



REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA

SURAT PENCATATAN CIPTAAN

Dalam rangka perlindungan ciptaan di bidang ilmu pengetahuan, seni dan sastra berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta, dengan ini menerangkan:

Nomor dan tanggal permohonan : EC00202108142, 25 Januari 2021

Pencipta

Nama : **Capt. Moh. Aziz Rohman MM, M.Mar**
Alamat : Bumi Wanamukti G. 30/20, Sambiroto, Tembalang Kota Semarang,
Semarang, JAWA TENGAH, 50275
Kewarganegaraan : Indonesia

Pemegang Hak Cipta

Nama : **POLITEKNIK PELAYARAN MALAHAYATI**
Alamat : Jalan Laksamana Malahayati Km 19, Gp. Durung, Kec. Mesjid Raya Kab
Aceh Besar, BANDA ACEH, DI ACEH, 233221
Kewarganegaraan : Indonesia
Jenis Ciptaan : **Buku**
Judul Ciptaan : **BUKU AJAR P2TL DAN DINAS JAGA**
Tanggal dan tempat diumumkan untuk pertama kali : 29 Desember 2020, di ACEH
di wilayah Indonesia atau di luar wilayah Indonesia
Jangka waktu perlindungan : Berlaku selama 50 (lima puluh) tahun sejak Ciptaan tersebut pertama kali
dilakukan Pengumuman.
Nomor pencatatan : 000234895

adalah benar berdasarkan keterangan yang diberikan oleh Pemohon.

Surat Pencatatan Hak Cipta atau produk Hak terkait ini sesuai dengan Pasal 72 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.

a.n. MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
DIREKTUR JENDERAL KEKAYAAN INTELEKTUAL

Dr. Freddy Harris, S.H., LL.M., ACCS.
NIP. 196611181994031001



Disclaimer:

Dalam hal pemohon memberikan keterangan tidak sesuai dengan surat pernyataan, menteri berwenang untuk mencabut surat pencatatan permohonan.

Buku Ajar

P2TL

dan

Dinas Jaga

Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar.



Buku Ajar

P2TL DAN DINAS JAGA

UU No 28 tahun 2014 tentang Hak Cipta

Fungsi dan sifat hak cipta Pasal 4

Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a merupakan hak eksklusif yang terdiri atas hak moral dan hak ekonomi.

Pembatasan Pelindungan Pasal 26

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23, Pasal 24, dan Pasal 25 tidak berlaku terhadap:

- i. Penggunaan kutipan singkat Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait untuk pelaporan peristiwa aktual yang ditujukan hanya untuk keperluan penyediaan informasi aktual;
- ii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk kepentingan penelitian ilmu pengetahuan;
- iii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk keperluan pengajaran, kecuali pertunjukan dan Fonogram yang telah dilakukan Pengumuman sebagai bahan ajar; dan
- iv. Penggunaan untuk kepentingan pendidikan dan pengembangan ilmu pengetahuan yang memungkinkan suatu Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait dapat digunakan tanpa izin Pelaku Pertunjukan, Produser Fonogram, atau Lembaga Penyiaran.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Buku Ajar

P2TL DAN DINAS JAGA

Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar.



BUKU AJAR P2TL DAN DINAS JAGA

Penulis :
Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar.

Copyright © 2020, Pada Penulis
Hak cipta dilindungi undang-undang
All rights reserved

Penata Letak: Titis Yuliyanti

Perancang sampul: Priyo Wicaksono

Penerbit:
LARISPA INDONESIA
Jl. Sei Mencirim Komplek Lalang Green Land I Blok C No. 18 Medan
Kode Pos: 203522 Medan
Telp: (061) 80026116/ 8002 1139
Laman: www.larispa.or.id / www.larispa.com

Edisi Pertama. 2020

ISBN : 978-602-6552-43-3

Dicetak oleh:
PENERBIT DEEPUBLISH
(Grup Penerbitan CV BUDI UTAMA)
Anggota IKAPI (076/DIY/2012)
Jl.Rajawali, G. Elang 6, No 3, Drono, Sardonoarjo, Ngaglik, Sleman
Jl.Kaliurang Km.9,3 – Yogyakarta 55581
Telp/Faks: (0274) 4533427
Website: www.deepublish.co.id
www.penerbitdeepublish.com
E-mail: cs@deepublish.co.id

PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan Yang Mahakuasa, yang karena rahmat dan karunia-Nya sehingga buku ajar diklat yang berjudul *P2TL dan Dinas Jaga* ini dapat diselesaikan. Buku ajar ini ditujukan untuk melengkapi materi pada program peningkatan kompetensi kepelautan untuk Ahli Nautika Tingkat III dalam mata pelajaran P2TL dan Dinas Jaga.

Sebuah kapal, apakah saat itu sedang bernavigasi, sedang berlabuh jangkar ataupun sedang ikat/sandar di dermaga bahkan ketika melakukan perbaikan di *dock*, maka diwajibkan untuk melakukan tugas dinas jaga. Hal ini bertujuan untuk menjaga keselamatan kapal, kru maupun muatannya.

Buku ini disusun kembali sebagai bahan ajar bagi taruna-taruni Politeknik Pelayaran Malahayati Aceh semester II agar mendapatkan pengetahuan tentang pentingnya tugas dinas jaga dan hal-hal apa saja yang dilakukan pada saat melakukan tugas dinas jaga.

Agar terciptanya kader-kader perwira pelayaran niaga yang andal, profesional dan berbudi luhur sesuai dengan nilai-nilai pancasila, kami ingin memberikan yang terbaik kepada taruna/i yang merupakan putra-putri bangsa yang tercinta ini.

Akhirnya kepada rekan-rekan dan pembaca yang lain, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna melengkapi dan menyempurnakan buku ini dengan tujuan agar pengetahuan yang dimiliki boleh berbagi dengan yang lain.

Wasalam,

Penyusun

DAFTAR ISI

PRAKATA.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	viii
BAB I KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK MENCEGAH TUBRUKAN DI LAUT	1
A. Pendahuluan	1
B. Sistematika P2TL '72.....	2
C. Penjelasan P2TL.....	7
DAFTAR PUSTAKA.....	33
TENTANG PENULIS	34

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1: <i>Anchored, moored & aground</i>	15
Gambar 2: Pengamatan keliling	17
Gambar 3: Faktor-faktor kecepatan aman	20
Gambar 4: Pertimbangan ada tidaknya bahaya tubrukan	22
Gambar 5: Tindakan menghindari bahaya tubrukan	25
Gambar 6: Alur pelayaran sempit	28
Gambar 7: Bagan Pemisah Lalu Lintas IMS (Indonesia, Malaysia, Singapura)	31

BAB I

KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK MENCEGAH TUBRUKAN DI LAUT (COLLISION REGULATION, 1972)

A. PENDAHULUAN

Dalam upaya untuk mengubah (mengamendemen) Peraturan Internasional untuk mencegah tubrukan di laut tahun 1960, maka pada tanggal 4-20 Oktober 1972 diadakan Konperensi Internasional di London, yang dihadiri oleh delegasi 45 negara anggota dan 6 negara peninjau. Selain itu hadir pula organisasi antar Negara seperti PBB, MEE dan Organisasi-organisasi bukan pemerintah (Persatuan Penguasa Mercusuar Internasional, Kamar Pelayaran Internasional dll) yang juga sebagai peninjau.

Sebagai Presiden Konperensi dipercayakan kepada Capt. K.J.N Nie (Ketua Delegasi Norwegia) sedangkan Wakil Presiden, Capt F. P. Shonke (Republik Federasi Jerman), Capt. A.J. Nikolov (Bulgaria), Laksamana Muda A.J. Alvarez (Argentina), Capt. H.S. Atmadja (Indonesia), dan Capt W. Valkenier (Liberia).

Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL, 1972) berlaku mulai 15 Juli 1977, di mana mengalami perubahan dengan:

1. Resolusi IMCO A 466 (XII) tanggal 19 Nopember 1981 dan mulai diberlakukan 1 Juni 1983.

2. Resolusi IMCO A 626 (XV) tanggal 19 Nopember 19897 dan mulai diberlakukan 19 Nopember 1989.
3. Resolusi IMO, berlaku tanggal 19 April 1991.
4. Resolusi IMO, berlaku tahun 1993.

B. SISTEMATIKA P2TL '72

I. Bagian A : Umum

Aturan 1 : Pemberlakuan

(Menjelaskan tentang ruang lingkup pemberlakuan P2TL 72.)

Aturan 2 : Pertanggungjawaban

(Menjelaskan tentang pihak-pihak yang perlu memperhatikan aturan-aturan dalam P2TL serta hal-hal yang harus diperhatikan.)

Aturan 3 : Definisi Umum

(Menjelaskan tentang definisi-definisi, istilah-istilah yang dipakai dalam aturan P2TL.)

II. Bagian B : Aturan Mengemudi dan Melayarkan Kapal

Seksi I : Sikap kapal dalam setiap kondisi penglihatan

Aturan 4 : Pemberlakuan

(Menjelaskan tentang pemberlakuan yang diatur dalam kondisi penglihatan.)

Aturan 5 : Pengamatan Keliling

(Menjelaskan tentang pentingnya sebuah pengamatan keliling.)

- Aturan 6 : Kecepatan Aman
(Menjelaskan tentang perlunya pemberlakuan aturan kecepatan aman serta faktor-faktor yang diperhatikan dalam menentukan kecepatan aman.)
- Aturan 7 : Bahaya Tubrukan
(Menjelaskan tentang langkah yang dilakukan dengan memanfaatkan semua peralatan yang ada untuk menentukan ada tidaknya risiko pelanggaran serta pertimbangan-pertimbangan dalam menentukan ada tidaknya risiko pelanggaran.)
- Aturan 8 : Tindakan Untuk Menghindari Bahaya Tubrukan
(Menjelaskan jenis-jenis tindakan yang mungkin diambil dalam upaya mengelakkan pelanggaran.)
- Aturan 9 : Air Pelayaran Sempit
(Menjelaskan tentang ketentuan yang di peruntukan bagi kapal yang melayari Air pelayaran sempit.)
- Aturan 10 : Bagan Pemisah Lalu Lintas
(Menjelaskan pemberlakuan tata lalulintas dan kapal yang menggunakan tata lalu lintas.)

Seksi II : Sikap kapal dalam keadaan saling melihat

- Aturan 11 : Pemberlakuan
(Menjelaskan tentang ruang lingkup pemberlakuan aturan dalam Seksi II ini.)

- Aturan 12: Kapal Layar
(Menjelaskan tentang aturan-aturan yang berhubungan dengan kapal layar.)
- Aturan 13: Penyusulan
(Menjelaskan tentang pengertian dan tindakan yang di ambil oleh kapal yang akan.)
- Aturan 14: Situasi Berhadapan
(Menjelaskan tentang pengertian dan tindakan yang di ambil oleh kapal yang berhadapan.)
- Aturan 15: Situasi Bersilangan
(Menjelaskan tentang pengertian dan tindakan yang di ambil oleh kapal yang saling bersilangan.)
- Aturan 16: Tindakan Kapal yang Menyimpang
(Menjelaskan tentang kewajiban bagi kapal untuk menghindari kapal lain.)
- Aturan 17: Tindakan Kapal yang Bertahan
(Menjelaskan tentang pengertian dan tindakan yang diambil oleh kapal yang bertahan.)
- Aturan 18: Tanggung Jawab di Antara Kapal-kapal
(Menjelaskan tentang tindakan yang diambil kapal tenaga yang berlayar, kapal layar yang berlayar kapal yang menangkap ikan terhadap kapal yang tidak terkendali, kapal yang terbatas kemampuan olah geraknya, dan kapal yang terkungkung oleh saratnya.)

Seksi III : Sikap kapal dalam keadaan tampak terbatas

Aturan 19 : Sikap Kapal dalam Keadaan Tampak Terbatas
(Menjelaskan tentang pemberlakuan aturan tersebut, serta langkah-langkah yang harus diambil untuk menghindari risiko pelanggaran.)

III. Bagian C : Penerangan dan Sosok Benda

Aturan 20 : Pemberlakuan
(Menjelaskan ruang lingkup pemberlakuan aturan dimaksud.)

Aturan 21 : Definisi Mengenai Penerangan
(Menjelaskan tentang definisi istilah-istilah yang terdapat dalam bagian CPIMTL 72 tersebut yaitu: penerangan tiang, penerangan buritan, penerangan tunda, penerangan keliling serta penerangan cerlang.)

Aturan 22 : Daya Tampak Penerangan-penerangan
(Menjelaskan tentang jangkauan tampak minimal penerangan untuk berbagai ukuran panjang kapal.)

Aturan 23 : Kapal Tenaga Sedang Berlayar
(Menjelaskan tentang penerangan yang di perlihatkan oleh kapal tenaga yang berlayar.)

Aturan 24 : Menunda dan Mendorong
(Menjelaskan tentang penerangan yang di perlihatkan oleh kapal yang menunda, menggandeng dan mendorong serta kapal yang ditunda atau digandeng.)

- Aturan 25 : Kapal Layar Sedang berlayar dan Kapal yang Digerakkan dengan Dayung.
(Menjelaskan tentang penerangan yang diperlihatkan oleh kapal layar berlayar atau kapal yang bergerak dengan dayung.)
- Aturan 26 : Kapal-kapal Penangkap Ikan
(Menjelaskan tentang penerangan yang di perlihatkan oleh kapal pada beberapa keadaan dan kondisi.)
- Aturan 27 : Kapal-kapal yang Tidak Dapat Diolah Gerak dan Kapal Terbatas Kemampuan Olah Geraknya.
(Menjelaskan tentang penerangan yang diperlihatkan oleh kapal tidak terkendali atau yang terbatas kemampuan olah geraknya.)
- Aturan 28 : Kapal-kapal yang Terkekang oleh Saratnya
(Menjelaskan tentang penerangan yang diperlihatkan oleh kapal yang terkekang oleh saratnya.)

IV. Bagian D : Isyarat-isyarat Bunyi dan Isyarat Cahaya

- Aturan 32 : Definisi
(Menjelaskan tentang definisi istilah-istilah yang terdapat dalam bagian D PIMTL 72 tersebut yaitu: suling, tiup panjang dan tiupan pendek.)
- Aturan 33 : Perlengkapan Isyarat Bunyi
(Menjelaskan tentang perlengkapan isyarat bunyi yang harus dimiliki suatu kapal yang berdasarkan karakteristik fisiknya.)

- Aturan 34 : Isyarat Oleh Gerak dan Isyarat Peringatan
(Menjelaskan tentang isyarat olah gerak dan isyarat peringatan yang harus dilakukan pada berbagai keadaan.)
- Aturan 35 : Isyarat Bunyi dalam Tampak Terbatas
(Menjelaskan tentang isyarat bunyi yang harus dilakukan oleh suatu jenis kapal dalam tampak terbatas.)
- Aturan 36 : Isyarat Perhatian
(Menjelaskan tentang isyarat perhatian yang dilakukan oleh suatu kapal.)
- Aturan 37 : Isyarat Bahaya
(Menjelaskan tentang isyarat bahaya yang dilakukan oleh kapal yang meminta bantuan.)
- Aturan 38 : Pembebasan
(Menjelaskan tentang hal-hal atau benda-benda yang dibebaskan dar Aturan PIMTL 72 ini.)

V. Bagian E : Pembebasan

C. PENJELASAN P2TL

1. Bagian A: Umum:

a. Aturan 1: Pemberlakuan

- 1) Aturan-aturan ini berlaku bagi semua kapal di laut bebas dan semua perairan yang ada hubungan dengannya yang dapat dilayari oleh kapal-kapal laut.

- 2) Tidak ada satu pun dalam aturan-aturan ini yang menghalangi berlakunya aturan-aturan khusus yang dibuat oleh pihak yang berwenang atas Bandar-bandar, pelabuhan-pelabuhan, sungai-sungai, danau-danau atau perairan-perairan pedalaman yang berhubungan dengan laut bebas yang dapat dilayari oleh kapal-kapal laut.
- 3) Tidak ada dalam aturan-aturan khusus mana pun yang dibuat oleh pemerintah setiap nagara yang berhubungan dengan kedudukan atau lampu-lampu isyarat atau isyarat-isyarat suling tambahan bagi kapal-kapal perang, dan kapal-kapal dalam konvoi dan kapal nelayan yang sedang menangkap ikan yang merupakan suatu armada. Kedudukan dari lampu-lampu isyarat, sosok benda atau isyarat-isyarat suling tambahan ini, sedapat mungkin harus sedemikian rupa sehingga tidak akan dikelirukan dengan lampu atau isyarat apapun yang diharuskan dalam aturan-aturan ini.
- 4) Bagan-bagan pemisah lalu lintas dapat disyahkan oleh organisasi untuk maksud aturan-aturan ini.
- 5) Manakala pemerintah yang bersangkutan berpendapat bahwa kapal konstruksi 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 jumlah,

tempat, jarak atau busur tampak lampu-lampu atau sosok-sosok benda mana pun yang berhubungan dengan penempatan dan ciri-ciri alat isyarat bunyi, sebagaimana ditentukan oleh pemerintahnya, yang semirip mungkin dengan aturan-aturan ini, bagi kapal-kapal yang bersangkutan.

Penjelasan Aturan 1: Pemberlakuan

Peraturan Pencegahan Tubrukan di laut (P2TL) berlaku bagi setiap kapal-kapal maupun pesawat terbang laut yang berada/berlayar di laut lepas maupun perairan-perairan yang ada hubungannya dengan laut lepas dan dapat dilayari oleh kapal. Aturan Internasional ini juga berlaku di perairan teritorial suatu Negara sepanjang daerah tersebut tidak termasuk daerah yang diberi rambu/tanda sebagai batas berlakunya aturan pedalaman.

Karena itu, aturan-aturan ini tidak berlaku di perairan yang mempunyai aturan khusus yang dibuat oleh pejabat setempat meskipun perairan tersebut dapat dilayari oleh kapal laut dan ada hubungannya dengan laut lepas. Namun demikian, aturan-aturan khusus tersebut dibuat sesuai atau semirip mungkin dengan aturan Internasional

Rules 1

b. Aturan 2: Pertanggungjawaban

1) 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 seorang pelaut atau terhadap keadaan-keadaan khusus di mana kapal berada.

- 2) 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.

Penjelasan Aturan 2: Pertanggung Jawaban

Untuk mencapai keamanan bagi kapal, kru dan muatannya, aturan 2 ini merupakan petunjuk. Ketentuan yang ada merupakan ketentuan umum yang semuanya berlaku untuk setiap keadaan. Ketika kapal mengalami suatu keadaan darurat (*emergency situation*), maka yang bertanggung jawab adalah kapal atau pemilik kapal, nakhoda dan awak kapal yang saat itu melakukan tugas dinas jaga. Karena itu, untuk menghindari suatu keadaan yang tidak diinginkan maka harus dilakukan suatu tindakan berjaga-jaga yang tepat menurut apa yang harus dilakukan oleh seorang pelaut.

Beberapa contoh tindakan berjaga-jaga yang disyaratkan:

- 1) Sebuah kapal yang sedang berlayar harus menyimpangi kapal lain yang sedang berlabuh berdasarkan kecakapan pelaut. Akan tetapi kapal yang sedang berlayar dan

berhenti tidak perlu menyimpangi kapal lain, kecuali kapal lain tersebut tidak berolah gerak dan memperlihatkan tanda-tanda khusus (sesuai Bagian C aturan ini).

- 2) Apabila sebuah kapal berlabuh, tidak boleh berlabuh terlalu dekat dengan kapal lain. Panjang rantai yang digunakan harus sesuai dengan keadaan sekitar dan bila perlu menggunakan kedua jangkarnya untuk berlabuh.
- 3) Pada waktu kabut tebal/ cuaca buruk, kapal yang tidak memiliki radar atau radarnya rusak, tidak dibenarkan untuk berlayar tetapi sebaiknya kapal tersebut berlabuh.
- 4) Pengaruh perairan yang dangkal harus diperhitungkan karena sebuah kapal yang berlayar dengan kecepatan yang tinggi di perairan yang dangkal dan sempit, akan menimbulkan medan tekanan yang besar di permukaan air. Hal tersebut berbahaya bagi kapal jika aliran air terhalang oleh medan tekanan yang besar tersebut.

Dalam aturan 2 dikatakan bahwa, "Menyimpang dari aturan yang ada, dalam keadaan khusus yang berbahaya merupakan suatu keharusan". Karena itu, aturan ini boleh dilanggar jika kapal tersebut akan menghindari suatu bahaya.

Untuk dapat menyimpang dari aturan-aturan yang ada, haruslah sangat hati-hati karena hal itu harus dapat dipertanggung jawabkan dengan alasan-alasan sebagai berikut:

- 1) Bila melakukan aturan yang ada, malah akan menimbulkan tubrukan.

- 2) Olah gerak yang dilakukan harus wajar, dan dapat menghindari tubrukan.
- 3) Tindakan berjaga-jaga yang diambil harus sesuai dengan syarat-syarat yang ada.

c. Aturan 3: Definisi Umum

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

- 1) Kata “kapal” mencakup setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa benaman (*displasmant*) dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air.
- 2) Istilah “kapal tenaga” berarti setiap kapal yang digerakkan dengan mesin.
- 3) Istilah “kapal layar” berarti setiap kapal yang sedang berlayar dengan menggunakan layar, dengan syarat bahwa mesin penggerakannya bila ada tidak digunakan.
- 4) Istilah “kapal yang sedang menangkap ikan” berarti setiap kapal yang menangkap ikan dengan jaring, tali, pukot atau alat penangkap ikan lainnya yang membatasi olah geraknya, tetapi tidak meliputi kapal yang menangkap ikan dengan tali pancing atau alat penangkap ikan lainnya yang tidak membatasi kemampuan mengolah gerak di air.
- 5) Kata “pesawat terbang laut” mencakup setiap pesawat terbang yang dibuat untuk mengolah gerak di air.
- 6) Istilah “kapal yang tidak terkendalikan” berarti kapal yang karena sesuatu keadaan istimewa tidak mampu mengolah

gerak seperti yang diisyaratkan oleh aturan-aturan ini dan karenanya tidak mampu menyimpangi kapal lain.

- 7) 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 menyimpangi kapal lain.

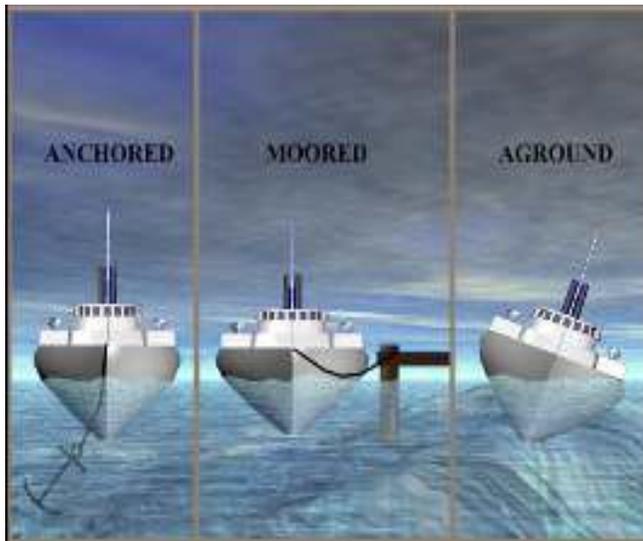
Kapal-kapal berikut harus dianggap sebagai kapal-kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, kapal yang digunakan memasang, merawat, atau mengangkat markah navigasi kapal atau pipa laut.

- a) Kapal yang melakukan kegiatan pengerukan, penelitian atau pekerjaan-pekerjaan di bawah air;
 - b) kapal yang melakukan pengisian atau memindahkan orang-orang, perbekalan atau muatan pada waktu sedang berlayar;
 - c) kapal yang sedang meluncurkan atau sedang mendaratkan kembali pesawat terbang;
 - d) kapal yang melakukan kegiatan pembersihan ranjau;
 - e) kapal yang menunda sedemikian rupa sehingga menjadikan tidak mampu untuk menyimpang dari haluannya.
- 8) Istilah “kapal yang terkendala oleh syaratnya” berarti kapal tenaga yang karena saratnya terhadap kedalaman air dan lebar perairan yang dapat dilayari mengakibatkan kemampuan olah geraknya untuk menyimpang dari garis haluan yang menjadi terbatas sekali.

- 9) Istilah “sedang berlayar” berarti bahwa kapal tidak berlabuh jangkar, atau diikat pada daratan atau kandas.
- 10) Kapal-kapal yang harus dianggap melihat satu sama lain hanya apabila kapal yang satu dapat dilihat dengan visual oleh kapal lainnya.
- 11) 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.

Penjelasan Aturan 3: Definisi-Definisi Umum

- 1) Kata kapal dalam aturan ini jelas merupakan semua benda yang terapung di atas air, yang dipergunakan atau dapat dipergunakan sebagai sarana angkutan air. Jadi termasuk tongkang (*barge*), dok apung, kapal keruk, perahu, rakit, sekoci termasuk kapal terbang laut di air dan juga termasuk kapal yang tidak memiliki *displacement* (tidak memindahkan air).
- 2) Kapal kandas adalah kapal yang sebagian atau seluruh badannya menyentuh/mengenai dasar laut dan posisinya tidak berubah. Jadi jika sebuah kapal sebagian badannya mengenai dasar laut tetapi kapal masih bergeser, maka kapal tersebut tidak dikatakan kandas.
Begitupun jika kapal sedang berlabuh jangkar dang jangkarnya larat sehingga kapal bergerak di dasar laut maka kapal tersebut dianggap berlayar (*underway*).



Gambar 1: *Anchored, moored & aground*

- 3) Kapal dikatakan berhenti atau stop, apabila mesinnya dalam keadaan dihentikan atau stop. Sedangkan kapal diam, berarti kapal tersebut diam terhadap air.
- 4) Kapal dianggap melihat satu sama lain, jika kapal yang satu dapat melihat kapal yang lain tanpa menggunakan alat bantu, misalnya seperti binokular (teropong) atau radar.

2. Bagian B: Aturan-aturan menyimpang dan berlayar

Seksi I: Sikap kapal-kapal dalam setiap keadaan penglihatan

a. Aturan 4: Penerapan

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

b. 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.

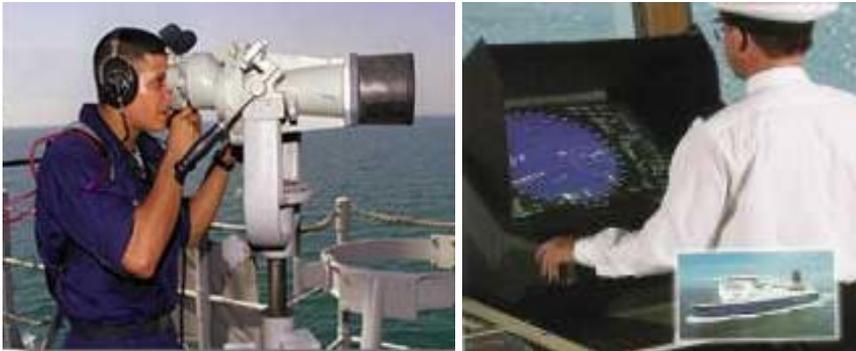
Penjelasan Aturan 5: Pengamatan

Pengamatan adalah suatu kegiatan yang harus dilaksanakan oleh kapal setiap saat dengan menggunakan pendengaran, penglihatan dengan menggunakan semua alat bantu/sarana yang tersedia di kapal.

Seorang pengamat/pengawas:

- 1) Dalam keadaan bagaimanapun, seorang pengamat harus mampu bertugas sepenuhnya, dan tidak dibebankan tugas lain yang dapat mengganggu tugasnya sebagai pengamat.
- 2) Tugas seorang pengamat dan juru mudi harus dipisahkan, dan seorang pemegang kemudi tidak boleh dianggap sebagai seorang pengamat. Kecuali kapal kecil di mana anjungannya tidak terhalang dari pandangan kelilingnya.
- 3) Kadang-kadang dalam suatu keadaan tertentu, seorang perwira jaga dapat dianggap satu-satunya sebagai pengamat di siang hari. Namun demikian, hal ini harus diperhatikan apakah keadaan sekelilingnya tidak meragukan sehingga hal ini dapat dianggap aman. Harus diperhatikan adanya beberapa faktor, seperti keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu lintas, bahaya

navigasi di dekatnya dan apabila dekat dengan bagan lalu lintas. Apabila terjadi hal-hal tersebut, sebaiknya harus segera memberikan penambahan pengamatan di anjungan.



Gambar 2: Pengamatan keliling

Seorang pengamat yang ditempatkan di anjungan memiliki tugas:

- 1) Seorang pengamat harus melaporkan setiap lampu, kapal atau benda besar terapung yang tampak olehnya
- 2) Pada daya tampak terbatas harus melaporkan setiap semboyan kabut yang didengar.

Karena memiliki tugas yang sangat penting dalam keselamatan pelayaran, maka seorang pengamat yang baik harus:

- 1) sehat jasmani dan rohani,
- 2) bertanggung jawab terhadap tugasnya,
- 3) memiliki inisiatif,

- 4) disiplin,
- 5) memiliki kemampuan dan pengetahuan sesuai tugas dan kewajibannya.

c. 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
 - i. Tingkat penglihatan.
 - ii. Kepadatan lalu lintas termasuk pemusatan kapal-kapal ikan atau kapal-kapal lain.
 - iii. Kemampuan olah gerak kapal, khususnya yang berhubungan dengan jarak henti dan kemampuan berputar.
 - iv. Pada malam hari, terdapatnya cahaya latar belakang, misalnya lampu-lampu dari daratan atau pantulan lampu-lampu sendiri.
 - v. Sarat sehubungan dengan kedalaman air yang ada.
- 2) Tambahan bagi kapal-kapal yang radarnya dapat bekerja dengan baik.
 - i. Ciri-ciri efisiensi dan keterbatasan pesawat radar.

- ii. Setiap kendala yang timbul oleh skala jarak radar yang dipakai.
- iii. Pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber-sumber gangguan lain pada penggunaan radar.
- iv. Kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, gunung es dan benda-benda terapung lainnya tidak dapat ditangkap oleh radar pada jarak yang cukup.
- v. Jumlah, posisi dan gerakan kapal-kapal yang tertangkap radar.

Penjelasan Aturan 6: Kecepatan Umum

Berbagai macam penilaian penglihatan yang lebih tepat yang mungkin didapat bila radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda lain di sekitarnya

Kecepatan aman adalah kecepatan bergerak suatu kapal di mana ketika mengambil suatu tindakan untuk menghindari tubrukan, kapal tersebut dapat dikendalikan dan diberhentikan dalam jarak yang sesuai dengan situasi dan kondisi saat itu.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecepatan aman:

- 1) tingkat penglihatan,
- 2) kepadatan lalu lintas,
- 3) kemampuan olah gerak kapal,
- 4) terdapatnya cahaya latar belakang,
- 5) cuaca,
- 6) sarat/draf kapal.



Gambar 3: Faktor-faktor kecepatan aman

d. Aturan 7: Bahaya Tubrukan

- 1) Setiap kapal harus menggunakan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada untuk menentukan ada atau tidak adanya bahaya tubrukan. Jika timbul keragu-raguan maka bahaya demikian harus dianggap ada.
- 2) Penggunaan pesawat radar harus dilakukan dengan tepat, jika dipasang di kapal 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.
- 3) Praduga-praduga tidak boleh dibuat berdasarkan keterangan yang sangat kurang khususnya keterangan radar.

- 4) Dalam menentukan ada atau tidak adanya bahaya tubrukan, pertimbangan berikut ini termasuk pertimbangan-pertimbangan yang harus diperhitungkan,
 - 1) Bahaya demikian harus dianggap ada jika baringan pedoman kapal yang sedang mendekat tidak menunjukkan perubahan yang berarti.
 - 2) Bahaya demikian kadang-kadang mungkin ada, walaupun perubahan baringan yang berarti itu nyata sekali, terutama bilamana sedang mendekati kapal yang sangat besar atau suatu tundaan atau sedang menghampiri sebuah kapal dengan jarak yang dekat sekali.

Penjelasan Aturan 7: Bahaya Tubrukan

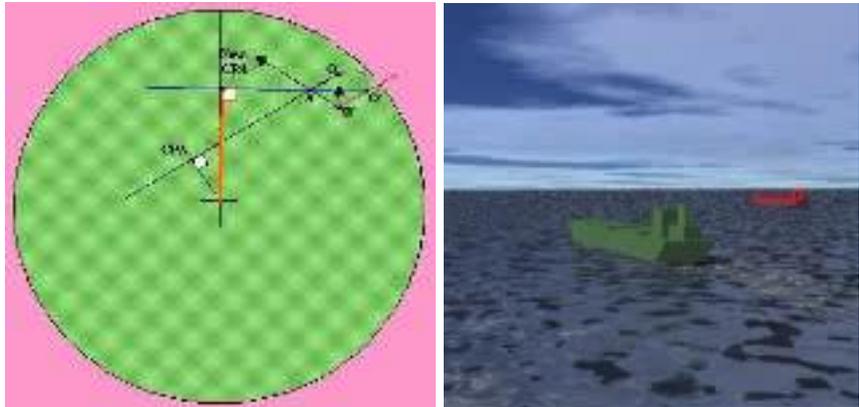
Untuk menentukan ada tidaknya bahaya tubrukan, maka seorang perwira kapal harus menggunakan semua peralatan yang tersedia di anjungan kapalnya

Dalam menentukan ada tidaknya suatu bahaya tubrukan, seorang perwira jaga tidak boleh ragu-ragu. Jika terdapat keragu-raguan yang bagaimanapun, maka bahaya tersebut harus dianggap ada, sehingga perwira jaga dapat melakukan tindakan sedini mungkin untuk menghindari terjadinya bahaya tersebut.

Dalam menentukan ada tidaknya bahaya tubrukan, maka pertimbangan-pertimbangan yang harus diperhatikan:

- 1) Bahaya tersebut harus dianggap ada, jika baringan kapal yang mendekat tidak menunjukkan perubahan berarti.

- 2) Bahaya semacam itu ada kalanya ada walaupun ada perubahan baringan nyata, terutama bila mendekati kapal yang sangat besar atau suatu gandengan atau bilamana mendekati kapal pada jarak yang sangat dekat.



Gambar 4: Pertimbangan ada tidaknya bahaya tubrukan

e. Aturan 8: Tindakan untuk Menghindari Tubrukan

- 1) Setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari bahaya tubrukan, jika keadaan memungkinkan harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik.
- 2) 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 perubahan kecil dari haluan dan atau kecepatan hendaknya dihindari.

- 3) Jika ada ruang gerak yang cukup perubahan haluan saja mungkin merupakan tindakan yang paling berhasil guna untuk menghindari situasi saling mendekat saling merapat, dengan ketentuan bahwa perubahan itu dilakukan dalam waktu cukup dini, bersungguh-sungguh dan tidak mengakibatkan terjadinya situasi saling mendekat saling merapat.
- 4) Tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa sehingga menghasilkan pelewatan dengan jarak aman. Hasil guna tindakan itu harus dikaji dengan saksama sampai kapal yang lain itu pada akhirnya terlewati dan bebas sama sekali.
- 5) 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 penggerakannya.
 - a) 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 memberi ruang gerak yang cukup bagi jalan aman kapal lainnya.
 - b) Kapal yang diwajibkan untuk tidak merintangai jalannya atau jalan aman kapal lain tidak dibebaskan dari kewajiban ini jika mendekati kapal lain mengakibatkan

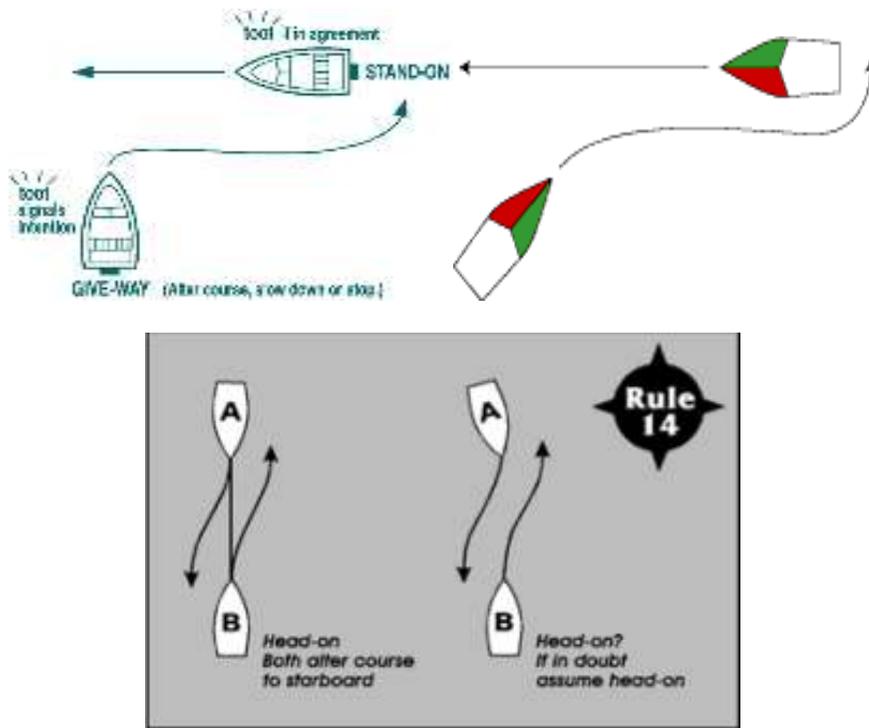
bahaya tubrukan, dan bila mana akan mengambil tindakan harus memperhatikan tindakan yang diwajibkan oleh aturan-aturan dalam bagian ini.

- c) Kapal yang jalannya tidak boleh dirintangi tetap wajib sepenuhnya untuk melaksanakan aturan-aturan di bagian ini bilamana kedua kapal itu sedang berdekatan satu dengan lainnya yang mengakibatkan bahaya tubrukan.

Penjelasan Aturan 8: Tindakan untuk Menghindari Tubrukan

Setiap tindakan yang diambil untuk menghindari suatu tubrukan jika keadaan mengizinkan, harus dilakukan dengan tegas, dan dalam waktu yang cukup dengan memperhatikan kecakapan pelaut yang baik.

Untuk menghindari suatu tubrukan, jika keadaan mengizinkan, perubahan haluan merupakan tindakan yang tepat. Dan jika diperlukan, kapal harus mengurangi kecepatan atau menghilangkan kecepatan.



Gambar 5: Tindakan menghindari bahaya tubrukan

f. Aturan 9: Alur Pelayaran Sempit

- 1) Kapal jika berlayar mengikuti arah alur pelayaran atau air pelayaran sempit harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran yang terletak di sisi lambung kanannya selama masih aman dan dapat dilaksanakan.
- 2) Kapal dengan panjang kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh berlayar menghalang-halangi jalannya kapal lain yang hanya dapat berlayar dengan aman di dalam alur pelayaran atau air perairan sempit.

- 3) Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh menghalang-halangi jalannya kapal lain yang berlayar di dalam alur pelayaran atau alur pelayaran sempit.
- 4) Kapal tidak boleh memotong air pelayaran sempit atau alur pelayaran, jika asalkan pemotongan demikian itu menghalangi jalannya kapal yang hanya dapat berlayar di alur dengan aman, di dalam alur pelayaran atau air pelayaran demikian itu. Kapal yang disebut belakangan boleh menggunakan isyarat bunyi yang diatur dalam aturan 34(d) jika ragu-ragu mengenai maksud pada kapal yang memotong haluan itu.
- 5) (i) Di alur atau pelayaran sempit jika penyusulan dapat dilaksanakan, hanya jika kapal yang disusul itu melakukan tindakan untuk memungkinkan dilewatinya dengan aman, maka kapal yang bermaksud untuk menyusul harus menunjukkan maksudnya dengan membunyikan isyarat yang sesuai diisyaratkan dalam 9(a). Aturan 34(c)(i) kapal yang disusul itu bila menyetujui harus memperdengarkan isyarat sesuai dengan yang ditentukan di dalam aturan 34(c)(ii) dan mengambil langkah untuk memungkinkan untuk dilewati dengan aman. Jika ragu-ragu boleh membunyikan isyarat-isyarat yang di atur dalam aturan 13.
(ii) Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyusul dari kewajibannya berdasarkan aturan 13.
- 6) Kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah pelayaran atau air pelayaran sempit di mana kapal-kapal lain dapat dikaburkan oleh rintangan yang terletak di

antaranya, harus berlayar dengan kewaspadaan dan hati-hati dan harus mengurangi bunyikan isyarat yang sesuai yang diisyaratkan dalam aturan 34 (e).

- 7) Setiap kapal, jika keadaan mengizinkan, harus menghindarkan diri dari berlabuh jangkar di alur pelayaran sempit.

Penjelasan Aturan 9: Alur Pelayaran Sempit

Jika sebuah kapal tenaga berlayar di alur pelayaran sempit, maka kapal tersebut harus berada di batas luar alur pelayaran yang terletak di sisi sebelah kanan, selama hal itu aman dan dapat dilaksanakan.

Kapal tenaga yang berlayar di alur pelayaran sempit, harus menggunakan radarnya secara penuh begitupun juga alat-alat navigasi lainnya.

Ketika berada di tikungan sebuah alur pelayaran sempit, setiap kapal harus membunyikan suling satu tiup panjang dan setiap kapal yang mendengar dari arah berlawanan wajib membalas dengan membunyikan suling satu tiup panjang. Apabila kedua kapal tenaga yang berlawanan arah tersebut akan melewati tikungan, maka kapal yang mengikuti arus harus terlebih dahulu melewati tikungan.



Gambar 6: Alur pelayaran sempit

g. Aturan 10: Bagan Pemisah Alur Lalu Lintas

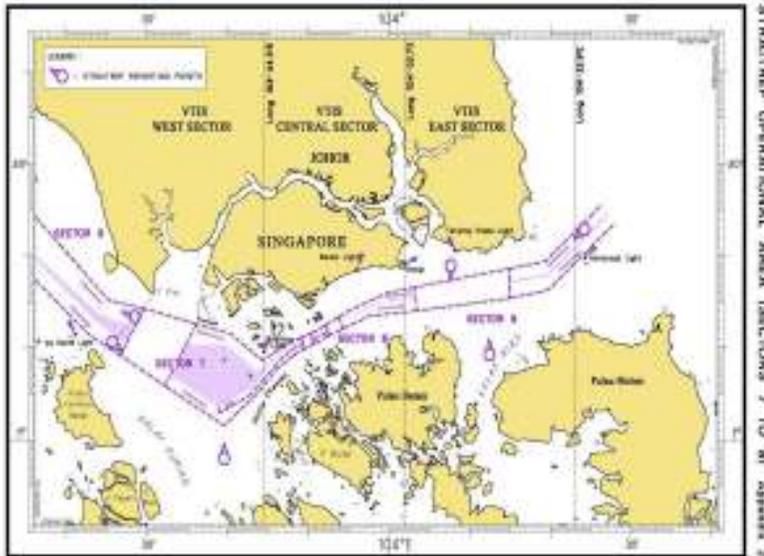
- a) Aturan ini berlaku bagi Tata Pemisahan Lalu-Lintas yang diterima secara sah oleh Organisasi dan tidak membebaskan setiap kapal dari kewajibannya untuk melaksanakan Aturan lainnya.
- b) Kapal yang sedang menggunakan Tata Pemisahan Lalu-Lintas harus:
 - 1) berlayar di dalam jalur lalu-lintas yang sesuai dengan arah lalu-lintas umum untuk jalur itu;
 - 2) sedapat mungkin tetap bebas dari garis pemisah atau zona pemisah lalu lintas;
 - 3) jalur lalu lintas pada umumnya dimasuki atau ditinggalkan dari ujung jalur, tetapi bilamana tindakan memasuki atau meninggalkan jalur itu dilakukan dari salah satu sisi, tindakan itu harus dilakukan sedemikian rupa hingga membentuk sebuah sudut yang sekecil-kecilnya terhadap arah lalu-lintas umum.

- c) Sedapat mungkin, kapal harus menghindari memotong jalur-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 Pemisahan Lalu-Lintas tidak boleh menggunakan zona lalu-lintas dekat pantai bilamana ia dapat menggunakan jalur lalu-lintas yang suai 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.
- e) ii) Lepas dari subayat (d) (i), kapal boleh menggunakan zona lalu-lintas dekat pantai bilamana sedang berlayar menuju atau dari sebuah pelabuhan, instalasi atau bangunan lepas pantai, stasiun pandu atau setiap tempat yang berlokasi di dalam zona lalu-lintas dekat pantai atau untuk menghindari bahaya mendadak.
- f) 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:
 - 1) dalam keadaan darurat untuk menghindari bahaya mendadak,
 - 2) untuk menangkap ikan dalam zona pemisah.
- g) Kapal yang sedang berlayar di daerah dekat ujung Tata Pemisahan Lalu Lintas harus berlayar dengan sangat hati-hati.

- h) Sedapat mungkin, kapal harus menghindari dirinya berlabuh jangkar di dalam Tata Pemisahan Lalu Lintas atau di daerah-daerah dekat ujung-ujungnya.
- i) Kapal yang tidak menggunakan Tata Pemisahan Lalu Lintas harus menghindarinya dengan ambang batas selebar-lebarnya.
- j) Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintang jalan setiap kapal lain yang sedang mengikuti jalur lalu lintas.
- k) Kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kapal-kapal layar tidak boleh merintang jalan aman kapal tenaga yang sedang mengikuti jalur lalu lintas.
- l) Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, bilamana sedang melakukan operasi untuk merawat saran keselamatan pelayaran di dalam Tata Pemisahan Lalu Lintas dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini karena pentingnya penyelenggaraan operasi itu.
- m) Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, bilamana sedang melakukan operasi untuk meletakkan, memperbaiki atau mengangkat kabel laut, di dalam Tata Pemisahan Lalu Lintas dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini sekadar untuk melakukan operasi itu.

Penjelasan Aturan 10: Bagan Pemisah Alur Lalu Lintas

Bagan pemisah alur lalu lintas adalah sebuah bagan yang memisahkan lalu lintas yang arah atau haluannya berlawanan atau hampir berlawanan dengan menggunakan sebuah garis atau garis pemisah lalu lintas.



Gambar 7: Bagan Pemisah Lalu Lintas IMS (Indonesia, Malaysia, Singapura)

Tujuan diadakannya bagan pemisah alur lalu lintas adalah untuk mengurangi jumlah kapal-kapal yang saling berhadapan atau berpotongan haluannya, yang membahayakan terutama jika berkecepatan tinggi.

Bagan pemisah alur lalu lintas (*Traffic Separation Scheme/TSS*) dibagi atas beberapa bagian:

- 1) Daerah Lalu lintas pedalaman (*Inshore Traffic Zone*) adalah daerah yang berbatasan antara daratan dengan TSS dan dapat digunakan untuk lalu lintas pantai (*Coastal Traffic*).
- 2) Alur lalu lintas (*Traffic Lane*): Daerah lalu lintas yang digunakan untuk searah.

- 3) Daerah atau garis pembatas (*Separation Zone or Line*) adalah daerah atau garis yang memisahkan lalu lintas yang arahnya berlawanan dan juga digunakan untuk memisahkan daerah yang berbatasan dengan lalu lintas pantai.

Setiap kapal yang menggunakan TSS harus:

- 1) Berlayar sesuai dengan arah lalu lintas.
- 2) Menjauhi garis pemisah atau daerah pemisah.
- 3) Memasuki atau meninggalkan alur lalu lintas di ujung alur. Tetapi jika berada di samping alur, membentuk sudut yang sekecil-kecilnya terhadap alur lalu lintas.
- 4) Jika keadaan terpaksa kapal harus memotong alur lalu lintas, maka kapal harus memotong dengan sudut siku-siku pada arah arus lalu lintas umum.

DAFTAR PUSTAKA

IMO. 1972. *Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea.*

Learn The Nautical Rules of The Road The Essential Guide to the COLREGS

Navigation Rules by United State Coast Guard

TENTANG PENULIS



Moh. Aziz Rohman lahir di Sukoharjo dan dibesarkan di Jawa Tengah. Pendidikan kepelautannya ditempuh di BPLP Jurusan Nautika pada tahun 1994 sampai 1998 dengan memperoleh ijazah kepelautan MPB (Mualim Perwira Besar)-III. Setelah lulus, penulis direkrut menjadi PNS di BPLP Semarang. Tahun 1999, mengajukan izin berlayar di Malaysian International Shipping Cooperation Berhad sebagai deck officer (1999-2000). Tahun 2000, ijazah MPB-III yang dimiliki diperbarui menjadi ANT (Ahli Nautika Tingkat)-III sesuai dengan ketentuan STCW 1978 yang diamendemen tahun 1995. Tahun 2002-2003, melanjutkan pendidikan di STIP Jakarta dan memperoleh ijazah ANT (Ahli Nautika Tingkat)-II. Tahun 2003-2004, mendapatkan tugas belajar di USMMA Kings Point, New York dalam rangka *Upgrading Instructor Course*. Tahun 2009-2010, penulis mengajukan izin berlayar di Zamil Offshore, Saudi Arabia sebagai deck officer. Melengkapi pendidikan akademisnya, tahun 2011-2012 melanjutkan pendidikan Pascasarjana di Universitas Semarang, Jurusan Magister Manajemen. Selanjutnya, tahun 2013-2014 mendapatkan tugas berlayar di kapal Dynamic Position di PT.

Wintermar Offshore Pte. Ltd. Tahun 2014 mendapatkan sertifikat Full DPO (Dynamic Position Operator) dari Nautical Institute, London, United Kingdom. Penulis kembali dipercaya menjadi dosen mengampu beberapa mata kuliah P2TL dan Dinas Jaga untuk program D-IV Nautika dan program peningkatan kompetensi kepelautan tingkat I, II, III, dan IV. Sejak tahun 2003, telah melaksanakan tugas sebagai lektor. Diklat Pelautan Tingkat I di PIP Semarang selesai diikuti tahun 2015 dan memperoleh ijazah ANT (Ahli Nautika Tingkat)-I. Tahun 2017-2018, penulis mengajukan izin berlayar dalam rangka merevalidasi sertifikat DPO di PT Wintermar Offshore. Tahun 2018, penulis kembali ke PIP Semarang dan tahun 2019 hingga sekarang kembali mendapat tugas sebagai Wakil Direktur 2 Politeknik Pelayaran Malahayati Aceh.

Penulis

MOH. AZIZ ROHMAN



Moh. Aziz Rohman lahir di Sukoharjo dan dibesarkan di Jawa Tengah. Pendidikan kepelautannya ditempuh di BPLP Jurusan Nautika pada tahun 1994 sampai 1998 dengan memperoleh ijazah kepelautan MPB (Mualim Perwira Besar)-III. Setelah lulus, penulis direkrut menjadi PNS di BPLP Semarang. Tahun 1999, mengajukan izin berlayar di Malaysian International Shipping Cooperation Berhad sebagai deck officer (1999-2000). Tahun 2000, ijazah MPB-III yang dimiliki diperbarui menjadi ANT (Ahli Nautika Tingkat)-III sesuai dengan ketentuan STCW 1978 yang diamendemen tahun 1995. Tahun 2002-2003, melanjutkan pendidikan di STIP Jakarta dan memperoleh ijazah ANT (Ahli Nautika Tingkat)-II. Tahun 2003-2004, mendapatkan tugas belajar di USMMA Kings Point, New York dalam rangka Upgrading Instructor Course. Tahun 2009-2010, penulis mengajukan izin berlayar di Zamil Offshore, Saudi Arabia sebagai deck officer. Melengkapi pendidikan akademisnya, tahun 2011-2012 melanjutkan pendidikan pascasarjana di Universitas Semarang, Jurusan Magister Manajemen. Selanjutnya, tahun 2013-2014 mendapatkan tugas berlayar di kapal Dynamic Position di PT. Wintermar Offshore Pte. Ltd. Tahun 2014 mendapatkan sertifikat Full DPO (Dynamic Position Operator) dari Nautical Institute, London, United Kingdom. Penulis kembali dipercaya menjadi dosen mengampu beberapa mata kuliah P2TL dan Dinas Jaga untuk program D-IV Nautika dan program peningkatan kompetensi kepelautan tingkat I, II, III, dan IV. Sejak tahun 2003, telah melaksanakan tugas sebagai lektor. Diklat Pelautan Tingkat I di PIP Semarang selesai diikuti tahun 2015 dan memperoleh ijazah ANT (Ahli Nautika Tingkat)-I. Tahun 2017-2018, penulis mengajukan izin berlayar dalam rangka merevalidasi sertifikat DPO di PT Wintermar Offshore. Tahun 2018, penulis kembali ke PIP Semarang dan tahun 2019 hingga sekarang kembali mendapat tugas sebagai Wakil Direktur 2 Politeknik Pelayaran Malahayati Aceh.

