Tersedia online di: https://jurnal.kkp.go.id/jbf/en/issue/archive

Jurnal Bluefin Fisheries, 6 (1), 2024, App. 17-32

Identifikasi Teknis Aplikasi Aturan 2, 23, 26 dan Ketentuan Tambahan I PIMTL 1972 Pada KMN. Indah Permata yang Berpangkalan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Ternate

Grandhi Kaenato da Gomez[1], Silvester Simau[2], Jenny Inescry Manengkey[2], Elsari Tanjung Putri[2], Peggy Pontoh[2], Moh. Abil[2]

[1]Teknologi Penangkapan Ikan, Politeknik Kelautan dan Perikanan Kupang, Jalan Kampung Baru Pelabuhan Ferry, Bolok, Kupang, Nusa Tenggara Tim. 85351
[2]Teknologi Penangkapan Ikan, Politeknik Kelautan dan Perikanan Bitung, Jl. Tandurusa, Aertembaga Dua, Aertembaga, Kota Bitung, Sulawesi Utara, 95526
**Corresponding Author, email : grandhidagomez93@gmail.com*

Abstrak

Hasil Kerja Praktik Taruna Politeknik KP Bitung pada kapal penangkap ikan *purse seine*, kapal *pole and line*, dan kapal pukat hela (*trawl)* dengan ukuran panjang > 20 m atau < 50 m menunjukkan belum sepenuhnya menerapkan aturan Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut 1972 (PIMTL 1972). Hal ini melatarbelakangi tim peneliti melakukan identifikasi salah satu kapal penangkap ikan *pole and line* kaitannya dengan penerapan aturan PIMTL 1972, agar menjadi perhatian semua pihak yang terlibat baik Syahbandar Pelabuhan Perikanan, pemilik kapal, nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk menerapkan peraturan tersebut. Metode penelitian berupa wawancara, pengamatan dan pengukuran langsung untuk memastikan ketentuan teknis yang disyaratkan berdasarkan aspek-aspek penerapan aturan PIMTL 1972. Analisis yang digunakan berupa analisis deskriptif dari data kuantitatif yang dikumpulkan di KMN. Indah Permata yang berpangkalan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Ternate. Data hasil penelitian ini dapat menjadi pedoman syahbandar perikanan bagi pemilik kapal, nakhoda dan Anak Buah Kapal bahwa aturan 2, aturan 23 dan aturan 26 PIMTL 1972 menjadi ketentuan sesuai aturan pada kapal penangkap ikan. Aturan PIMTL 1972 wajib diterapkan secara baik dan benar untuk semua kapal penangkap ikan jenis *pole and line* sesuai ukuran panjang kapal penangkap ikan.

Kata kunci: aturan PIMTL 1972; kapal pole and line

Abstract

[Title: Technical Identification of the Application Rules 2, 23, 26 and Annex 1 Colreg 1972 on Indah Permata FV based at Ternate Fishing Port] *The results of the Practical Work of Bitung Marine and Fisheries Polytechnic cadets on purse seine fishing vessels, pole and line vessels, and trawlers with a length of > 20 m or < 50 m show that they have not fully implemented the rules of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (Colreg 1972). This is the background for the research team to identify one of the pole and line fishing vessels in relation to the*

application of the rules of Colreg 1972, so that it becomes the attention of all parties involved, both of the Fishing Port Inspectore, ship owner, skipper and the crew to apply these regulations. The research method is in the form of interviews, observations and direct measurements to ensure the required technical provisions based on aspects of the application of the rules of Colreg 1972. The analysis used is descriptive analysis of quantitative data collected at Indah Permata FV which is based at the Ternate Fishing Port. The data from this study can serve as a guideline for the Fishing Port Inspectore for ship owners, skippers and crew that rule 2, rule 23 and rule 26 of Colreg 1972 are provisions according to the rules on fishing vessels. Colreg 1972 rules must be applied properly and correctly for all pole and line fishing vessels according to the length of the fishing vessel.

Keywords: *Colreg 1972; pole and liner*

1. Pendahuluan

Arah kebijakan dan strategi Kementerian PPN/Bappenas tahun 2020-2024 salah satunya adalah meningkatkan Sumber Daya Manusia yang berkualitas dan berdaya saing. Sasaran dan Strategi Arah Kebijakannya melalui proyek prioritas berupa kerangka pikir yang meliputi: Penyelarasan Program Studi/Bidang Keahlian dan pembelajaran inovatif; Peningkatan pendidik vokasi berkualitas, Penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan vokasi berkualitas, penguatan sistem sertifikasi kompetensi (Kementerian PPN/Bapenas, 2019).

Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2019 tentang Pengesahan *International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995 / STCW-F*, bertujuan untuk:

1. Meningkatkan keselamatan jiwa dan benda ketika berada di laut;
2. Meningkatkan daya saing awak kapal melalui standarisasi pendidikan dan pelatihan.

Meratifikasi STCW-F 1995 ada beberapa manfaat yang akan dirasakan antara lain:

1. Meningkatnya keselamatan navigasi dan penangkapan ikan;
2. Adanya kepastian hukum bagi awak kapal penangkap ikan Indonesia yang bekerja di kapal penangkap ikan negara lain yang telah meratifikasi STCW-F 1995;
3. Meningkatkan penyerapan dan daya saing awak kapal penangkap ikan Indonesia di pasar kerja global.

Aturan-aturan kepelautan yang paling penting untuk navigasi di laut tercantum dalam "Konvensi Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut (PIMTL), 1972 ". Aturan 2

dalam konvensi ini ditetapkan sebagai aturan tanggung jawab, yang memberikan rekomendasi dan persyaratan kepada pemilik, nakhoda, dan awak kapal untuk mematuhi aturan-aturan lainnya dalam Konvensi PIMTL 1972 (Simau dan Grandhi, 2017). Selain itu, aturan 2 juga sebagai "Aturan pelayaran yang baik dan penuh kehati-hatian'. Aturan 2 mewakili prasyarat untuk implementasi pelaut, terkait kepatuhan terhadap aturan PIMTL 1972 yang lebih umum. Menurut IMO (*International Maritime Organization*), aturan 2 mengharuskan pelaut untuk mengikuti aturan PIMTL 1972 dan "praktik pelaut pada umumnya".

Tanggung jawab nakhoda tidak hanya mengikuti aturan-aturan PIMTL 1972 tetapi juga bertanggung jawab untuk melakukan segala sesuatu yang diperlukan untuk menghindari risiko tabrakan dan bahaya navigasi. Ini dimaksudkan bahwa nakhoda dan perwira kapal yang melakukan dinas jaga harus selalu menggunakan akal sehat, yang dapat dikaitkan dengan kebiasaan praktis dan kinerja yang baik dari kompetensi berbasis pelaut (Johansen, 2022).

Para perwira kapal penangkap ikan semakin dituntut kompetensinya sejalan dengan perkembangan teknologi terutama dalam memanfaatkan peralatan navigasi elektronik dan komunikasi yang ada di kapal (Simau & Gomez, 2023).

Berdasarkan laporan Kerja Praktik Akhir taruna Politeknik KP Bitung yang diperoleh selama 10 tahun terakhir pada kapal penangkap ikan baik jenis purse seine, pole and line, pukat hela (trawl) dengan ukuran panjang kapal lebih dari 20m atau kurang dari 50m masih sangat banyak ditemukan bahwa kapal-kapal tersebut belum sepenuhnya menerapkan aturan yang terkait dengan Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut 1972 (PIMTL 1972).

Pemilik kapal, Nakhoda dan Anak Buah Kapal harusnya memiliki tanggung jawab untuk mencegah atau mengurangi resiko tubrukan di laut saat berlayar maupun sedang menangkap ikan sesuai jenis alat tangkap dan ukuran panjang kapal.

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Memastikan penerapan PIMTL 1972 dengan cara mengidentifikasi secara teknis penerapan aturan 2, aturan 23 dan aturan 26 PIMTL 1972 di kapal penangkap ikan jenis pole and line.
2. Memastikan penerapan PIMTL 1972 dengan cara mengidentifikasi aspek

teknis sesuai Ketentuan Tambahan I PIMTL 1972 yang diterapkan pada kapal jenis pole and line.

3. Merekomendasi kepada pemilik kapal, nakhoda dan Anak Buah Kapal penangkap ikan agar menerapkan secara baik dan benar PIMTL 1972 yang terkait dengan aturan 2, 23 dan 26 serta Ketentuan Tambahan I sehingga mengurangi resiko tubrukan kapal di laut.
4. Merekomendasikan kepada pejabat pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan agar mengawasi dan melakukan tindakan pada kapal-kapal penangkap ikan yang tidak menerapkan aturan 2, 23 dan 26 serta Ketentuan Tambahan I PIMTL 1972, dalam upaya mengurangi resiko tubrukan di laut.

2. Bahan dan Metode

Penelitian dilakukan pada kapal jenis pole and line KMN. Indah Permata yang beroperasi di Perairan Laut Halmahera-Maluku Utara dan berpangkalan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Ternate. Penelitian dilakukan mulai tanggal 10 Maret s/d 26 Maret 2023.

2.1. Bahan

Bahan dan alat yang digunakan dalam penelitian ini berupa kapal Pole and line KMN. Indah Permata, Data kapal alat ukur panjang (meteran), perangkat penerangan tiang, penerangan lambung, penerangan buritan, kamera, alat tulis menulis dan laptop sebagai alat pengolah data serta lembar kuisioner yang digunakan dalam wawancara dan pengamatan.

Tabel 1. Data Kapal *Pole and line*

No.	Uraian	Spesifikasi
1.	Nama kapal	KMN. Indah Permata
2.	Nama pemilik	Syamsudin Din
3.	Kebangsaan	Indonesia
4.	Nama Nakhoda	Ikram Abubakar
5.	Tahun pembuatan	2021
6.	Tempat pembuatan	Tidore
7.	Tanda selar	GT. 30 No. 42/Mmu
8.	Tanda pengenal kapal	B/82.715.716/KP.LH/0036
9.	LOA (*Length Over All*)	21, 62 m
10.	B*readth*	3,40 m
11.	D*epth)*	1,80 m
12.	No SIUP	02.22.01.8297.0006
13.	No SIPI	502/126DPMP/SIPI/XI/2021
14.	*Gross Tonnage*	30 GT
15.	Jenis kapal	*Pole and liner*
16	Jumlah ABK	27orang

Sumber KM. Indah permata (2023)



Gambar 1. KMN. Indah Permata

2.2. Metode

Data dikumpulkan dengan menggunakan metode wawancara, pengamatan dan pengukuran langsung untuk memastikan ketentuan teknis yang disyaratkan berdasarkan aspek-aspek penerapan aturan PIMTL 1972 di KMN. Indah Permata.

Tujuan penelitian akan dianalisa secara deskriptif untuk memastikan apakah kapal jenis Pole and line khususnya KMN. Indah Permata telah menerapkan secara benar aturan 2, aturan 23, aturan 26 dan Ketentuan Tambahan I PIMTL 1972.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Penerapan Aturan 2

Mengacu pada Konvensi PIMTL 1972 aturan 2 tentang tanggung jawab, ditetapkan bahwa tidak ada suatu alasan apapun dalam aturan ini akan membebaskan tiap kapal atau pemiliknya, nakhoda atau awak kapalnya dari pertanggung jawaban atas kelalaian apapun untuk memenuhi aturan-aturan atau kelalaian terhadap tiap tindakan tugas jaga (*watch keeping*) yang dipandang perlu menurut kebiasaan seorang pelaut, atau keadaan-keadaan khusus dimana kapal berada. Contoh kelalaian yang harus dihindari yaitu tidak memperlihatkan penerangan atau sosok benda secara benar, misalnya pada kapal sedang menangkap ikan (penerangan hijau dan putih atau merah dan putih atau dua buah kerucut yang puncaknya berhimpit, bersusun tegak lurus) (Simau dan Gomez, 2017).



Gambar 2. Isyarat penerangan kapal trawl sedang menagkap ikan (kiri) dan kapal bukan trawl sedang menagkap ikan (kanan)

Pesan yang terkait dengan keselamatan harus dibuat dalam Bahasa Inggris dan digunakan secara terpisah untuk pertukaran informasi keselamatan pelayaran (Sarkar and Fernandez, 2021, Simau *et al*., 2022). Penggunaan bahasa Inggris tersebut merupakan implementasi ketentuan IMO (International Maritime Oraganization) bahwa setiap pesan keselamatan wajib menggunakan dua bahasa yaitu bahasa Inggris dan bahasa lokal. Tanggung jawab nakhoda tidak hanya pada penerapan aturan PIMTL 1972 saja

tetapi juga bertanggung jawab untuk melakukan segala sesuatu yang diperlukan dalam mencegah tubrukan kapal di laut dan mencegah bahaya navigasi lainnya (Johansen, 2022). Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian (UU No.17 Tahun 2008 dalam Haryanto & Puswitasari, 2018,).

Sekitar 35% kecelakaan tertanggung pada masalah pengetahuan teknis umum yang tidak memadai. Kontributor utama untuk kategori ini adalah kurangnya pengetahuan tentang penggunaan teknologi yang tepat seperti radar dan peta elektronik. Pelaut sering kali tidak memahami cara kerja otomatisasi, dan dalam kondisi operasi seperti apa alat tersebut dirancang untuk bekerja secara efektif. Akibatnya, pelaut terkadang melakukan kesalahan dalam menggunakan peralatan atau bergantung pada sebuah peralatan ketika mereka seharusnya mendapatkan informasi dari sumber lain (Pazara *et al*., 2008). Masih rendahnya pemahaman pemilik kapal, Nakhoda, dan awak kapal tentang penerapan PIMTL 1972, serta kompetensi nakhoda pada kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bitung juga masih dalam kategori rendah (Biasane D.I, 2017).

Kecelakaan dapat saja terjadi karena Nakhoda kurang memiliki tanggungjawab dalam melayarkan kapal, dan juga tidak menggunakan peralatan komunikasi yang baik terutama dalam kaitannya dengan penerapan aturan-aturan PIMTL 1972. Pihak Administrasi harus memastikan, untuk mengakui, dengan pengesahan sesuai dengan peraturan, sertifikat yang dikeluarkan oleh atau di bawah otoritas Pihak lain bahwa persyaratan standar kompetensi, serta penerbitan dan pengesahan sertifikat oleh Pihak tersebut, telah sepenuhnya dipenuhi (IMO 2009 & IMO, 2017).

Data yang dihimpun terkait dengan aturan 2 yaitu: peran serta tanggung jawab nakhoda di kapal pole and line KMN. Indah Permata. Data kompetensi Nakhoda KMN. Indah Permata yang diperoleh, menunjukkan bahwa KMN. Indah Permata saat melakukan operasi penangkapan ikan dipimpin oleh seorang nakhoda dengan sertifikat

kompetensinya pada level SKK 60 mil. Pada kompetensi level tersebut salah satu materi pelatihan yang diperoleh saat mengikuti pelatihan adalah penerapan aturan PIMTL 1972 yang terkait dengan kapal penangkap ikan (Ditjen Perla, 2023). Berdasarkan persyaratan dokumen dan ketentuan IMO, seharusnya nakhoda KMN. Indah Permata telah memahami aturan 2 PIMTL 1972 serta melaksanakannya dengan penuh rasa tanggung jawab, namun dalam kenyataannya tidak demikian.

Berdasarkan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) Syahbandar Pelabuhan Perikanan Nusantara Ternate nomor 25-0012-002-III-SPB-KP-2023, pada tanggal 25 Maret 2023 dalam Daftar Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK) KMN. Indah Permata tercantum jabatan nakhoda an. Ikram Abubakar dengan kompetensinya yang telah memiliki Sertifikat Keterangan Kecakapan 60 mil (SKK 60 Mil). Kompetensi dengan sertifikat tersebut menunjukkan bahwa sebagai seorang nakhoda seharusnya telah memahami aturan 2 PIMTL 1972 yang wajib diterapkan dalam melayarkan kapal penangkap ikan. Hasil wawancara dengan nakhoda, diperoleh informasi bahwa nakhoda belum memahami tentang isi aturan 2 PIMTL 1972, terkait dengan tanggung jawab.

3.2. Penerapan aturan 23

Selanjutnya dalam aturan 23 PIMTL 1972 yang terkait dengan kapal tenaga yang sedang berlayar (paragraph a) harus memperlihatkan: penerangan tiang depan (warna putih) dengan sektor cahaya 225°; penerangan tiang kedua belakang (warna putih) dengan sektor cahaya 225° dan lebih tinggi dari penerangan tiang depan, kecuali kapal yang panjang kurang dari 50m tidak diwajibkan tapi boleh memperlihatkan; penerangan lambung; penerangan buritan (warna putih) dengan sektor cahaya 135°.



Gambar 3. Sektor cahaya 225º pada penerangan tiang depan dan belakang.

Penerapan aturan 23 pada kapal tenaga yang sedang berlayar, dalam hal ini KMN. Indah Permata yang sedang melakukan penangkapan ikan dengan *pole and line*, termasuk dalam kategori kapal tenaga yang sedang berlayar. Sesuai data ukuran panjang kapal keseluruhan *(LOA)* KMN. Indah Permata memiliki panjang 21,62 meter,

dengan demikian wajib dilengkapi dengan penerangan sesuai aturan 23 (paragraf a) yang terdiri dari penerangan tiang depan, penerangan tiang kedua (KMN. Indah Permata panjangnya hanya 25,22meter maka tidak wajib, tetapi boleh memperlihatkan), penerangan lambung, dan penerangan buritan. Dalam penerapannya KMN. Indah Permata dengan panjang kapal kurang dari 50 meter, sebaiknya menempatkan sebuah penerangan tiang tambahan. Penerangan tiang pada KM. Indah Permata terdapat dalam gambar 7 yang secara teknis tidak sesuai aturan 23. Gambar 4 dan 5 berikut ini memperlihatkan ilustrasi penerangan di kapal tenaga sesuai aturan 23.



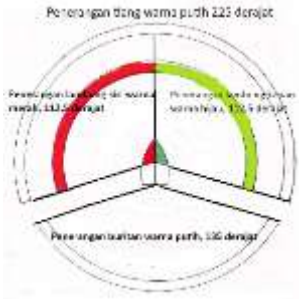
Gambar 4. Ilustrasi penerangan tiang, penerangan lambung dan penerangan buritan dilihat dari arah buritan lambung kiri.



Gambar 5. Ilustrasi penerangan tiang depan dan belakang, penerangan lambung dilihat dari depan

Data pada Tabel 2 merupakan hasil pengamatan yang dilakukan selama kegiatan berlayar di KMN. Indah Permata dan menunjukkan bahwa penerapan aturan 23 terkait kapal tenaga yang sedang berlayar secara teknis tidak diterapkan sepenuhnya, dimana KMN. Indah Permata hanya dilengkapi penerangan lambung yang secara teknis sektor cahayanya tidak sesuai ketentuan yaitu sektor cahayanya sebesar 112,5° (lambung kanan penerangan warna hijau, dan lambung kiri penerangan warna merah).

Demikian pula penerangan buritan, secara teknis dengan sektor cahaya 135° tidak ditemukan di KMN. Indah Permata**.** Gambar 6 berikut ini sebagai ilustrasi sektor cahaya dan warna cahaya pada penerangan tiang, lambung dan buritan.



Gambar 6. Ilustrasi sektor cahaya penerangan tiang, lambung dan buritan

Penerangan tiang depan dipasang pada kapal tersebut, namun tidak sesuai aturan 23 karena yang ditemukan secara teknis berubah 2 buah lampu pijar yang dipasang pada tiang depan dengan sektor

Tabel 2. Data penerangan di KMN. Indah Permata berdasarkan aturan 23 PIMTL 1972

No.	Nama Penerangan (aturan 23)	Ada/ Tidak ada*)	Sektor cahaya	Sesuai /tdk sesuai**)	Daya tampak cahaya	Sesuai/ tdk sesuai**)
1.	Penerangan tiang depan (warna putih)	√	360°	X	5 mil	X
2.	Penerangan tiang belakang (warna putih) (tidak wajib)	X	225°	X	5 mil	X
3.	Penerangan lambung kanan (warna hijau)	√	112,5°	X	2 mil	X
4.	Penerangan lambung kiri (warna merah)	√	112,5°	X	2 mil	X
5.	Penerangan buritan (warna putih)	X	135°	X	2 mil	X

Keterangan:
1. (*): diisi dengan tanda centang (√) jika **ada** dan tanda ‘’X” jika **tidak ada**
2. (**): diisi dengan tanda centang (√) jika sesuai dan tanda ‘’X” Jika **tidak sesuai**.

cahaya 360°. Kondisi teknis penerangan tiang seperti ini tidak sesuai aturan 23 karena yang ditetapkan sektor cahaya untuk tiang depan dan tiang belakang (tidak wajib bagi KMN. Indah permata) adalah 225°. Selama mengikuti operasi penangkapan ikan di KMN. Indah Permata, penerang tiang depan tersebut tidak pernah dinyalakan. Data penerangan yang dihimpun terkait dengan aturan 23 terlihat pada Tabel 2.

Hasil pengamatan secara teknis terhadap penerangan tiang depan KMN. Indah Permata tidak sesuai karena penerangan tiang depannya hanya berupa 2 buah lampu pijar berdampingan kiri dan kanan dengan sektor cahaya 360, seperti terlihat pada gambar 7.



Gambar 7. Penerangan tiang depan pada KMN. Indah Permata

Hasil pengamatan terhadap tedeng pada penerangan lambung KMN. Indah Permata tidak sesuai secara teknis tedeng cahayanya, karena penerangan lambung bagi kapal-kapal yang panjangnya 20meter atau lebih, harus dilengkapi dengan tedeng di bagian sebelah dalam yang dicat dengan warna hitam pekat. Tedeng penerangan lambung pada KMN. Indah Permata bukan berwarna hitam pekat tetapi tedengnya berwarna sama dengan warna

cahaya penerangan yaitu hijau dan merah. Penerangan lambung dan tedeng pada pada KMN. Indah Permata dapat dilihat pada gambar 8 berikut ini.



Gambar 8. Penerangan lambung kanan dan lambung kiri pada KMN. Indah Permata

3.3. Penerapan aturan 26

Aturan 26 PIMTL 1972 tentang kapal yang sedang menangkap ikan (paragraph c) ditetapkan bahwa kapal yang sedang menangkap ikan, baik yang sedang berlayar maupun berlabuh jangkar, wajib memperlihatkan hanya penerangan dan sosok benda yang diatur dalam aturan ini. Kapal yang sedang menangkap ikan, selain kapal yang mendogol (dalam hal ini kapal *pole and line*) wajib memperlihatkan: isyarat dua penerangan keliling (sektor cahaya 360°) bersusun tegak, diatas penerangannya warna merah dan di bawahnya penerangan warna putih, atau dua buah kerucut dengan puncak saling bertumpu bersusun tegak. Ketentuan ini diwajibkan karena untuk membedakan kapal yang sedang menangkap ikan dengan jaring *trawl* (mendogol) yang sangat membatasi kemampuan olah geraknya dibandingkan dengan kapal yang menangkap ikan dengan tali pancing. Selain itu juga untuk membedakan dengan kegiatan kapal lainnya di laut seperti kapal yang sedang menunda kapal lain, kapal yang sedang mengeruk, kapal kandas, kapal yang terbatas kemampuan olah geraknya. Bila alat penangkap ikannya menjulur mendatar lebih dari 150meter dari kapal, maka dipasang sebuah penerangan keliling putih atau sebuah kerucut dengan puncak keatas ke arah alat penangkap. Bila mempunyai laju terhadap air, sebagai tambahan penerangan yang diatur dalam paragraph ini memasang penerangan lambung dan penerangan buritan (Simau dan Gomez, 2017). Sebagai ilustrasi penerangan dan sosok benda bagi kapal yang sedang menangkap ikan dengan *Pole and line* dapat dilihat pada gambar 9 dan 10 berikut ini.



Gambar 9. Ilustrasi penerangan malam hari, kapal *Pole and line* sedang menangkap ikan, alat tangkap menjulur keluar sepanjang 150 meter.

Tabel 3: Data penerangan di KMN. Indah Permata berdasarkan aturan 26 PIMTL 1972

No.	Nama Penerangan (aturan 26)	Ada/ Tdk*)	Sektor cahaya	Sesuai /tdk**)	Daya tampak cahaya	Sesuai/ Tdk **)
1.	Penerangan keliling susun tegak (atas warna merah)	X	360°	nihil	nihil	nihil
2.	Penerangan keliling susun tegak (bawah warna putih)	X	360°	nihil	nihil	nihil
3.	Penerangan keliling di dekat buritan berwarna putih	X	360°	nihil	nihil	nihil
4.	Sosok benda berupa 2 kerucut bersusun tegak saling ketemu puncak	X				

Keterangan:
1. (*): diisi dengan tanda centang (√) jika **ada** dan tanda ‘’X” jika **tidak ada**
2. (**): diisi dengan tanda centang (√) jika sesuai dan tanda ‘’X” Jika **tidak sesuai**
3. Nihil maksudnya tidak ada dan tidak sesuai



Gambar 10. Ilustrasi kapal penangkap ikan memperlihatkan sosok benda di siang hari (dua buah kerucut bersusun tegak)

Data yang dihimpun dari hasil identifikasi penerapan aturan 26 untuk kapal yang sedang menangkap ikan dalam hal ini aturan paragraph c, yang seharusnya wajib diterapkan oleh KMN. Indah Permata, dapat ditampilkan pada tabel 3.

Sesuai data Tabel 3 yang diperoleh melalui pengamatan dan wawancara selama dalam operasi penangkapn ikan dengan *Pole and line* di KMN. Indah Permata, tidak menerapkan aturan 26 sebagaimana ditetapkan dalam PIMTL 1972. Berdasarkan wawancara dengan Nakhoda, diperoleh informasi bahwa aturan 26 tersebut tidak pernah diterapkan karena tidak dipahami oleh Nakhoda. KMN. Indah Permata.

Kondisi ini secara teknis tidak mengindikasikan bahwa aturan 26 untuk kapal yang sedang menangkap ikan tersebut diterapkan, karena tidak memasang dua buah penerangan keliling (sektor cahaya 360°) susun tegak yang di atas berwarna merah dan yang di bawahnya berwarna putih. Demikian juga dengan sebuah penerangan keliling

warna putih di bagian buritan tidak dipasang pada KMN. Indah Permata. Selain itu secara teknis sosok benda untuk isyarat siang hari saat sedang menangkap ikan, juga tidak dipasang. Hal ini bertentangan dengan aturan 26 PIMTL 1972.

3.4. Penerapan Ketentuan Tambahan 1

Dalam Ketentuan Tambahan I ditetapkan bahwa secara teknis penerangan lambung dari sebuah kapal tenaga harus ditempatkan pada ketinggian diatas bahara tidak lebih dari ¾ dari penerangan tiang depan.

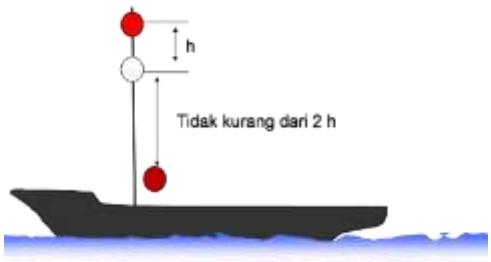
Dalam gambar 11 berikut ini h = tinggi diatas bahara. Penerangan tersebut tidak boleh terlalu rendah dan terganggu dengan penerangan geladak.



Gambar 11. Ilustrasi penempatan secara teknis penerangan lambung dan penerangan tiang.

Hasil pengamatan secara teknis hanya penerangan lambung yang dipasang pada KMN. Indah Permata, sedangkan penerangan tiang depan dipasang 2 buah penerangan keliling yang tentunya secara teknis tidak sesuai ketentuan Tambahan I, maka Ketentuan Tambahan I tidak dapat diukur/diamati. Kedudukan penerangan tersebut di KMN. Indah Permata bertentangan dengan aturan 23 dan Ketentuan Tambahan I PIMTL 1972.

Ketentuan tambahan I menetapkan bahwa secara teknis penerangan yang lebih rendah dari dua penerangan keliling yang diwajibkan bagi kapal penangkap ikan bila sedang menangkap ikan, harus dipasang diatas penerangan lambung pada ketinggian tidak kurang dari dua kali jarak dari dua penerangan tegak itu. Ilustrasi Ketentuan Tambahan I dapat dilihat pada Gambar 12 berikut ini.



Gambar 12. Ilustrasi kedudukan penerangan keliling untuk kapal yang sedang menangkap ikan bukan dengan trawl sesuai *Ketentuan Tambahan I pada angka 2 (j)*

Ketentuan Tambahan I tersebut terkait jarak antara penerangan lambung dan penerangan putih keliling (dengan jarak tidak kurang dari 2 h) sama sekali tidak ditemukan di KMN. Indah Permata karena pada kapal tersebut hanya ada penerangan lambung saja sedangkan dua buah penerangan keliling berupa

penerangan warna merah diatas dan penerangan warna putih di bawahnya untuk mengindikasikan kapal *Pole and line* yang sedang menangkap ikan tidak dipasang.

4. Kesimpulan dan Rekomendasi

4.1. Kesimpulan

Hasil penelitian terkait dengan identifikasi penerapan aturan PIMTL 1972 di KMN. Indah Permata dapat disimpulkan sebagai berikut:

a. KMN. Indah Permata dalam melakukan penangkapan ikan, Nakhodanya tidak menerapkan aturan PIMTL 1972, terutama aturan 2 tentang tanggung jawab. Demikian juga aturan 23 terkait dengan kapal tenaga yang sedang berlayar. KMN. Indah Permata (panjang kapal lebih dari 20 dan kurang dari 50m) belum menerapkan aturan ini, karena hanya terpasang penerangan lambung berwarna hijau dan merah tetapi sektor cahaya dan tedeng lampunya tidak memenuhi ketentuan aturan 23. Penerangan buritan juga tidak dipasang. Penerangan tiang juga tidak sesuai aturan 23 karena yang dipasang hanya berupa 2 buah lampu pijar dengan sektor cahayanya 360°, yang seharusnya 225°. Terkait aturan 26 Nakhoda KMN. Indah Permata tidak menerapkan aturan 26 PIMTL 1972, karena sama sekali tidak mengindikasikan bahwa KMN. Indah Permata sebagai kapal Pole and line yang wajib memasang penerangan pada malam hari jika sedang menangkap ikan dengan Pole and line yaitu dua buah penerangan keliling bersusun tegak yang diatas berwarna merah dan yang dibawah berwarna putih. Selain itu saat menangkap ikan pada siang hari Nakhoda tidak memasang sosok benda berupa dua buah kerucut bersusun tegak dengan puncak kerucut saling berhadapan.
b. Ketentuan Tambahan I sama sekali tidak ditemukan di KMN. Indah Permata karena pada kapal tersebut hanya ada penerangan lambung saja sedangkan dua buah penerangan keliling berupa penerangan warna merah diatas dan penerangan warna putih di bawahnya untuk mengindikasikan kapal Pole and line yang sedang menangkap ikan tidak dipasang.
c. Karena aturan 2, 23, 26 dan Ketentuan Tambahan I tidak diterapkan oleh kapal penangkap ikan jenis pole and line maka merekomendasikan kepada pemilik

kapal, nakhoda dan Anak Buah Kapal penangkap ikan agar mengikuti secara baik dan benar aturan PIMTL 1972 sejak kapal tersebut dibangun sehingga memenuhi aturan yang berlaku secara internasional.

d. Pemegang kekuasaan (Regulator) dalam hal ini Pejabat Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, yang bertanggung jawab dalam hal pengambil kebijakan pemerintah belum memperhatikan aturan PIMTL 1972 untuk tindakan yang diperlukan atas pelanggaran yang dilakukan oleh pemilik kapal, nakhoda terkait penerapan aturan 2, 23 dan 26 serta Ketentuan Tambahan I PIMTL 1972.

4.2. Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian, maka beberapa rekomendasi sangat diperlukan di lapangan, yakni

a. Pemilik kapal, Nakhoda dan Anak Buah Kapal wajib menerapkan aturan 2, 23, 26 dan Ketentuan Tambahan I sesuai PIMTL 1972.
b. Pemilik dan Nakhoda Kapal penangkap ikan jenis Pole and line wajib menerapkan secara baik dan benar Ketentuan Tambahan I PIMTL 1972.
c. Pemegang kekuasaan (Regulator) dalam hal ini Pejabat Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, yang bertanggung jawab dalam hal pengambil kebijakan pemerintah perlu memahami aturan-aturan atau konvensi internasional (Konvensi IMO) dalam kaitannya dengan pengelolaan kapal penangkap ikan, agar penerapan aturan internasional atau konvensi IMO tersebut sepenuhnya diterapkan pada kapal-kapal penangkap ikan.

5. Daftar Pustaka

Biasane D. I., 2017, Penerapan Regulation for Prevention Collisions at Sea (COLREG 1972) pada Kapal Berbendera Indonesia di Pelabuhan Bitung, Jurnal Penelitian Transportasi Laut halaman 49-57

Direktorat Kelautan dan Perikanan, 2019, Agenda Pembangunan SDM Kelautan dan Perikanan Dalam RT RPJMN 2020-2024, Kementerian BPN-BAPPENAS

Dokkum van K. 2005, Ship Sailing Rules, Dokmar 1600 AJ Enkhuizen, The Netherlands, 191 pp

Dokkum van K. 2007, The COLREGS Guide, a Fully Illustrated Textbook,

2nd Edition Dokmar 1600 AJ Enkhuizen, The Netherlands, 192 pp

Haryanto, D. & Purwitasari D., 2018, Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran di Alur Barat Pelayaran Surabaya tahun 2013-2017. Jurnal 7 Samudera Politeknik Pelayaran Surabaya, Vol. 3 No. Tahun 2018. Halaman 1-2.

IMO, 2017, Comprehensive Review of the 1995 STCW-F Convention, Training Matters-London

IMO, 2009, Resolution A.1004 (25) Amendments to The International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972-London

Johansen K., 2022, Origin and Development of Seamanship Competence, Transnav, The International Journal of Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Volume 16, Number 2, June 2022.DOI:10.12716/1001.16.02.19

Pazara H., Barsan E., Arsenic P., Chiotoroiu L., and G. Raicu, 2008, Reducing of Maritime Accidents Caused by Human Factors Using Simulator in Training Process, Journal of Maritime Research Vol. V-No. 1- 2008

Peraturan Presiden no. 18 Tahun 2019 tentang Pengesahan International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995 / STCW.

Prosanjeet J. Sarkar, and Elstan A. Fernandez, 2021, Bridge Equipment for Navigation and Control of Commercial Ships, Shroff Publisher and Distributors Pvt, Ltd- Mumbai- India.

Simau, S. dan Gomez G., 2017, Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut 1972, Amafrad Press, BRSDM KP-Jakarta.

Simau, S. dan Gomez G., 2023, Navigasi Kapal Penangkap Ikan, Amafrad Press, BRSDM KP-Jakarta.

Simau S., Prakoso I., Manengkey J.I., Manohas J., Pontoh P., dan Gomez G., 2022, Kajian Pemanfaatan AIS (Automatic Identification System) Dalam Melacak Aktifitas Illegal Fishing Pada Kapal Dan AIS Hybrid Sebagai Alat Bantu Penangkapan Ikan, Jurnal Bluefin Fisheries, 4 (2), 2022, App. 102 – 128

Wallin, B. 2016, Ship Navigation, 1st Edition, Dokmar Maritime Publisher, Vlissingen-The

Netherlands, 304 pp