

Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut

UMUM

ATURAN 1

PEMBERLAKUAN

- a. Aturan-aturan ini berlaku bagi semua kapal dilaut lepas dan di semua perairan yang berhubungan dengan laut yg dapat dilayari oleh kapal-kapal laut.
- b. Tidak ada suatu apapun dalam aturan-aturan ini yang menghalangi berlakunya peraturan-peraturan khusus yang dibuat oleh penguasa yang berwenang, untuk alur pelayaran pelabuhan, sungai, danau atau perairan pedalaman yang berhubungan dengan laut dan dapat dilayari oleh kapal laut.
Aturan-aturan khusus demikian harus semirip mungkin dengan aturan-aturan ini.
- c. Tidak ada suatu apapun dari aturan ini yang akan menghalangi berlakunya aturan-aturan khusus yang dibuat oleh pemerintah negara manapun berkenaan dengan tambahan kedudukan atau lampu-lampu isyarat, sosok benda atau isyarat suling untuk kapal-kapal perang dan kapal-kapal yang berlayar dalam beriring-iringan atau lampu-lampu isyarat atau sosok-sosok benda untuk kapal-kapal ikan yang sedang menangkap ikan dalam suatu armada.
Tambahan-tambahan kedudukan atau lampu-lampu isyarat sosok-sosok benda atau isyarat –isyarat suling ini harus dibuat sejauh yang dapat dilaksanakan, supaya tidak dapat disalah artikan dengan lampu manapun sosok benda atau isyarat yang ditentukan dilain tempat dalam peraturan ini.
- d. Bagan-bagan pemisah lalu lintas dapat disyahkan oleh organisasi untuk maksud aturan-aturan ini.
- e. Manakala pemerintah yang bersangkutan berpendapat bahwa berkonstruksi atau kegunaan khusus tidak dapat memenuhi ketentuan dari aturan-aturan ini sehubungan dengan jumlah, jarak atau busur tampak lampu-lampu atau sosok-sosok benda, maupun penempatan dari ciri-ciri atau isyarat bunyi, tanpa menghalangi tugas khusus kapal-kapal itu maka kapal yang demikian itu harus memnuhi ketentuan-ketentuan lain yang berhubungan dengan jumlah tempat jarak atau busur tampak lampu-lampu atau sosok-sosok benda manapun yang berhubungan dengan penempatan dan ciri-ciri alat isyarat bunyi sebagaimana ditentukan oleh pemerintahnya yang semirip mungkin dengan aturan-aturan ini, bagi kapal yang bersangkutan.

ATURAN 2
TANGGUNG JAWAB

- a. Tidak ada suatu apapun dalam aturan-aturan ini akan membebaskan tiap kapal atau pemiliknya, nahkoda atau awak kapalnya, atas akibat-akibat setiap kelalaian untuk memenuhaturan-aturan ini atau kelalaian terhadap setiap tindakan berjaga-jaga yang dipandang perlu menurut kebiasaan pelaut atau terhadap keadaan-keadaan khusus dimana kapal itu berada.
- b. Dalam menafsirkan dan memenuhi aturan-aturan ini, harus benar-benar memperhatikan semua bahaya navigasi dan bahaya tubrukan serta setiap keadaan khusus termasuk keterbatasan- keterbatasan dari kapal-kapal yang terlibat, yang dapat memaksa menyimpang dari aturan-aturan ini untuk menghindari bahaya mendadak.

ATURAN 3
DEFINISI-DEFINISI UMUM

Untuk maksud aturan-aturan ini kecuali didalamnya diisyaratkan lain:

- a. Kata "kapal" mencakup setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa benaman (displacement) dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air.
- b. Istilah "kapal tenaga" berarti setiap kapal yang digerakkan dengan mesin.
- c. Istilah "kapal layar" berarti setiap kapal yang sedang berlayar dengan menggunakan layar, dengan syarat bahwa mesin penggerakannya bila ada sedang tidak digunakan.
- d. Istilah "kapal yang sedang menangkap ikan" berarti setiap kapal yang menangkap ikan dengan jaring, tali, pukot atau jaring penangkap ikan lainnya yang membatasi kemampuan olah geraknya, tetapi tidak meliputi kapal yang menangkap ikan dengan tali pancing atau alat penangkap ikan lainnya yang tidak membatasi kemampuan mengolah gerak di air.
- e. Kata "pesawat terbang laut" mencakup setiap pesawat terbang yang dibuat untuk mengolah gerak di air.
- f. Istilah "kapal yang tidak terkendalikan" berarti kapal yang karena sesuatu keadaan yang istimewa tidak mampu untuk mengolah gerak seperti yang

diisyaratkan oleh aturan-aturan ini dan karenanya tidak mampu menyimpang kapal lain.

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

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

- i. Kapal yang digunakan memasang merawat atau mengangkat merkah navigasi atau pipa laut.
 - ii. Kapal yang melakukan kegiatan pengerukan, penelitian atau pekerjaan-pekerjaan di bawah air.
 - iii. Kapal yang melakukan pengisian atau memindahkan orang-orang, perbekalan atau muatan pada waktu sedang berlayar.
 - iv. kapal yang sedang meluncurkan atau sedang mendaratkan kembali pesawat terbang.
 - v. Kapal yang sedang melakukan pembersihan ranjau.
 - vi. kapal yang menunda sedemikian rupa sehingga menjadikan tidak mampu untuk menyimpang dari haluannya
- h. Istilah "Kapal yang terkendala oleh saratnya"berarti kapal tenaga yang karena saratnya terhadap kedalaman air dan lebar perairan yang dapat dilayari mengakibatkan kemampuan olah geraknya untuk menyimpang dari garis haluan yang sedang diikuti menjadi terbatas sekali.
- i. Istilah "sedang berlayar"Berarti kapal tidak berlabuh jangkar atau tidak diikat pada daratan atau kandas.
 - j. Kapal-kapal yang harus dianggap melihat satu sama lainnya apabila kapal yang satu dapat dilihat visual oleh kapal lainnya.
 - k. Istilah penglihatan terbatas berarti setiap keadaan dalam mana daya tampaknya dibatasi oleh kabut, halimun, hujan badai, badai pasir, atau sebab lain yang serupa
 - l. dengan itu.

ATURAN-ATURAN MENGEMUDIKAN KAPAL DAN MELAYARKAN KAPAL

SEKSI 1

SIKAP KAPAL DALAM SETIAP KEADAAN PENGLIHATAN

ATURAN 4

PEMBERLAKUAN

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

ATURAN 5

PENGAMATAN

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

ATURAN 6

KECEPATAN AMAN

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

(A) Oleh semua Kapal:

- i. Tingkat penglihatan
- ii. Kepadatan lalu-lintas termasuk pemusatan kapal-kapal ikan atau kapal lain.
- iii. Kemampuan olah gerak kapal khususnya yang berhubungan jarak henti dan kemampuan berputar
- iv. Pada malam hari, terdapatnya cahaya latar belakang misalnya lampu-lampu dari daratan atau pantulan lampu-lampu sendiri

- v. Keadaan angin, laut dan arus dan bahaya-bahaya navigasi yang ada disekitarnya.
- vi. Sarat sehubungan dengan keadaan air yang ada

(B) Tambahan bagi kapal-kapal yang radarnya dapat bekerja dengan baik

- i. Ciri-ciri khusus daya guna dan keterbatasan pesawat radar
- ii. Setiap kendala yang timbul oleh skala jarak radar yang dipakai
- iii. Pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber-sumber gangguan lain pada penggunaan radar.
- iv. Kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, gunung es dan benda-benda terapung lainnya tidak dapat ditangkap oleh radar pada jarak yang cukup.
- v. Jumlah, posisi dan gerakan kapal-kapal yang ditangkap oleh radar.
- vi. Berbagai macam penilaian penglihatan yang lebih tepat yang mungkin dapat bila radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda lain disekitarnya.

ATURAN 7

BAHAYA TUBRUKAN

- (A) Semua kapal harus menggunakan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada untuk menentukan ada atau tidak adanya bahaya tubrukan, jika timbul keragu-raguan maka bahaya demikian itu harus dianggap ada.
- (B) Penggunaan pesawat radar harus dilakukan dengan tepat jika dipasang dikapal dan bekerja dengan baik termasuk penyimakan jarak jauh untuk memperoleh peringatan dini akan adanya bahaya tubrukan dan pelacakan posisi radar atau pengamatan sistematis yang sepadan atas benda-benda yang terinda.
- (C) Praduga-praduga tidak boleh dibuat berdasarkan oleh keterangan yang sangat kurang khususnya keterangan radar.
- (D) Dalam menentukan ada tidak adanya bahaya tubrukan pertimbangan – pertimbangan berikut ini termasuk pertimbangan-pertimbangan yang harus diperhitungkan.

- i. Bahaya demikian harus dianggap ada jika baringan pedoman kapal yang sedang mendekat tidak menunjukkan perubahan yang berarti.
- ii. Bahaya demikian kadang-kadang mungkin ada, walaupun perubahan sebuah baringan yang berarti itu nyata sekali, terutama bilamana sedang menghampiri kapal dengan jarak yang dekat sekali.

ATURAN 8

TINDAKAN UNTUK MENGHINDARI TUBRUKAN

- (A) Setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan jika keadaan mengijinkan harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik.
- (B) Setiap perubahan haluan dan atau kecepatan untuk menghindari tubrukan jika keadaan mengijinkan harus cukup besar sehingga segera menjadi jelas bagi kapal lain yang sedang mengamati dengan penglihatan atau dengan radar, serangkaian perubahan kecil dari haluan dan atau kecepatan hendaknya dihindari.
- (C) Jika ada ruang gerak yang cukup perubahan haluan saja mungkin merupakan tindakan yang paling berhasil guna untuk menghindari situasi saling mendekat terlalu rapat, dengan ketentuan bahwa perubahan itu dilakukan dalam waktu cukup dini, bersungguh-sungguh dan tidak mengakibatkan terjadinya situasi saling mendekat terlalu rapat.
- (D) Tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa sehingga menghasilkan pelewatan dengan jarak aman. Hasil guna tindakan itu harus dikaji secara seksama sampai kapal yang lain itu pada akhirnya terlewati dan bebas sama sekali.
- (E) Jika diperlukan untuk menghindari tubrukan atau untuk memberikan waktu yang lebih banyak untuk menilai keadaan, kapal harus mengurangi kecepatannya atau menghilangkan kecepatannya sama

sekali dengan memberhentikan atau menjalankan mundur sarana penggeraknya

- (F) Kapal yang oleh aturan ini diwajibkan tidak boleh merintangai jalan atau jalan aman kapal lainnya, bilamana diwajibkan oleh suatu keadaan harus mengambil tindakan sedini mungkin untuk memberikan ruang gerak yang cukup bagi jalan kapal orang lainnya.
- i. Kapal yang diwajibkan untuk tidak merintangai jalannya atau jalan aman kapal lain tidak dibebaskan dari kewajiban ini jika mendekati kapal lain mengakibatkan bahaya tubrukan , dan bilamana akan mengambil tindakan harus memperhatikan tindakan yang diwajibkan oleh aturan-aturan dalam bagian ini.
 - ii. Kapal yang jalannya tidak boleh dirintangai tetap wajib sepenuhnya untuk melaksanakan aturan-aturan dibagian ini bilamana kedua kapal itu sedang berdekatan satu dengan lainnya yang mengakibatkan bahaya tubrukan.

Aturan 9

Alur pelayaran sempit

(A) Sebuah kapal yang sedang berlayar menyusuri alur pelayaran sempit harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran atau air pelayaran yang terletak di sisi kanannya bilamana hal itu aman dan dapat dilaksanakan.

(B) Sebuah kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh merintangai jalan kapal yang hanya dapat berlayar dengan aman di dalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.

(C) Sebuah kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintangai jalan setiap kapal lain yang sedang berlayar di dalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.

(D) Sebuah kapal tidak boleh memotong alur pelayaran sempit jika pemotongan demikian merintangai jalan kapal yang hanya dapat berlayar

dengan aman di dalam alur pelayaran sempit , kapal yang di sebutkan belakangan itu boleh menggunakan isyarat bunyi yang di tentukan dalam aturan 34 (d) , jika ragu-ragu terhadap maksud kapal yang memotong.

(E) (i) Di alur pelayaran sempit, jika penyusulan hanya dapat dilakukan jika kapal yang disusul itu melakukan tindakan untuk memungkinkan pelewatan dengan aman , maka kapal yang bermaksud menyusul itu harus menyatakan maksudnya dengan memperdengarkan isyarat yang sesuai dengan yang ditentukan didalam aturan 34 (c) (ii) dan mengambil langkah untuk dilewatinya dengan aman. jika ragu-ragu , kapal itu boleh memperdengarkan isyarat-isyarat yang ditentukan didalam aturan 34 (d).

(ii) Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyusul dari kewajibannya menurut aturan 13.

(F) Kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah alur atau air pelayaran sempit yang di tempat kapal-kapal lain dapat terhalang oleh alingan , harus berlayar dengan kewaspadaan khusus dan berhati-hati serta harus memperdengarkan isyarat yang sesuai dengan yang ditentukan di dalam aturan 34 (e).

(G) Setiap kapal , jika keadaan mengijinkan harus menghindari dirinya berlabuh jangkar di dalam alur pelayaran sempit.

Aturan 10

Tata pemisahan lalu lintas

(A) Pasal ini berlaku bagi tata pemisahan lalu lintas yang diterima secara sah oleh organisasi dan tidak membebaskan setiap kapal dari kewajibannya untuk melaksanakan aturan lainnya.

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

(i) Berlayar didalam jalur lalu lintas yang sesuai dengan arah lalu lintas umum untuk jalur itu.

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

(iii) Jalur lalu lintas dimasuki atau ditinggalkan pada umumnya dari ujung jalur, tetapi bilamana tindakan memasuki atau meninggalkan jalur itu dilakukan dari salah satu sisi, tindakan itu harus dilakukan sedemikian rupa

hingga membentuk sebuah sudut yang sekecil-kecilnya terhadap arah lalu lintas umum.

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

(D) (i) Kapal yang berada di zona sekitar tata pemisah lalu lintas tidak boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai bilamana ia dapat menggunakan jalur lalu lintas yang sesuai dengan aman. Akan tetapi kapal yang panjangnya kurang dari 200 meter, kapal layar dan kapal yang sedang menangkap ikan boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai.

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

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

(i) Dalam keadaan darurat untuk menghindari bahaya mendadak.

(ii) Untuk menangkap ikan dalam zona pemisah.

(F) Kapal yang sedang berlayar didaerah-daerah ujung tata pemisah lalu lintas harus berlayar dengan sangat hati-hati.

(G) Sedapat mungkin, kapal harus menghindari dirinya berlabuh jangkar di daerah tata pemisah atau di daerah-daerah dekat ujung-ujungnya.

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

(I) Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintang jalan setiap kapal.

(J) Kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kapal-kapal layar tidak boleh merintang jalan aman kapal tenaga yang sedang mengikuti jalur lalu lintas.

(K) Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, bilamana sedang melakukan operasi untuk merawat sarana keselamatan pelayaran didalam

tata pemisah lalu lintas dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini karena pentingnya penyelenggaraan operasi itu.

(L) Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, bilamana sedang melakukan operasi untuk meletakkan , memperbaiki atau mengangkat kabel laut di dalam tata pemisah lalu lintas di bebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini sekedar untuk melakukan operasi itu.

Seksi 2

Perilaku kapal-kapal dalam keadaan saling melihat.

Aturan 11

Pemberlakuan

Aturan-aturan didalam seksi ini berlaku bagi kapal-kapal yang sedang dalam keadaan saling melihat.

Aturan 12

Kapal Layar

(A) Bilamana dua kapal layar sedang saling mendekat sedemikian rupa, sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, salah satu dari kedua kapal itu harus menghindari kapal yang lain sebagai berikut :

(i) Bilamana masing-masing mendapat angin lambung yang berlainan, maka kapal yang mendapat angin di lambung kiri harus menghindari kapal yang lain.

(ii) Bilamana kedua-duanya mendapat angin lambung yang sama, maka kapal yang ada di atas angin harus menghindari kapal yang ada di bawah angin.

(iii) Jika kapal mendapat angin di lambung kiri melihat sebuah kapal di atas angin tidak dapat menentukan dengan pasti apakah kapal lain itu mendapat angin di lambung kiri atau di lambung kanan, maka kapal itu harus menghindari kapal yang lain itu.

(B) Untuk memenuhi maksud aturan ini, sisi atas angin harus di anggap sisi yang berlawanan dengan sisi tempat layar utama berada atau bagi kapal dengan layar segi empat adalah sisi yang berlawanan dengan sisi tempat layar membujur itu berada.

Aturan 13

Penyusulan

(A) Lepas daripada segala sesuatu yang tercantum didalam aturan-aturan bagian B seksi 1 dan 2, setiap kapal yang sedang menyusul setiap kapal lain harus menghindari kapal lain yang sedang disusul itu.

(B) Kapal harus dianggap menyusul bilamana sedang mendekati kapal lain dari arah yang lebih besar daripada 22,5 derajat di belakang arah melintang, yakni dalam suatu kedudukan sedemikian sehingga terhadap kapal yang sedang di susul itu pada malam hari hanya dapat melihat lampu buritan, tetapi tidak satupun dari lampu-lampu lambungnya.

(C) Bilamana kapal dalam keadaan ragu-ragu apakah ia sedang menyusul kapal lain atau tidak, kapal itu harus beranggapan bahwa demikianlah halnya dan bertindak sesuai dengan itu.

(D) Setiap perubahan baringan antara kedua kapal yang terjadi kemudian tidak akan mengakibatkan kapal yang sedang memotong dalam pengertian aturan-aturan ini atau membebaskannya dari kewajiban untuk menghindari kapal yang sedang disusul itu sampai kapal tersebut dilewati dan bebas sama sekali.

Aturan 14

Situasi berhadap-hadapan

(A) Bilamana dua kapal tenaga sedang bertemu dengan haluan-haluan berlawanan atau hampir berlawanan sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan , masing-masing harus mengubah haluannya ke kanan sehingga masing-masing akan berpapasan di lambung kirinya.

(B) Situasi demikian itu harus dianggap ada bilamana kapal melihat kapal lain tepat atau hampir di depan dan pada malam hari kapal itu dapat

melihat lampu-lampu tiang kapal lain tersebut terletak segaris atau hampir segaris atau kedua lampu lambung serta pada siang hari kapal itu mengamati gatra (aspek) yang sesuai mengenai kapal lain tersebut.

(C) Bilamana kapal dalam keadaan ragu-ragu akan terdapatnya situasi demikian, kapal itu harus beranggapan bahwa situasi itu ada dan bertindak sesuai dengannya.

Aturan 15

Situasi bersilangan

Bilamana dua kapal tenaga sedang berlayar dengan haluan saling memotong sedemikian rupa sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan , kapal yang mendapati kapal lain disisi kanannya harus menghindari , dan jika keadaan mengijinkan , harus menghindarkan dirinya memotong di depan kapal lain itu.

Aturan 16

Tindakan Kapal Yang Menghindar

Setiap kapal yang diwajibkan menghindari kapal lain, sedapat mungkin melakukan tindakan secara dini tegas untuk tetap bebas sama sekali.

Aturan 17

Tindakan Kapal Yang Bertahan

(A) (i) Apabila salah satu dari dua kapal diwajibkan menghindar, maka kapal yang lainnya harus mempertahankan haluan dan kecepatannya.

(li) Tetapi kapal yang disebutkan terakhir itu boleh melakukan tindakan untuk menghindari tubrukan hanya dengan olah geraknya, segera setelah jelas baginya bahwa kapal yang diwajibkan menghindar itu tidak melakukan tindakan yang tepat sesuai dengan aturan-aturan ini.

(B) Bilamana karena suatu sebab, kapal yang diwajibkan mempertahankan haluan dan kecepatannya itu berada sedemikian dekatnya sehingga tubrukan tidak dapat dihindari dengan tindakan kapal yang menghindar saja, maka kapal tersebut harus melakukan tindakan sedemikian rupa sehingga akan membantu penghindaran tubrukan dengan sebaik-baiknya.

(C) Kapal tenaga yang melakukan tindakan dalam situasi memotong sesuai dengan sub paragraf (a)(ii) aturan ini untuk menghindari tubrukan dengan kapal tenaga lain, jika keadaan mengijinkan, tidak boleh mengubah haluan ke kiri terhadap kapal yang ada di sisi kirinya.

(D) Aturan ini tidak membebaskan kapal yang wajib menghindar dari kewajibannya untuk menghindar.

Aturan 18

Tanggung Jawab Antar Kapal

Kecuali Aturan 9, 10 dan 13 menyaratakan lain :

(A) Kapal tenaga yang sedang berlayar harus menghindari :

- (i) kapal yang tidak terkendali
- (ii) kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas
- (iii) kapal yang sedang menangkap ikan
- (iv) kapal layar

(B) Kapal layar yang sedang berlayar harus menghindari :

- (i) kapal yang tidak terkendali
- (ii) kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas
- (iii) kapal yang sedang menangkap ikan

(C) Kapal yang sedang menangkap ikan sedapat mungkin menghindari :

- (i) kapal yang tidak terkendali
- (ii) kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas

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

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

(E) Pesawat terbang laut yang sedang berada di air , pada umumnya, tidak boleh merintang semua kapal dan tidak mengganggu navigasi kapal-kapal lain itu, dalam suatu keadaan dimana resiko tubrukan timbul maka ia wajib memenuhi aturan-aturan dalam bagian ini.

(F) (i) Pesawat WIG pada saat akan lepas landas , mendarat dan terbang didekat permukaan harus bebas dari setiap kapal lainnya dan tidak merintang navigasi kapal-kapal lainnya itu.

(ii) Pesawat WIG yang sedang beroperasi di permukaan air harus memenuhi aturan-aturan dari bagian ini sebagai kapal tenaga.

Seksi 3

Perilaku Kapal Dalam Penglihatan Terbatas

Aturan 19

Perilaku Kapal Dalam Penglihatan Terbatas

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

(B) Setiap kapal harus berjalan dengan kecepatan aman yang disesuaikan dengan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada. Kapal tenaga harus menyiapkan mesin-mesinnya untuk segera dapat berolah gerak.

(C) Setiap kapal harus benar-benar memperhatikan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada bilamana sedang memenuhi aturan-aturan seksi 1 bagian ini.

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

(i) Perubahan haluan ke kiri terhadap kapal yang ada di depan arah melintang selain daripada kapal yang disusul.

(ii) Perubahan haluan arah kapal yang ada di arah melintang atau di belakang arah melintang.

(E) Kecuali apabila telah yakin bahwa tidak ada bahaya tubrukan , setiap kapal yang mendengar isyarat kabut kapal lain yang menurut pertimbangannya berada di depan arah melintangnya, atau yang tidak dapat menghindari situasi saling mendekat terlalu rapat hingga kapal yang ada di depan arah melintangnya , harus mengurangi kecepatannya serendah mungkin yang dengan kecepatan itu kapal tersebut dapat mempertahankan haluannya. Jika dianggap perlu, kapal itu harus meniadakan kecepatannya sama sekali dan bagaimanapun juga berlayar dengan kewaspadaan khusus hingga bahaya tubrukan telah berlalu.

Lampu Dan Sosok Benda

Aturan 20

Pemberlakuan

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

(B) Aturan-aturan tentang lampu-lampu harus dipenuhi semenjak saat matahari terbenam sampai dengan matahari terbit dan selama jangka

waktu tersebut lampu-lampu lain tidak boleh diperlihatkan , kecuali apabila lampu-lampu demikian tidak dapat terkelirukan dengan lampu-lampu yang disebutkan secara terperinci didalam aturan-aturan ini atau tidak melemahnya daya tampak atau sifat khususnya atau mengganggu terselenggaranya pengamatan yang layak.

(C) Lampu-lampu yang ditentukan oleh aturan-aturan ini , jika dipasang harus juga diperlihatkan sejak saat matahari terbit sampai matahari terbenam dalam keadaan penglihatan terbatas dan boleh diperlihatkan dalam semua keadaan bila dianggap perlu.

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

(E) Lampu-lampu dan sosok-sosok benda yang disebutkan secara terperinci di dalam aturan-aturan ini harus memenuhi ketentuan-ketentuan lampiran 1 peraturan ini.

Aturan 21

Definisi

(A) "Lampu tiang" berarti lampu putih yang ditempatkan di sumbu membujur kapal , memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi bujur cakrawala 225 derajat dan dipasang sedemikian rupa sehingga memperlihatkan cahaya dari arah lurus ke depan sampai 22,5 derajat dibelakang arah melintang di kedua sisi kapal.

(B) "Lampu lambung" berarti lampu hijau di lambung kanan dan lampu merah di lambung kiri, masing-masing memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi busur cakrawala 112,5 derajat dan dipampatkan sedemikian rupa hingga memperlihatkan cahaya dari arah lurus kedepan sampai dengan 22,5 derajat di belakang arah melintang di masing-masing sisinya. Di kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter , lampu-lampu lambung itu boleh digabungkan dalam satu lentera yang ditempatkan di sumbu membujur kapal.

(C) "Lampu buritan" berarti lampu putih yang ditempatkan sedekat mungkin dengan buritan, memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi bujur cakrawala 135 derajat dan dipasang sedemikian rupa hingga memperlihatkan cahaya 67,5 derajat dari arah lurus ke belakang kemasing-masing sisinya.

(D) "Lampu Tunda" berarti lampu kuning yang mempunyai sifat-sifat khusus yang sama dengan "Lampu buritan" yang didefinisikan didalam paragraf (c) aturan ini.

(E) "Lampu keliling" berarti lampu yang memperlihatkan cahaya tidak terputus-putus yang meliputi busur cakrawala 360 derajat.

(F) "Lampu Kedip" berarti lampu yang berkedip-kedip dengan selang waktu teratur dengan frekuensi 120 kedipan atau lebih setiap menit.

Aturan 22

Jarak tampak lampu

Lampu-lampu yang ditentukan didalam aturan ini harus mempunyai kuat cahaya sebagaimana yang disebutkan secara terperinci didalam seksi 8 lampiran 1 peraturan ini untuk dapat kelihatan dari jarak-jarak minimum berikut :

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

- Lampu tiang, 6 mil;
- Lampu lambung, 3 mil;
- Lampu buritan, 3 mil;
- Lampu tunda, 3 mil;
- Lampu keliling putih, merah, hijau atau kuning, 2 mil.

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

- Lampu tiang, 5 mil; kecuali apabila panjang kapal itu kurang dari 20 meter, 3 mil;

- Lampu lambung, 2 mil;
- Lampu buritan, 2 mil;
- Lampu tunda, 2 mil;
- Lampu keliling putih, merah, hijau atau kuning, 2 mil.

(C) Dikapal-kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter :

- Lampu tiang, 2 mil;
- Lampu lambung, 1 mil;
- Lampu buritan, 2 mil;
- Lampu tunda, 2 mil;
- Lampu keliling putih, merah, hijau atau kuning, 2 mil

(D) Dikapal-kapal yang terbenam atau benda-benda yang sedang ditunda yang tidak kelihatan dengan jelas :

- Lampu keliling putih, 3 mil.

Aturan 23

Kapal Tenaga Yang sedang Berlayar

(A) Kapal tenaga yang sedang berlayar :

- (i) Lampu tiang depan;
- (ii) Lampu tiang kedua , dibelakang dan lebih tinggi dari pada lampu tiang depan ; kecuali kapal yang panjangnya kurang dari 50 meter tidak wajib memperlihatkan lampu demikian, tetapi boleh memperlihatkannya.
- (iii) Lampu-lampu lambung;
- (iv) Lampu buritan.

(B) Kapal bantalan udara bilamana sedang beroperasi dalam bentuk tanpa berat benaman, disamping lampu-lampu yang ditentukan didalam paragraf (a) pasal ini, harus memperlihatkan lampu keliling kuning kedip.

(C) Pesawat WIG hanya pada saat lepas landas , mendarat dan terbang didekat permukaan sebagai tambahan lampu-lampu yang diwajibkan

dalam paragraf (a) harus memperlihatkan satu lampu keliling merah berkedip dengan intensitas tinggi.

(D) (i) Kapal tenaga yang panjangnya kurang dari 12 meter sebagai ganti lampu-lampu yang ditentukan di dalam paragraf (a) pasal ini , boleh memperlihatkan lampu keliling putih dan lampu-lampu lambung.

(ii) Kapal tenaga yang panjangnya kurang dari 7 meter yang kecepatan minimumnya tidak lebih dari 7 mil setiap jam, sebagai ganti lampu-lampu yang ditentukan didalam paragraf (a) pasal ini, boleh memperlihatkan lampu keliling putih dan jika mungkin, harus juga memperlihatkan lampu-lampu lambung.

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

Aturan 24

Menunda dan mendorong

(A) Kapal tenaga bilamana sedang menunda harus memperlihatkan :

(i) Sebagai pengganti lampu yang ditentukan didalam aturan 23(a) atau (a)(ii), dua tiang penerang bersusun tegak lurus. bilamana panjang tundaan diukur dari buritan kapal yang sedang menunda sampai keujung belakang tundaan lebih dari 200 meter , tiga lampu yang demikian itu bersusun tegak lurus.

(ii) Lampu-lampu lambung

(iii) Lampu buritan

(iv) Lampu tunda , tegak lurus diatas lampu buritan

(v) Bilamana panjang tundaan lebih dari 200 meter , sosok belah ketupat disuatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelast-jelast nya.

(B) Ketika kapal yang sedang mendorong dan kapal yang sedang didorong maju di ikat erat-erat dalam suatu unit berangkai, kapal-kapal itu harus

dianggap sebagai sebuah kapal tenaga dan memperlihatkan lampu-lampu yang ditentukan didalam aturan 23.

(C) Kapal tenaga bilamana sedang mendorong maju atau sedang menggandeng kecuali didalam suatu unit berangkai, harus memperlihatkan :

(i) Sebagai pengganti lampu yang ditentukan di dalam aturan 23(a)(i) atau (a)(ii) , dua penerangan tiang yang tersusun tegak lurus.

(ii) Lampu-lampu lambung

(iii) Lampu buritan.

(D) Kapal tunda yang dikenai paragraf (a) atau (c) aturan ini harus juga memenuhi aturan 23(a)(ii).

(E) Kapal atau benda yang sedang ditunda, selain daripada yang ditentukan di dalam paragraf (g) aturan ini harus memperlihatkan :

(i) Lampu-lampu lambung

(ii) Lampu buritan

(iii) Bilamana panjang tundaan lebih dari 200 meter , sosok belah ketupat di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelas nya.

(F) Dengan ketentuan bahwa berapapun jumlah kapal yang sedang digandeng atau di dorong dalam suatu kelompok, harus diberi lampu sebagai suatu kapal.

(i) Kapal yang sedang didorong maju yang bukan merupakan bagian dari suatu unit berangkai harus memperlihatkan lampu-lampu lambung di ujung depan.

(ii) Kapal yang sedang digandeng harus memperlihatkan lampu buritan dan ujung depan lampu-lampu lambung.

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

(i) Jika lebarnya kurang dari 25 meter , suatu lampu keliling putih di ujung depan, atau di dekatnya dan satu di ujung belakang atau di dekatnya, kecuali apabila naga umbang itu tidak perlu memperlihatkan lampu di ujung depan atau di dekatnya.

(ii) Jika lebarnya 25 meter atau lebih , dua lampu keliling putih tambahan di ujung-ujung paling luar dari lebarnya dan di dekatnya.

(iii) Jika panjangnya lebih dari 100 meter , lampu-lampu keliling putih tambahan di antara lampu-lampu yang ditentukan di dalam sub paragraf (i) dan (ii) sedemikian rupa sehingga jarak antara lampu-lampu itu tidak boleh lebih dari 100 meter.

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

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

(I) Apabila karena suatu sebab yang cukup beralasan sehingga tidak memungkinkan kapal yang tidak biasa melakukan operasi-operasi penundaan untuk memperlihatkan penerangan-penerangan yang di tentukan didalam paragraf (a) atau (c) aturan ini maka kapal demikian itu tidak disyaratkan untuk memperlihatkan penerangan-penerangan itu, bilamana sedang menunda kapal lain dalam bahaya atau dalam keadaan

lain yang membutuhkan pertolongan. Segala upaya yang mungkin harus ditempuh untuk menunjukkan sifat hubungan antara kapal yang sedang menunda dan kapal yang sedang ditunda sebagaimana yang diharuskan dan dibolehkan didalam aturan 36 terutama untuk menerangi tali tunda.

Aturan 25

Kapal Layar yang sedang berlayar dan kapal yang sedang berlayar dengan dayung

(A) Kapal layar yang sedang berlayar harus memperlihatkan :

- (i) Penerangan-penerangan lambung
- (ii) Penerangan buritan

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

(C) Kapal layar yang sedang berlayar , disamping lampu-lampu yang ditentukan didalam paragraf (a) aturan ini, boleh memperlihatkan dipuncak tiang atau didekatnya, di suatu tempat yang kelihatan dengan sejas-jelasnya, dua lampu keliling bersusun tegak lurus, yang diatas merah dan yang di bawah hijau, tetapi lampu-lampu ini tidak boleh memperlihatkan bersama-sama dengan lentera kombinasi yang dibolehkan paragraf (b) aturan ini.

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

(ii) Kapal yang sedang berlayar dengan dayung boleh memperlihatkan lampu-lampu yang ditentukan didalam aturan ini bagi kapal-kapal layar ,

tetapi jika tidak memperlihatkannya , kapal yang sedang berlayar dengan dayung itu harus siap dengan sebuah lampu senter yang menyala yang memperlihatkan cahaya putih yang harus ditunjukkan dalam waktu yang memadai untuk mencegah tubrukan.

(E) Kapal yang sedang berlayar dengan layar bilamana sedang digerakkan juga dengan mesin, harus memperlihatkan sosok benda berbentuk kerucut, dengan puncak kebawah, dibagian depan kapal di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejas-jelasnya.

Aturan 26

Kapal penangkap ikan

(A) kapal yang sedang menangkap ikan, apakah sedang berlayar atau berlabuh jangkar , harus memperlihatkan lampu-lampu dan sosok-sosok benda yang hanya ditentukan oleh aturan ini.

(B) Kapal yang sedang mendogol, maksudnya sedang menarik pukat taruk atau pekakas lain di dalam air yang digunakan sebagai alat untuk menangkap ikan , harus memperlihatkan :

(i) Dua penerangan keliling bersusun tegak lurus, yang diatas hijau dan yang dibawah putih, atau sosok benda yang terdiri dari dua kerucut yang titik-titik puncaknya berimpit, bersusun tegak lurus.

(ii) Penerangan tiang lebih kebelakang dan lebih tinggi daripada penerangan hijau keliling kapal yang panjangnya kurang dari 50 meter tidak wajib memperlihatkannya.

(iii) Bilamana mempunyai laju di air sebagai tambahan atas penerangan yang ditentukan di dalam paragraf ini penerangan-penerangan lambung dan penerangan buritan.

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

(i) Dua lampu keliling bersusun tegak lurus , yang diatas merah dan di bawah putih atau sosok benda yang terdiri dari dua kerucut yang titik-titik puncaknya berimpit , bersusun tegak lurus.

(ii) Bilamana ada alat penangkap ikan yang terjulur mendatar dari kapal lebih dari 50 meter , lampu putih keliling atau kerucut yang titik puncaknya ke atas di arah alat penangkap.

(iii) Bilamana mempunyai kecepatan di air, di samping lampu-lampu yang ditentukan di dalam paragraf ini, lampu-lampu lambung dan lampu buritan.

(D) Kapal yang sedang menangkap ikan berdekatan sekali dengan kapal-kapal lain yang menangkap ikan , boleh memperlihatkan isyarat-isyarat tambahan yang di uraikan dengan jelas di dalam lampiran II aturan ini.

(E) Bilamana sedang tidak menangkap ikan tidak boleh memperlihatkan lampu-lampu atau sosok-sosok benda yang ditentukan di dalam aturan ini tetapi hanya lampu-lampu atau sosok benda yang ditentukan bagi kapal yang panjangnya sama dengan panjang kapal itu.

Aturan 27

Kapal yang tidak terkendalikan atau yang berkemampuan olah geraknya terbatas

(A) Kapal yang tidak terkendalikan harus memperlihatkan :

(i) Dua lampu merah keliling bersusun tegak lurus di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya.

(ii) Dua bola atau sosok benda yang serupa bersusun tegak lurus di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya.

(iii) Bilamana mempunyai laju di air, sebagai tambahan atas lampu-lampu yang ditentukan didalam paragraf ini, lampu-lampu lambung dan lampu buritan.

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

(i) Tiga lampu keliling bersusun tegak lurus di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya, Lampu yang tertinggi dan yang terendah harus merah, sedang lampu yang tengah harus putih.

(ii) Tiga sosok benda bersusun tegak lurus, di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya, Sosok benda yang tertinggi dan yang terendah harus bola, sedang yang ditengah sosok belah ketupat.

(iii) Bilamana mempunyai laju di air, lampu atau lampu-lampu tiang, lampu-lampu lambung dan lampu buritan, sebagai tambahan atas lampu-lampu yang di tentukan di dalam sub paragraf (i).

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

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

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

(i) Dua lampu merah keliling atau dua bola bersusun tegak lurus untuk menunjukkan sisi tempat rintangan itu berada.

(ii) Dua lampu hijau keliling atau dua sosok belah ketupat bersusun tegak lurus untuk menunjukkan sisi kapal yang boleh dilewati kapal lain.

(iii) Bilamana berlabuh jangkar, lampu atau sosok benda yang ditentukan di dalam paragraf ini sebagai ganti lampu-lampu atau sosok benda yang ditentukan di dalam aturan 30.

(E) Bilamana kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan-pekerjaan penyelaman itu membuatnya tidak mampu memperlihatkan semua lampu dan sosok benda yang ditentukan didalam paragraf (d) aturan ini harus diperlihatkan yang berikut ini :

(i) Tiga lampu keliling bersusun tegak lurus di suatu tempat yang diperlihatkan dengan sejelas-jelasnya. Lampu yang tertinggi dan yang terendah harus merah , sedangkan lampu yang di tengah harus putih.

(ii) Tiruan bendera kaku huruf " A " dari kode internasional yang tingginya tidak kurang dari 1 meter . Langkah-langkah harus dilakukan untuk menjamin agar tiruan itu dapat kelihatan keliling.

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

(G) Kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter , kecuali kapal-kapal yang sedang menjalankan pekerjaan penyelaman , tidak wajib memperlihatkan lampu-lampu dan sosok-sosok benda yang ditentukan dalam aturan ini.

(H) Isyarat-isyarat yang ditentukan di dalam aturan ini bukan isyarat-isyarat dari kapal-kapal dalam bahaya dan membutuhkan pertolongan, insyarat-isyarat demikian tercantum didalam lampiran IV peraturan ini.

Aturan 28

Kapal yang terkendala oleh saratnya

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

Aturan 29

Kapal Pandu

- (A) Kapal yang sedang bertugas memandu harus memperlihatkan :
- (i) Di puncak tiang atau di dekatnya , dua lampu keliling bersusun tegak lurus , yang diatas putih dan yang dibawah merah.
 - (ii) Bilamana sedang berlayar , sebagai tambahan lampu-lampu lambung dan lampu buritan.
 - (iii) Bilamana berlabuh jangkar, sebagai tambahan atas lampu-lampu yang ditentukan di dalam sub paragraf (i), lampu-lampu atau sosok benda yang ditentukan di dalam aturan 30 bagi kapal-kapal yang berlabuh jangkar.
- (B) Kapal pandu bilamana sedang tidak memandu, harus memperlihatkan lampu-lampu atau sosok-sosok benda yang di tentukan bagi kapal yang serupa sesuai dengan panjangnya.

Aturan 30

Kapal yang berlabuh jangkar dan kapal yang kandas

- (A) Kapal yang berlabuh jangkar harus memperlihatkan di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya :

(i) Di bagian depan , lampu putih keliling dan satu bola.

(ii) Di buritan atau di dekatnya dan di suatu ketinggian yang lebih rendah daripada lampu yang ditentukan di dalam sub paragraf (i), sebuah lampu putih keliling.

(B) Kapal yang panjangnya kurang dari 50 meter boleh memperlihatkan sebuah penerangan putih keliling di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya sebagai ganti lampu-lampu yang ditentukan dalam paragraf (a) aturan ini.

(C) Kapal yang berlabuh jangkar boleh juga mempergunakan lampu kerja atau lampu-lampu yang sepadan yang ada di kapal untuk menerangi geladak-geladaknya, sedangkan kapal yang panjangnya 100 meter keatas harus memperlihatkan lampu-lampu demikian itu.

(D) Kapal yang kandas harus memperlihatkan lampu-lampu yang ditentukan didalam paragraf (a) atau (b) aturan ini dan sebagai tambahan, di suatu tempat yang dapat kelihatan dengan sejelas-jelasnya :

(i) Dua lampu merah keliling bersusun tegak lurus

(ii) Tiga bola bersusun tegak lurus.

(E) Kapal yang panjangnya kurang dari 7 meter, bilamana berlabuh jangkar tidak di dalam atau di dekat alur pelayaran sempit , air pelayaran atau tempet berlabuh jangkar atau yang bisa di layari oleh kapal-kapal lain , tidak diisyaratkan memperlihatkan lampu-lampu atau sosok benda yang ditentukan didalam paragraf (a) dan (b) aturan ini.

(F) Kapal yang panjangnya kurang dari 12 meter, bilamana kandas, tidak di isyaratkan memperlihatkan lampu-lampu atau sosok-sosok benda yang ditentukan didalam paragraf (d)(i) dan (ii) aturan ini.

Aturan 31

Pesawat Terbang Laut

Apabila pesawat terbang laut atau pesawat WIG tidak mampu memperlihatkan lampu-lampu dan sosok-sosok benda dengan sifat-sifat

atau kedudukan-kedudukan yang ditentukan didalam aturan-aturan bagian ini, pesawat terbang laut atau pesawat WIG itu harus memperlihatkan lampu-lampu dan sosok-sosok benda yang sifat-sifatnya semirip mungkin dan pada kedudukan yang memungkinkan.

Isyarat Bunyi dan Isyarat Cahaya

Aturan 32

Definisi

(A) kata "suling" berarti setiap alat isyarat bunyi yang dapat menghasilkan tiupan-tiupan yang ditentukan dan yang memenuhi perncian-perincian di dalam lampiran 3 peraturan-peraturan ini.

(B) Istilah " Tiup Pendek " berarti tiupan yang lamanya kira-kira satu detik.

(C) Istilah " Tiup Panjang " berarti tiupan yang lamanya empat sampai dengan enam detik.

Aturan 33

Perlengkapan untuk isyarat bunyi

(A) Kapal yang panjangnya 12 meter atau lebih harus dilengkapi dengan suling, kapal yang panjangnya 20 meter atau lebih sebagai tambahan suling harus di lengkapi sebuah genta dan kapal yang panjangnya 100 meter atau lebih sebagai tambahan harus di lengkapi dengan sebuah gong yang bunyinya tidak dapat di kacaukan dengan nada dan bunyi genta. Suling, genta dan gong harus memenuhi perincian-perincian didalam lampiran III peraturan ini, genta atau gong atau kedua-duanya boleh digantikan dengan perlengkapan lain yang mempunyai sifat-sifat khas yang sama , dengan ketentuan harus selalu memungkinkan di bunyikan dengan tangan.

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

Aturan 34

Isyarat olah gerak dan isyarat peringatan

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

- Satu tiupan pendek berarti "Saya mengubah haluan saya ke kanan".
- Dua tiupan pendek berarti "Aku mengubah haluan saya ke kiri".
- Tiga tiupan pendek berarti "Saya sedang menjalankan mundur mesin penggerak".

(B) Setiap kapal boleh menambah isyarat-isyarat suling yang ditentukan di dalam paragraf (a) aturan ini, dengan isyarat cahaya di ulang-ulang seperlunya, sementara olah gerak sedang dilakukan :

(i) Isyarat-isyarat cahaya ini harus mempunyai arti berikut :

- Satu kedipan berarti "Saya mengubah haluan saya ke kanan"
- Dua kedipan berarti "Saya mengubah haluan saya ke kiri".
- Tiga kedipan berarti "Saya sedang menjalankan mundur mesin penggerak".

(ii) Lamanya masing-masing kedipan harus kira-kira satu detik, selang waktu antara kedip-kedip itu harus kira-kira satu detik, serta selang waktu antara isyarat-isyarat berurutan tidak boleh kurang dari 10 detik.

(iii) Lampu yang digunakan untuk isyarat ini, jika dipasang harus lampu putih keliling, dapat kelihatan dari jarak minimal 5 mil dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan lampiran I peraturan ini.

(C) Bila dalam keadaan saling melihat dalam alur pelayaran sempit :

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

- Dua tiup panjang di ikuti dengan satu tiup pendek untuk menyatakan " saya bermaksud menyusul anda di sisi kanan anda ".

- Dua tiup panjang di ikuti dua tiup pendek untuk menyatakan " saya bermaksud menyusul anda di sisi kiri anda ".

(ii) Kapal yang sedang disusul itu bilamana sedang melakukan tindakan sesuai dengan aturan 9(e)(i), harus menyatakan persetujuannya dengan isyarat-isyarat dengan sulungnya.

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

(E) Kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah alur pelayaran yang ditempat itu kapal-kapal lain dapat terhalang oleh alingan, harus memperdengarkan satu tiup panjang. Isyarat demikian itu harus di sambut dengan tiup panjang oleh setiap kapal yang mendekat yang sekiranya ada di dalam jarak dengar di sekitar tikungan atau di balik alingan itu.

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

Aturan 35

Isyarat Bunyi dalam Penglihatan Terbatas

Di dalam atau di dekat daerah yang penglihatan terbatas baik pada siang hari atau malam hari, isyarat-isyarat yang ditentukan di dalam aturan ini harus digunakan sebagai berikut :

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

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

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

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

(E) Kapal yang ditunda atau jika kapal ditunda itu lebih dari satu, maka kapal yang paling belakang dari tundaan itu jika diawaki harus

memperdengarkan 4 tiup beruntun , yakni satu tiup panjang di ikuti tiga tiup pendek , dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit. Bilamana mungkin isyarat ini harus diperdengarkan segera setelah isyarat yang di perdengarkan oleh kapal yang menunda.

(F) Bilamana kapal yang sedang mendorong dan kapal yang sedang didorong maju di ikuti etar-erat dalam kesatuan gabungan , kapal-kapal itu harus memperdengarkan isyarat-isyarat yang ditentukan didalam paragraf (a) atau (b) aturan ini.

(G) Kapal yang sedang berlabuh jangkar harus membunyikan genta dengan cepat selama kira-kira 5 detik dengan selang waktu tidak lebih dari 1 menit . Di kapal yang panjangnya 100 meter atau lebih genta itu harus dibunyikan di bagian depan kapal dan segera setelah pembunyian genta , gong harus dibunyikan cepat-cepat selama kira-kira 5 detik di bagian belakang kapal . Kapal yang berlabuh jangkar sebagai tambahan boleh memperdengarkan 3 tiup beruntun , yakni satu tiup pendek untuk mengingatkan kapal lain yang mendekat mengenai kedudukannya dan adanya kemungkinan tubrukan.

(H) Kapal yang kandas harus memperdengarkan isyarat genta dan jika dipersyaratkan isyarat gong yang di tentukan di dalam paragraf (g) aturan ini dengan jelas, dengan genta sesaat sebelum dan segera setelah pembunyian genta yang cepat itu. Kapal yang kandas sebagai tambahan boleh memperdengarkan isyarat suling yang sesuai.

(I) Kapal yang panjangnya 12 meter atau lebih tetapi kurang dari 20 meter, tidak wajib memperdengarkan isyarat-isyarat genta sebagaimana yang dirincikan pada paragraf (g) dan (h) dari aturan ini, tetapi jika tidak memperdengarkannya , kapal itu harus memperdengarkan isyarat bunyi lain yang efisien dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit.

(J) Kapal yang panjang nya kurang dari 12 meter tidak wajib memperdengarkan isyarat sebagaimana yang disebutkan diatas , tetapi

jika tidak memperdengarkannya kapal itu harus memperdengarkan isyarat bunyi lain yang efisien dengan selang waktu tidak lebih dari 2 menit.

(K) Kapal Pandu yang sedang bertugas memandu kapal pandu bilamana sedang bertugas memandu sebagai tambahan atas isyarat-isyarat yang ditentukan di dalam paragraf (a), (b) dan (g) aturan ini boleh memperdengarkan isyarat pengenalan yang terdiri dari 4 tiup pendek.

Aturan 36

Isyarat untuk menarik perhatian

Jika perlu untuk menarik perhatian kapal lain, setiap kapal boleh menggunakan isyarat cahaya atau isyarat bunyi yang tidak dapat terkelirukan dengan setiap isyarat diharuskan atau yang dibenarkan dimanapun di dalam aturan-aturan ini atau boleh mengarahkan berkas cahaya lampu sorotnya ke jurusan manapun. Sembarang cahaya yang digunakan untuk menarik perhatian kapal lain harus demikian rupa sehingga tidak dapat terkelirukan dengan alat bantu navigasi apapun. Untuk memenuhi maksud aturan ini penggunaan penerang berselang-selang atau penerangan berputar dengan intensitas tinggi, misalnya penerangan-penerangan Stroba harus dihindari.

Aturan 37

Isyarat Bahaya

Bilamana kapal dalam bahaya dan membutuhkan pertolongan, kapal itu harus menggunakan atau memperlihatkan isyarat-isyarat yang ditentukan di dalam lampiran IV peraturan ini.

BAGIAN E

Pembebasan-pembebasan

Aturan 38

Pembebasan

Setiap kapal (atau kelas kapal-kapal) dengan ketentuan bahwa kapal itu memenuhi syarat-syarat Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut , 1960, yang luasnya diletakkan sebelum peraturan ini mulai berlaku atau yang pada tanggal itu dalam tahapan pembangunan yang sesuai, dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi peraturan ini sebagai berikut :

(A) Pemasangan lampu-lampu dengan jarak yang ditentukan didalam aturan 22 , sampai 4 tahun setelah tanggal mulai berlakunya peraturan ini.

(B) Pemasangan lampu-lampu dengan percian warna sebagaimana yang ditentukan di dalam seksi 7 lampiran I peraturan ini, sampai 4 tahun setelah tanggal mulai berlakunya peraturan ini.

(C) Penempatan kembali lampu-lampu sebagai akibat dari perubahan satuan-satuan imperial ke satuan-satuan metrik dan pembulatan-pembulatan angka-angka ukuran, merupakan pembebasan tetap.

(D) (i) Penempatan kembali lampu-lampu tiang di kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 150 meter , sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan seksi 3 (a) lampiran I peraturan ini, merupakan pembebasan tetap.

(ii) Penempatan kembali lampu-lampu tiang di kapal-kapal yang panjangnya 150 meter atau lebih, sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan seksi 3 (a) lampiran I peraturan ini, sampai sembilan tahun setelah tanggal mulai berlakunya peraturan ini.

E) Penempatan kembali lampu-lampu tiang sebagai akibat dari ketetapan-ketetapan seksi 2 (b) lampiran I peraturan ini.

(F) Penempatan kembali lampu-lampu lambung sebagai akibat dari ketentuan-ketentuan seksi 2 (g) dan 3 (b) lampiran I peraturan ini, sampai sembilan tahun setelah tanggal mulai berlakunya peraturan ini.

(G) Syarat-syarat tentang alat-alat isyarat bunyi yang ditentukan di dalam lampiran III peraturan ini, sampai sembilan tahun setelah tanggal mulai berlakunya peraturan ini.

(H) Penempatan kembali lampu-lampu keliling, sebagai akibat dari ketentuan-ketentuan seksi 9(b) lampiran I peraturan ini merupakan pembebasan tetap.