.

(c). Istilah “kapal layar” berarti setiap kapal yang sedang berlayar dengan menggunakan layar, dengan syarat bahwa mesin penggerakannya bila ada sedang tidak digunakan.

(d). Istilah “kapal yang sedang menangkap ikan” berarti setiap kapal yang menangkap ikan dengan jaring, tali, pukat atau jaring penangkap ikan lainnya yang membatasi kemampuan olah geraknya, tetapi tidak meliputi kapal yang menangkap ikan dengan tali pancing atau alat penangkap ikan lainnya yang tidak membatasi kemampuan mengolah geraknya di air.

(e). Kata “pesawat terbang laut” mencakup setiap pesawat terbang yang dibuat untuk mengolah gerak di air.

(f). Istilah “Kapal yang tidak terkendalikan” berarti kapal yang karena sesuatu keadaan yang istimewa tidak mampu untuk mengolah gerak seperti yang diisyaratkan oleh aturan-aturan ini dan karenanya tidak mampu menyimpangi kapal lain.

(g). Istilah “kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas” berarti kapal yang karena sifat pekerjaannya mengakibatkan kemampuannya untuk mengolah gerak seperti diisyaratkan oleh aturan-aturan ini menjadi terbatas dan karenanya tidak mampu untuk menyimpangi kapal lain.

Kapal –kapal berikut harus dianggap sebagai kapal-kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas.

Kapal yang digunakan memasang merawat atau mengangkat merkah navigasi atau pipa laut.

Kapal yang melakukan kegiatan pengerukan, penelitian atau pekerjaan-pekerjaan di bawah air.

Kapal yang melakukan pengisian atau memindahkan orang-orang, perbekalan atau muatan pada waktu sedang berlayar.

Kapal yang sedang meluncurkan atau sedang mendaratkan kembali pesawat terbang.

Kapal yang melakukan kegiatan pembersihan ranjau.

Kapal yang menunda sedemikian rupa sehingga menjadikan tidak mampu untung menyimpang dari haluannya.

(h). Istilah “ Kapal yang terkendala oleh saratnya” berati kapal tenaga yang kerana saratnya terhadap kedalaman air dan lebar perairan yang dapat dilayari mengakibatkan kemampuan olah geraknya untuk menyimpang dari garis haluan yang sedang diikuti menjadi terbatas sekali.

(i). Istilah “sedang berlayar“ Berarti kapal tidak berlabuh jangkar atau diikat pada daratan atau kandas.

(j). Kapal-kapal yang harus dianggap melihat satu sama lainnya apabila kapal yang satu dapat dilihat visual oleh kapal lainnya.

(k). Istilah penglihatan terbatas berarti setiap keadaan dalam mana daya tampaknya dibatasi oleh kabut, halimun, hujan salju, hujan badai,badai pasir,atau setiap sebab lain yang serupa dengan itu.

BAGIAN B

ATURAN –ATURAN MENGEMUDIKAN KAPAL DAN MELAYARKAN KAPAL

SEKSI 1

SIKAP KAPAL-KAPAL DALAM SETIAP KEADAAN PENGLIHATAN

ATURAN 4

PEMBERLAKUAN

Aturan-aturan dalam seksi ini berlaku dalam setiap keadaan penglihatan.

ATURAN 5

PENGAMATAN

Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya tubrukan.

***Hal – hal yang harus dilakukan pada saat mengadakan pengamatan keliling adalah :

Menjaga kewaspadaan secara terus – menerus dengan penglihatan maupun dengan pendengaran dan juga dengan alat – alat yang lain.

Memperhatikan sepenuhnya situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya navigasi.

Petugas pengamat harus melaksanakan dengan baik atas tugasnya dan tidak boleh diberikan tugas lain karena dapat mengganggu pelaksanaan pengamatan.

Tugas pengamat dan pemegang kemudi harus terpisah dan tugas kemudi tidak boleh merangkap atau dianggap merangkap tugas pengamatan, kecuali di kapal – kapal kecil dimana pandangan ke segala arah tidak terhalang dari tempat kemudi.

Jika dipandang perlu personel yang melaksanakan tugas jaga ditambah sesuai dengan kondisi yang ada.

Jika kapal menggunakan kemudi otomatis diharapkan selalu mengadakan pengecekan terhadap haluan kapal dalam jangka waktu tertentu.

***Kondisi – kondisi khusus yang harus mendapat prioritas untuk dilaksanakannya pengamatan keliling yang lebih intensif adalah :

Berlayar di daerah yang padat lalu lintas kapalnya.

Berlayar di daerah dekat pantai.

Berlayar di dalam atau di dekat bagan pemisah dan di dalam alur pelayaran sempit.

Berlayar di daerah tampak terbatas.

Berlayar di daerah yang mempunyai banyak bahaya navigasi.

Berlayar pada malam hari.

ATURAN 6

KECEPATAN AMAN

Setiap kapal harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat dan berhasil untuk menghindari tubrukan dan dapat dihentikan dalam jarak yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada. dalam menentukan kecepatan aman, faktor-faktor berikut termasuk faktor-faktor yang harus diperhitungkan :

1. Oleh semua kapal :

Tingkat penglihatan ;

Kepadatan lalu lintas termasuk pemusatan kapal-kapal ikan atau kapal lain ;

Kemampuan olah gerak kapal ,khususnya yang berhubungan jarak henti dan kemampuan berputar ;

Pada malam hari, terdapatnya cahaya latar belakang misalnya lampu lampu dari daratan atau pantulan lampu-lampu sendiri ;

Keadaan angin,laut dan arus dan bahaya-bahaya navigasi yang ada disekitarnya;

Sarat sehubungan dengan keadaan air yang ada ;

1. Tambahan bagi kapal kapal yang radarnya dapat bekerja dengan baik

Ciri-ciri efisiensi dan keterbatasan pesawat radar

Setiap kendala yang timbul oleh skala jarak radar yang dipakai;

Pengaruh keadaan laut ,cuaca dan sumber sumber gangguan lain pada penggunaan radar;

Kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil ,gunung es dan benda-benda terapung lainnya tidak dapat ditangkap oleh radar pada jarak yang cukup;

Jumlah, posisi dan gerakan kapal-kapal yang ditangkap oleh radar;

Berbagai macam penilaian penglihatan yang lebih tepat yang mungkin dapat bila radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda lain disekitarnya.

ATURAN 7

BAHAYA TUBRUKAN

(a). Semua kapal harus menggunakan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada untuk menentukan ada tidak adanya bahaya tubrukan .Jika timbul keragu-raguan maka bahaya demikian itu harus dianggap ada.

(b). Penggunaan pesawat radar harus dilakukan dengan tepat ,jika dipasang dikapal dan bekerja dengan baik ,termasuk penyimakan jarak jauh untuk memperoleh peringatan dini

akan adanya bahaya tubrukan dan pelacakan posisi radar atau pengamatan sistematis yang sepadan atas benda-benda yang terindra.

(c). Praduga-praduga tidak boleh dibuat berdasarkan oleh keterangan yang sangat kurang khususnya keterangan radar.

(d). Dalam menentukan ada tidak adanya bahaya tubrukan ,pertimbangan-pertimbangan berikut ini termasuk pertimbangan-pertimbangan yang harus diperhitungkan.

Bahaya demikian harus dianggap ada jika baringan pedoman kapal yang sedang mendekat tidak menunjukkan perubahan yang berarti.

Bahaya demikian kadang-kadang mungkin ada,walaupun perubahan baringan yang berarti itu nyata sekali ,terutama bilamana sedang menghampiri sebuah kapal dengan jarak yang dekat sekali.

ATURAN 8

TINDAKAN UNTUK MENGHINDARI TUBRUKAN

(a). Setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan ,jika keadaan mengizinkan harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik.

(b). Setiap perubahan haluan dan atau kecepatan untuk menghindari tubrukan jika keadaan mengizinkan harus cukup besar sehingga segera menjadi jelas bagi kapal lain yang sedang mengamati dengan penglihatan atau dengan radar ,serangkaian prubahan kecil dari haluan dan atau kecepatan hendaknya dihindari.

(c). Jika ada ruang gerak yang cukup perubahan haluan saja mungkin merupakan tindakan yang paling berhasil guna untuk menghindari situasi saling mendekat terlalu rapat,dengan ketentuan bahwa perubahan itu dilakukan dalam waktu cukup dini ,bersungguh sungguh dan tidak mengakibatkan terjadinya situasi saling mendekat terlalu rapat.

(d). Tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa sehingga menghasilkan pelewatan dengan jarak aman .Hasil guna tindakan itu harus dikaji secara seksama sampai kapal yang lain itu pada akhirnya terlewati dan bebas sama sekali.

(e). Jika diperlukan untuk menghindari tubrukan atau untuk memberikan waktu yang lebih banyak untuk menilai keadaan ,kapal harus mengurangi kecepatannya atau menghilangkan kecepatannya sama sekali dengan memberhentikan atau menjalankan mundur sarana penggeraknya.

(f). Kapal yang oleh aturan ini diwajibkan tidak boleh merintangai jalan atau jalan aman kapal lainnya,bilamana diwajibkan oleh suatu keadaan harus mengambil tindakan sedini mungkin untuk memberikan untuk memberi ruang gerak yang cukup bagi jalan kapal orang lainnya.

(g). Kapal yang diwajibkan untuk tidak merintang jalannya atau jalan aman kapal lain tidak dibebaskan dari kewajiban ini jika mendekati kapal lain mengakibatkan bahaya tubrukan, dan bilamana akan mengambil tindakan harus memperhatikan tindakan yang diwajibkan oleh aturan-aturan dalam bagian ini.

(h). Kapal yang jalannya tidak boleh dirintang tetap wajib sepenuhnya untuk melaksanakan aturan-aturan dibagian ini bilamana kedua kapal itu sedang berdekatan satu dengan lainnya yang mengakibatkan bahaya tubrukan.

ATURAN 9

ALUR-ALUR PELAYARAN SEMPIT

(a). Kapal jika berlayar mengikuti arah alur pelayaran atau air pelayaran sempit harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran yang terletak disisi lambung kanannya selama masih aman dan dapat dilaksanakan.

(b). Kapal dengan panjang kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh menghalang-halangi jalannya kapal lain yang hanya dapat berlayar dengan aman didalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.

(c). Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh menghalang-halangi jalannya kapal lain yang berlayar di dalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.

(d). Kapal tidak boleh memotong air pelayaran sempit atau alur pelayaran sempit, jika pemotongan demikian itu menghalangi jalannya kapal yang hanya dapat belayar dengan aman didalam alur pelayaran atau air pelayaran demikian itu.

(e). Kapal yang disebut belakangan boleh menggunakan isyarat bunyi yang diatur dalam aturan 34 d jika ragu –ragu mengenai maksud pada kapl yang memotong haluan itu.

(f). Dialur atau air pelayaran sempit jika penyusulan dapat dilaksanakan, hanya kapal yang disusul itu merlakukan tindakan untuk memungkinkan dilewatinya dengan aman, maka kapal yang bermaksud untuk menyusul harus menunjukkan maksudnya dengan membunyikan isyarat yang sesuai diisyaratkan dalam aturan 34(c) (i). Kapal yang disuusi itu jika menyetujui harus mermperdengarkan isyarat sesduai dengan yang ditentukan dalam aturan 34(c) (ii) dan mengambil langkah untuk memungkinkan dilewati dengan aman. Jika ragu-ragu boleh membunyikan isyarat –isyarat yang diatur dalam aturan 13.

13. Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyusul dari kewajibannya berdasarkan aturan 13.

(f). Kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah pelayaran atau air pelayaran sempit dimana kapal-kapal lain dapat dikaburkan oleh rintangan yang terletak diantaranya harus berlayar dengan kewaspadaan dan hati-hati dan harus membunyikan isyarat yang sesuai yang diisyaratkan dalam aturan 34(e).

Setiap kapal ,jika keadaan mengijinkan harus menghindarkan diri dari berlabuh jangkar di alur pelayaran sempit.

ATURAN 10

TATA PEMISAHAN LALU LINTAS

(a). Aturan ini berlaku bagi tata pemisahan lalu lintas yang ditrima secara syah oleh organisasi dan tidak membebaskan setiap kapal dari kewajibannya untuk melaksanakan aturan lainnya.

(b). Kapal yang sedang menggunakan tata pemisahan lalu lintas harus :

Berlayar dijalur lalu lintas yang sesuai dengan arah lalu lintas umum untuk jalur itu;

Sedapat mungkin tetap bebas dari garis pemisah atau zona pemisah lalu lintas.

Jalur lalu lintas pada umumnya dimasuki atau ditinggal kan dari ujung jalur ,tetapi bilamana tindakan memasuki maupun meninggalkan jalur itu dilakukan dari salah satu sisi ,tindakan itu harus dilakukan sedemikian rupa sehingga membentuk sebuah sudut yang sekecil-kecilnya terhadap arah lalu lintas umum.

(c).Sedapat mungkin ,kapal harus menghindari memotong jalur lalu lintas tetapi jika terpaksa melakukannya harus memotong dengan haluan sedapat mungkin tegak lurus terhadap arah lalu lintas umum.

(d). i Kapal yang berada di sekitar tata pemisah lalu lintas tidak boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai bilamana ia dapat menggunakan jalur lalu lintas yang sesuai dengan aman. Akan tetapi kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter ,kapal layar dan kapal yang sedang menangkap ikan boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai.

ii Lepas dari sub ayat (d)(i) kapal boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai bilamana sedang berlayar menuju atau dari sebuah pelabuhan ,instalasi atau bangunan lepas pantai ,stasion pandu atau setiap tempat yang berlokasi di dalm zona lalu lintas dekat pantai atau untuk menghindari bahaya mendadak.

(e). Kapal kecuali sebuah kapal yang sedang memotong atau kapal-kapal yang sedang memasuki atau sedang meninggalkan jalur ,pada umumnya tidak boleh memasuki zona pemisah atau memotong garis pemisah kecuali :

Dalam keadaan darurat untuk menghindari bahaya mendadak.

Untuk menangkap ikan pada zona pemisah.

(f). Kapal yang sedang berlayar di daerah dekat ujung tata pemisahan lalu lintas harus berlayar sangat hati-hati.

(g). Sedapat mungkin ,kapal harus menghindari dirinya berlabuh jangkar didalam tata pemisahan lalu lintas atau di daerah-daerah dekat ujung-ujungnya.

(h). Kapal yang tidak menggunakan tata pemisahan lalu lintas harus menghindarinya dengan ambang batas selebar-lebarnya.

(i). Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintangi kapal jalan setipa kapal lain yang sedang mengikuti jalur lalu lintas.

(j). Kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kaapl layar tidak boleh merintangi pelayaran aman dari kaapl tenaga yang sedang mengikuti suatu jalur lalu lintas.

(k). Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas apabila sedang tugas untuk memelihara keselamatan pelayaran/navigasi dalam bagan tata pemisah lalu lintas dibebaskan mengikuti peraturan ini sejauh yang diperlukan untuk melaksanakan tugasnya.

(l). Kapal yang terbatas kemampuan olah geraknya apabila dalam tugas memasang ,merawat atau mengangkat kabel laut dalam bagan tata pemisah lalu lintas dibebaskan mengikuti peraturan ini sejauh yang diperlukan untuk melaksanakan tugasnya

SEKSI II

SIKAP KAPAL DALAM KEADAAN SALING MELIHAT

ATURAN 11

PEMBERLAKUAN

Aturan-aturan dalam seksi ini berlaku dalam keadaan saling melihat.

ATURAN 12

KAPAL LAYAR

a). Bilamana dua kapal layar saling mendekati, sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan ,satu diantaranya harus menghindari yang lain sebagai berikut :

Bilamana masing-masing dapat angin pada lambung yang berlainan maka kapal yang mendapat angin pada lambung kiri harus menghindar kapal lain.

Bilaman keduanya mendapat angin dari lambung yang sama maka kapal yang berada di atas angin harus mengindari kapal yang di bawah angin.

Jika kapal mendapat angin dari lambung yang kiri melihat kapal berada di atas angin dan tidak dapat memastikan apakah kapal lain itu mendapat angin dari lambung kiri atau kanannya, ia harus menghindari kapal yang lain itu

(b). Untuk mengartikan aturan ini sisi diatas angin ialah sisi yang berlawanan dengan sisi dimana layar utama berada atau dalam hal kapal dengan layar persegi sisi yang berlawanan dengan sisi dimana layar muka belakang yang terbesar di pasang.

ATURAN 13

PENYUSULAN

(a). 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.

(b). 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.

(c). Bilamana sebuah kapal ragu-ragu apakah ia sedang menyusul kapal lain ia harus menganggap bahwa demikian halnya dan bertindak sesuai dengan hal itu.

(d). 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.

ATURAN 14

SITUASI BERHADAPAN

(a). Bilamana dua buah kapal tenaga sedang bertemu dengan haluan berhadapan atau hampir berhadapan, sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan, masing-masing kapal harus berubah haluannya ke kanan sehingga saling berpapasan pada lambung kirinya.

(b). Situasi demikian itu selalu dianggap ada, bilamana sebuah kapal melihat kapal lain tepat atau hampir tepat di depannya pada malam hari ia dapat melihat penerangan tiang kapal lain segaris atau hampir segaris dan/atau kedua penerangan lambung pada siang hari dengan memperhatikan penyesuaian sudut pandangan dari kapal lain.

(c). Bilamana sebuah kapal ragu-ragu apakah situasi demikian itu ada, ia harus menganggap demikian halnya dan bertindak sesuai dengan keadaan itu.

ATURAN 15

SITUASI BERSILANGAN

Bilamana dua buah kapal tenaga bersilangan sedemikian rupa sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan, maka kapal yang disebelah kanannya terdapat kapal lain harus menyimpang dan jika keadaan mengijinkan menghindari memotong di depan kapal lain itu.

ATURAN 16

TINDAKAN KAPAL YANG MENYIMPANG

Setiap kapal yang oleh aturan-aturan ini diwajibkan menyimpangi kapal lain, sepanjang keadaan memungkinkan, harus mengambil tindakan dengan segera dan nyata untuk dapat bebas dengan baik.

ATURAN 17

TINDAKAN KAPAL YANG BERTAHAN

(a). i. Apabila salah satu dari kedua kapal diharuskan menyimpang, maka kapal yang lain harus mempertahankan haluan dan kecepatannya.

1. Bagaimanapun juga, kapal yang di sebut terakhir ini boleh bertindak untuk menghindari tubrukan dengan olah gerakanya sendiri, segera setelah jelas baginya, bahwa kapal yang diwajibkan menyimpang itu tidak mengambil tindakan yang sesuai dalam memenuhi aturan-aturan ini.

(b). Bilamana oleh sebab apapun, kapal yang diwajibkan mempertahankan haluan dan kecepatannya mengetahui dirinya berada terlalu dekat, sehingga tubrukan tidak terhindari lagi dengan tindakan oleh kapal yang menyimpang itu saja, ia harus mengambil tindakan sedemikian rupa, sehingga merupakan bantuan yang sebaik-baiknya untuk menghindari tubrukan.

(c). Kapal tenaga yang bertindak dalam situasi bersilangan sesuai dengan sub paragraph(a) (ii) aturan ini untuk menghindari tubrukan dengan kapal tenaga yang lain, jika keadaan mengijinkan, tidak boleh merubah haluannya ke kiri untuk kapal yang berada di lambung kirinya.

(d). Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyimpang dari kewajibannya untuk menghindari jalannya kapal lain.

ATURAN-18

TANGGUNG JAWAB ANTAR KAPAL

Kecuali bilamana aturan – aturan 9, 10, dan 13 mensyaratkan lain :

(a). Kapal tenaga yang sedang berlayar harus menghindari :

Kapal yang tidak terkendalikan ;

Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas ;

Kapal yang sedang menangkap ikan ;

Kapal layar.

(b). Kapal layar yang sedang berlayar harus menghindari :

Kapal yang tidak terkendalikan ;

Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas ;

Kapal yang sedang menangkap ikan.

(c). Kapal yang sedang menangkap ikan sedapat mungkin , harus menghindari :

Kapal yang tidak terkendalikan ;

Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas

(d). i. Setiap kapal, selain dari pada kapal yang tidak terkendalikan atau kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, jika keadaan mengijinkan, harus menghindarkan dirinya merintang jalan aman sebuah kapal yang terkendala oleh saratnya yang sedang memperlihatkan isyarat-isyarat dalam aturan 28 ;

ii. Kapal yang terkendala oleh saratnya harus berlayar dengan kewaspadaan khusus dengan benar – benar memperhatikan keadaannya yang khusus itu.

(e). Pesawat terbang laut di air, pada umumnya harus tetap benar-benar bebas dari semua kapal dan menghindarkan dirinya merintang navigasi kapal-kapal itu.

Sekalipun demikian jika ada bahaya tubrukan, pesawat terbang laut itu harus memenuhi aturan – aturan bagian ini.

SEKSI III

SIKAP KAPAL DALAM PENGLIHATAN TERBATAS

ATURAN 19

PERILAKU KAPAL DALAM PENGLIHATAN TERBATAS

(a). Aturan ini berlaku bagi kapal-kapal yang tidak saling melihat bilamana sedang berlayar disuatu daerah yang berpenglihatan terbatas atau didekatnya.

(b). Setiap kapal harus berjalan dengan kecepatan aman yang disesuaikan dengan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada.

Kapal tenaga harus menyiapkan mesin-mesinnya untuk segera dapat berolah gerak.

(c). Setiap kapal harus benar-benar memperhatikan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada bilamana sedang memenuhi aturan-aturan Seksi I bagian ini.

(d). Kapal yang mengindera kapal lain hanya dengan radar harus menentukan apakah sedang berkembang situasi saling mendekat terlalu rapat dan / atau apakah ada bahaya tubrukan. Jika demikian kapal itu harus melakukan tindakan dalam waktu yang cukup lapang, dengan ketentuan bahwa bilamana tindakan demikian terdiri dari perubahan haluan, maka sejauh mungkin harus dihindari hal-hal berikut :

1. Perubahan haluan kekiri terhadap kapal yang ada didepan arah melintang, selain dari pada kapal yang sedang disusul ;
2. Perubahan haluan kearah kapal yang ada diarah melintang atau dibelakang arah melintang.

(e). Kecuali apabila telah yakin bahwa tidak ada bahaya tubrukan, setiap kapal yang mendengar isyarat kabut kapal lain yang menurut pertimbangannya berada didepan arah melintangnya, atau yang tidak dapat menghindari situasi saling mendekat terlalu rapat hingga kapal yang ada didepan arah melintangnya harus mengurangi kecepatannya serendah mungkin yang dengan kecepatan itu kapal tersebut dapat mempertahankan haluannya.

Jika dianggap perlu, kapal itu harus meniadakan kecepatannya sama sekali dan bagaimanapun juga berlayar dengan kewaspadaan khusus hingga bahaya tubrukan telah berlalu.

BAGIAN C

PENERANGAN DAN SOSOK BENDA

ATURAN 20

P E M B E R L A K U A N

(a). Aturan-aturan didalam bagian ini harus dipenuhi dalam segala keadaan cuaca.

(b). Aturan-aturan tentang penerangan-penerangan harus dipenuhi semenjak saat matahari terbenam sampai saat matahari terbit, dan selama jangka waktu tersebut penerangan-penerangan lain tidak boleh diperlihatkan kecuali apabila penerangan-penerangan demikian tidak dapat terkelirukan dengan penerangan-penerangan yang disebutkan secara terperinci didalam aturan-aturan ini atau tidak melemahkan daya tampak atau sifat khususnya atau mengganggu terselenggaranya pengamatan yang layak.

(c). Penerangan-penerangan yang ditentukan oleh aturan-aturan ini, jika dipasang harus juga diperlihatkan sejak saat matahari terbit sampai saat matahari terbenam dalam keadaan penglihatan terbatas dan boleh diperlihatkan dalam semua keadaan bilamana dianggap perlu

(d). Aturan-aturan tentang sosok-sosok benda harus dipenuhi pada siang hari.

(e). Penerangan-penerangan dan sosok-sosok benda yang disebutkan secara terperinci didalam aturan-aturan ini harus memenuhi ketentuan-ketentuan Lampiran I Peraturan ini.

ATURAN 21

DEFINISI

(a). “ Penerangan tiang “ berarti penerangan putih yang ditempatkan disumbu membujur kapal, memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi busur cakrawala 225° dan dipasang sedemikian rupa sehingga memperlihatkan cahaya dari arah lurus kedepan sampai $22,5^{\circ}$ dibelakang arah melintang dikedua sisi kapal.

(b). “ Penerangan lambung “ berarti penerangan hijau dilambung kanan dan penerangan merah dilambung kiri, masing-masing memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi busur cakrawala $112,5^{\circ}$ dan ditempatkan sedemikian rupa hingga memperlihatkan cahaya dari arah lurus kedepan sampai $22,5^{\circ}$ dibelakang arah melintang dimasing-masing sisinya.

Di kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter, penerangan-penerangan lambung itu boleh digabungkan dalam satu lentera yang ditempatkan disumbu membujur kapal.

(c). “ Penerangan buritan “ berarti penerangan putih yang ditempatkan sedekat mungkin dengan buritan, memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi busur cakrawala 135° dan dipasang sedemikian rupa hingga memperlihatkan cahaya $67,5^{\circ}$ dari arah lurus kebelakang dimasing-masing sisi kapal.

(d). “ Penerangan tunda “ berarti penerangan kuning yang mempunyai sifat-sifat khusus yang sama dengan “ Penerangan buritan “ yang didefinisikan didalam paragraf (c).

(e). “ Penerangan kedip “ berarti penerangan yang berkedip-kedip dengan selang waktu teratur dengan frekuensi 120 kedipan atau lebih setiap menit.

(f). “ Penerangan keliling “ berarti penerangan yang memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi busur cakrawala 360°.

ATURAN 22

JARAK TAMPAK PENERANGAN

Penerangan-penerangan yang ditentukan didalam aturan-aturan ini harus mempunyai kuat cahaya sebagaimana yang disebutkan secara terperinci didalam didalam Seksi 8 Lampiran I untuk dapat kelihatan dari jarak-jarak minimum berikut :

(a). Di kapal-kapal yang panjangnya 50 meter atau lebih :

- Penerangan tiang 6 mil ;
- Penerangan lambung 3 mil ;
- Penerangan buritan 3 mil ;
- Penerangan tunda 3 mil ;
- Penerangan keliling putih, merah, hijau atau kuning 3 mil.

(b). Di kapal-kapal yang panjangnya 12 meter atau lebih tetapi kurang dari 50 meter :

- Penerangan tiang 5 mil, kecuali apabila panjang kapal itu kurang dari 20 meter 3 mil ;
- Penerangan lambung 2 mil
- Penerangan buritan 2 mil
- Penerangan tunda 2 mil
- Penerangan keliling putih, merah, hijau atau kuning 2 mil.

(c). Di kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter :

- Penerangan tiang 2 mil ;
- Penerangan lambung 1 mil ;
- Penerangan buritan 2 mil ;

– Penerangan tunda 2 mil ;

– Penerangan keliling putih, merah, hijau atau kuning 2 mil.

(d). Di kapal-kapal yang terbenam sebagian atau benda-benda yang sedang ditunda yang tidak kelihatan dengan jelas :

– Penerangan keliling putih 3 mil.

ATURAN 23

KAPAL TENAGA YANG SEDANG BERLAYAR

(a). Kapal tenaga yang sedang berlayar harus memperlihatkan :

Penerangan tiang di depan ;

Penerangan tiang kedua di belakang dan lebih tinggi dari pada penerangan tiang depan kecuali kapal yang panjangnya kurang dari 50 meter, tidak wajib memperlihatkan penerangan demikian, tetapi boleh memperlihatkan ;

Penerangan-penerangan lambung ;

Penerangan buritan.

(b). Kapal bantalan udara bilamana sedang beroperasi dalam bentuk tanpa berat benaman disamping penerangan-penerangan yang ditentukan di dalam paragraf (a) aturan ini, harus memperlihatkan penerangan keliling kuning kedip.

(c). i. Kapal tenaga yang panjangnya kurang dari 12 meter, sebagai ganti penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) aturan ini, boleh memperlihatkan penerangan keliling putih dan penerangan-penerangan lambung.

1. Kapal tenaga yang panjangnya kurang dari 7 meter yang kecepatan maksimumnya tidak lebih dari 7 mil setiap jam, sebagai ganti penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) aturan ini, memperlihatkan penerangan keliling putih dan jika mungkin, harus juga memperlihatkan penerangan-penerangan lambung.

Penerangan tiang atau penerangan keliling putih di kapal tenaga yang panjangnya kurang dari 12 meter boleh dipindahkan dari sumbu membujur kapal jika pemasangan disumbu membujur tidak dapat dilakukan, dengan ketentuan bahwa penerangan-penerangan lambung digabungkan dalam satu lentera yang harus diperlihatkan disumbu membujur kapal atau ditempatkan sedekat mungkin disumbu membujur yang sama dengan penerangan tiang atau penerangan keliling putih.

ATURAN 24

MENUNDA DAN MENDORONG

(a). Kapal tenaga bilamana sedang menunda, harus memperlihatkan :

Penerangan pengganti peneranganyang ditentukan didalam aturan (23) (a) (i) atau (a) (ii), dua penerangan tiang yang bersusun tegak.

Bilamana panjang tundaan diukur dari buritan kapal yang sedang menunda sampai keujung belakang tundaan lebih dari 200 meter, tiga penerangan yang demikian itu, bersusun tegak lurus ;

Penerangan-penerangan lambung ;

Penerangan buritan ;

Penerangan tunda, tegak lurus diatas penerangan buritan ;

Bilamana panjang tundaan lebih dari 200 meter, sosok belah ketupat disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya.

(b).Bilamana kapal yang sedang mendorong dan kapal yang sedang didorong maju diikat erat-erat dalam suatu unit berangkai, kapal-kapal itu harus dianggap sebagai sebuah kapal tenaga dan memperlihatkan penerangan-penerangan yang ditentukan didalam aturan 23.

(c).Kapal tenaga bilamana sedang mendorong maju atau sedang menggandeng kecuali didalam hal suatu unit berangkai harus memperlihatkan :

1. Sebagai pengganti penerangan yang ditentukan didalam aturan 23 (a) (i) atau (a) (ii) dua penerangan tiang yang bersusun tegak lurus ;

2. Penerangan-penerangan lambung ;

iii. Penerangan buritan.

(d).Kapal tenaga yang dikenai paragraf (a) atau (c) aturan ini, harus juga memenuhi aturan 23 (a) (ii) .

(e).Kapal atau benda yang sedang ditunda, selain dari pada yang dinyatakan didalam paragraf (g) aturan ini harus memperlihatkan :

1. Penerangan-penerangan lambung ;

2. Penerangan buritan ;

iii.Bilamana panjang tundaan lebih dari 200 meter, sosok belah ketupat disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya.

(f). Dengan ketentuan bahwa berapapun jumlah kapal yang sedang digandeng atau didorong dalam suatu kelompok, harus diberi penerangan sebagai satu kapal :

1. Kapal yang sedang didorong maju yang bukan merupakan bagian dari suatu unit berantai, harus memperlihatkan penerangan-penerangan lambung di ujung depan ;
2. Kapal yang sedang digandeng harus memperlihatkan penerangan buritan dan ujung depan, penerangan-penerangan lambung.

(g) Kapal atau benda yang terbenam sebagian, atau gabungan dari kapal-kapal atau benda-benda demikian yang sedang ditunda yang tidak kelihatan dengan jelas, harus memperlihatkan :

Jika lebarnya kurang dari 25 meter, satu penerangan keliling putih diujung depan atau didekatnya dan satu diujung belakang atau didekatnya kecuali apabila naga umbang itu tidak perlu memperlihatkan penerangan diujung depan atau didekatnya ;

Jika lebarnya 25 meter atau lebih, dua penerangan keliling putih tambahan diujung-ujung paling luar dari lebarnya atau didekatnya ;

Jika panjangnya lebih dari 100 meter, penerangan-penerangan keliling putih tambahan diantara penerangan-penerangan yang ditentukan didalam sub paragraf (i) dan (ii) sedemikian rupa hingga jarak antara penerangan-penerangan itu tidak boleh lebih dari 100 meter ;

Sosok belah ketupat di atau didekat ujung paling belakang dari kapal atau benda paling belakang yang sedang ditunda dan jika panjang tundaan itu lebih dari 200 meter, sosok belah ketupat tambahan disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya serta ditempatkan sejauh mungkin di depan.

(h). Apabila karena suatu sebab yang cukup beralasan sehingga tidak memungkinkan kapal atau benda yang sedang ditunda memperlihatkan penerangan-penerangan atau sosok benda yang ditentukan didalam paragraf (e) atau (g) aturan ini, semua upaya yang mungkin harus ditempuh untuk menerangi kapal atau benda yang ditunda itu atau setidak-tidaknya menunjukkan adanya kapal atau benda demikian itu.

(i). Apabila karena suatu sebab yang cukup beralasan sehingga tidak memungkinkan kapal yang tidak melakukan operasi-operasi penundaan untuk memperlihatkan penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) atau (c) aturan ini, maka kapal demikian itu tidak diisyaratkan untuk memperlihatkan penerangan-penerangan itu bilamana sedang menunda kapal lain dalam bahaya atau dalam keadaan lain yang membutuhkan pertolongan. Segala upaya yang mungkin harus ditempuh untuk menunjukkan sifat hubungan antara kapal yang sedang menunda dan kapal yang sedang ditunda sebagaimana yang diharuskan dan dibolehkan oleh aturan 36 terutama untuk menerangi tali tunda.

ATURAN 25

KAPAL LAYAR YANG SEDANG BERLAYAR DAN

KAPAL YANG SEDANG BERLAYAR DENGAN DAYUNG

(a). Kapal layar yang sedang berlayar yang sedang berlayar harus memperlihatkan :

Penerangan-penerangan lambung ;

Penerangan buritan.

(b). Di kapal layar yang panjangnya kurang dari 20 meter, penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) aturan ini, boleh digabungkan didalam satu lentera yang dipasang dipuncak tiang atau didekatnya disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya.

(c). Kapal layar yang sedang berlayar, disamping penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) aturan ini boleh memperlihatkan dipuncak tiang atau didekatnya disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya, dua penerangan keliling bersusun tegak lurus, yang diatas merah dan yang dibawah hijau, tetapi penerangan-penerangan ini tidak boleh diperlihatkan bersama-sama dengan lentera kombinasi yang dibolehkan paragraf (b) aturan ini.

(d). i. Kapal layar yang panjangnya kurang dari 7 meter, jika mungkin harus memperlihatkan penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) atau (b) aturan ini, tetapi jika tidak memperlhatkannya, kapal layar itu harus selalu siap dengan sebuah lampu senter atau lentera yang menyala yang memperlihatkan cahaya putih yang harus ditunjukkan dalam waktu yang cukup untuk mencegah tubrukan.

1. Kapal yang sedang berlayar dengan dayung boleh memperlihatkan penerangan-penerangan yang ditentukan didalam aturan ini bagi kapal-kapal layar, tetapi jika tidak memperlhatkannya, kapal yang sedang berlayar dengan dayung itu harus selalu siap dengan sebuah lampu senter atau lentera yang menyala yang memperlihatkan cahaya putih yang harus ditunjukkan dalam waktu yang memadai untuk mencegah tubrukan.

ATURAN 26

KAPAL IKAN

(a). Kapal yang sedang menangkap ikan, apakah sedang berlayar atau berlabuh jangkar hanya boleh memperlihatkan penerangan-penerangan dan sosok-sosok benda yang ditentukan oleh aturan ini.

(b). Kapal yang sedang mendogol, maksudnya sedang menarik pukat tarik atau perkakas lain di dalam air digunakan sebagai alat menangkap ikan, harus memperlihatkan :

Dua penerangan keliling bersusun tegak lurus, yang di atas hijau dan yang di bawah putih, atau sosok benda yang terdiri dari dua kerucut yang titik-titik puncaknya berimpit

bersusun tegak lurus, kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter, sebagai pengganti sosok benda ini boleh memperlihatkan keranjang ;

Penerangan tiang lebih kebelakang dan lebih tinggi dari pada penerangan hijau keliling, kapal yang panjangnya kurang dari 50 meter tidak wajib memperlihatkan penerangan demikian itu, tetapi boleh memperlihatkannya ;

Bilaman mempunyai laju di air, sebagai tambahan atas penerangan- penerangan yang ditentukan dalam paragraf ini, penerangan- penerangan lambung dan penerangan buritan.

(c). Kapal yang sedang menangkap ikan, kecuali yang sedang mendogol harus memperlihatkan :

Dua penerangan keliling bersusun tegaklurus, yang di atas merah dan di bawah putih, atau sosok benda yang terdiri dari dua kerucut yang titik-titik puncaknya berimpit bersusun tegaklurus. Kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter, sebagai pengganti sosok benda ini, boleh memperlihatkan keranjang ;

Bilamana mana ada alat penangkap ikan yang terjulur mendarat dari kapal lebih dari 150 meter, penerangan putih keliling atau kerucut yang titik puncaknya ke atas diarah alat penangkap ;

Bilamana mempunyai kecepatan di air, disamping penerangan- penerangan yang ditentukan didalam paragraf ini, penerangan- penerangan lambung dan penerangan buritan.

(d). Kapal yang sedang menangkap ikan dekat sekali dengan kapal-kapal lain yang menangkap ikan, boleh memperlihatkan isyarat-isyarat tambahan yang diuraikan dengan jelas didalam Lampiran II Peraturan ini.

(e). Bilamana sedang tidak menangkap ikan tidak boleh memperlihatkan penerangan-penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan didalam Aturan ini tetapi hanya penerangan- penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan bagi kapal yang panjangnya sama dengan panjang kapal itu.

ATURAN 27

KAPAL YANG TIDAK TERKENDALIKAN ATAU

YANG KEMAMPUAN OLAH GERAKNYA TERBATAS

(a). Kapal yang tidak terkendalikan harus memperlihatkan :

Dua penerangan merah keliling bersusun tegak lurus disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya ;

Dua bola atau sosok benda yang serupa, bersusun tegak lurus disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya ;

Bilamana mempunyai laju di air sebagai tambahan atas penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf ini, penerangan-penerangan lambung dan penerangan buritan.

(b).Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, kecuali kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan pembersihan ranjau, harus memperlihatkan :

Tiga penerangan keliling bersusun tegak lurus disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya. Penerangan yang tertinggi dan yang terendah harus merah, sedangkan penerangan yang tengah harus putih ;

Tiga sosok benda bersusun tegak lurus disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya. Sosok benda yang tertinggi dan yang terendah harus bola, sedangkan yang di tengah sosok belah ketupat ;

Bilamana mempunyai laju di air, penerangan atau penerangan-penerangan tiang, penerangan-penerangan lambung dan penerangan buritan, sebagai tambahan atas penerangan-penerangan yang ditentukan didalam sub paragraf (i) ;

Bilamana berlabuh jangkar, sebagai tambahan atas penerangan-penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan di dalam sub paragraf (i) dan (ii) penerangan, penerangan- penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan didalam Aturan 30.

(c). Kapal tenaga yang sedang melaksanakan pekerjaan penundaan sedemikian rupa sehingga sangat membatasi kemampuan kapal yang sedang menunda dan tundaannya itu menyimpang dari haluannya yang ditentukan di dalam Aturan 24 (a) harus memperlihatkan penerangan-penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan didalam sub paragraf (b) (i) dan (ii) Aturan ini.

(d). Kapal yang sedang melaksanakan pengerukan atau pekerjaan di dalam air, bilamana kemampuan olah geraknya terbatas, harus memperlihatkan penerangan-penerangan dan sosok-sosok benda yang ditentukan di dalam su paragraf (b) (i), (ii) dan (iii) Aturan ini dan sebagai tambahan bilamana ada rintangan ,harus memperlihatkan :

Dua penerangan merah keliling atau dua bola bersusun tegak lurus untuk menunjukkan sisi tempat rintangan itu berada ;

Dua penerangan hijau keliling atau dua sosok belah ketupat bersusun tegak lurus untuk menunjukkan sisi yang boleh dilewati kapal lain ;

Bilaman berlabuh jangkar, penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan di dalam paragraf ini sebagai ganti penerangan-penerangan atau sosok benda yang ditentukan di dalam Aturan 30.

(e) Bilaman ukuran kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan-pekerjaan penyelaman itu membuatnya tidak mampu memperlihatkan semua penerangan dan sosok benda yang ditentukan di dalam paragraf (d) Aturan ini, harus diperlihatkan yang berikut ini :

Tiga penerangan keliling bersusun tegak lurus di suatu tempat yang diperlihatkan sejelas-jelasnya. Penerangan yang tertinggi dan yang terendah harus merah, sedangkan penerangan yang di tengah harus putih ;

Tiruan bendera kaku “A” dari Kode Internasional yang tingginya tidak kurang dari 1 meter. Langkah-langkah harus dilakukan untuk menjamin agar tiruan itu dapat kelihatan keliling.

(f). Kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan pembersihan ranjau, sebagai tambahan atas penerangan-penerangan yang ditentukan bagi kapal tenaga di dalam Aturan 23 atau atas penerangan-penerangan atau sosok benda yang ditentukan bagi kapal yang sedang berlabuh jangkar di dalam Aturan 30, mana yang sesuai harus memperlihatkan tiga penerangan hijau keliling atau tiga bola. Salah satu dari penerangan-penerangan atau sosok-sosok benda ini harus diperlihatkan di puncak tiang depan atau di dekatnya dan satu di masing-masing ujung andang-andang depan. Penerangan-penerangan atau sosok benda ini menunjukkan bahwa berbahaya kapal lain yang mendekat dalam jarak 1000 meter dari pembersih ranjau itu.

(g). Kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter, kecuali kapal-kapal yang sedang menjalankan pekerjaan penyelaman, tidak wajib memperlihatkan penerangan-penerangan dan sosok-sosok benda yang ditentukan di dalam Aturan ini.

(h). Isyarat-isyarat yang yang ditentukan di dalam Aturan ini bukan isyarat-isyarat dari kapal-kapal dalam bahaya dan membutuhkan pertolongan. Isyarat-isyarat demikian tercantum di dalam Lampiran IV Peraturan ini.

ATURAN 28

KAPAL YANG TERKENDALA OLEH SARATNYA

Kapal yang terkendala oleh saratnya, sebagai tambahan atas penerangan-penerangan yang ditentukan bagi kapal-kapal tenaga didalam Aturan 23, boleh memperlihatkan tiga penerangan merah keliling bersusun tegak lurus, atau sebuah silinder di tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya.

ATURAN 29

KAPAL PANDU

(a). Kapal yang sedang bertugas memandu harus memperlihatkan :

Di puncak tiang atau di dekatnya, dua penerangan keliling bersusun tegak lurus, yang di atas putih dan yang di bawah merah ;

Bilamana sedang berlayar, sebagai tambahan, penerangan-penerangan lambung dan penerangan buritan ;

Bilaman berlabuh jangkar, sebagai tambahan atas penerangan-penerangan yang ditentukan didalam sub paragraf (i), penerangan-penerangan atau sosok benda yang ditentukan didalam Aturan 30 bagi kapal-kapal yang berlabuh jangkar.

(b). Kapal pandu bilaman tidak sedang bertugas memandu harus memperlihatkan penerangan-penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan bagi kapal yang serupa sesuai dengan panjangnya.

ATURAN 30

KAPAL YANG BERLABUH JANGKAR DAN KAPAL YANG KANDAS

(a). Kapal yang berlabuh jangkar harus memperlihatkan disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya :

Di bagian depan, penerangan putih keliling atau satu bola ;

Di buritan atau di dekatnya dan di suatu ketinggian yang lebih rendah dari pada penerangan yang ditentukan didalam sub paragraf (i), sebuah penerangan putih keliling.

(b). Kapal yang panjangnya kurang dari 50 meter boleh memperlihatkan sebuah penerangan putih keliling di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya, sebagai ganti penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) Aturan ini.

(c). Kapal yang berlabuh jangkar boleh juga menggunakan penerangan-penerangan kerja atau penerangan-penerangan yang sepadan yang ada di kapal untuk menerangi geladak-geladaknya, sedangkan kapal yang panjangnya 100 meter ke atas harus memperlihatkan penerangan-penerangan demikian itu.

(d). Kapal yang kandas harus memperlihatkan penerangan-penerangan yang ditentukan didalam paragraf (a) atau (b) Aturan ini dan sebagai tambahan disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya :

Dua penerangan merah bersusun tegak lurus ;

Tiga bola bersusun tegak lurus.

(e). Kapal yang panjangnya kurang dari 7 meter bilamana berlabuh jangkar, tidak didalam atau didekat alur pelayaran sempit, air pelayaran atau tempat berlabuh jangkar, atau tempat yang biasa dilayari oleh kapal-kapal lain, tidak disyaratkan memperlihatkan penerangan-penerangan atau sosok benda yang ditentukan didalam paragraf (a) dan (b) Aturan ini.

(f). Kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter, bilamana kandas, tidak disyaratkan memperlihatkan penerangan-penerangan atau sosok-sosok benda yang ditentukan didalam su paragraf (d) (i) dan (ii) Aturan ini.

ATURAN 31

PESAWAT TERBANG LAUT

Apabila pesawat terbang laut tidak mampu memperlihatkan penerangan-penerangan dan sosok-sosok benda dengan sifat-sifat atau kedudukan-kedudukan yang ditentukan didalam aturan-aturan bagian ini, pesawat terbang laut itu harus memperlihatkan penerangan-penerangan dan sosok-sosok benba yang sifat-sifat dan kedudukan-kedudukannya semirip mungkin dengan penerangan-penerangan dan sosok-sosok benda.

BAGIAN D

ISYARAT BUNYI DAN ISYARAT CAHAYA

ATURAN 32

DEFINISI

(a). Kata “ suling “ berarti alat isyarat bunyi yang dapat menghasilkan tiupan-tiupan yang ditentukan dan yang memenuhi perincian-perincian didalam Lampiran III Peraturan-peraturan ini.

(b). Istilah “ tiup pendek “ berarti tiupan yang lamanya kira-kira satu detik ;

(c). Istilah “ tiup panjang “ berarti tiupan yang lamanya 4 sampai 6 detik.

ATURAN 33

PERLENGKAPAN UNTUK ISYARAT BUNYI

(a). Kapal yang panjangnya 12 meter atau lebih harus dilengkapi dengan suling dan genta serta kapal yang panjangnya 100 meter atau lebih sebagai tambahan, harus dilengkapi dengan gong yang nada dan bunyinya tidak dapat terkacaukan dengan nada dan bunyi genta. Suling, genta dan gong itu harus memenuhi, perincian-perincian didalam Lampiran III Peraturan ini.

Genta atau gong atau kedua-duanya boleh diganti dengan perlengkapan lain yang mempunyai sifat-sifat khas yang sama dengan bunyi masing-masing, dengan ketentuan bahwa alat-alat isyarat yang ditentukan itu harus selalu mungkin dibunyikan dengan tangan.

(b). Kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter tidak wajib memasang alat-alat isyarat bunyi yang ditentukan didalam paragraf (a) Aturan ini, tetapi jika tidak memasangnya, kapal itu harus dilengkapi dengan beberapa sarana lain yang menghasilkan isyarat bunyi yang efisien.

ATURAN 34

ISYARAT OLAH GERAK DAN ISYARAT PERINGATAN

(a). Bilamana kapal-kapal dalam keadaan saling melihat, kapal tenaga yang sedang berlayar, bilamana sedang berolah gerak sesuai dengan yang diharuskan atau dibolehkan atau disyaratkan oleh Aturan-aturan ini, harus menunjukkan olah gerak tersebut dengan isyarat-isyarat berikut dengan menggunakan sulingnya :

- Satu tiup pendek untuk menyatakan “ Saya sedang merubah haluan saya kekanan “ ;
- Dua tiup pendek untuk menyatakan “ Saya sedang merubah haluan saya kekiri “ ;
- Tiga tiup pendek untuk menyatakan “ Saya sedang menjalankan mundur mesin penggerak “.

(b). Setiap kapal boleh menambah isyarat-isyarat suling yang ditentukan didalam paragraf (a) Aturan ini dengan isyarat-isyarat cahaya, diulang-ulang seperlunya sementara olah gerak sedang dilakukan :

Isyarat-isyarat cahaya ini harus mempunyai arti berikut :

Satu kedip untuk menyatakan “ Saya sedang mengubah haluan saya kekanan “ ;

Dua kedip untuk menyatakan “ Saya sedang mengubah haluan saya kekiri “ ;

Tiga kedip untuk menyatakan “ Saya sedang menjalankan mundur mesin penggerak “ ;

Lamanya masing-masing kedip harus kira-kira satu detik, selang waktu antara kedip-kedip itu harus kira-kira satu detik, serta selang waktu antara isyarat-isyarat beruntun tidak boleh kurang dari 20 detik ;

Penerangan yang digunakan untuk isyarat ini jika dipasang, harus penerangan putih keliling, dapat kelihatan dari jarak minimum 5 mil dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan Lampiran I Peraturan ini.

(c). Bilamana dalam keadaan saling melihat dalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit :

Kapal yang sedang bermaksud menyusul kapal lain, sesuai dengan Aturan 9 (e) (i) harus menyatakan maksudnya itu dengan isyarat berikut dengan sulingnya :

- Dua tiup panjang diikuti satu tiup pendek untuk menyatakan “ Saya bermaksud menyusul anda di sisi kanan anda “ ;
- Dua tiup panjang diikuti dua tiup pendek untuk menyatakan “ Saya bermaksud menyusul anda di sisi kiri anda “.

Kapal yang sedang siap untuk disusul itu bilamana sedang melakukan tindakan sesuai dengan Aturan 9 (e) (i), harus menyatakan persetujuannya dengan isyarat-isyarat dengan sulingnya :

-Satu tiup panjang, satu tiup pendek, satu tiup panjang dan satu tiup pendek dengan tata urutan tersebut.

(d). Bilamana kapal-kapal yang dalam keadaan saling melihat sedang saling mendekat dan karena suatu sebab, apakah salah satu dari kapal-kapal itu atau kedua-duanya tidak berhasil memahami maksud-maksud atau tindakan-tindakan kapal yang lain atau dalam keadaan ragu-ragu apakah kapal yang lain sedang melakukan tindakan yang memadai untuk menghindari tubrukan, kapal yang dalam keadaan ragu-ragu itu harus segera menyatakan keragu-raguan demikian dengan memperdengarkan sekurang-kurangnya 5 tiup pendek dan cepat dengan suling. Isyarat demikian boleh ditambah dengan isyarat cahaya yang sekurang-kurangnya terdiri dari 5 kedip, pendek dan cepat.

(e). Kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah alur pelayaran atau air pelayaran yang ditempat itu kapal-kapal lain dapat terhalang oleh alingan, harus memperdengarkan satu tiup panjang.

Isyarat demikian itu harus disambut dengan tiup panjang oleh setiap kapal yang sedang mendekat yang sekiranya ada didalam jarak dengar disekitar tikungan atau dibalik alingan itu.

(f). Jika suling-suling dipasang di kapal secara terpisah dengan jarak lebih dari 100 meter, hanya satu suling saja yang harus digunakan untuk memberikan isyarat olah gerak dan isyarat peringatan.

ATURAN 35

ISYARAT BUNYI DALAM PENGLIHATAN TERBATAS

Didalam atau didekat daerah yang berpenglihatan terbatas baik pada siang hari atau pada malam hari, isyarat-isyarat yang ditentukan didalam Aturan ini harus digunakan sebagai berikut :

(a). Kapal tenaga yang mempunyai laju di air memperdengarkan satu tiup panjang dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit.

(b). Kapal tenaga yang sedang berlayar tetapi berhenti dan tidak mempunyai laju di air harus memperdengarkan dua tiup panjang beruntun dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit dan selang waktu tiup-tiup panjang itu kira-kira 2 detik.

(c). Kapal yang tidak terkendalikan, kapal yang kemampuan olah gerakanya terbatas, kapal yang terkendala oleh saratnya, kapal layar, kapal yang sedang menangkap ikan dan kapal yang sedang menunda atau mendorong kapal lain sebagai pengganti isyarat-isyarat yang ditentukan didalam paragraf (a) atau (b) Aturan ini harus memperdengarkan tiga tiup beruntun, yakni satu tiup panjang diikuti oleh dua tiup pendek dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit.

(d). Kapal yang sedang menangkap ikan bilamana berlabuh jangkar dan kapal yang kemampuan olah gerakanya terbatas bilamana sedang menjalankan pekerjaannya dalam keadaan berlabuh jangkar, sebagai pengganti isyarat-isyarat yang ditentukan didalam paragraf (g) Aturan ini, harus memperdengarkan isyarat yang ditentukan didalam paragraf (c) Aturan ini.

(e). Kapal yang ditunda atau jika yang kapal ditunda itu lebih dari satu, maka kapal yang paling belakang dari tundaanitu jika diawaki, harus memperdengarkan 4 tiup beruntun, yakni 1 tiup panjang diikuti 3 tiup pendek, dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit. Bilamana mungkin, isyarat ini harus diperdengarkan oleh kapal yang menunda.

(f). Bilamana kapal yang sedang mendorong dan kapal yang sedang didorong maju diikat erat-erat dalam kesatuan gabungan, kapal-kapal itu harus dianggap sebagai sebuah kapal tenaga dan harus memperdengarkan isyarat-isyarat yang ditentukan didalam paragraf (a) atau (b) Aturan ini.

(g). Kapal yang berlabuh jangkar harus membunyikan genta dengan cepat selama kira-kira 5 detik dengan selang waktu tidak lebih dari 1 menit.

Di kapal yang panjangnya 100 meter atau lebih genta itu harus dibunyikan dibagian depan kapal dan segera setelah pembunyian genta, gong harus dibunyikan cepat-cepat selama kira-kira 5 detik dibagian belakang kapal.

Kapal yang berlabuh jangkar, sebagai tambahan boleh memperdengarkan tiga tiup beruntun, yakni satu tiup pendek, satu tiup panjang dan satu tiup pendek untuk mengingatkan kapal lain yang mendekat mengenai kedudukannya dan adanya kemungkinan tubrukan.

(h). Kapal yang kandas harus memperdengarkan isyarat genta dan jika dipersyaratkan, isyarat gong yang ditentukan didalam paragraf (g) Aturan ini, dan sebagai tambahan harus memperdengarkan tiga ketukan terpisah dan jelas dengan genta sesaat sebelum dan

segera setelah pembunyian genta yang cepat itu. Kapal yang kandas, sebagai tambahan boleh memperdengarkan isyarat suling yang sesuai.

(i). Kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter tidak wajib memperdengarkan isyarat-isyarat tersebut diatas, tetapi jika tidak memperdengarkannya, kapal itu harus memperdengarkan isyarat bunyi lain yang efisien dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit.

(j). Kapal pandu bilamana sedang bertugas memandu, sebagai tambahan atas isyarat-isyarat yang ditentukan didalam paragraph (a), (b) atau (g) Aturan ini boleh memperdengarkannya isyarat pengenalan yang terdiri dari 4 tiup pendek.

ATURAN 36

ISYARAT UNTUK MENARIK PERHATIAN

Jika perlu untuk menarik perhatian kapal lain, setiap kapal boleh menggunakan isyarat cahaya atau isyarat bunyi yang tidak dapat terkelirukan dengan setiap isyarat yang diharuskan atau dibenarkan dimanapun didalam Aturan ini, atau boleh mengarahkan berkas cahaya lampu kejurusan manapun. Sembarang cahaya yang digunakan untuk menarik perhatian kapal lain harus sedemikian rupa sehingga tidak dapat terkelirukan dengan alat bantu navigasi manapun. Untuk memenuhi maksud Aturan ini penggunaan penerangan berselang-selang atau penerangan berputar dengan intensitas tinggi, misalnya penerangan-penerangan stroba, harus dihindarkan.

ATURAN 37

ISYARAT BAHAYA

Bilaman kapal dalam bahaya dan membutuhkan pertolongan, kapal itu harus menggunakan atau memperlihatkan isyarat-isyarat yang ditentukan didalam Lampiran IV Peraturan ini.

BAGIAN E

PEMBEBASAN – PEMBEBASAN

ATURAN 38

P E M B E B A S A N

Setiap kapal (atau kelas kapal-kapal) dengan ketentuan bahwa kapal itu memenuhi syarat-syarat Peraturan internasional tentang pencegahan tubrukan di laut 1960 yang lunasnya diletakkan sebelum peraturan ini berlaku atau yang pada tanggal itu dalam tahapan pembangunan yang sesuai, dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi Peraturan ini sebagai berikut :

- (a). Pemasangan penerangan-penerangan dengan jarak yang ditentukan didalam Aturan 22, sampai 4 tahun setelah tanggal mulai berlakunya aturan ini.
- (b). Pemasangan penerangan-penerangan dengan perincian warna sebagaimana yang ditentukan didalam seksi 7 Lampiran I Aturan ini, sampai 4 tahun setelah tanggal mulai berlakunya Peraturan.
- (c). Penempatan kembali penerangan-penerangan sebagai akibat dari pengubahan satuan-satuan imperial kesatuan-satuan metrik dan pembulatan angka-angka ukuran, merupakan pembebasan tetap.
- (d). i. Penempatan kembali penerangan-penerangan tiang di kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 150 meter sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan Seksi 3 (a) Lampiran I Peraturan ini merupakan pembebasan tetap.
 - 1. Penempatan kembali penerangan-penerangan tiang di kapal-kapal yang panjangnya 150 meter atau lebih sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan Seksi 3 (a) Lampiran I Peraturan ini sampai 9 tahun setelah tanggal mulai berlakunya peraturan ini.
- (e). Penempatan kembali penerangan-penerangan tiang, sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan Seksi 2 (b) Lampiran I Peraturan ini, sampai 9 tahun setelah tanggal mulai berlakunya Peraturan ini.
- (f). Penempatan kembali penerangan-penerangan lambung, sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan Seksi 2 (g) dan 3 (b) Lampiran I Peraturan ini, sampai 9 tahun setelah tanggal mulai berlakunya Peraturan ini.
- (g). Syarat-syarat tentang alat-alat isyarat bunyi yang ditentukan didalam Lampiran III Peraturan ini, sampai 9 tahun setelah tanggal mulai berlakunya Peraturan ini.
- (h). Penempatan kembali penerangan-penerangan keliling, sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan Seksi 9 (b) Lampiran I Peraturan ini, merupakan pembebasan tetap.

DAFTAR PUSTAKA

- ATURAN P2TL*. (n.d.).
 Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2019). Arti kata terap-2 - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online. In *KBBI.web.id*.
<https://kbbi.web.id/terap-2>
- Kecelakaan Pelayaran di Perairan Mendanau Berada di Lajur ALKI - Posbelitung*. (n.d.).
 Nurdin Usman, 2002, Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum, Bandung, CV Sinar Baru
- PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 37 TAHUN 2002*. (2002). 3(1), 1–4.
- Purwanto, Agus dan Dyah Ratih Sulistyanti. 2007. Metode Penelitian Kuantitatif untuk Administrasi Publik dan MasalahMasalah Sosial. Yogyakarta: Gava Media Setiawan, Guntur. 2004. Impelemtasi dalam Birokrasi Pembangunan. Jakarta: Balai Pustaka.
- Supriyono, H. Dan Subandrijo, D. 2016. “*Colreg 1972 dan dinas jaga anjungan edisi 2*”. Yogyakarta: Deepublish
- UNCLOUS 1982*. (n.d.).
[https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/djprl/P4K/Pencemaran Laut/unclos_terjemahan\(1\).doc](https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/djprl/P4K/Pencemaran%20Laut/unclos_terjemahan(1).doc)