



**IMPLEMENTASI P2TL SAAT BERNAVIGASI PADA ALUR  
PADAT NELAYAN DI PELABUHAN BELAWAN**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**OLEH**

**BAGUS PANUNTUN BAGASKORO  
561911117043 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**TAHUN 2023**



**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**  
**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**  
**SEMARANG**  
**TAHUN 2023**



**IMPLEMENTASI P2TL SAAT BERNAVIGASI PADA ALUR  
PADAT NELAYAN DI PELABUHAN BELAWAN**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar sarjana terapan pelayaran di  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**OLEH**

**BAGUS PANUNTUN BAGASKORO**  
**561911117043 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**TAHUN 2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**IMPLEMENTASI P2TL SAAT BERNAVIGASI PADA ALUR PADAT  
NELAYAN DI PELABUHAN BELAWAN**

**DISUSUN OLEH :**

**BAGUS PANUNTUN BAGASKORO**

**NIT. 561911117043 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 17 Juli 2023

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



**Dr. Capt. ANTONI ARIF PRIADI, M.Sc.**

**Pembina Utama Muda (IV/c)**

**NIP. 19730808 199903 1 003**




**YUSTINA SAPAN, S.Si. T, M.M**

**Penata Tk. I (III/d)**

**NIP. 19771129 200502 2 001**

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



**YUSTINA SAPAN, S.Si. T, M.M**

**Penata Tk. I (III/d)**

**NIP. 19771129 200502 2 001**



## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : BAGUS PANUNTUN BAGASKORO

NIT : 561911117043 N

Program : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi ini yang saya buat dengan judul “Implementasi P2TL Saat Bernavigasi pada Alur Padat Nelayan di Pelabuhan Belawan” adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 17 Juli 2023

Yang Menyatakan,



**BAGUS PANUNTUN**  
**NIT.561911117043 N**



The logo of Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang is a circular emblem. It features a central shield with a red and white cross, a yellow anchor, and a yellow banner with the text 'POLITEKNIK ILMU PELAYARAN'. The shield is surrounded by a yellow border with the text 'SEMARANG' at the bottom. The entire logo is set against a background of stylized yellow waves.

## HALAMAN MOTTO

- Time flies, think twice
- Melangkah dengan ombak, melayari dengan semangat
- Precision at sea, seamlessly navigating with heart

## HALAMAN PERSEMBAHAN

1. Yang saya cintai, Ibu Setyorini Susanthie dan Bapak Kunarto serta Adik Sekar D.K
2. Bapak. Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc. Serta Ibu Yustina Sapan, S.ST, M.M selaku dosen pembimbing
3. Dosen, pengajar dan seluruh civitas akademika PIP Semarang.
4. Nakhoda, Mualim I, dan Mualim II, Mualim III beserta *crew* kapal KM.

- Tanto Pratama yang telah mengajari cara bekerja keras dan menjadi orang yang bertanggung jawab atas pekerjaan
5. Rekan-rekan seperjuangan angkatan “LVI” PIP Semarang, khususnya teman-teman dari kelas N VIII A yang sangat kompak dan humoris.
  6. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini hingga dapat selesai tepat pada waktunya.

### **PRAKATA**

Assalamu’alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh. Alhamulillah, segala puji dan rasa syukur sebagai pujian kepada Allah SWT atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul "Implementasi P2TL Saat Bernavigasi pada Alur Padat Nelayan di Pelabuhan Belawan." Skripsi ini disusun sebagai salah satu persyaratan pendidikan dalam memperoleh gelar sarjana terapan pelayaran (S.Tr.Pel) pada program pendidikan diploma IV (D. IV) nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam kesempatan ini, saya ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tulus kepada individu dan pihak-pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan selama proses penelitian dan penulisan skripsi ini :

1. Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, selaku dosen pembimbing satu, yang telah memberikan panduan, arahan, serta masukan berharga dalam penyusunan skripsi ini.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T, M.M, selaku dosen pembimbing dua, saya sampaikan terima kasih atas perhatian, saran, dan bimbingan yang telah diberikan.
3. Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar, selaku dosen wali, yang telah memberikan arahan dan dorongan dalam perjalanan pendidikan saya di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Keluarga saya yang selalu memberikan dukungan penuh, motivasi, dan cinta sepanjang perjalanan ini. Tanpa dukungan dan kasih sayang mereka, pencapaian ini tidak akan terwujud.

Terakhir, namun tidak kalah pentingnya, saya ingin berterima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, masukan, dan bantuannya selama penelitian ini berlangsung.

Semoga hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi bagi perkembangan ilmu pelayaran, khususnya dalam konteks implementasi P2TL saat bernavigasi pada alur padat nelayan di Pelabuhan Belawan. Saya menyadari bahwa masih banyak hal yang perlu ditingkatkan dan diperbaiki, dan saya berharap penelitian ini dapat menjadi dasar bagi penelitian lebih lanjut di masa depan.



Hormat saya,



BAGUS PANUNTUN BAGASKORO  
NIT.561911117043 N



### ABSTRAKSI

**Bagaskoro, Bagus Panuntun**, NIT 561911117043 N, 2023, “Implementasi P2TL pada Alur Padat Nelayan di Pelabuhan Belawan” Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc, Pembimbing II : Yustina Sapan, S.Si.T, M.M

Pelanggaran yang dilakukan nelayan dengan beraktivitas di sekitaran Alur Pelabuhan Belawan yang secara legal merupakan *non-fishery area* merupakan pelanggaran dari peraturan pencegahan tubrukan di laut (P2TL). Penelitian ini bertujuan untuk membahas resiko-resiko apa saja yang dihadapi dengan adanya gangguan nelayan di sekitar alur pelabuhan serta langkah-langkah pencegahan kecelakaan yang dapat dilakukan oleh pihak kapal maupun otoritas pelabuhan.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini ialah metode kualitatif dengan pola deskriptif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, wawancara dan dokumentasi selama peneliti melaksanakan praktik laut di kapal Tanto Pratama. Teknik analisis data yang digunakan yaitu dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan atau verifikasi data.

Kurangnya pengetahuan nelayan akan aturan yang ada menjadi penyebab mereka tetap beraktivitas di sekitar alur masuk pelabuhan. Dampak yang ditimbulkan dari pelanggaran ini berupa tubrukan, grounding, serta kerugian finansial. Upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah hal ini dengan melakukan persiapan kapal sebelum memasuki alur serta peran otoritas dalam penertiban seperti mengadakan penyuluhan pada nelayan di sekitar Alur Masuk Pelabuhan Belawan.

Kata kunci : P2TL, alur masuk pelabuhan, nelayan, KSOP

## ABSTRACT

**Bagaskoro, Bagus Panuntun**, NIT 561911117043 N, 2023, “Implementasi P2TL pada Alur Padat Nelayan di Pelabuhan Belawan” Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc, Pembimbing II : Yustina Sapan, S.Si.T, M.M

Violations committed by fishermen with activities around the Belawan Port Channel which is legally a non-fishery area are violations of the regulations for preventing collisions at sea (P2TL). This study aims to discuss the risks faced by fishermen disturbances around the port channel and the steps to prevent accidents that can be taken by the ship and the port authority.

The research method used in this thesis is a qualitative method with a descriptive pattern. Sources of research data obtained from primary and secondary data. Data collection techniques through observation, literature study, interviews and documentation while the researchers carried out marine practices on the Tanto Pratama ship. The data analysis technique used is data collection, data reduction, data presentation and drawing conclusions or data verification.

Fishermen's lack of knowledge of existing rules is the reason they continue to move around the port inlet. The impact of this violation is in the form of

collisions, grounding, and financial losses. Efforts that can be made to prevent this are by preparing the ship before entering the channel and the role of the authorities in controlling fishermen around the port entrance channel

Keywords: P2TL, port entry, fisherman, port authority

## DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
HALAMAN PERNYATAAN.....	ii
HALAMAN MOTTO.....	iii
PRAKATA.....	v
ABSTARKSI.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. FOKUS PENELITIAN.....	5
C. RUMUSAN MASALAH.....	6
D. TUJUAN PENELITIAN.....	6
E. MANFAAT.....	7

BAB II .....	8
KAJIAN TEORI .....	8
A. DESKRIPSI TEORI .....	8
B. KERANGKA PENELITIAN .....	17
BAB III .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
METODE PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. METODE PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. TEMPAT PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C. SAMPEL SUMBER DATA PENELITIAN/INFORMAN .....	<b>Error!</b> <b>Bookmark not defined.</b>
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
E. INSTRUMEN PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
F. TEKNIK PENELITIAN DATA KUALITATIF .....	<b>Error! Bookmark not</b> <b>defined.</b>
G. PENGUJIAN KEABSAHAN DATA .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB IV .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
HASIL PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. GAMBARAN KONTEKS PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. DESKRIPSI DATA .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C. TEMUAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB V .....	71
SIMPULAN DAN SARAN .....	71
A. SIMPULAN .....	71
B. BATASAN PENELITIAN .....	74
C. SARAN .....	72
DAFTAR PUSTAKA .....	75
LAMPIRAN .....	77





## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1, Peta Alur Masuk Pelabuhan Belawan
- Gambar 2.2, Kerangka penelitian
- Gambar 3.1, KM. Tanto Pratama
- Gambar 3.2, Teknik pengumpulan data
- Gambar 4.1, Alur Pelabuhan Belawan dipadati oleh nelayan
- Gambar 4.2, Jaring nelayan yang tersangkut di daun kemudi KM. Tanto Pratama setelah berhasil diangkat
- Gambar 4.3, Simulasi pemotongan jalur kapal oleh nelayan dari Pelabuhan Ikan Gabion

Gambar 4.4, *Checklist prior arrival* di KM. Tanto Pratama

Gambar 4.5, Diagram SHELL



### DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1, Daftar terminal di Pelabuhan Belawan.

Tabel 4. 1, Perbandingan dengan penelitian terdahulu.

Tabel 4.2, Faktor dan masalah saat bernavigasi di alur pelabuhan padat nelayan



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Moda transportasi digolongkan ke dalam tiga (3) jenis, yaitu moda transportasi darat, laut, dan udara. Di Indonesia aktivitas ekspor dan impor didominasi oleh golongan moda transportasi laut, sebab gambaran geografis di Indonesia merupakan negara kepulauan yang terpisah dari negara lain melalui laut. Sekitar 80 % volume perdagangan dunia didistribusikan melalui moda transportasi laut, sehingga volume ekspor dan impor juga harus dipusatkan pada moda transportasi laut. Letak Indonesia yang merupakan kawasan strategis dalam perdagangan internasional, merupakan peluang bagi Indonesia untuk menjadi negara poros maritim dunia melalui peningkatan sistem transportasi laut yang terintegrasi.

Menurut Isdiana (2019), pada tahun 2018 tol laut memiliki 15 jalur yang diharapkan mampu menjangkau dan mendistribusikan kebutuhan pokok ke seluruh Indonesia. Hal ini juga didukung dengan bergesernya pusat perekonomian dunia dari poros Atlantik ke kawasan Asia-Pasifik, bahwa lebih dari 75 komoditas dan barang yang didistribusikan di kawasan Asia-Pasifik dimuat melalui jalur laut yang di mana 45 persennya diangkut melalui jalur laut Kepulauan Indonesia. Dari kutipan tersebut dapat didapatkan bahwasanya presentase perdagangan barang dan komoditas di kawasan Asia-Pasifik yang melalui jalur laut Kepulauan Indonesia membuktikan betapa



strategis keberadaan jalur laut Indonesia yang memiliki potensi besar sebagai poros maritim dunia serta dapat mendorong kemajuan Indonesia dalam segi ekonomi. Tidaklah diragukan bahwasanya industri maritim menjadi salah satu penderma terbesar dalam mengantarkan era perkembangan negara kita hingga tiba di era *society 5.0*. Banyak dari kesejahteraan dunia diproduksi atau difasilitasi oleh pelabuhan laut dalam segala aktivitasnya.

Pelabuhan merupakan lokasi di mana perdagangan, logistik, dan produksi menjadi satu kesatuan. Salah satu cara untuk menciptakan transportasi laut yang baik dan unggul adalah melalui peningkatan pelayanan pelabuhan. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut dalam pelaksanaan operasional sehari-harinya memainkan peran yang sangat penting dan strategis dalam hal pertumbuhan industri dan perdagangan serta segmen usaha yang terkena dampak perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai sistem tersebut transportasi dan logistik. Pelabuhan menempati posisi penting sebagai salah satu penghubung distribusi barang (logistik) dan penumpang. Untuk menunjang hal tersebut, pengadaan pelabuhan pada titik-titik krusial di Indonesia sangatlah dibutuhkan. Salah satu pelabuhan terpenting di Indonesia yang menjadi pintu gerbang konektivitas ekonomi domestik dan internasional adalah Pelabuhan Belawan. Saat ini, Pelabuhan Belawan menjadi salah satu tulang punggung dari pembangunan nasional.

Pelabuhan Belawan adalah pelabuhan internasional yang terletak di bagian utara Kota Medan Sumatra Utara, lebih tepatnya di Kabupaten Medan

Belawan. Belawan memiliki sebagian dari garis Pantai Timur Pulau Sumatra yang berhubungan dengan laut, sehingga Pelabuhan Belawan dikenal sebagai urat nadi perekonomian Sumatra Utara, khususnya sebagai pintu gerbang distribusi barang dan penumpang melalui jalur maritim. Sebagai pelabuhan internasional yang menjadi pintu gerbang perdagangan, kegiatan kemaritiman atau pelayaran kapal tentunya akan meningkat. Namun, karena perkembangannya yang pesat inilah sarana dan prasarana harus disiapkan untuk mengimbangnya, diperlukan perbaikan di segala bidang khususnya pada bidang kepelabuhanan yang melayani serta memfasilitasi kegiatan pelayaran. Terdapat tujuh (7) terminal yang beroperasi di Pelabuhan Belawan yang berada di bawah naungan PT. Pelindo, yaitu :

Tabel 1. 1, Daftar terminal di Pelabuhan Belawan.

No	Nama Terminal	Panjang	Lebar
1.	Belawan Lama	688,71 m	14,20 m
2.	Ujung Baru	1.554,75 m	12,50 m
3.	Peti Kemas Domestik	550,00 m	26,20 m
4.	Belawan International Container Terminal	550,00 m	31,25 m
5.	Terminal Penumpang Bandar Deli	235 m	14. 7 m
6.	Citra	625,00 m	14,30 m
7.	IKD	300,00 m	50,00 m

Keselamatan maritim merupakan aspek yang sangat penting dan menempati posisi sentral dalam transportasi laut. Aspek keamanan maritim merupakan ciri sikap, nilai, dan operasional yang berkaitan dengan pentingnya pemenuhan persyaratan keamanan terkait transportasi di perairan

dan di pelabuhan. Pengabaian keselamatan laut cenderung mengakibatkan biaya ekonomi dan lingkungan yang lebih tinggi seperti penurunan jumlah produksi, biaya perawatan yang dikeluarkan, polusi, dan penggunaan energi yang tidak efisien. Tingkat keamanan maritim yang rendah ini disebabkan oleh manajemen kepelabuhanan yang buruk. Sebagai salah satu usaha untuk mengkoordinasikan keselamatan maritim dan pelaksanaannya, International Maritime Organization atau IMO menyusun P2TL sebagai kebijakan yang berlaku untuk meminimalisir terjadinya tubrukan dan kecelakaan di laut khususnya di alur masuk pelayaran sempit.

Salah satu peraturan keselamatan yang ditetapkan oleh IMO yakni *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (P2TL) 1972 atau secara internasional COLREG (*Collision Regulations*). Menurut Wijaya (2022), P2TL 1972 merupakan pedoman utama yang digunakan sebagai acuan utama bila terjadi resiko tubrukan di laut. Semua instruksi yang terkandung dalam peraturan ini dimaksudkan untuk menghindari atau meminimalisasi potensi bahaya tubrukan di laut. Yang mana tidak terkecuali bahaya tubrukan di alur pelayaran sempit seperti Alur Masuk Pelabuhan Belawan. Kebijakan ini merupakan kebijakan pencegahan kecelakaan laut yang harus diketahui dan dipahami oleh setiap awak kapal. Penerapan aturan-aturan pada P2TL ini akan membantu mencegah situasi berbahaya saat berlayar dengan meminimalisasi resiko tubrukan di laut.

Selain dipadati oleh kegiatan kapal-kapal niaga, Pelabuhan Belawan khususnya alur masuk pelabuhan seringkali dipadati oleh aktivitas nelayan-

nelayan dengan menggunakan kapal-kapal baik kapal layar motor, kapal motor, serta sampan. Tidak hanya memotong jalur kapal niaga yang sedang bermanuver, nelayan-nelayan ini juga sering ditemukan melakukan aktivitas penangkapan ikan di tengah-tengah alur masuk Pelabuhan Belawan. Kegiatan dari pada aktivitas nelayan ini sering kali mengganggu navigasi kapal saat bermanuver memasuki Pelabuhan Belawan.

KM. Tanto Pratama, tempat peneliti menjalankan praktek laut selama satu tahun lamanya sejak 18 Agustus 2021 hingga 20 Agustus 2022, adalah kapal pengangkut peti kemas yang memiliki panjang 182,83 M, lebar 28 M, serta kapasitas 1517 teus. KM. Tanto Pratama merupakan salah satu dari empat (4) armada kapal di PT. Tanto Intim Line yang memiliki trayek Jakarta - Belawan. Sering kali kapal ini mengalami kesulitan saat memasuki Pelabuhan Belawan karena aktivitas dari nelayan-nelayan di sekitar alur masuk. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk mengambil judul “Implementasi P2TL Saat Bernavigasi di Alur Padat Nelayan di Pelabuhan Belawan”.

## **B. FOKUS PENELITIAN**

Dengan berbekal pengalaman praktek layar di kapal MV. Tanto Pratama, di mana peneliti sering mengalami kendala saat memasuki Alur Masuk Pelabuhan Belawan yang disebabkan oleh nelayan-nelayan lokal yang melakukan kegiatan memancing di area alur sehingga mengganggu navigasi kapal-kapal baik yang akan masuk dan/atau keluar dari Pelabuhan Belawan.



Maka pembahasan makalah ini, memfokuskan pada pokok persoalan yaitu pelaksanaan P2TL 1972 di lintas sempit yang relevan dengan keselamatan navigasi kapal kapal yang masuk dan/atau keluar dari Pelabuhan Belawan.

### **C. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah dijelaskan di atas, maka peneliti menemukan tiga (3) rumusan masalah yang akan menjadi bahan penelitian yaitu sebagai berikut :

1. Resiko apakah yang dihadapi kapal saat bernavigasi pada alur padat ?
2. Langkah-langkah apakah yang diambil saat melalui alur padat ?
3. Bagaimana efektivitas penertiban lalu lintas pelabuhan yang dilakukan pihak otoritas pelabuhan ?

### **D. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk menjelaskan resiko yang dihadapi kapal saat bernavigasi pada alur padat.
2. Untuk menjelaskan bagaimana langkah-langkah yang diambil perwira navigasi saat melalui alur padat.
3. Untuk menjelaskan tingkat efektivitas penertiban yang dilakukan Otoritas Pelabuhan Belawan.

## E. MANFAAT

### 1. Manfaat Teoritis:

- a) Untuk memberikan pengetahuan dan informasi bagi pembaca mengenai resiko kapal saat melalui alur padat nelayan.
- b) Sebagai tambahan informasi, pengetahuan, dan pedoman bagi pembaca dan pelaksana penelitian di masa mendatang.
- c) Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat memperluas pengetahuan dan pengalaman peneliti serta pembaca tentang penelitian yang disajikan oleh peneliti.
- d) Dapat memberikan referensi dan informasi tambahan Politeknik Perpustakaan Ilmu Maritim (PIP) Semarang.

### 2. Manfaat praktis:

- a) Menambah pengetahuan dalam keselamatan bernavigasi saat melalui Alur Masuk Pelabuhan Belawan.
- b) Untuk mengetahui langkah-langkah apakah yang diambil perwira navigasi saat melalui alur padat.
- c) Untuk mengetahui tingkat efektivitas penertiban yang dilakukan otoritas Pelabuhan Belawan.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. DESKRIPSI TEORI**

Menurut Ramadan (2021), deskripsi teori adalah serangkaian penjelasan yang mengungkapkan suatu fenomena atau realitas khusus. Penjelasan ini dirangkum dalam bentuk konsep, gagasan, pandangan, sikap, dan/atau cara-cara yang menguraikan nilai-nilai, maksud, dan tujuan tertentu. Deskripsi teori ini tercermin dalam hubungan situasional, kondisional, atau fungsional antara hal-hal yang dapat diamati dari fenomena atau realitas tersebut. Istilah deskripsi teori digunakan untuk menggambarkan penelitian atau studi yang berfokus pada pemahaman dan interpretasi teori atau konsep tertentu. Dalam kajian teori, peneliti atau analis fokus untuk menganalisis dan mengevaluasi teori-teori yang ada untuk mencari kelemahan dan kekuatan teori tersebut. Dalam sebuah karya ilmiah, deskripsi teori berguna sebagai penunjang yang mana melibatkan pemahaman dan interpretasi literatur yang relevan dan juga melibatkan penelitian lapangan untuk memvalidasi atau mengkonfirmasi teori.

Menurut Mallira (2023), uraian teori memiliki tujuan sebagai penunjang gagasan yang disampaikan dalam skripsi yang mana untuk menunjang penyusunan karya ilmiah ini, dalam bab deskripsi teori peneliti mendeskripsikan hal-hal yang berkaitan antara teori dengan fenomena yang terjadi di Alur Masuk Pelabuhan Belawan dengan berdasar pada karya ilmiah

sebelumnya, pendapat narasumber, aturan-aturan tertulis, serta pendapat peneliti secara pribadi. Pada sub bab ini, peneliti mengonseptualisasi keterkaitan antara fenomena dan teori di Alur Masuk Pelabuhan Belawan yang mana sebagai berikut :

### **1. Implementasi P2TL di alur pelabuhan**

Menurut Harimonda (2020), Implementasi merupakan langkah-langkah yang dilakukan oleh individu, pejabat, atau kelompok baik dalam sektor pemerintah maupun swasta, dengan tujuan untuk mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui keputusan kebijakan. Implementasi peraturan pencegahan tubrukan di laut adalah serangkaian tindakan yang harus diambil oleh industri perkapalan dan pemerintah untuk memastikan bahwa pekerjaan di laut aman dan tidak menimbulkan ancaman bagi lingkungan, muatan, dan kru kapal yang mana dalam konteks karya ilmiah ini merujuk pada implementasi P2TL di alur pelabuhan.

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) RI No. 31 Tahun 2021, pada Bab 1 pasal 1 (9) tentang penyelenggaraan bidang pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-



dan/atau antarmoda transportasi. Kegiatan operasional pelabuhan biasa disebut dengan kepelabuhanan

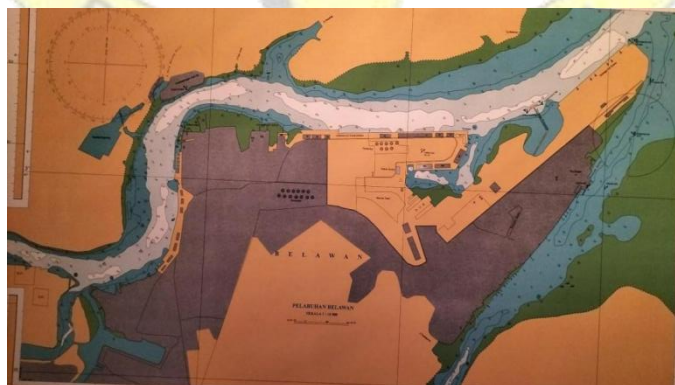
Menurut Peraturan Pemerintah (PP) RI No. 31 Tahun 2021, Bab 1 pasal 1 (8) tentang penyelenggaraan bidang pelayaran, kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. Yang mana aspek-aspek seperti pengelolaan aliran barang, infrastruktur, teknologi, serta sumber daya manusia dan finansial yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan pelabuhan diatur oleh otoritas pelabuhan.

Menurut Undang-Undang (UU) RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, otoritas Pelabuhan (*port authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Dalam hal operasional sehari-hari, otoritas pelabuhan sebagai regulator diharuskan dapat menjamin serta memastikan terpenuhinya standar keamanan dalam segala aspek termasuk dalam hal implementasi P2TL. Setiap kegiatan kepelabuhanan termasuk di dalamnya aktivitas kapal-kapal yang memasuki dan/atau keluar dari alur pelabuhan harus dilakukan dengan aman dan sesuai dengan standar keamanan yang berlaku, dan hal ini

juga berlaku untuk Alur Pelabuhan Belawan, tanggung jawab ini diemban oleh KSOP sebagai otoritas pelabuhan.

KSOP bertanggung jawab untuk mengawasi operasi dan keamanan di pelabuhan, juga memfasilitasi perdagangan dan transportasi laut, memberikan izin kapal masuk dan keluar dari pelabuhan, memeriksa dokumen dan kargo, juga menangani masalah keamanan, kesehatan, dan lingkungan di sekitar pelabuhan. Menurut Yazeed (2018), syahbandar dapat didefinisikan sebagai pejabat pemerintah atau kepala pelabuhan yang ditunjuk oleh menteri. Tugas utamanya adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta mengkoordinasikan kegiatan pemerintah di pelabuhan. Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan bertanggung jawab atas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Definisi ini sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 76 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

## 2. Navigasi di Alur Pelabuhan Belawan



Gambar 2. 1, peta Alur Masuk Pelabuhan Belawan

Menurut Rivki (2020), olah gerak kapal mengacu pada kemampuan untuk mengendalikan kapal baik dalam keadaan bergerak maupun diam dengan tujuan mencapai pelayaran yang aman dan efisien. Pengendalian olah gerak kapal sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti tenaga penggerak, sistem kemudi, desain kapal di bawah garis air dan struktur atasnya, kondisi cuaca, kedalaman air, serta arus atau pasang surut air. Menurut Ritonga (2023), olah gerak kapal dapat diartikan sebagai teknik membawa kapal dari satu tempat ke tempat lain dengan aman, efektif, efisien dan terkendali dengan memanfaatkan *external* dan *internal resources*. Dalam bukunya, Ritonga (2023) juga menyebutkan tentang faktor eksternal kapal melibatkan dua faktor krusial, yakni kondisi laut dan perairan. Perlu diingat bahwa kapal memiliki batasan dalam menghadapi berbagai cuaca dan kondisi perairan atau laut yang beragam. Selain itu, pergerakan kapal di dalam air memerlukan ruang gerak yang sesuai dengan karakteristiknya. Faktor faktor yang dapat mempengaruhi olah gerak kapal adalah :

a. Faktor yang berasal dari dalam kapal

Faktor internal yang mempengaruhi olah gerak kapal merujuk pada karakteristik dan kondisi internal kapal yang dapat memengaruhi pergerakan dan kinerja kapal. Faktor internal yang dapat mempengaruhi olah gerak kapal yaitu bentuk kapal, jenis dan kekuatan mesin, baling-baling kapal, daun kemudi, sarat kapal, trim kapal, kemiringan kapal, kondisi muatan di atas kapal, kondisi stabilitas kapal, teritip yang menempel pada lambung kapal.

b. Faktor yang berasal dari luar kapal

Faktor eksternal yang mempengaruhi olah gerak kapal merujuk pada pengaruh dari lingkungan sekitar kapal yang dapat memengaruhi pergerakan dan kinerja kapal. Faktor-faktor ini dapat memiliki dampak signifikan pada olah gerak kapal dan perlu dipertimbangkan dalam perencanaan dan pelaksanaan pelayaran. Faktor ini dapat mempengaruhi kecepatan, arah, stabilitas, manuverabilitas, dan performa keseluruhan kapal. Faktor faktor eksternal tersebut adalah keadaan laut, kekuatan dan arah angin, kekuatan dan arah arus, keadaan perairan, lebar sempitnya perairan, lurus beloknya perairan, ramai tidaknya perairan, kondisi penglihatan pada perairan.

Menurut Fitri (2019), Pelabuhan Belawan adalah pelabuhan yang berlokasi di Kota Medan, Sumatera Utara, Indonesia. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan terpenting di Pulau Sumatera Utara. Pelabuhan Belawan memiliki status sebagai pelabuhan kelas utama dan dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia I. Dalam karya ilmiah ini, peneliti memfokuskan observasi mengenai hal-hal yang berhubungan dengan aturan-aturan di alur pelayaran yang dilanggar oleh nelayan yang beraktivitas di sekitar alur pelayaran.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No.31 tahun 2021 “Alur Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari”. Alur pelayaran adalah jalur pelayaran dengan kondisi perairan yang relatif sempit. Perairan



ini mengharuskan kapal-kapal yang bergerak di wilayah pelayaran tersebut bernavigasi dengan kehati-hatian tinggi. Sesuai dengan fokus peneliti untuk mengobservasi mengenai hal-hal yang berkaitan dengan aturan-aturan P2TL di alur pelayaran yang dilanggar oleh nelayan yang beraktivitas disekitar alur pelayaran.

Menurut Widyastuti (2018), pada tahun 1960, diterapkan peraturan internasional pertama tentang lalu lintas di laut yang dikenal sebagai COLREG 1960. Aturan tersebut mengalami proses penyempurnaan terus-menerus hingga pada tanggal 20 Oktober 1972, COLREG disetujui oleh semua anggota Organisasi Maritim Internasional (IMO) saat itu. Kesepakatan ini menghasilkan adopsi COLREG baru yang menggantikan COLREG 1960, yang dikenal sebagai Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 - COLREG 1972). Pasal-pasal dalam COLREG yang membahas aturan keberadaan kapal nelayan dalam alur pelayaran sempit yakni :

- 1) Aturan 3 - *General Definitions*, pasal ini mendefinisikan beberapa istilah umum salah satunya menerangkan definisi dari kapal nelayan, yaitu kapal yang digunakan untuk penangkapan ikan, pemeliharaan sumber daya laut, atau kegiatan yang terkait.
- 2) Aturan 9 - *Narrow Channels*, Pasal ini memerintahkan setiap kapal untuk menggunakan jalur pelayaran yang aman dan memperhatikan

keselamatan navigasi kapal lain, termasuk kapal nelayan yang beroperasi di daerah sempit.

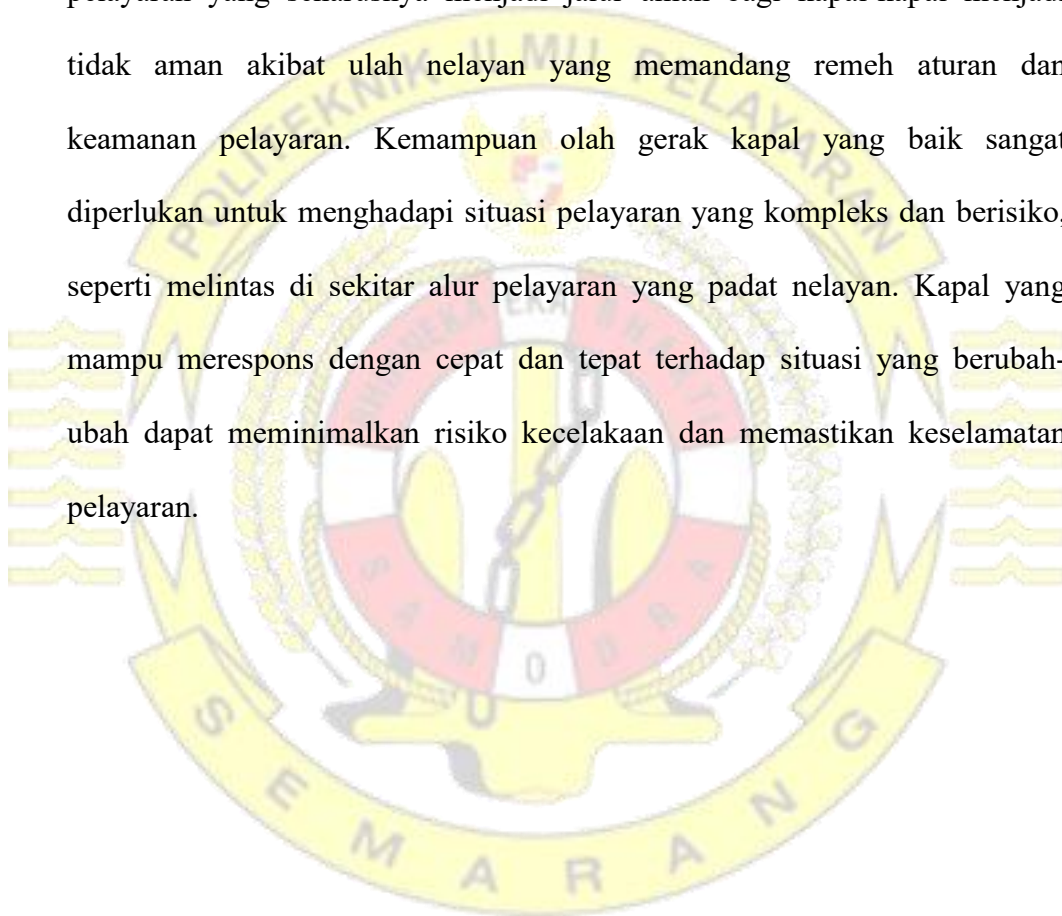
- 3) Aturan 18 - *Responsibilities Between Vessels*, pasal ini menetapkan aturan dan tanggung jawab antara kapal yang berpapasan atau berada pada jalur berpotensi tubrukan. Nelayan yang menggunakan kapal nelayan harus mengikuti aturan ini dan memperhatikan keselamatan kapal lain di sekitarnya.
- 4) Aturan 26 - *Fishing Vessels*, pasal ini menetapkan aturan khusus untuk kapal nelayan, termasuk kewajiban untuk memajukan keselamatan pelayaran dan memperhatikan kapal lain di sekitarnya. Pasal ini juga menetapkan lampu navigasi yang harus digunakan oleh kapal nelayan ketika berada di laut pada malam hari.

Dalam karya ilmiah ini, peneliti akan mengobservasi bahaya bagi kapal kapal yang bernavigasi di alur pelayaran jika para nelayan melanggar aturan-aturan yang ada.

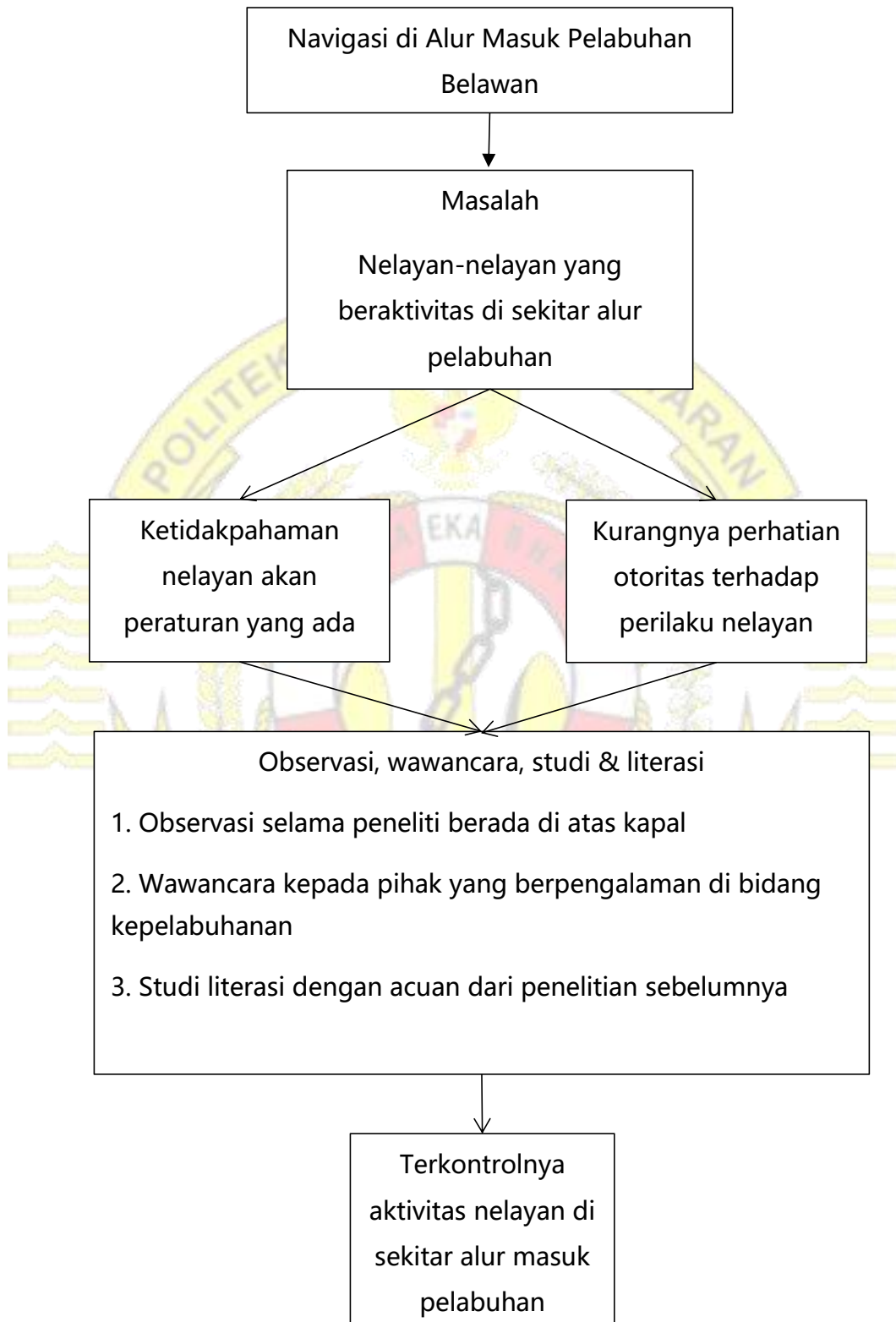
Menurut Belay (2022), nelayan adalah orang-orang atau komunitas orang yang hidup di sepanjang pesisir pantai yang hidupnya bergantung pada laut. Pada umumnya mereka masih bersifat tradisional, terutama pemahaman mereka tentang ekologi kelautan. Menurut Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) tentang Cipta Kerja No. 2 Tahun 2022 pasal 27 ayat 10, “Nelayan adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan Ikan”. Serta ayat 11 yang berbunyi “Nelayan Kecil adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan, ikan untuk

memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, baik yang menggunakan kapal penangkap ikan maupun yang tidak menggunakan kapal penangkap ikan”.

Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan nelayan yang melanggar aturan di sekitar alur pelayaran dapat menimbulkan ancaman keselamatan dan kenyamanan bagi kapal-kapal yang melintas di daerah tersebut. Alur pelayaran yang seharusnya menjadi jalur aman bagi kapal-kapal menjadi tidak aman akibat ulah nelayan yang memandang remeh aturan dan keamanan pelayaran. Kemampuan olah gerak kapal yang baik sangat diperlukan untuk menghadapi situasi pelayaran yang kompleks dan berisiko, seperti melintas di sekitar alur pelayaran yang padat nelayan. Kapal yang mampu merespons dengan cepat dan tepat terhadap situasi yang berubah-ubah dapat meminimalkan risiko kecelakaan dan memastikan keselamatan pelayaran.



## B. KERANGKA PENELITIAN



Gambar 2. 2 Kerangka penelitian





## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. SIMPULAN

Dengan mempertimbangkan data penelitian dan analisis masalah yang telah diolah, penulis menjelaskan permasalahan yang ditemukan terkait dengan implementasi P2TL di Alur Pelabuhan Belawan. Di bawah ini peneliti sajikan ringkasan hasil penelitian dari rumusan masalah yang telah diuraikan.

1. Langkah-langkah yang harus diambil perwira jaga kapal sebelum bernavigasi di alur masuk pelabuhan adalah mempersiapkan segala bentuk persiapan yang secara rinci telah tertulis pada *checklist prior arrival*. Dalam *checklist* ini, terdapat segala hal yang harus disiapkan perwira navigasi sebelum kapal melaksanakan penyandaran, baik dari navigasi sampai permesinan termasuk pemanggilan kepada radio pantai pelabuhan yang akan disandari.
2. Rendahnya kesadaran nelayan akan peraturan pada alur masuk pelabuhan disebabkan ketidakpahaman tentang aturan *narrow channel* dalam P2TL ini yang kemudian dapat mengganggu keselamatan dan efisiensi operasional di pelabuhan. Tindakan-tindakan seperti penggunaan jaring atau mencari ikan di zona yang ditetapkan sebagai *non-fishery area* dapat menyebabkan resiko seperti tubrukan, gangguan terhadap lalu lintas

maritim. kerugian ekonomi berupa keterlambatan pengiriman, konflik sosial, resiko grounding.

3. Perhatian otoritas terhadap penertiban nelayan di sekitar alur pelabuhan diketahui dengan telah melakukan berbagai cara untuk mengantisipasi adanya kegiatan nelayan di sepanjang alur pelabuhan, seperti menyusun rencana induk pelabuhan yang mengatur tentang *non fishery area*, berkoordinasi dengan dinas perikanan, melaksanakan patroli, mengedukasi para nelayan melalui sosialisasi, edukasi langsung di TKP, serta *stand-by* menerima laporan apabila ditemukan nelayan-nelayan yang beraktivitas di sepanjang alur pelabuhan. Namun masih sering didapati nelayan yang melanggar.

## **B. SARAN**

Setelah melaksanakan penelitian ini, peneliti dapat mengemukakan beberapa saran yang dapat membantu otoritas dalam mengatasi masalah pelanggaran yang sering dilakukan oleh nelayan di sekitar alur pelabuhan. Berikut beberapa saran yang dapat ditambahkan:

1. Kapal-kapal yang akan bernavigasi melalui alur harus memiliki persiapan yang matang. Awak kapal dapat mempelajari peta navigasi, mengidentifikasi bahaya potensial, memperhatikan lalu lintas kapal, mengevaluasi kondisi cuaca, dan merencanakan manuver yang diperlukan. Persiapan yang baik memungkinkan kapal untuk meminimalkan resiko kecelakaan, memastikan keselamatan awak kapal,

melindungi lingkungan, dan memaksimalkan efisiensi operasional di alur pelayaran. Persiapan tersebut tertuang dalam *checklist prior arrival / departure* serta dengan mentaati aturan-aturan bagi kapal saat bernavigasi di alur yang tertuang dalam P2TL.

2. Melakukan sosialisasi dan pendekatan pada nelayan sebagai langkah preventif untuk mengantisipasi pelanggaran nelayan yang memancing di sekitar alur pelabuhan. Melalui sosialisasi, otoritas memberikan informasi kepada nelayan tentang peraturan yang melarang kegiatan penangkapan ikan di area tersebut dan konsekuensi hukum yang mungkin dihadapi jika melanggarnya. Sosialisasi ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran nelayan akan pentingnya menjaga keamanan dan kelancaran lalu lintas kapal di alur pelabuhan, serta mendorong kepatuhan terhadap aturan yang berlaku. Dengan adanya sosialisasi yang efektif, diharapkan nelayan akan lebih memahami dan menghormati peraturan, mengurangi pelanggaran, dan menciptakan lingkungan maritim yang lebih aman dan efisien di sekitar alur pelabuhan.
3. Berkoordinasi dengan *stakeholders* terkait & menambahkan kuota bahan bakar kapal patroli KPLP. Luasnya wilayah Alur Masuk Pelabuhan Belawan menjadi kendala bagi KPLP karena terbatasnya jumlah kapal patroli serta terbatasnya bahan bakar. Penambahan kuota harian bahan bakar bagi kapal patroli dapat menjadi salah satu solusi bagi pelaksanaan patrol di alur pelabuhan ini. Koordinasi kegiatan patroli bersama dengan pihak patroli laut instansi lain seperti polair, bakamla, maupun TNI AL



dapat menjadi solusi lain. Penegak hukum juga harus melaksanakan tugasnya dengan mengutamakan sifat humanis agar kegiatan penertiban tidak beresiko menimbulkan konflik. Koordinasi antar instansi terkait kemudian akan diperkuat dengan sistem pelaporan terintegrasi untuk melaporkan peristiwa di sekitar alur khususnya mengenai pelanggaran nelayan di sepanjang alur pelabuhan.

### **C. BATASAN PENELITIAN**

Penelitian yang telah dilakukan oleh penulis sudah sesuai dengan prosedur penelitian ilmiah. Akan tetapi, dalam penelitian ini masih terdapat keterbatasan yakni, sebagai berikut :

- a. Penelitian hanya dilakukan dengan persepsi saat peneliti diatas KM. Tanto Pratama.
- b. Adanya keterbatasan penelitian demi menjaganya etika penelitian agar tidak ada pihak yang tersinggung.
- c. Peneliti hanya mewawancarai narasumber yang bekerja sebagai otoritas pelabuhan dan tidak mewawancarai perwira navigasi pada kapal tempat peneliti melaksanakan penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

- Fitri, F. (2019). Analisis Dampak Keberadaan Pelabuhan Belawan Dalam Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Belawan di Kecamatan Medan Belawan. Universitas Negeri Sumatera Utara.
- Harimonda, A. (2020). Implementasi *Emergency Response Manual* Demi Keselamatan dan Keamanan Kru Kapal di MV. Mol Growth. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Huda, Samsul. (2020). Komparasi Perhitungan Kadet Secara Manual dan Dengan Menggunakan Program–Program Pelayaran Dalam Pelaksanaan *Passage Plan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Imron Ritonga, Ali. (2023). Olah Gerak dan Pengendalian Kapal. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Isdiana, F. N., & Aminata, J. (2019). Analisis Ekspor Indonesia Dengan Anggota Apec Melalui Moda Transportasi Laut. *Diponegoro Journal of Economics*.
- Kasim, L. (2022). Kemiskinan Seumur Hidup: Sebuah Analisis Faktor Sosio-kultural Internal dan Eksternal Pada Masyarakat Nelayan di Kota Gorontalo (*Life Time Poverty an Analysis of Internal and External Socio-cultural Factors in Fishing Communities in Gorontalo City*). Universitas Hasanuddin.
- Mallira, Ajeng. (2023). Strategi Menghindari Cuaca Ekstrem di Laut China Selatan Pada Kapal MV. Segara Mas. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Mardawani, M., Juri, J., & Dominika, S. (2021). Implementasi Nilai-Nilai Pancasila Oleh Guru PKN Dalam Upaya Membentuk Karakter Kebangsaan Siswa di SMP Negeri 1 Empanangkapuas Hulu tahun pelajaran 2020/2021. STKIP Persada. Sintang

- Mekarisce, A. A. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data Pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat: Media Komunikasi Komunitas Kesehatan masyarakat*. FIKES UPN Veteran. Jakarta.
- Rijali, A. (2019). Analisis Data Kualitatif. *Alhadharah: Jurnal ilmu dakwah*.
- Rivki, Eril Dwitama (2020). Olah Gerak Kapal Dalam Upaya Menghindari Jaring Nelayan di Alur Pelayaran Ramai. *Politeknik Pelayaran Surabaya*. Surabaya.
- Sidiq, R. (2019). Pemanfaatan *Whatsapp Group* Dalam Pengimplementasian Nilai-Nilai Karakter Pancasila Pada Era Disrupsi. *Puteri Hijau: Jurnal pendidikan sejarah*.
- Silviya, S. A., & Purnamawati, E. (2021). Analisis Resiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja Menggunakan Metode Hiradc dan Shell Model di PT. Dika Teknik Madiun. *Prosiding seminar nasional*
- Subagyo, R. A. (2021). Modal Sosial Dalam Pemberdayaan Masyarakat di Desa Purwosari Kecamatan Purwosari Kabupaten Bojonegoro. *paradigma*, 10(1).
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta. Bandung
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Manajemen*. Alfabeta. Bandung
- Wijaya, W. (2022). Analisa dan Penerapan P2TL MV. Selili Baru Pada Alur Pelayaran Sempit Sungai Siak. *Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang*.
- Yazeed, M. (2018). Pengawasan KSOP Kelas III Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Serta Kelaiklautan Pada Kapal di Pelabuhan Pertamina TBBM Pulau Sambu. *Unimar AMNI*. Semarang.



Lampiran 1

Ship particular

TANTO PRATAMA											
SHIP'S PARTICULARS											
SHIP'S NAME		MV. TANTO PRATAMA		OWNERS		PT. TANTO INTIM LINE					
Previous Names		MV. FAR COLOMBO		Address		INDRAPURA NO. 29-33 SURABAYA 60177, INDONESIA					
Built		Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd.		Telephone		+62-31-99000550-6		Fax +62-31-558559			
Yard / Hull No.		34851		E-Mail		tanto@tantonet.com					
Launched / Completed		07 March 1995		HEAD CHARTERER							
Call Sign		P O Y Q		Address							
Flag		Indonesia		Telephone		Fax					
Port of Registry		Jakarta		E-mail							
IMO Number		9118408		VESSEL'S CONTACT							
Official Number		386625		E-Mail							
MMSI Number		525013026		Mobile							
Classification		BKI		Inm C E-mail							
TONNAGES / WEIGHTS			LOADLINES		FREEBOARD (m)		DRAFT (m)		DWT (MT)		
Gross Tonnage		17.613 Ton		TROPICAL		4.327		9.728		24.926	
Net Tonnage		8.215 Ton		SUMMER		4.525		9.530		24.134	
Light Ship		7022 MT		WINTER		4.723		9.332		23.353	
Summer Displacement		31.156 MT		TPC at Summer draft				32.74 T			
DIMENSIONS				VESSEL ANCHORING DETAILS							
LOA		182.83 Mtr		No. of Windlass		2		Anchor Type		Bower	
LBP		170.33 Mtr		Windlass Capacity		19.9 Tx9m/min ( Gain Drum ) 15.0 Tx15m/min (Hawser Drum)		Anchor Chain Size		Ø64 x 302.5 m	
Breadth Moulded		28 Mtr		Anchor Weight		6900 KG		Chain Length (P/S )		10 Shackles	
Depth Moulded		14 Mtr		Keel - Highest Point		46.20 Mtr		MOORING WINCH			
Bridge FWD to Bow		143.12 Mtr		Capacity		15.0 T x 15 m/min		Rope Size / Length		Ø 8"x110 m	
Bridge FWD to Aft		43.71 Mtr		Position		Fore and Aft		Total of Mooring Lines		12	
MAIN ENGINE			GENERATOR			AUXILIARY MACHINERY					
Main Engine Maker		MITSUBI ENGINEERING & SHIPBUILDING		Generator Maker		Yanmar 4 Cylinder Diesel Engine		Evaporator (Model)		AHU	
Engine Model		B & W 6S60MS MARK-V		Generator Type		M220L-UN		Production / day (Max)			
Engine Power (MCR)		15880 PS / 11680 KW		Max Power		720 RPM		Production / day (Actual)		N/A	
Boiler Maker / Type		OSAKA BOILER / 1 Cylindrical Vertical		No of Generator		3		Bowthruuster Model		N/A	
Boiler Capacity		PRESS. 5 - 8 KG . 4 TON WATER		Alternator Max KW (KVA)		440 - 700 KVA		Bowthruuster Power		N/A	
								Steering Gear Model			
CARGO CAPACITIES											
CONTAINER		20 FT		40 FT		REEFER		20 FT		40 FT	
On Deck		907 TEUS		472 FEUS		On Deck		76		76	
In Hold		558 TEUS		270 FEUS		In Hold		-		-	
Total		1465 TEUS		742 FEUS		Total		76		76	
		+ 26 x 20'						In Hold 40 FT		150.00 LT	
								In Hold 20 FT		120.00 LT	
HATCH COVER		SIZE			PERMISSIBLE DECK LOAD		HELI OPERATIONS		CARGO GEAR DETAILS		
No.1 C		12.8 M x 11.1 M			29.9 Ton		No		DECK CRANE		
No.2 (P&S)		12.8 M x 7.92 M			23.4 Ton		No		N/A		
No.3 (P&S)		12.8 M x 10.6 M			29.1 Ton		No		SWL		
No.4 (P&S)		12.8 M x 10.6 M			29.1 Ton		No		N/A		
No.5 (P&S)		12.8 M x 10.6 M			29.1 Ton		No		Grabs		
No.6 (P&S)		12.8 M x 10.6 M			29.1 Ton		No		N/A		
No.7 (P&S)		12.8 M x 10.6 M			29.1 Ton		No		Lifting Capacity of Grabs		
No.8 (P&S)		12.8 M x 10.6 M			29.1 Ton		No		N/A		
No.9 (P&S) AFT		12.8 M x 10.6 M			29.1 Ton		No				
BALLAST TANKS		LOCATION Frame No.		CAPACITY 100% (M3)		TOP SIDE TANKS		LOCATION Frame No.		CAPACITY 100% (M3)	
FPT		202 - 231.62		832.21		No. 1 TST		N/A		No. 1 FOT P/S	
No. 1 DBWBT ( C )		181 - 202		480.79		No. 2 TST		N/A		No. 2 FOT P/S	
No. 2 DBWBT ( P & S )		161 - 181		118.45		No. 3 TST		N/A		No. 3 FOT P/S	
No. 3 DBWBT ( P & S )		125 - 161		311.12		No. 4 TST		N/A		FO SERV P	
No. 4 DBWBT ( P & S )		89 - 125		328.62		No. 5 TST		N/A		FO SETT S	
No. 5 DBWBT ( P & S )		52 - 89		337.15		FWT P		52 - 63		117.48	
No. 1 SWBT ( P & S )		143 - 161		396.47		FWT S		52 - 63		117.48	
HEELING TK ( P & S )		89 - 107		576.82		DWT P		48 - 53		51.38	
No. 2 SWBT ( P & S )		63 - 73		257.02		DWT S		44 - 53		92.07	
APT ( P & S )		- 9.16 - 14		470.75						DO SERV P	
										LO SUMP TK	
										125 - 143	
										512.00	
										107 - 125	
										559.00	
										73 - 89	
										477.00	
										20 - 24	
										23.00	
										20 - 24	
										23.00	
										32 - 43	
										77.00	
										26 - 40	
										77.00	
										24 - 26	
										9.00	
										26 - 28	
										9.00	
										34 - 47	
										18.66	
NAVIGATION DATA											
HARBOR SPEED TABLE		LOADED		BALLAST		AT SEA		LOADED		BALLAST	
		RPM		SPEED (KT)		RPM		SPEED (KT)		RPM	
		SPEED (KT)		RPM		SPEED (KT)		RPM		SPEED (KT)	
Full Ahead		60		11.7		60		12.0		Full Astern	
Half Ahead		51		9.9		51		7.0		Half Astern	
Slow Ahead		36		7.3		36		8.0		Slow Astern	
Dead Slow Ahead		30		5.9		30		6.5		Dead Slow Astern	
										30	
										5.9	
										30	
										6.5	
CLASS SURVEY STATUS		Due Date		Range Date		Postponed		Last Date			
Class Annual											
Special Survey											
Intermediate Survey											
Docking											



Lampiran 2

IMO crew list

<b>IMO CREW LIST</b>							
		v	ARRIVAL	v	DEPARTURE		
1. Name of ship : <b>MV. TANTO PRATAMA</b>		2. Call Sign : <b>YOYQ</b>		3. Nationality of Ship : <b>INDONESIA</b>		4. IMO Number : <b>9118408</b>	
5. Port of Arrival : <b>JOHOR ANCHORAGE</b>		6. Date of Arrival : <b>2-Jul-2022</b>		7. Last Port of Call : <b>ID - BELAWAN</b>		8. Voyage No : <b>282 - 2022</b>	
9. No.	10. Family Name, Given Names	11. Rank or Rating	12. Sex	13. Nationality	14. Place and Date of Birth	15. Nature and No. of Identity Document	
1	Alexander Makaluas	Master	M	Indonesia	Jakarta 02 November 1965	Passport C 7574887	
2	Cecep Achmad Haris	Chief Officer	M	Indonesia	Garut 23 Maret 1979	Passport C 1974014	
3	Fuad Ardyansyah	2nd Officer	M	Indonesia	Madiun 15 April 1980	Passport C 1975407	
4	Irvan Romadhoni K	3rd Officer	M	Indonesia	Bojonegoro 01 April 1992	Passport C 7184893	
5	Ahmad Yani	Chief Eng	M	Indonesia	Sopeng 01 April 1977	Passport C 2251626	
6	Asis	2nd Eng	M	Indonesia	Makuang 02 Februari 1982	Passport C 7833055	
7	Ardi Wibowo	3rd Eng	M	Indonesia	Karang Rejo 03 Januari 1991	Passport C 2849825	
8	Anang Lutfi	4th Eng	M	Indonesia	Kendal 06 April 1996	Passport B 3325646	
9	Bayu Kurniawan	Electriciant	M	Indonesia	Pasuruan 10 Februari 1982	Passport C 3552878	
10	Priyanto	Boatswaint	M	Indonesia	Surabaya 26 Mei 1963	Passport C 1975713	
11	Marzuki	AB	M	Indonesia	Bangkalan 01 Maret 1982	Passport C 7152312	
12	Edy Chairul	AB	M	Indonesia	Jakarta 09 Juli 1985	Passport C 7307649	
13	Sahuri	AB	M	Indonesia	Bangkalan 03 Februari 1979	Passport C 5794970	
14	Antonius Hery Sukiswanto	Oiler	M	Indonesia	Semarang 31 Januari 1975	Passport B 8431768	
15	Darma Wandri	Oiler	M	Indonesia	Padang 01 November 1975	Passport C 5224763	
16	Juwanda Irwansyah	Oiler	M	Indonesia	Lubuk Linggau 04 Juni 1996	Passport C 1611165	
17	Sulaeman	O/S	M	Indonesia	Jakarta 04 Agustus 1980	Passport C 6789780	
18	Arlangga Septian Siwu	Cook	M	Indonesia	Motoling 07 September 1995	Passport C 5472358	
19	Steward Rey	Mess Boy	M	Indonesia	Tondano 07 Januari 1986	Passport B 5655572	
20	Bagus Panuntun. B	Cadet Deck	M	Indonesia	Tangerang 30 September 2001	Passport C 7541158	
21	Mustahfirin	Cadet Eng	M	Indonesia	Kendal 02 Januari 2000	Passport C 7542273	
22							
<b>MASTER OF MV. TANTO PRATAMA</b>							
<b>Capt. Alexander Makaluas</b>							

Lampiran 3

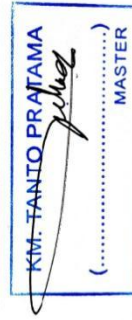
Ten port of call

**TEN PORT OF CALL**

Name of Ship : MV. TANTO PRATAMA  
 Call Sign : P O Y Q  
 Date : 23 Maret 2022

NO.	PORT	ARRIVAL DATE	DEPARTURE DATE	COUNTRY	PORT FACILITY	ACTIVITY	SECURITY LEVEL
1	Tg. Priok	24 Januari 2022	26 Januari 2022	INDONESIA	PORT OF TG. PRIOK CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
2	Belawan	30 Januari 2022	31 Januari 2022	INDONESIA	GABION CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
3	Tg. Priok	04 Februari 2022	06 Februari 2022	INDONESIA	PORT OF TG. PRIOK CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
4	Belawan	10 Februari 2022	12 Februari 2022	INDONESIA	GABION CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
5	Tg. Priok	17 Februari 2022	19 Februari 2022	INDONESIA	PORT OF TG. PRIOK CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
6	Belawan	23 Februari 2022	24 Februari 2022	INDONESIA	GABION CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
7	Tg. Priok	28 Februari 2022	03 Maret 2022	INDONESIA	PORT OF TG. PRIOK CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
8	Belawan	06 Maret 2022	07 Maret 2022	INDONESIA	GABION CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
9	Tg. Priok	14 Maret 2022	17 Maret 2022	INDONESIA	PORT OF TG. PRIOK CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1
10	Belawan	20 Maret 2022	21 Maret 2022	INDONESIA	GABION CONTAINER TERMINAL	DISCHARGE - LOADING CARGOES	Level 1

MASTER OF MV. TANTO PRATAMA



Capt. Oskar Makangiras

Lampiran 4

Hasil wawancara

Wawancara narasumber pertama		
Tanggal	9 Juni 2023	
Waktu	09:29	
Narasumber	Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc	
1	Bagaimana pendapat kapten terhadap pelanggaran yang dilakukan nelayan di Alur Masuk Pelabuhan Belawan?	Perilaku nelayan yang beraktivitas di sekitar alur masuk pelabuhan melanggar <i>non-fishery area</i> yang terdapat pada rencana induk pelabuhan. Hal ini beresiko terjadinya tubrukan antara nelayan dengan kapal, propeller foul, dan mengganggu lalu lintas tertib bandar.
2.	Langkah-langkah apa yang harus disiapkan kapal sebelum bernavigasi melalui alur pelabuhan ?	Tiap-tiap kapal yang masuk harus melapor kepada VTS setempat sebelum memasuki alur pelabuhan. Hal ini bertujuan agar VTS dapat memantau serta mensterilkan alur yang akan dilalui
3.	Bagaimana upaya yang dilakukan KSOP untuk mengantisipasi pelanggaran ini?	Untuk mengantisipasi adanya nelayan disekitar alur pelabuhan, diperlukan Koordinasi antar instansi/stakeholder, sehingga saat kapal ingin memasuki pelabuhan, alur masuk dapat di sterilkan, Sosialisasi melalui pemberdayaan masyarakat, sosialisasi dinas kelautan perikanan maupun KSOP, edukasi secara langsung saat di TKP, serta pendekatan humanis otoritas terhadap nelayan

Narasumber,



Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc

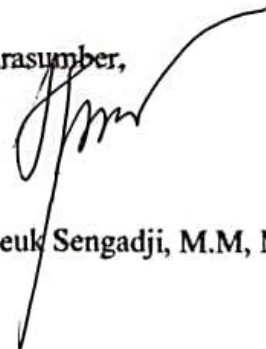


Lampiran 5

Hasil wawancara

Wawancara narasumber pertama		
Tanggal	9 Juni 2023	
Waktu	09:29	
Narasumber	Capt. Karolus Geleuk Sengadji, MM.	
1.	Bagaimana pendapat kapten terhadap pelanggaran yang dilakukan nelayan di Alur Masuk Pelabuhan Belawan?	Pelanggaran ini disebabkan oleh faktor karakter sosial. Mereka tidak mampu mencari ikan di laut lepas karena peralatan yang mereka pakai tidak layak di laut lepas. Sehingga mereka mencari ikan di kolam pelabuhan untuk menyambung hidup.
2.	Langkah-langkah apa yang harus disiapkan kapal sebelum bernavigasi melalui alur pelabuhan ?	Sebelum kapal bernavigasi melalui alur, kapal tersebut diharuskan untuk mengisi <i>checklist</i> dengan tujuan memastikan segala persiapan telah matang.
4.	Bagaimana upaya yang dilakukan KSOP untuk mengantisipasi pelanggaran ini	Cara yang ditempuh otoritas untuk mengantisipasi pelanggaran nelayan di sekitar alur yakni dengan adanya patroli yang dilaksanakan KPLP. Namun karena adanya batasan jam kerja dan bahan bakar yang disesuaikan dengan anggaran, para nelayan mengambil kesempatan tersebut untuk kembali beraktivitas disekitar alur.

Narasumber,



Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M, M.H