

**IMPLEMENTASI P2TL (PERATURAN PENCEGAHANTUBRUKAN DI LAUT)
GUNA MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL DI LAUT DALAM
RANGKA MENDUKUNG PEREKONOMIAN NEGARA****Albertus Mario Ari Setyawan¹, Aartje Tehupeiori², Wiwik Sri Widiarty³**

Universitas Kristen Indonesia, Jakarta

Email: albertus.aal02@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini mengeksplorasi bentuk implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut) dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan kapal di perairan Indonesia dengan tujuan mendukung pertumbuhan ekonomi negara. P2TL, yang merujuk pada Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut, adalah seperangkat aturan internasional yang mengatur pelayaran kapal di perairan bebas global. Aturan ini ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan berfokus pada pengaturan alur pelayaran kapal untuk mencegah terjadinya tubrukan di laut. Kecelakaan tubrukan kapal memiliki dampak serius yang mencakup risiko bagi manusia, kerugian harta benda, dan dampak lingkungan. Penyebab kecelakaan ini dapat beragam, termasuk kesalahan manusia, kesalahan peralatan, pelanggaran prosedur, pelanggaran aturan, tindakan eksternal, dan faktor alam. Penerapan Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG) di Indonesia menjadi esensial untuk mengurangi insiden tubrukan, terutama yang disebabkan oleh kesalahan manusia. Walaupun COLREG belum mendapatkan ratifikasi resmi, implementasi berdasarkan Keputusan Presiden No. 50 Tahun 1979 menjadikannya pedoman yang diikuti oleh kapal-kapal di Indonesia. Mematuhi aturan COLREG meningkatkan keselamatan pelayaran, yang pada akhirnya berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi melalui sektor kelautan.

Kata Kunci: Implementasi P2TL, Kecelakaan Kapal, Perekonomian Negara**Abstract**

This research explores the implementation of the COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972) in efforts to prevent ship accidents in Indonesian waters, with the aim of supporting the country's economic growth. COLREG, referring to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, is a set of international rules governing ship navigation in global open waters. These rules are established by the International Maritime Organization (IMO) and focus on regulating ship navigation to prevent collisions at sea. Ship collision accidents have serious impacts, including risks to human life, property damage, and environmental consequences. The causes of these accidents can vary and may include

| | |
|----------------------|--|
| How to cite: | Albertus Mario Ari Setyawan, Aartje Tehupeiori, Wiwik Sri Widiarty (2023), Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut) guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal di Laut dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara, (5) 12, https:// DOI 10.46799/syntax-idea.v5i12.2653 |
| E-ISSN: | 2684-883X |
| Published by: | Ridwan Institute |

human error, equipment malfunction, procedural violations, rule violations, external actions, and natural factors. The implementation of COLREG in Indonesia is essential for reducing collision incidents, especially those caused by human error. Although COLREG has not received official ratification, its implementation based on Presidential Decree No. 50 of 1979 serves as guidance followed by ships in Indonesia. Adherence to COLREG rules enhances navigation safety, ultimately contributing to economic growth through the maritime sector.

Keywords: *P2TL Implementation, Ship Accidents, National Economy.*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia. Kepala Pusat Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional juga menyatakan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan yang terbesar di dunia. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau sekitar 17.504, panjang garis pantai sekitar 99.149,29 km² dan luas perairan sekitar 6.405.635 km² atau sekitar 71% dari keseluruhan wilayah Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari data yang dimiliki oleh Pusat *Hidro-Oceanografi* TNI Angkatan Laut (Pushidrosal) tahun 2018 yaitu termasuk peta Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Letak geografis ini memberi keuntungan Indonesia sebagai jalur perdagangan internasional dan menjadi jalur transit dari berbagai perdagangan maritim dunia. Wilayah laut yang lebih luas daripada daratan menjadikan transportasi laut memegang peranan penting. Menurut perkiraan ada sekitar 70% angkutan barang ekspor-impor dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan menuju ke wilayah Pasifik dan sebaliknya memanfaatkan jalur perairan Indonesia. Keuntungan yang didapat Indonesia karena berada dalam jalur perdagangan internasional ini bukan tanpa resiko yang menyertainya. Potensi ancaman dari banyaknya kapal yang memanfaatkan jalur perdagangan dan jalur transit ini harus ditanggulangi secara serius agar kerugian bagi Indonesia dapat diminimalisir. Jalur lalu lintas laut Indonesia adalah salah satu tempat yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas laut yang tinggi. Ramainya lalu lintas laut ini memiliki dampak negatif, yaitu antara lain meningkatnya kecelakaan kapal. Tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang terjadi karena kapal menabrak kapal lain, benda mengapung dan hal-hal lain yang mengakibatkan kapal menjadi rusak bahkan bisa terjadi kebakaran dan ledakan.

Kecelakaan di laut yang terjadi akibat adanya tubrukan di laut selain merugikan karena ada korban jiwa juga menimbulkan kerugian lain yang menyertainya. Kecelakaan di laut dapat terjadi akibat dari beberapa faktor diantaranya yaitu kesalahan manusia (*Human Error*), sarana dan prasarana atau peralatan yang tidak memenuhi syarat keselamatan dan faktor cuaca buruk (Rahayu, 2020). (Utomo & Laut, 2017). Dan faktor kesalahan manusia (*Human Error*) menjadi penyebab terbesar terjadinya kecelakaan di laut seperti salah satunya adalah tubrukan di laut, dimana ketidakpatuhan terhadap peraturan yang ada menyebabkan kapal tidak dapat dikendalikan sehingga kapal mengalami kondisi yang membahayakan bagi kapal sendiri dan bagi kapal lain. Melihat dari faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut tersebut dan mengingat kondisi perairan di Indonesia yang terdapat banyak jalur pelayaran yang sempit dan padat, maka mau tidak mau diperlukan sebuah upaya secara serius sebagai bentuk tanggung jawab Negara

terhadap keselamatan warga negaranya yang sedang berada di perairan laut Indonesia secara khusus dan keselamatan manusia dari warga Negara lain yang melintas atau transit di perairan laut Indonesia.

Salah satu instrumen yang digunakan untuk meminimalisir ancaman karena sibuknya jalur perairan laut di Indonesia adalah dengan mengatur agar kapal-kapal yang berlayar melintas di perairan Indonesia atau mau masuk ke Indonesia tidak mengalami tubrukan. Hal ini adalah sebuah bentuk tanggung jawab Negara dan juga sebagai sebuah upaya dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dari sektor kelautan. Untuk mencapai sebuah pertumbuhan yang baik maka harus diseimbangkan dengan mutu pelayanan pelayaran yang baik dan seefektif mungkin untuk menjaga keselamatan para awak kapal, muatan kapal dan kapal yang digunakan tersebut. Dalam setiap muatan kapal pasti ada nilai ekonomisnya, jadi pencegahan tubrukan di laut menjadi sangat penting selain untuk keselamatan awak kapal juga menyelamatkan nilai ekonomis yang ada di dalamnya.

Sebuah instrumen oleh Indonesia sebagai bagian dari pergaulan internasional adalah dengan adanya Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang Pengesahan "Convention of the International Regulations for Preventing Collisions at the Sea, 1972". Pada fase selanjutnya kemudian terbit Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL). Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 adalah ratifikasi dari COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) Tahun 1972 yang merupakan peraturan internasional yang dibuat oleh *International Maritime Organization* (IMO) di mana Indonesia adalah salah satu anggotanya. COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions At Sea*) Tahun 1972 adalah sebuah instrument yang digunakan untuk mengatur lalu lintas kapal di laut. COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions At Sea*) Tahun 1972 memiliki peranan sangat penting dalam menjamin keselamatan, kapal, manusia dan lingkungan di laut. Setelah proses ratifikasi yang dilakukan Indonesiamelalui Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 ini, Indonesia memiliki kewajiban untuk menerapkan COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions At Sea*) Tahun 1972 di perairannya.

Secara linier sebenarnya jika COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions At Sea*) Tahun 1972 ini diterapkan sesuai dengan instrument yang standart di dalamnya, diharapkan tubrukan di laut dapat diminimalisir sehingga kenyamanan pelayaran di jalur pelayaran Indonesiayang padat dan sibuk dapat dicapai. Kenyamanan pelayaran ini tentu juga akan meningkatkan sisi ekonomi bagi Indonesia secara khusus. Dengan makin minimnya kasus tubrukan di laut maka akan lebih banyak kapal dari luar Indonesia mau mengunjungi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, untuk transit singgah sementara ataupun akan makin banyak kegiatan ekonomi internasional di Indonesia yang masuk melalui jalur pelayaran Indonesia.

Bentuk Implementasi dari COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions At Sea*) Tahun 1972 yang diterapkan di Indonesia sudah diatur dalam bentuk Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "*Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972*". Implementasi yang diambil dari COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions At Sea*) Tahun 1972 sangat berdampak banyak dalam Dunia Pelayaran dari Cara bernavigasi yang baik dan Penghindaran Tubrukan Sehingga di Indonesia sangatlah

Terpakai Pedoman dari COLREG (*International Regulations for Preventing Collisions At Sea*) Tahun 1972 untuk kemajuan dunia Pelayaran Indonesia dan Jarang Terjadi Tubrukan di Indonesia.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: pertama, bagaimana bentuk implementasi Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) pada kapal yang sedang berlayar di perairan Indonesia dalam rangka mendukung peningkatan perekonomian negara; dan kedua, apa dampak dari implementasi Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang pengesahan "Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972," terutama terkait dengan peningkatan pendapatan negara dari sektor kelautan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mengkaji bentuk implementasi P2TL pada kapal yang berlayar di perairan Indonesia dalam mendukung pertumbuhan ekonomi negara serta memahami dampak dari pengesahan Konvensi tentang Pencegahan Tubrukan di Laut 1972, khususnya terkait dengan pendapatan negara dari sektor kelautan. Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah memberikan gambaran mengenai P2TL dan hasil implementasinya, yang dapat menjadi landasan untuk pembuatan undang-undang terkait P2TL, bukan hanya sebatas peraturan. Secara praktis, penelitian ini memberikan panduan bagi mahasiswa yang ingin mengambil judul terkait P2TL, dan juga dapat menjadi acuan bagi pemerintah dalam perumusan peraturan terkait P2TL, sehingga tercipta kepastian hukum dalam penanganan kejadian tubrukan di laut yang mendukung kemajuan ekonomi Indonesia.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kajian metode penelitian hukum, dengan penekanan pada penelitian yuridis normatif yang mengacu pada peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, makalah, dan yurisprudensi. Metode penelitian ini juga mencakup elemen penelitian empiris yang menggabungkan data dari studi lapangan. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian hukum yuridis normatif yang mengkaji peraturan perundang-undangan dan tumpuan pada buku-buku yang relevan. Pendekatan yang diterapkan adalah pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan kasus, dengan teknik pengumpulan data yang melibatkan bahan hukum primer dan sekunder. Data primer mencakup undang-undang, kitab undang-undang, keputusan presiden, dan peraturan internasional, sementara data sekunder mencakup buku, artikel, dan jurnal yang berkaitan dengan pencegahan tabrakan kapal di laut. Analisis data dilakukan dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian ini juga menekankan pada orisinalitas dengan membandingkan hasil penelitian dengan tiga penelitian terdahulu yang memiliki kesamaan masalah, namun dengan fokus yang berbeda, untuk menunjukkan keorisinalitasan penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut) Pada Kapal Yang Sedang Berlayar di Perairan Indonesia Dalam Rangka Mendukung Peningkatan Perekonomian Negara

1. P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut)

P2TL adalah singkatan dari Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut yang

Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut) guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal di Laut dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara

diberlakukan secara internasional bagi semua kapal di laut bebas (high seas) di semua perairan yang saling berhubungan serta dapat dilayari oleh kapal-kapal laut (Hanafi & Indriyati, 2020), (Supriyono & Subandrijo, 2017). P2TL adalah kumpulan dari aturan-aturan yang telah ditetapkan badan pelayaran dunia yaitu IMO yang mengatur tentang alur pelayaran kapal dan untuk melakukan pencegahan tubrukan kapal di laut.¹

Tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya tubrukan kapal dengan dermaga, ataupun kapal dengan benda apung lainnya yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan (ALFAN, 2019), (MERFI, 2021), (RIZKY, 2019). Penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat di atas kapal, yaitu²:

- a. Kesalahan manusia
- b. Kesalahan peralatan
- c. Kesalahan prosedur
- d. Pelanggaran terhadap aturan
- e. Eksternal action
- f. Kehendak Tuhan yang Maha Kuasa

2. Pentingnya *Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG)*

Colreg mengatur tindakan-tindakan yang harus dilakukan awak kapal saat bernavigasi di perairan yang memiliki bahaya tubrukan (Sara et al., 2022). Sebagai langkah preventif Colreg sangatlah penting untuk mencegah tubrukan. Kelalaian dalam menerapkan Colreg dapat berakibat buruk pada keselamatan kapal. Colreg juga menjadi pertimbangan disaat sidang mahkamah pelayaran, ketika terjadi kecelakaan karena tubrukan kapal.⁶

Terlebih lagi, berdasarkan penelitian dari Hasugian et al., (Hasugian et al., 2018) dengan judul “Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT” kecelakaan dikarenakan ‘tubrukan’ di Indonesia persentasenya mencapai 46% dari total kejadian kecelakaan pada periode 2007-2014. dan tubrukan tersebut 100%-nya melibatkan faktor kesalahan manusia.⁷

Kesalahan tersebut pada umumnya dikarenakan tindakan dari operator kapal, pemilik kapal, biro klasifikasi, perwakilan dari pemerintah untuk administrasi, dan otoritas pelabuhan yang belum siap dalam melaksanakan peraturan yang berlaku. Sebagai contoh tubrukan KM Bunga Melati 79 Dengan Tk. Golden Way 3310 dikarenakan tidak menerapkan aturan 13 (*Overtaking*) pada *Colreg*.

3. Penerapan *Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG)* pada Perairan Indonesia.

Penerapan *Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG)* di Indonesia sangat penting bagi Pelayaran di Indonesia untuk menghindari adanya tubrukan di Laut Indonesia, Memangsecara gamblang dan Undang-undang *Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG)* belum jelas diaturnya dalam Hukum

di Indonesia, Namun Para Seluruh Transportasi Laut dari Perusahaan hingga Nahkoda Kapal mereka mengikuti Peraturan Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG) karena Pedoman yang diberikan sangat lah baik dan sangat berpengaruh sehingga tetap menjadi pedoman.¹⁰

Penerapan Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG) di Indonesia sangat Berpengaruh terlebih pada Sistem Kenavigasian, Sikap Kapal saat sedang berhadapan dengan satu sama Lain, yang dimana pedoman pada Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG) dipakai dalam menghadapi permasalahan tersebut, Penjelasan dan Bentuk Penerapan *Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972* (COLREG) sebagai berikut:

a. Peraturan Pencegahan Tubrukan Dilaut (P2TL) di Indonesia

Peraturan pencegahan tubrukan dilaut atau P2TL adalah kumpulan dari aturan-aturan yang telah di tetapkan badan pelayaran kapal dan untuk melakukan pencegahan tubrukan dilaut. Aturan P2TL ada 38 aturan yang utama yang harus diketahui.

Pada konferensi IMO, merekomendasikan agar segera mungkin memberlakukan peraturan yang seragam dan secara international hal ini timbul karena semakin ramainya kapal-kapal yang berlayar dan semakin banyaknya kecelakaan tubrukan, sehingga kemudian dibuatlah sistematika peraturan pencegahan tubrukan dilaut atau P2TL.

b. Aturan dalam Navigasi Pelayaran di Laut Berdasarkan Aturan COLREG 1972

1) Aturan 5 *Look Out*

Aturan 5 ini sangatlah penting fungsinya, karena setiap kapal harus menjaga pengamatannya setiap saat dengan melihat dan mendengar dengan segala sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan kondisi yang ada. Dengan melakukan pengamatan dan pengawasan disekitar kapal, maka seorang pelaut dapat membuat penilaian penuh tentang situasi dan risiko tubrukan (*collision*) yang dapat terjadi. Beberapa kunci penting dalam pengamatan pelayaran kapal diantaranya adalah:

- a) Setiap Saat 24/7: Hal ini berarti bertanggungjawab dan tidak boleh berhenti melakukan penjagaan dan pengamatan dalam waktu 24/7 saat di kapal.
- b) *Watchkeeping*: Penjagaan dan Pengamatan dilakukan oleh orang yang sudah terlatih, berpengalaman, dan keadaan yang bugar selama melaksanakan tugasnya dalam pengamatan.
- c) Alat Navigasi Kapal: Mengawasi apa yang terjadi di sekitar kapal dengan alat navigasi kapal seperti RADAR, ARPA, AIS, VHF Radio, ECDIS dan GPS Kapal
- d) Situasi dan Kondisi yang berlaku: Pengamatan harus dilakukan secara intensif setiap saat. Kehati-hatian dalam pengamatan perlu dilakukan terutama ketika pada malam hari dan pada saat te kabut disekitarnya.

2) Aturan 6 *Safe Speed*

Aturan *Safe Speed* dalam COLREG dimaksudkan agar setiap kapal harus selalu menjaga kecepatan yang aman. Pengaturan kecepatan kapal harus dilakukan dengan maksud agar dapat mengambil tindakan yang tepat seperti penghentian dalam jarak yang sesuai untuk menghindari tubrukan. Dalam menentukan kecepatan yang aman, terdapat beberapa faktor yang harus diperhitungkan yaitu:

- a) Tingkat visibilitas di laut
- b) Kepadatan lalu lintas di jalur pelayaran
- c) Kemampuan olah gerak kapal seperti jarak berhenti kapal dan kemampuan berbelok dalam kondisi tertentu
- d) Ketersediaan cahaya latar pada malam hari seperti dari lampu pantai atau dari lampu belakang sendiri
- e) Keadaan angin, laut dan arus, dan kemungkinan bahaya navigasi disekitar
- f) Draft kapal terhadap kedalaman air laut

3) Aturan 7 *Risk of Collision*

Pengamatan yang baik melalui penglihatan, pendengaran, radar, dan sarana lain yang tersedia akan meminimalisir terjadinya kecelakaan tabrakan kapal. Faktor penting berikutnya dari pengawasan yang baik adalah menentukan apakah ada risiko tabrakan. Jika terdapat sebuah keraguan dari seorang pelaut, maka hal ini dapat menjadi sebuah risiko kecelakaan. Peralatan radar harus digunakan dengan benar, termasuk pemindaian jarak jauh untuk mendapatkan peringatan dini tentang risiko tabrakan.

Selama pelayaran dilakukan maka pelaut tidak boleh mengasumsikan berdasarkan informasi yang sedikit. Seorang pelaut harus menggunakan penglihatan, dan sarana alat navigasi yang tersedia seperti binocular, compass bearing, radar, radar plotting (ARPA), AIS VHF Radio dan lainnya untuk membantu dalam menilai suatu risiko.

4) Aturan 8 *Action to Avoid Collision*

Setiap tindakan untuk menghindari tubrukan harus diambil sesuai dengan Aturan COLREG dan harus dilakukan dalam waktu yang cukup. Perubahan haluan dan kecepatan kapal baik perubahan kecil ataupun besar dapat dilakukan untuk menghindari tubrukan. Hal tersebut harus mudah dilihat oleh kapal lain yang mengamati setiap perubahan itu secara visual ataupun dengan menggunakan radarnya.

Perubahan arah pada waktu yang tepat adalah suatu tindakan yang efektif untuk menghindari tubrukan dengan objek lain dalam situasi jarak yang dekat. Tindakan yang diambil untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus seefektif mungkin sehingga kapal dapat passing dalam jarak yang aman. Keefektifan tindakan itu harus diperhatikan dengan baik sampai kapal lain akhirnya berhasil passing/lewat. Selain melakukan

perubahan arah kapal, sebuah kapal juga dapat mengurangi kecepatannya dengan menghentikan atau mengurangi RPM mesinnya. Aturan COLREG atau P2TL.

B. Dampak dari implementasi Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "*Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972*" Terutama Bagi Peningkatan Pendapatan Negara Dari Sektor Kelautan

1. Perairan atau Maritim Indonesia

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas 17.504 pulau besar dan kecil yang terpisahkan oleh 12 lautan dan 47 selat dengan luas 5,8 juta km² yang terdiri atas 2,8km² perairan pedalaman, 0,3juta km² laut teritorial dan 2,7 juta km² zona ekonomi eksklusif dengan garis pantai sepanjang 95,181 km (AJI, 2022). Kondisi ini menyebabkan sektor maritim menjadi sangat strategis bagi Indonesia meliputi aspek ekonomi, hukum dan pertahanan keamanan, lingkungan dan sosial budaya. Kondisi pulau yang terpisah – pisah tersebut mempunyai konsekwensi dibutuhkannya fasilitas transportasi laut yang menjadi bagian penting dalam pertumbuhan ekonomi baik secara regional , nasional maupun internasional. Pelabuhan sebagai infrastuktur penting dalam membangun ekonomi daerah khususnya pemerataan pembangunan.¹

Wilayah Indonesia yang terbentang dari 6^o08' LU hingga 11^o15' LS dan 94^o45' BT hingga 141^o05' BT, terletak di posisi geografis yang sangat strategis, karena menjadi penghubung dua samudera dan dua benua (Samudera India dengan Samudera Pasifik, dan Benua Asia dengan Benua Australia) dan sebaliknya, dimana paling tidak 70% angkutan barang melalui laut dari Eropa, Timur Tengah dan Asia selatan ke wilayah Pasifik harus melalui perairan kita (AJI, 2022). Luas total wilayah Indonesia 7,9 juta km, 77%nya merupakan kelautan, dan hampir seluruh penduduknya tinggal di kawasan yang berada dalam jarak 100km dari garis pantai, sehingga Indonesia disebut Negara Maritim.

Pulau-pulau Indonesia hanya bisa terhubung melalui laut-laut. Hanya melalui perhubungan antar pulau, antar pantai, kesatuan Indonesia dapat terwujud. Untuk mendukung dan mempercepat perekonomian Indonesia khususnya daerah pulau-pulau kecil, maka sistem jaringan transportasi perlu disiapkan dengan serius, sebab integrasi jaringan transportasi yang melibatkan moda darat, laut dan udara merupakan jembatan menuju tumbuh kembang ekonomi di daerah pinggir (Hinterland).

Transportasi maritim/pelayaran yang menghubungkan pulau-pulau adalah urat nadi kehidupan ekonomi dan sebagai pemersatu bangsa dan Negara Indonesia, sehingga industri pelayaran nasional perlu diprioritaskan. Hal ini penting agar dapat meningkatkan daya saing Indonesia di pasar global, karena hampir seluruh komoditas untuk perdagangan internasional diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi maritim.

Hal ini juga untuk menyeimbangkan pembangunan daerah di wilayah Indonesia, karena masih banyak daerah terpencil dan kurang berkembang tetapi kaya akan sumber daya alam seperti ikan, terumbu karang dan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, wilayah wisata bahari, sumber energi minyak dan gas bumi, mineral langka membutuhkan akses pasar dan mendapat layanan, yang seringkali hanya bisa dilakukan dengan transportasi maritim sebagai media penghubung antar pulau yang sangat ekonomis.

2. Transportasi Laut

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya (Aguw, 2013), (HAFISYAH, 2020). Bidang kegiatan pelayaran sangat luas, yaitu meliputi pelayaran angkutan perang, dinas

Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut) guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal di Laut dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara

pos, dinas perambuan, penjagaan pantai, hidrografi dan lain-lain.

Secara garis besar pelayaran biasanya dibagi menjadi dua, yaitu: ¹¹

- a. Pelayaran Niaga, yaitu usaha pengangkutan barang, khususnya barang dagangan melalui laut, baik yang dilakukan diantara tempattempat/ pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara (yang terkait dengan kegiatan komersial).
- b. Pelayaran non-niaga yaitu terkait dengan kegiatan non komersial seperti pemerintahan dan bela negara.

Bagi dunia perdagangan Indonesia, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting. Karena hampir semua barang impor dan ekspor kita diangkat dengan kapal laut. Transportasi maritim (angkutan di perairan) merupakan kegiatan pengangkutan penumpang dan atau barang, dan atau hewan, melalui suatu wilayah perairan (laut, sungai dan danau, penyeberangan) dan teritori tertentu (dalam negeri atau luar negeri) dengan menggunakan kapal, untuk layanan khusus dan umum).

Wilayah perairan Indonesia terbagi menjadi: ¹²

- a. Perairan laut : wilayah perairan laut.
- b. Perairan sungai dan danau: wilayah perairan pedalaman, yaitu sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal dan terusan.
- c. Perairan penyeberangan: wilayah perairan yang memutuskan jaringan jalan atau jalur kereta api, angkutan penyeberangan disini berfungsi sebagai jembatan bergerak penghubung jalur.

Teritori pelayaran terbagi menjadi: ¹³

- a. Dalam negeri: untuk angkutan domestik, dari satu Pelabuhan kePelabuhan lain di wilayah Indonesia.
- b. Luar negeri: untuk angkutan internasional (ekspor/impor) dari Pelabuhan Indonesia (yang terbuka untuk perdagangan luar negeri) ke Pelabuhan luar negeri, dan sebaliknya.

Untuk angkutan dalam negeri diselenggarakan dengan kapal berbendera Indonesia, dalam bentuk: ¹⁴

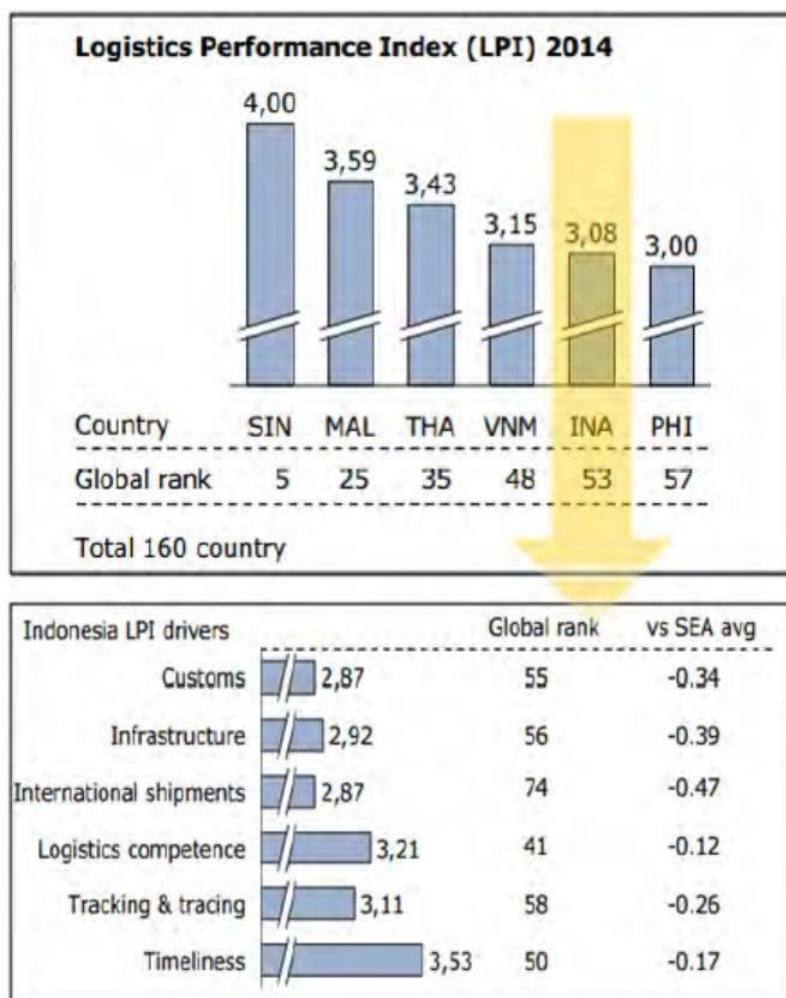
- a. Angkutan khusus, diselenggarakan hanya untuk melayani kepentingan sendiri sebagai penunjang usaha pokok dan tidak melayani kepentingan umum baik di wilayah perairan laut, sungai dan danau, oleh perusahaan yang memperoleh ijin operasi untuk hal tersebut.
- b. Angkutan umum, yang diselenggarakan untuk melayani kepentingan umum.
- c. Pelayaran tetap (Pelayaran *Liner Service*) yaitu pelayaran yang dijalankan secara tetap, teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan kapal di pelabuhan, dalam hal trayek (wilayah operasi), dalam hal tarif angkutan serta dalam hal syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan.
- d. Pelayaran tidak tetap (*Tramp service*), yaitu bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun, tidak mempunyai trayek tertentu, sehingga kapal bisa berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja, sepanjang tidak dilarang oleh kekuasaan negara.

Badan Perencana Pembangunan Nasional dan Departemen Perhubungan nilai potensi ekonomi nasional dari aktivitas transportasi laut adalah sebesar US\$ 20 miliar per tahun, sementara sampai tahun 2011 tercatatPDB sektor transportasi laut baru mencapai

Rp 18.5 milyar (US\$ 1,95 milyar) atau hanya sekitar 9,7 % dari nilai potensi. Kondisi ini menggambarkan bahwa kebijakan sektor perhubungan laut belum optimal memacu pertumbuhan ekonomi aktivitas transportasi laut nasional. Temuan ini menguatkan bahwa potensi transportasi laut belum terkelola dengan baik.¹⁶

Permasalahan lain adalah bahwa infrastruktur pelabuhan di Indonesia juga belum mampu melayani kapal-kapal berteknologi terkini karena membutuhkan pelabuhan dengan kedalaman tinggi, sedangkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia rata-rata dangkal sehingga Indonesian National Shipowner Association (INSA) belum bisa menggunakan kapal-kapal teknologi terkini (Waris et al., 2023).

Pengembangan transportasi laut yang tertinggal, berdampak pada rendahnya daya saing rantai logistik nasional, data world bank tentang Logistic Performance Index (LPI) menunjukkan Indonesia berada pada peringkat 63 dari 160 negara pada tahun 2016 (Firdausy, 2021). Peringkat ini menurun dibandingkan data tahun 2014 dimana Indonesia menempati peringkat 53. Meskipun sudah berada pada level tengah ke atas, namun masih menempatkan Indonesia di bawah negara tetangga seperti Singapura (peringkat 5), Malaysia (peringkat 25), Thailand (peringkat 35), dan Vietnam (peringkat 48).¹⁸



Gambar 1 Peringkat *Logistic Performance Index* (LPI) Tahun 2014

Sumber: (World Bank, 2016)

Kinerja sistem logistik Indonesia saat ini dapat dikatakan belum optimal yang ditunjukkan dari keadaan logistik nasional yang selama ini berjalan (Anugerah, 2022).

Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut) guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal di Laut dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara

Penggerak utama (*key commodity factor*) sebagai penggerak aktivitas logistik belum terkoordinasi secara efektif, infrastruktur transportasi belum memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas diantaranya peran pelabuhan *hub* yang belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien, serta belum efektifnya intermoda transportasi dan interkoneksi antara infrastruktur pelabuhan, pergudangan, transportasi dan wilayah *hinterland*. Fenomena ini dipertegas kembali dalam laporan Bappenas (2015) bahwadalam enam komponen yang diukur di dalam *Logistics Performance Index* (LPI), menunjukkan sektor kepelabuhanan memiliki permasalahan yang paling besar dimana komponen custom, infrastruktur dan international shipments masih berada dibawah rerata LPI.

3. Ekonomi Maritim Indonesia

Perlu dibedakan antara kelautan dan maritim, kelautan merujuk kepada laut sebagai wilayah geopolitik maupun wilayah sumber daya alam. Sedangkan maritim merujuk pada kegiatan ekonomi yang terkait dengan perkapalan baik armada niaga maupun militer, serta kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan itu seperti industri maritim dan kepelabuhan. Jadi ekonomi maritim adalah ekonomi yang berbasis pada sektor maritim/kelautan.

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keunggulan komparatif dan keunggulan kompetitif secara global dalam percaturan ekonomi internasional, 2/3 wilayah Indonesia merupakan perairan, di dalam laut terdapat sumber daya alam seperti minyak gas bumi, di garis pantai digunakan sebagai wisata bahari yang potensial dan merupakan areal untuk memperkuat budidaya perikanan banyak tenaga kerja yang terserap oleh sektor maritim ini. Namun kontribusi sektor maritim terhadap Produk Domestik Bruto baru menyumbang sebesar 3% atau 47 triliun, sehingga belum mampu menjadi mesin kemakmuran di tanah air.

4. Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972"

Dalam rangka menjamin keselamatan di laut, *International Maritime Organization* (IMO) mengeluarkan *Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972* yang secara umum disebut sebagai *Collision Regulation 1972* atau disingkat dengan *COLREG 1972*, yang dalam Bahasa Indonesia dikenal sebagai Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut (PIMTL) tahun 1972. *COLREG 1972* adalah Resolusi IMO Nomor A. 464 (XII) tentang peraturan yang berlaku secara internasional dan harus dipatuhi serta dilaksanakan secara utuh oleh semua kapal, pemilik kapal, Nakhoda, dan awak kapal agar tidak terjadi kecelakaan di laut. *COLREG 1972* ditandatangani oleh semua anggota IMO pada bulan Oktober 1972 di London. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, kemudian menjadi salah satu dari 47 negara yang ikut serta dalam penandatanganan tersebut.²¹

Dengan predikat negara kepulauan terbesar di dunia serta merupakan negara yang berada diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, memungkinkan Indonesia menjadi lintas yang dilewati kapal-kapal yang berlayar di dunia. Pelabuhan utama di Indonesia pun dipersiapkan sebagai pelabuhan yang dapat melayani pergerakan arus barang dan penumpang dari luar negeri, termasuk salah satunya Pelabuhan Bitung. Pelabuhan ini merupakan salah satu pelabuhan yang akan ditetapkan sebagai hub internasional, yang disinggahi baik kapal-kapal niaga berbendera asing yang bertonase besar dan kapal-kapal pelayaran rakyat. Dengan ditetapkannya Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional, lalu lintas kapal di wilayah kerja pelabuhan pun akan semakin meningkat.²²

Menurut Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT), perairan sebelah

utara Pulau Sulawesi dan perairan Laut Maluku cenderung menjadi perairan dengan tingkat kecelakaan kapal yang rendah dibandingkan dengan perairan di Pulau Jawa. Hal ini dapat diperkirakan terjadi karena perairan Laut Jawa merupakan jalur lalu lintas pelayaran yang paling padat, sementara bulan Januari kondisi perairan dalam keadaan relatif buruk. Hal lain yang dapat diperkirakan apakah penerapan persyaratan kelaiklautan kapal telah dipahami dengan baik oleh Nahkoda, Syahbandar, perwira kapal, anak buah kapal (ABK) sehingga kecelakaan kapal dapat diminimalisir.

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 1972) Aturan mengenai keselamatan pelayaran terutama dalam rangka pencegahan tubrukan di laut dengan menetapkan ketentuan "Traffic Separation Scheme (TSS)" di beberapa kawasan yang diperkirakan rawan kecelakaan karena kondisi alam atau padatnya lalu lintas pelayaran. Pada Kepres Nomor 50 Tahun 1979 pada intinya mengesahkan peraturan internasional yang mencegah terjadinya Tubrukan Kapal, sehingga Indonesia menetapkan Aturan pada kapal-kapal untuk menggunakan Aturan tersebut agar menghindari adanya Tubrukan Kapal di laut.

Penerapan Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG) atau dalam Bahasa Indonesia yang dikenal dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) di Indonesia Sudah di Setujui Oleh Negara Kita Melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972". Namun dalam KEPRES tersebut Hanyalah Sebuah Persetujuan atau Pengesahan kalau kita Sebagai Negara Member dari IMO menyetujui Aturan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) tersebut.

Pada KEPRES tersebut hanya Mengesahkan dan Belum ada yang namanya Penratifikasian Terhadap Convention On The International Regulation For Preventing Collusion At sea 1972 (COLREG) atau dalam Bahasa Indonesia yang dikenal dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) sehingga yang menjadi Permasalahan adalah Penratifikasian mengenai Aturan COLREG belum lah ada, Namun dikarenakan KEPRES tersebut yang berisikan Persetujuan maka Indonesia sudah menjadikan COLREG sebagai Pedoman dalam Pelayaran Indonesia sampai Detik ini sehingga Aturan – aturan lama yang dipakai oleh Indonesia tidak dipakai lagi dan memakai Aturan COLREG yang membuat banyak Perubahan dan memberikan dampak baik bagi Indonesia.

5. Pengaruh Implementasi Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "*Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972*".

Pengaruh Implementasi Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "*Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972*" sangat berpengaruh Pada Tingkat Pendapatan Negara dari Sektor Kelautan, untuuk meningkatkan Produk Domestik Bruto (PDB) suatu Negara, terkhususnya di Indonesia Peranan COLREG 1972 sangat berpengaruh banyak dan memberikan dampak Positif dalam dunia Maritim Indonesia dengan banyaknya Peraturan yang mengatur mengenai Pelayaran, Baik Pelayaran Domestik maupun Luar Negeri dan juga kapal kapal Penangkap Ikan juga diatur dalam COLREG 1972.

Produk Domestik Bruto (PDB) merupakan salah satu indikator makro ekonomi yang pada umumnya digunakan untuk mengukur kinerja ekonomi di suatu negara. Sedangkan untuk tingkat wilayah, baik di tingkat wilayah provinsi maupun kabupaten atau kota digunakan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). PDRB merupakan bagian dari

Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut) guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal di Laut dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara

PDB, sehingga perubahan PDRB yang terjadi ditingkat regional akan berpengaruh terhadap PDB atau sebaliknya. 23

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator makro untuk melihat kinerja perekonomian secara riil disuatu wilayah. Laju pertumbuhan ekonomi dihitung berdasarkan perubahan PDRB atas dasar harga konstan tahun yang bersangkutan terhadap tahun sebelumnya. Menurut Badan Pusat Statistik, PDRB merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi dalam suatu wilayah selama kurun waktu setahun. Laju pertumbuhan ekonomi sangat penting diperhatikan selain melihat besaran nilai PDRB itu sendiri, karena dengan melihat laju pertumbuhan berarti melihat kecepatan pertumbuhan suatu perekonomian.24

Salah satu sektor ekonomi yang memiliki kontribusi besar terhadap PDRB adalah sektor perikanan kelautan dan perikanan. Sektor perikanan kelautan dan perikanan memiliki potensi penggerak perekonomian baik secara makro atau nasional maupun mikro. Secara makro sektor perikanan menjadi penyumbang devisa dengan kegiatan ekspor. Secara mikro sektor perikanan memberi dampak penyediaan tenaga kerja dan meningkatkan daya beli masyarakat seiring dengan peningkatan pendapatan para pelaku usaha di bidang perikanan.25

Pemerintah Republik Indonesia memberikan perhatian serius terhadap bidang perikanan dan kelautan. Hal ini dibuktikan dengan ditanda tangannya Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2016 tentang percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional. Dan Inpres Tersebut juga Berpedoman Pada "Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972", Tujuannya adalah untuk meningkatkan taraf kesejahteraan masyarakat baik nelayan, pembudidaya, pengolah maupun hasil perikanan, dan meningkatkan penyerapan tenaga kerja sehingga mampu meningkatkan devisa dan Meminimalisir dalam Tubrukan Kapal di Laut Indonesia baik Kapal Nelayan Maupun Kapal yang membawa Bahan Logistik dan kapal kapal lainnya.

Berbagai upaya dan kebijakan telah dilakukan untuk pemanfaatan sumber daya perikanan sehingga mampu memberikan kontribusi cukup besar terhadap pendapatan daerah, salah satunya adalah melalui pembangunan industri perikanan. Menurut Daryanto, sumber daya perikanan merupakan salah satu sumber daya yang penting bagi hajat hidup masyarakat dan memiliki potensi sebagai penggerak utama ekonomi nasional. Oleh karena itu, pembangunan kelautan dan perikanan merupakan salah satu prioritas.

Hal ini dilakukan didasari alasan adanya perubahan paradigma pembangunan pada sektor kelautan dan perikanan yang kurang diperhatikan menjadi sektor utama pembangunan nasional. Pertimbangan sektor ini sebagai alur utama pembangunan nasional diantaranya, karena luas wilayah laut yang dominan secara fisik, potensi ekonominya sangat besar dan beragam, industri kelautan memiliki keterkaitan yang tinggi dengan industri dan aktivitas ekonomi lainnya, sehingga mengembangkan industri berbasis kelautan berarti juga menghidupkan dan mendorong aktivitas ekonomi disektor lainnya. Selain itu, juga dikarenakan sumber daya kelautan sebagian besar merupakan sumber daya yang senantiasa dapat diperbaharui sehingga menjadi basis pembangunan ekonomi secara berkelanjutan.27

Berdasarkan Hal tersebut, hal yang sangat berdampak dari Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 Tentang Mengesahkan "Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972". Pada Pelayaran Indonesia Guna Meningkatkan Perekonomian Negara yaitu Beberapa Aturan yang dipakai dalam Dunia Pelayaran di Indonesia yang diambil langsung dari *Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972* dan di

Implementasikan yang berdampak pada Peraturan yang dipakai sebagai Berikut:

a. Bagian Pemisahan Laut di Indonesia untuk menghindari Tubrukan

Untuk memudahkan bernavigasi dalam Pelayaran di Laut Indonesia dalam Membawa Barang-barang Ekspor maupun Impor, Pemerintah Indonesiamembuat bagan pemisah lalu lintas yang Berpedoman Pada *Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea 1972* (COLREG 1972). Bagan pemisah lalu lintas adalah suatu bagan yang dibuat untuk mengatur lalu lintas pelayaran guna menghindari bahaya tubrukan khususnya pada daerah pelayaran yang ramai dan harus mengikuti peraturan pada bagan pemisah tersebut.

Pada konferensi 1972 IMCO sekarang menjadi IMO, merekomendasikan agar sesegera mungkin memberlakukan peraturan yang seragam dan secara internasional dasar-dasar pemisah alur lalu lintas hal ini timbul karena semakin ramainya kapal-kapal yang berlayar dan semakin banyaknya kecelakaan tubrukan di daerah alur sempit, sehingga kemudian pada tahun 1973 terdapat beberapa TSS (*traffic separation scheme*) yang diterima dan diakui oleh IMO (*international maritime organization*).²⁸

Setiap kapal yang menggunakan bagan pemisah lalu lintas harus mengikuti arah atau haluan yang telah ditentukan yang ditandai dengan panah pada peta. Sebelum tahun 1972 hal ini sering terjadi. Karena garis pemisah tidak selalu ditandai dengan pelampung, maka alur itu harus dilayari dengan penuh ketelitian, karena besar kemungkinan bahwa kapal berhaluan didekat tepi batas garis tidak nyasar ke alur lalu lintas yang disediakan bagi yang berhaluan didekat tepi batas garis tidak nyasar ke alur lalu lintas yang disediakan bagi haluan yang berlawanan dengannya, dimana akan timbulkan bahaya tubrukan.³⁰

Dengan adanya Pemisahan lalu Lintas Laut di Indonesia semakin minimnya Tubrukan Kapal di Indonesia dikarenakan sudah adanya Pemisahan agar Para Awak kapal sudah mengerti dengan Pemisahan Tersebut yang Berpedoman Pada COLREG 1972.

b. Aturan Kecepatan untuk menghindari Tubrukan di Laut Indonesia

Pada umumnya setiap kapal yang berlayar di Perairan Indonesia harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman, sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat dan berhasil untuk menghindari bahaya tubrukan dan dapat dihentikan dalam jarak yang sesuai dengan keadaan dan kondisi yang ada dalam menentukan kecepatan aman dan juga harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan pengelihatian dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan yang terjadi terhadap situasi bahaya tubrukan.

c. Penerapan *Vessel Traffic Services* (VTS) di Setiap Pelabuhan Indonesia guna Keselamatan Pelayaran

Vessel Traffic System (VTS) adalah sistem monitoring lalu-lintas pelayaran yang diterapkan oleh pelabuhan, atau suatu manajemen armada perkapalan yang cukup penting dalam meningkatkan sistem keamanan, keselamatan, dan efektivitas operasi armada pelayaran dengan sistem pengawasan setiap saat (24 jam). Jika layanan VTS oleh stasiun VTS Merak di wilayah perairan Selat Sunda tidak dilaksanakan dengan efektif sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang tercantum pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: NV.101/1/8/DJPL15 maka

akan berdampak pada ketidakefektifan lalu lintas pelayaran.

Sejak awal penggunaannya secara luas pada transportasi laut, persyaratan sistem keselamatan pelayaran *Vessel Traffic Service* (VTS) mengandung kebutuhan pentingnya pelatihan dan peralatan kapal berlayar. Penggunaan sistem VTS di Indonesia merujuk pada Permenhub Nomor 26 tahun 2011 yang menjadi dampak dari adanya UNCLOS 1972 maka diberlakukannya VTS, yang menegaskan bahwa VTS merupakan sistem pelayaran lalu lintas kapal di wilayah yang ditetapkan yang saling terintegrasi dan dilaksanakan oleh pihak yang berwenang serta dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal dan efisiensi bernavigasi serta menjaga lingkungan, yang memiliki kemampuan untuk berinteraksi dan menanggapi situasi perkembangan lalu lintas kapal di wilayah VTS dengan menggunakan sarana perangkat radio dan elektronika pelayaran.³³

d. Pembangunan Tol Laut untuk Jalur Lintas Perairan di Indonesia

Pada era Pemerintahan Sekarang dengan kebijakan poros maritim memprogramkan pemerataan pembangunan dengan membuat program tol laut. Pengertian tol laut adalah peningkatan transportasi laut yang dilakukan dengan membuka trayek pelayaran yang selama ini dianggap tidak menguntungkan. Pembangunan tol laut bukan merupakan kebijakan populis karena membutuhkan biaya infrastruktur yang besar, memakan waktu yang lama untuk menunjukkan hasilnya, namun dalam jangka panjang akan cukup efektif dalam mengeliminir disparitas regional antar wilayah barat dan timur. Mahalnya ongkos transportasi yang berdampak pada tingginya biaya saluran distribusi selama ini meningkatkan kesenjangan antara berbagai wilayah di kawasan timur.

Tol laut akan mendorong mobilitas penduduk antar pulau, meningkatkan perputaran komoditas barang dan jasa antar wilayah, memangkas biaya distribusi yang selama ini menjadi kendala. Disparitas harga yang sangat tinggi khususnya pada kawasan timur mempunyai pengaruh yang nyata terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu makatol laut merupakan salah satu upaya dalam menyelesaikan permasalahan transportasi pada negara kepulauan seperti Indonesia. Tol laut diharapkan menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan ekonomi.

Negara.

KESIMPULAN

Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut) pada kapal yang sedang berlayar di perairan Indonesia bertujuan mendukung peningkatan perekonomian negara. P2TL, yang merupakan singkatan dari Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut, adalah sekumpulan aturan yang diberlakukan secara internasional bagi semua kapal yang berlayar di perairan bebas di seluruh dunia. Aturan ini ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan berfokus pada pengaturan alur pelayaran kapal untuk mencegah terjadinya tubrukan di laut. Kecelakaan tubrukan kapal sering kali menjadi situasi darurat yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan, dan faktor-faktor penyebabnya meliputi kesalahan manusia, kesalahan peralatan, kesalahan prosedur, pelanggaran aturan, tindakan eksternal, dan bahkan faktor

alam. Dalam konteks Indonesia, penerapan Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG) sangat penting untuk mengurangi kejadian tubrukan di perairan Indonesia, yang sebagian besar disebabkan oleh kesalahan manusia. Meskipun belum ada ratifikasi formal terhadap COLREG, implementasi berdasarkan Keputusan Presiden No. 50 Tahun 1979 telah membuatnya menjadi pedoman yang diikuti oleh kapal-kapal di Indonesia. Dengan mengikuti aturan COLREG, keselamatan pelayaran meningkat, yang pada gilirannya mendukung peningkatan pendapatan negara melalui sektor kelautan.

BIBLIOGRAFI

- Aguw, R. (2013). Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Lex Administratum*, 1(1).
- Aji, M. , & L. K. G. (2022). *Analisis Faktor Kunci Keberhasilan Sebagaupaya Menciptakan Keunggulan Bersaing Dalam Bisnis Keagenan Di Pt. Bilqis Mutiarabahari (Doctoral Dissertation, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta)*.
- Alfan, N. P. (2019). Mengoptimalkan Keterampilan Awak Kapal Dalam Menggunakan Sekoci Penolong Di Km. Gerbang Samudra. *Karya Tulis*.
- Anugerah, B. (2022). Pemberdayaan Angkatan Laut Nasional Indonesia Dalam Rangka Memperkuat Pertahanan Nasional. *Jurnal Kebijakan Pembangunan*, 17(1), 151–166.
- Firdausy, C. M. (2021). *Memajukan logistik Indonesia yang berdaya saing*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Hafisyah, N. P. (2020). Analisis Pengawakan Kapal, Pengawasan Ksop, Port Clearance Terhadap Keselamatan Pelayaran (Studi Pada Ksop Kelas I Tanjung Emas Semarang). *Skripsi*.
- Hanafi, A. H., & Indriyati, R. (2020). Pelayanan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal Penumpang Pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni. *Prosiding Seminar Nasional*, 2(1), 8–15.
- Hasugian, S., Wahyuni, A. A. I. S., Rahmawati, M., & Arleiny, A. (2018). Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 229–240.
- Merfi, N. P. (2021). Dinas Jaga Di Kapal Mt. Leo Asphalt Ii Saat Berlabuh Jangkar Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Sesuai Dengan Aturan Pada Standard Of Training Certification And Watchkeeping (Stcw) Amandemen 2010. *Karya Tulis*.
- Rahayu, S. E. W. (2020). Analisis Pengaruh Faktor Human Error, Kesalahan Prosedur, Dan Cuaca Terhadap Kecelakaan Kapal Pada Jalur Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Skripsi*.
- Rizky, A. J. I. B. (2019). Dinas Jaga Di Kapal Tshd. King Arthur 8 Saat Berlabuh Jangkar Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Sesuai Dengan Aturan Pada Standard Of Training Certification And Watchkeeping (Stcw) Amandemen 2010. *Karya Tulis*.
- Sara, G. J. V., Mangku, D. G. S., & Yuliantini, N. P. R. (2022). Penerapan International Regulations

Bentuk Implementasi P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut) guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal di Laut dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara

For Preventing Collisions At Sea (Colreg 1972) Terhadap Penabrakan Kapal Tni Al Oleh Kapal Pengawas Perikanan Vietnam Di Wilayah Zee Indonesia Laut Natuna Utara. *Jurnal Komunitas Yustisia*, 5(2), 68–85.

Supriyono, H., & Subandrijo, D. (2017). *COLREG 1972 dan dinas jaga anjungan*. Deepublish.

Utomo, H., & Laut, T. N. I. A. (2017). Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (legally responsible parties in ship accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14, 57–75.

Waris, M., Gusty, S., Safar, A., Rustam, M. S. P. A., & Susanto, H. A. (2023). *Inovasi Pendidikan Dan Teknologi (Perspektif Kemaritiman)*. TOHAR MEDIA.

Copyright Holder:

Albertus Mario Ari Setyawan, Aartje Tehupeiori, Wiwik Sri Widiarty (2023)

First publication right:

[Syntax Idea](#)

This article is licensed under:

