



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : PM 68 TAHUN 2011

TENTANG

ALUR-PELAYARAN DI LAUT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan mengenai penyelenggaraan alur-pelayaran di laut, pemanfaatan Alur Laut Kepulauan Indonesia dan bangunan atau instalasi di perairan sebagaimana diatur dalam Pasal 18 dan Pasal 97 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Alur-Pelayaran di Laut.

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647);
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4209);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109);
9. Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang Pengesahan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut *Collision Regulation* 1972;
10. Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan "*International Convention for the Safety of Life at Sea 1974*";
11. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara;

12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 173/AL.401/PHB-84 tentang Berlakunya *The IALA Maritime Bouyage* Sistem Untuk Region A Dalam Tatanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di Indonesia;
13. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 30 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG ALUR-PELAYARAN DI LAUT.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan :

1. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
2. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan 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 antar moda transportasi.

3. Alur-Pelayaran di Laut adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari kapal angkutan laut.
4. Perlintasan adalah suatu perairan dimana terdapat satu atau lebih jalur lalu lintas yang saling berpotongan dengan satu atau lebih jalur utama lainnya.
5. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan adalah hak kapal dan pesawat udara asing untuk melakukan pelayaran atau penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang.
6. Survey Hidrografi adalah kegiatan-kegiatan pengukuran dan pengamatan yang dilakukan diwilayah perairan dan sekitar pantai untuk menggambarkan sebagian atau keseluruhan permukaan bumi, terutama yang digenangi oleh air, pada suatu bidang datar (kertas peta) yang disajikan dalam bentuk informasi titik-titik kedalaman, garis kontur kedalaman dan titik-titik tinggi serta berbagai keragaman diatas dan dibawah permukaan laut.
7. Sistem Rute adalah suatu system dari satu atau lebih dan atau menentukan jalur yang diarahkan agar mengurangi resiko korban kecelakaan.
8. Bagan pemisah lalu lintas (*Traffic Separation Scheme*) adalah skema penjaluran yang dimaksudkan untuk memisahkan lalu lintas kapal arah berlawanan dengan tata cara yang tepat dan dengan pengadaan jalur lalu lintas.
9. Rute Dua Arah (*Two-way Route*) adalah suatu lajur dengan diberikan batas-batas didalamnya dimana ditetapkan lalu lintas dua arah, bertujuan menyediakan lintas aman bagi kapal-kapal melalui perairan dimana bernavigasi sulit dan berbahaya.
10. Jalur yang direkomendasikan (*Recommended Track*) adalah suatu lajur yang mana telah diuji khususnya untuk memastikan sejauh mungkin bahwa itu adalah bebas dari bahaya disepanjang yang mana kapal-kapal disarankan melintasinya.

11. Area yang harus dihindari (*Area to be Avoide*) adalah suatu lalu lintas terdiri dari area dengan diberi batas-batas di dalamnya yang mana salah satu sisi Navigasi amat serius berbahaya atau pengecualian penting untuk menghindari bahaya kecelakaan dan yang mana harus dihindari oleh semua kapal-kapal atau Ukuran-ukuran kapal tertentu.
12. Daerah Lintas Pantai (*Inshore Traffic Zone*) adalah suatu lalu lintas terdiri dari suatu area tertentu diantara batas arah menuju darat dari suatu bagan pemisah lalu lintas dan berdekatan pantai.
13. Daerah Putaran (*roundabout*) adalah suatu jalur tertentu terdiri dari sebuah titik pemisah atau edaran bagan pemisah dan edaran jalur lalu lintas dalam batas-batas ditentukan. Lalu lintas dalam Roundabout adalah dibatasi oleh gerakan dalam berlawanan arah jarum jam sekitar titik batas pemisah atau area.
14. Daerah kewaspadaan (*Precautionary Area*) adalah suatu lalu lintas terdiri dari area dengan diberi batas-batas dimana kapal-kapal harus bernavigasi dengan perhatian utama sekali dan dimana didalam arah arus lalu lintas telah dianjurkan.
15. Rute air dalam (*Deep Water Route*) adalah suatu lajur dengan diberikan batas-batas yang mana telah disurvei dengan akurat untuk jarak batas dari dasar laut dan rintangan-rintangan bawah air sebagai yang digambarkan dipeta laut.
16. Bangunan atau instalasi adalah setiap konstruksi baik berada di atas dan/atau di bawah permukaan perairan.
17. *Landing Point* adalah titik koordinat geografis yang ditetapkan sebagai titik awal jalur pipa atau kabel laut.
18. Distrik Navigasi adalah Unit Pelaksana Teknis di bidang kenavigasian di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
19. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
20. Menteri adalah Menteri Perhubungan.

BAB II

ALUR-PELAYARAN DI LAUT

Pasal 2

Alur-pelayaran di laut terdiri atas :

- a. alur-pelayaran umum dan perlintasan; dan
- b. alur-pelayaran masuk pelabuhan.

Pasal 3

Untuk penyelenggaraan alur-pelayaran di laut sebagaimana dalam Pasal 2, Menteri wajib menetapkan :

- a. alur-pelayaran di laut;
- b. sistem rute;
- c. tata cara berlalu lintas; dan
- d. daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.

BAB III

PENYELENGGARAAN ALUR-PELAYARAN DI LAUT

Pasal 4

Penyelenggaraan alur-pelayaran di laut dilakukan untuk :

- a. ketertiban lalu lintas kapal;
- b. memonitor pergerakan kapal;
- c. mengarahkan pergerakan kapal; dan
- d. pelaksanaan hak lintas damai kapal-kapal asing.

Pasal 5

- (1) Penyelenggaraan alur-pelayaran di laut dilaksanakan oleh Pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. perencanaan;
 - b. pembangunan;
 - c. pengoperasian;
 - d. pemeliharaan; dan
 - e. pengawasan.

Pasal 6

- (1) Kegiatan perencanaan alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a meliputi :
 - a. rencana pembangunan alur-pelayaran di laut; dan
 - b. penataan alur-pelayaran di laut.
- (2) Rencana pembangunan alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a disusun berdasarkan:
 - a. Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
 - b. perkembangan dimensi kapal dan jenis kapal;
 - c. kepadatan lalu lintas;
 - d. kondisi geografis; dan
 - e. efisiensi jarak pelayaran.
- (3) Penataan alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan untuk:
 - a. ketertiban lalu lintas kapal;
 - b. keselamatan dan keamanan bernavigasi; dan
 - c. perlindungan lingkungan maritim.

Pasal 7

Pada kegiatan perencanaan alur-pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- a. penataan jalur-jalur sempit;
- b. titik mati (*point of no return*);
- c. lebar alur satu arah;
- d. lebar dalam belokan-belokan alur;
- e. lebar alur dua arah;
- f. daerah olah gerak.

Pasal 8

Pada penataan jalur-jalur sempit sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf a garis mengemudi lurus yang ditandai cukup dengan kepanjangan minimal 5 (lima) kali panjang kapal terbesar pada kedua ujung jalur.

Pasal 9

Pada titik mati (*point of no return*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf b. meliputi :

- a. penyediaan jalur-jalur darurat ke luar alur, khususnya bagi alur- alur yang panjang dan lalu lintas padat.

- b. jarak antara “titik mati” ke pintu masuk pelabuhan untuk kapal-kapal besar dibuat sependek mungkin.

Pasal 10

Pada perencanaan lebar alur satu arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf c. lebar dari alur-alur satu arah tidak boleh kurang dari 5 (lima) kali lebar kapal yang terbesar.

Pasal 11

Pada perencanaan lebar dalam belokan-belokan alur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf d, lebar tambahan untuk lintasannya berdasarkan panjang P dari kapal, jadi $1/8 \cdot P^2/R$, dengan R – radius belokan.

Pasal 12

Pada perencanaan lebar alur dua arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf e, lebarnya harus ditambah dengan 3 (tiga) atau sampai 5 (lima) kali lebar kapal yang terbesar ditambah dampak penyimpangan karena arus dan/atau angin.

Pasal 13

Pada perencanaan daerah olah gerak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf f, kedalamannya harus ditentukan dengan memperhatikan informasi yang diberikan mengenai *under keel clearance*.

Pasal 14

- (1) Kegiatan pembangunan alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat 2 huruf b meliputi:
 - a. survei hidrografi;
 - b. penyusunan desain teknis;
 - c. penyusunan metode kerja; dan
 - d. penempatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- (2) Kegiatan survei hidrografi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri dari:
 - a. peta *bathimetric*;
 - b. pola arus;
 - c. pasang surut; dan
 - d. jenis dasar perairan.
- (3) Kegiatan penyusunan desain teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
 - a. profil/potongan memanjang dan melintang;

- b. lebar alur, luas kolam, dan kedalaman sesuai dengan ukuran kapal yang akan melewati alur-pelayaran di laut;
 - c. *slope*/kemiringan alur-pelayaran di laut; dan
 - d. lokasi dan titik koordinat geografis area yang akan dikeruk.
- (4) Kegiatan penyusunan metode kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c meliputi:
- a. tata cara pelaksanaan pembangunan;
 - b. penggunaan peralatan; dan
 - c. jadwal pelaksanaan pembangunan.

Pasal 15

Kegiatan pengoperasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf c meliputi:

- a. penetapan sistem rute;
- b. tata cara berlalu lintas;
- c. penetapan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- d. pemuatan ke dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran; dan
- e. diumumkan oleh instansi yang tugas dan tanggungjawabnya di bidang pemetaan laut.

Pasal 16

Kegiatan pemeliharaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf d meliputi:

- a. berkala tiap tahun sekali; dan
- b. sewaktu-waktu bila diperlukan.

Pasal 17

- (1) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf e dilakukan dengan:
- a. pengukuran kedalaman; dan
 - b. pemantauan timbulnya hambatan pelayaran.
- (2) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Distrik Navigasi setempat.

Pasal 18

- (1) Badan usaha dapat diikutsertakan dalam pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaan alur-pelayaran di laut yang menuju ke terminal khusus yang dikelola oleh badan usaha.

- (2) Penyelenggaraan alur-pelayaran di laut oleh badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan setelah mendapat izin dari Menteri.

BAB IV

SISTEM RUTE

Pasal 19

- (1) Untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar pada perairan tertentu, ditetapkan sistem rute yang meliputi:
- a. bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*);
 - b. rute dua arah (*two way routes*);
 - c. garis haluan yang dianjurkan (*recommended tracks*);
 - d. rute air dalam (*deep water routes*);
 - e. daerah yang harus dihindari (*areas to be avoided*);
 - f. daerah lalu lintas pedalaman (*inshore traffic zones*);
 - g. daerah kewaspadaan (*precaution areas*); dan
 - h. daerah putaran (*roundabouts*);
- (2) Penetapan sistem rute sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:
- a. kondisi alur-pelayaran di laut; dan
 - b. pertimbangan kepadatan lalu lintas.
- (3) Penetapan sistem rute sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhitungkan faktor-faktor sebagai berikut:
- a. keberadaan sistem rute di area yang akan ditetapkan;
 - b. keadaan *traffic* kapal dan kemungkinan perubahan kondisi *traffic*;
 - c. keberadaan area penangkapan ikan;
 - d. keberadaan serta kemungkinan perkembangan eksplorasi lepas pantai, eksploitasi *sea bed* dan *sub-soil*;
 - e. keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, *Hydrographic Survey* dan peta laut;
 - f. keadaan geografis; dan
 - g. keberadaan serta kemungkinan perkembangan daerah konservasi.

Pasal 20

- (1) Bagan pemisah lalu lintas di laut (*traffic separation scheme*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf a ditetapkan berdasarkan:
 - a. kondisi lebar alur-pelayaran;
 - b. dimensi kapal;
 - c. kepadatan lalu lintas berlayar;
 - d. bahaya pelayaran;
 - e. sifat-sifat khusus kapal;
 - f. alur tertentu;
 - g. setiap alur yang biasanya digunakan untuk Navigasi internasional.

- (2) Rute dua arah (*two way routes*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf b ditetapkan berdasarkan:
 - a. kondisi lebar alur-pelayaran;
 - b. dimensi kapal;
 - c. kepadatan lalu lintas berlayar;
 - d. bahaya pelayaran;
 - e. sifat-sifat khusus kapal;
 - f. alur tertentu;
 - g. setiap alur yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

- (3) Garis haluan yang dianjurkan (*recommended tracks*), sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf c ditetapkan untuk:
 - a. panduan nakhoda kapal saat memasuki alur-pelayaran di laut;
 - b. garis panduan yang telah ditetapkan pada peta laut;
 - c. menunjukkan titik kritis dari satu belokan;
 - d. memperjelas rute yang aman untuk kapal.

- (4) Rute air dalam (*deep water routes*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf d ditetapkan berdasarkan:
 - a. dimensi kapal;
 - a. *under keel clearance*;
 - b. *draught* kapal;
 - c. kondisi dari dasar laut yang tertera di peta laut;
 - d. bahaya-bahaya navigasi;
 - e. menggambarkan titik-titik tertentu untuk suatu belokan.

- (5) Daerah yang harus dihindari (*areas to be avoided*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf e ditetapkan berdasarkan:
 - a. lokasi labuh jangkar yang telah ditetapkan;

- b. lokasi yang dilindungi;
 - c. kondisi dari dasar laut yang tertera di peta laut;
 - d. bahaya-bahaya navigasi.
- (6) Daerah lalu lintas pedalaman (*inshore traffic zones*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf f ditetapkan berdasarkan:
- a. diperuntukan untuk kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter;
 - b. rute diperuntukan untuk menuju dan keluar pelabuhan;
 - c. diperuntukan bagi kapal ikan di sekitar *traffic separation scheme* (TSS) yang akan melaksanakan kegiatan;
 - d. kapal dalam kondisi tidak beroperasi dengan baik.
- (7) Daerah kewaspadaan (*precaution areas*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf g ditetapkan berdasarkan:
- a. lokasi labuh sementara;
 - b. daerah *joint* kapal untuk masuk ke bagan pemisah;
 - c. daerah ditentukan untuk kapal memotong suatu bagan pemisah.
- (8) Daerah-daerah putaran (*roundabouts*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) huruf h ditetapkan berdasarkan:
- a. kondisi lebar alur-pelayaran;
 - b. dimensi kapal;
 - c. kepadatan lalu lintas berlayar;
 - d. bahaya pelayaran;
 - e. sifat-sifat khusus kapal;
 - f. alur tertentu;
 - g. setiap alur yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional;
 - h. digunakan untuk memandu *traffic* dengan cara mengitari berlawanan arah jarum jam suatu daerah pemisah berbentuk bulat.

Pasal 21

Sistem rute sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) dicantumkan dalam peta laut dan petunjuk pelayaran dan diumumkan oleh instansi yang berwenang.

Pasal 22

Alur Laut Kepulauan Indonesia, perairan sempit, selat dan tempat-tempat tertentu dibuat sistem rute guna memastikan keselamatan, kelancaran serta memperhatikan lingkungan yang harus dipatuhi oleh semua kapal.

BAB V

TATA CARA BERLALU LINTAS DI ALUR-PELAYARAN DI LAUT

Pasal 23

Penetapan tata cara berlalu lintas harus mempertimbangkan:

- a. kondisi alur-pelayaran;
- b. kepadatan lalu lintas;
- c. kondisi, ukuran dan sarat (*draught*) kapal;
- d. arus dan pasang surut; dan
- e. kondisi cuaca.

Pasal 24

- (1) Pada alur-pelayaran yang lalu lintasnya padat dan sempit, perlu dilakukan pengaturan lalu lintas kapal melalui sistem rute kapal (*ship's routeing system*) yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- (2) Sistem rute kapal (*ship's routeing system*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*);
 - b. rute dua arah (*two way routes*);
 - c. jalur yang direkomendasikan (*recommended tracks*);
 - d. area yang harus dihindari (*areas to be avoided*);
 - e. daerah lalu lintas pantai (*inshore traffic zones*);
 - f. daerah putaran (*roundabouts*);
 - g. daerah perhatian khusus (*precaution areas*);
 - h. rute air dalam (*deep water routes*).
- (3) Sistem rute kapal (*ship's routeing system*) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal akan disiarkan melalui Berita Pelaut Indonesia dan dipublikasikan dalam peta laut Indonesia yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang.

Pasal 25

- (1) Untuk menjamin keselamatan, keamanan dan ketertiban diperairan, nahkoda kapal/pemimpin kapal dalam perencanaan dan atau pelaksanaan pelayarannya dapat mencari informasi cuaca melalui Stasiun Radio Pantai dan kondisi perairan melalui buku-buku Kepanduan Bahari dan melalui penyiaran Berita Pelaut Indonesia.
- (2) Penyiaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah informasi yang terkini (*update*) akibat terjadinya perubahan-perubahan cuaca dan kondisi perairan.

Pasal 26

Tata cara berlalu lintas di alur-pelayaran meliputi pengaturan:

- a. kecepatan aman;
- b. tindakan untuk menghindari tubrukan;
- c. alur-pelayaran sempit;
- d. bagan pemisah lalu lintas;
- e. kapal layar;
- f. penyusulan;
- g. situasi berhadap-hadapan;
- h. situasi memotong;
- i. tindakan kapal yang menghindari;
- j. tanggung jawab antar kapal; dan
- k. olah gerak kapal dalam penglihatan terbatas.

Pasal 27

Pengaturan kecepatan aman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf a meliputi:

- a. setiap kapal harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat dan berhasil guna untuk menghindari tubrukan dan dapat diberhentikan dalam suatu jarak yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada;
- b. dalam menentukan kecepatan aman harus memperhitungkan faktor-faktor sebagai berikut:
 1. oleh semua kapal:
 - a) keadaan penglihatan;
 - b) kepadatan lalu lintas, termasuk pemusatan-pemusatan kapal atau kapal lain apapun;
 - c) kemampuan olah gerak kapal dengan acuan khusus pada jarak henti dan kemampuan berputar dalam keadaan yang ada;

- d) pada malam hari adanya cahaya latar belakang seperti yang berasal lampu-lampu darat atau hambur-pantul dari penerangan-penerangan sendiri;
 - e) keadaan angin, laut dan arus, serta adanya bahaya-bahaya navigasi di sekitarnya;
 - f) sarat (*draught*) kapal sehubungan dengan kedalaman air yang ada.
2. bagi kapal-kapal yang dilengkapi dengan radar yang bekerja dengan baik:
- a) sifat-sifat khusus, daya guna dan keterbatasan-keterbatasan pesawat radar;
 - b) kendala-kendala apapun yang disebabkan oleh skala jarak radar yang digunakan;
 - c) pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber-sumber gangguan lain pada penginderaan dengan radar;
 - d) kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, es dan benda-benda apung lain tidak terindera oleh radar pada jarak yang memadai;
 - e) jumlah, tempat dan gerakan dari kapal-kapal yang terindera oleh radar;
 - f) perkiraan yang lebih tepat dari penglihatan yang sekiranya mungkin dilakukan bilamana radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda-benda lain di sekitarnya.

Pasal 28

Pengaturan tindakan untuk menghindari tubrukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf b meliputi:

- a. setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, jika keadaan mengizinkan, 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 mengizinkan, harus cukup besar sehingga segera menjadi jelas bagi kapal lain yang sedang mengamati dengan penglihatan atau dengan radar; serangkaian perubahan kecil dari haluan dan/atau kecepatan hendaknya dihindari;
- c. jika ada ruang gerak yang cukup, perubahan haluan saja mungkin merupakan tindakan yang paling berhasil guna untuk menghindari situasi saling mendekati terlalu rapat, dengan ketentuan bahwa perubahan itu dilakukan dalam waktu yang cukup dini, bersungguh-sungguh dan tidak mengakibatkan terjadinya situasi saling mendekati terlalu rapat;

- d. tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa sehingga menghasilkan pelewatan dengan jarak yang aman, hasil guna tindakan itu harus dikaji dengan seksama sampai kapal yang lain itu pada akhirnya terlewati dan bebas sama sekali;
- e. jika diperlukan untuk menghindari tubrukan atau memberikan waktu yang lebih banyak untuk menilai keadaan, kapal harus mengurangi kecepatannya atau menghilangkan kecepatannya sama sekali dengan memberhentikan atau menjalankan mundur sarana penggeraknya.

Pasal 29

Pengaturan alur-pelayaran sempit sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf c meliputi:

- a. kapal yang sedang berlayar menyusuri alur-pelayaran atau air 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. 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. kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintangai jalan setiap kapal lain yang sedang berlayar di dalam alur-pelayaran atau air pelayaran sempit;
- d. kapal tidak boleh memotong alur-pelayaran atau air pelayaran sempit jika pemotongan demikian merintangai jalan kapal yang hanya dapat berlayar dengan aman di dalam alur-pelayaran atau air pelayaran sempit. Kapal yang disebutkan terakhir tersebut boleh menggunakan isyarat bunyi yang ditentukan di dalam *COLREG*, jika ragu-ragu terhadap maksud kapal yang memotong itu;
- e. di alur-pelayaran atau air pelayaran sempit jika penyusulan hanya dapat dilakukan jika kapal yang disusul itu harus melakukan tindakan untuk memungkinkan pelewatan dengan aman, maka kapal yang bermaksud menyusul itu harus menyatakan maksudnya dengan memperdengarkan isyarat yang sesuai dengan yang ditentukan di dalam *COLREG*, kapal yang akan disusul itu, jika menyetujui, harus memperdengarkan isyarat yang sesuai yang ditentukan di dalam *COLREG* dan mengambil langkah untuk melewatinya dengan aman. Jika ragu-ragu, kapal itu boleh memperdengarkan isyarat-isyarat yang ditentukan di dalam *COLREG*;

- f. kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah alur-pelayaran atau air pelayaran sempit yang di tempat itu 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 *COLREG*;
- g. setiap kapal, jika keadaan mengizinkan, harus menghindarkan dirinya berlabuh jangkar di dalam alur-pelayaran sempit.

Pasal 30

Pengaturan berlalu lintas di bagan pemisah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf d meliputi:

- a. kapal yang sedang menggunakan bagan pemisah lalu-lintas harus:
 1. berlayar di dalam jalur lalu-lintas yang sesuai dengan arah lalu-lintas umum untuk jalur itu;
 2. sedapat mungkin tetap bebas dari garis pemisah atau zona pemisah lalu-lintas;
 3. jalur lalu-lintas 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 arus lalu-lintas umum.
- b. sedapat mungkin, kapal harus menghindari memotong jalur-jalur lalu lintas, tetapi jika terpaksa melakukannya, harus memotong arah arus lalu lintas umum dengan sudut yang sekecil-kecilnya terhadap arah arus lalu-lintas umum;
- c. zona-zona lalu-lintas dekat pantai pada umumnya tidak boleh digunakan oleh lalu-lintas umum yang dengan aman dapat menggunakan jalur lalu-lintas yang sesuai di dalam bagan pemisah yang berbatasan. Tetapi kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter dan kapal-kapal layar dalam segala keadaan boleh berada di dalam zona-zona lalu-lintas dekat pantai;
- d. kapal yang sedang memotong atau kapal yang sedang memasuki atau sedang meninggalkan jalur, tidak boleh memasuki zona pemisah atau memotong garis pemisah, kecuali:
 1. dalam keadaan darurat untuk menghindari bahaya mendadak;
 2. untuk menangkap ikan di dalam zona pemisah.
- e. kapal yang sedang berlayar di daerah-daerah dekat ujung bagan pemisah lalu-lintas harus berlayar dengan sangat hati-hati;

- f. sedapat mungkin, kapal harus menghindarkan dirinya berlabuh jangkar di dalam bagan pemisah lalu-lintas atau di daerah dekat ujung-ujungnya;
- g. kapal yang tidak menggunakan bagan pemisah lalu-lintas harus menghindarinya dengan ambang batas selebar-lebarnya;
- h. kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintang jalan setiap kapal lain yang sedang mengikuti jalur lalu-lintas;
- i. kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh merintang jalan aman kapal tenaga yang sedang mengikuti jalur lalu-lintas;
- j. kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, bilamana sedang melakukan operasi untuk merawat sarana keselamatan pelayaran di dalam bagan pemisah lalu-lintas dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini karena pentingnya penyelenggaraan operasi itu;
- k. kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, bilamana sedang melakukan operasi untuk meletakkan, memperbaiki atau mengangkat pipa dan kabel laut, di dalam bagan pemisah lalu-lintas, dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini.

Pasal 31

Pengaturan tata cara berlalu lintas kapal layar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf e meliputi:

- a. bilamana dua kapal sedang saling mendekat sedemikian rupa sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, salah satu dari kedua kapal itu harus menghindari kapal yang lain sebagai berikut:
 - 1. bilamana masing-masing mendapat angin di lambung yang berlainan, maka kapal yang mendapat angin di lambung kiri harus menghindari kapal yang lain;
 - 2. bilamana kedua-duanya mendapat angin di lambung yang sama, maka kapal yang ada di atas angin harus menghindari kapal yang ada di bawah angin;
 - 3. jika kapal mendapat angin di lambung kiri melihat sebuah kapal di atas angin dan tidak dapat menentukan dengan pasti apakah kapal lain itu mendapat angin di lambung kiri atau kanan, maka kapal itu harus menghindari kapal lain itu.
- b. untuk memenuhi aturan ini, sisi atas angin harus dianggap 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.

Pasal 32

Pengaturan tata cara penyusulan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf f meliputi:

- a. setiap kapal yang sedang menyusul kapal lain harus menghindari kapal lain yang sedang disusul;
- 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 disusul itu pada malam hari kapal hanya dapat melihat penerangan buritan, tetapi tidak satupun dari penerangan-penerangan 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.

Pasal 33

Pengaturan tata cara berlalu lintas kapal dalam situasi berhadap-hadapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf g meliputi:

- 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 penerangan-penerangan tiang kapal lain tersebut terletak segaris atau hampir segaris dan/atau kedua penerangan lambung serta pada siang hari kapal itu mengamati gatra (aspek) yang sesuai mengenai kapal lain tersebut;
- c. bilamana kapal dalam keadaan ragu-ragu atas terdapatnya situasi demikian, kapal itu harus beranggapan bahwa situasi itu ada dan bertindak sesuai dengannya.

Pasal 34

Dalam pengaturan tata cara berlalu lintas kapal dalam situasi memotong sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf h, bilamana dua kapal tenaga sedang berlayar dengan haluan saling memotong sedemikian rupa sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, kapal yang mendapati kapal lain di sisi kanannya harus menghindar, dan jika keadaan mengizinkan, harus menghindarkan dirinya memotong di depan kapal lain itu.

Pasal 35

Dalam pengaturan tata cara tindakan kapal menghindari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf i, setiap kapal yang diwajibkan menghindari kapal lain, sedapat mungkin melakukan tindakan secara dini dan tegas untuk tetap bebas sama sekali.

Pasal 36

Dalam pengaturan tanggung jawab antar kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf j meliputi:

- a. kapal bermesin yang sedang berlayar harus menghindari:
 1. kapal yang tidak terkendalikan;
 2. kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas;
 3. kapal yang sedang menangkap ikan;
 4. kapal layar.
- b. kapal layar yang sedang berlayar harus menghindari:
 1. kapal yang tidak terkendalikan;
 2. kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas;
 3. kapal yang sedang menangkap ikan.
- c. kapal yang sedang menangkap ikan sedapat mungkin harus menghindari:
 1. kapal yang tidak terkendalikan;
 2. kapal yang olah geraknya terbatas.
- d. setiap kapal, kecuali kapal yang tidak dapat dikendalikan atau kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, jika keadaan mengizinkan harus menghindarkan dirinya merintang jalan aman sebuah kapal yang terkendala oleh saratnya.
- e. kapal yang terkendala oleh saratnya harus berlayar dengan kewaspadaan khusus dengan benar-benar memperhatikan keadannya yang khusus itu.

Pasal 37

Dalam pengaturan olah gerak kapal dalam penglihatan terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf k meliputi:

- a. setiap kapal harus berlayar dengan kecepatan aman yang disesuaikan dengan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada;
- b. setiap kapal harus benar-benar memperhatikan keadaan dan suasana penglihatan terbatas yang ada;
- c. kapal yang mengidera kapal lain hanya dengan radar harus menentukan apakah sedang berkembang situasi saling mendekati terlalu rapat dan/atau apakah ada bahaya tubrukan;
- d. jika 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:
 1. perubahan haluan ke kiri terhadap kapal yang ada di depan arah melintang, selain daripada kapal yang sedang disusul;
 2. perubahan haluan ke arah kapal yang ada di arah melintang atau di belakang arah melintang.
- e. kecuali 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 mendekati terlalu rapat hingga kapal yang ada di depan arah melintangnya, harus mengurangi kecepatannya serendah mungkin yang dengan kecepatan itu kapal tersebut dapat mempertahankan haluannya;
- f. jika dianggap perlu kapal meniadakan kecepatannya sama sekali dan bagaimanapun juga berlayar dengan kewaspadaan khusus hingga bahaya tubrukan telah berlalu.

BAB VI

DAERAH LABUH KAPAL

Pasal 38

- (1) Suatu wilayah tertentu di perairan dapat ditetapkan sebagai daerah labuh kapal.

- (2) Perairan yang ditetapkan sebagai daerah labuh kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan antara lain:
 - a. kapal yang mengalami kerusakan;
 - b. kapal yang berlabuh jangkar dalam waktu yang lama;
 - c. kapal yang sedang melakukan pembersihan ruang muat.
- (3) Lokasi daerah labuh kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Direktur Jenderal berdasarkan usulan dari Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- (4) Usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilengkapi dengan rekomendasi dari Distrik Navigasi setempat.
- (5) Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib berlabuh pada lokasi daerah labuh kapal yang sudah ditetapkan.
- (6) Daerah labuh kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dicantumkan dalam peta laut dan petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang.

BAB VII

BANGUNAN ATAU INSTALASI DI PERAIRAN

Pasal 39

- (1) Dalam perairan dapat dibangun bangunan atau instalasi selain untuk keperluan alur-pelayaran.
- (2) Bangunan atau instalasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. jembatan;
 - b. pipa;
 - c. kabel.
- (3) Bangunan atau instalasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit wajib memenuhi persyaratan:
 - a. penempatan, pemendaman, dan penandaan;
 - b. tidak menimbulkan kerusakan terhadap bangunan atau instalasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan fasilitas Telekomunikasi-Pelayaran;
 - c. memperhatikan ruang bebas dalam pembangunan jembatan;
 - d. memperhatikan koridor pemasangan kabel laut dan pipa bawah laut; dan
 - e. berada di luar perairan wajib pandu.

- (4) Selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) pemilik bangunan atau instalasi wajib menempatkan sejumlah uang di bank Pemerintah sebagai jaminan untuk menggantikan biaya pembongkaran bangunan atau instalasi yang tidak digunakan lagi oleh pemilik yang besarnya ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- (5) Membangun, memindahkan, dan/atau membongkar bangunan atau instalasi yang berada di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mendapat izin dari Direktur Jenderal.

Pasal 40

- (1) Pemberian izin pembangunan, pemindahan dan/atau pembongkaran bangunan atau instalasi di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (5) diberikan oleh Direktur Jenderal setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. administrasi; dan
 - b. teknis.
- (2) Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 (satu) huruf a meliputi:
 - a. akta pendirian perusahaan;
 - b. Nomor Pokok Wajib Pajak;
 - c. memiliki keterangan domisili perusahaan.
- (3) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat 1 (satu) huruf b meliputi:
 - a. hasil survei teknis yang mencakup:
 1. posisi geografis bangunan atau instalasi;
 2. *bathimetric*;
 3. data hidrografi;
 4. data jenis dan kondisi lapisan dasar perairan (*sub soil*);
 5. penentuan titik koordinat geografis *landing point*.
 - b. perhitungan teknis dan gambar desain bangunan atau instalasi;
 - c. lama waktu dan jadwal pelaksanaan kegiatan;
 - d. metode kerja dan analisa teknis;
 - e. rekomendasi dari Unit Penyelenggara Pelabuhan pada pelabuhan terdekat;
 - f. rekomendasi dari Distrik Navigasi setempat; dan
 - g. studi lingkungan yang telah mendapat pengesahan oleh pejabat yang berwenang.

Pasal 41

- (1) Untuk mendapatkan izin membangun, memindahkan dan/atau membongkar bangunan atau instalasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (1) pemohon mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal dengan memenuhi persyaratan administrasi dan teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) dan ayat (3).
- (2) Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tim teknis yang ditunjuk melaksanakan survei rencana lokasi pembangunan instalasi atau bangunan lainnya.
- (3) Direktur Jenderal menerbitkan izin membangun instalasi atau bangunan lainnya setelah dokumen pemenuhan persyaratan diterima secara lengkap paling lama 14 (empat belas) hari kerja sejak survei selesai dilakukan oleh tim teknis.
- (4) Dalam hal izin membangun instalasi atau bangunan lainnya tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) dan (3) Direktur Jenderal memberikan penolakan dan disertai dengan alasan penolakan.
- (5) Pemilik bangunan atau instalasi yang telah memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada Pasal 40 ayat (1) wajib melaksanakan kegiatan pendirian dan atau perubahan bangunan atau instalasi dalam jangka waktu 6 (enam) bulan sejak izin diterbitkan.

Pasal 42

- (1) Pemegang izin pembangunan, pemindahan, dan/atau pembongkaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (5) wajib:
 - a. melaksanakan pembangunan, pembongkaran dan pemindahan sesuai dengan izin yang diberikan;
 - b. melaksanakan pemasangan fasilitas Sarana Bantu-Navigasi Pelayaran;
 - c. melaporkan pelaksanaan kegiatan pembangunan, pembongkaran dan pemindahan secara berkala setiap bulan.

- (2) Dalam hal pemegang izin tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi dengan pencabutan izin.

Pasal 43

- (1) Bangunan atau instalasi yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (1) atau yang tidak digunakan wajib dibongkar.
- (2) Pembongkaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pemilik bangunan atau instalasi paling lama 14 (empat belas) hari kerja sejak dinyatakan tidak memenuhi syarat atau tidak digunakan lagi.
- (3) Pembongkaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kepada Direktur Jenderal untuk disiarkan melalui stasiun radio pantai dan dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran.
- (4) Dalam hal jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terlampaui, Direktur Jenderal melakukan pembongkaran atas biaya pemilik bangunan atau instalasi.

Pasal 44

- (1) Pada setiap bangunan atau instalasi di laut wajib dipasang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- (2) Pemasangan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pemilik bangunan setelah mendapat persetujuan dari Direktur Jenderal.
- (3) Direktur Jenderal menetapkan zona keamanan dan keselamatan berlayar pada setiap bangunan atau instalasi.
- (4) Lokasi bangunan atau instalasi, spesifikasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, dan zona keamanan dan keselamatan berlayar diumumkan dengan mencantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta disiarkan melalui stasiun radio pantai.
- (5) Batas zona keamanan dan keselamatan terdiri atas:
 - a. zona terlarang pada area 500 (lima ratus) meter dihitung dari sisi terluar instalasi atau bangunan; dan
 - b. zona terbatas pada area 1.250 (seribu dua ratus lima puluh) meter dihitung dari sisi terluar zona terlarang atau 1.750 (seribu tujuh ratus lima puluh) meter dari titik terluar bangunan.

Pasal 45

- (1) Pembangunan pipa dan kabel laut dilakukan dengan cara pemendaman.
- (2) Pemendaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. penempatannya di sisi terluar alur-pelayaran;
 - b. alur-pelayaran dengan kedalaman laut kurang dari 20 (dua puluh) meter kabel laut dan pipa bawah laut harus dipendam 4 (empat) meter di bawah permukaan dasar laut (*natural seabed*);
 - c. alur-pelayaran dengan kedalaman 20 (dua puluh) meter sampai 40 (empat puluh) meter kabel laut dan pipa bawah laut harus dipendam 2 (dua) meter di bawah permukaan dasar laut (*natural seabed*); atau
 - d. alur-pelayaran dengan kedalaman lebih dari 40 (empat puluh) meter, kabel laut, dan pipa bawah laut harus dipendam 1 (satu) meter di bawah permukaan dasar laut (*natural seabed*);
 - e. pada lokasi tertentu untuk mengantisipasi pengembangan pelabuhan dan kepadatan lalu lintas pelayaran perlu dilakukan penilaian resiko (*risk assesment*) antara lain melalui kegiatan penjatuhan jangkar kapal terbesar (*anchor drop test*); dan
 - f. pemendaman harus duduk stabil pada posisinya.
- (3) Pembangunan pipa yang memotong alur-pelayaran penempatannya tidak boleh ditempatkan pada tikungan alur-pelayaran.

Pasal 46

- (1) Pembangunan jembatan di alur-pelayaran di laut wajib memperhatikan ruang bebas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (2) huruf c.
- (2) Ruang bebas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung dengan memperhatikan:
 - a. bentangan jembatan;
 - b. kepadatan lalu lintas kapal (*traffic*), dan pesawat udara;
 - c. dimensi kapal;
 - d. kondisi alur;
 - e. air pasang tertinggi;
 - f. tinggi tiang utama kapal;
 - g. gelombang;

- h. kedalaman perairan; dan
 - i. pilar konstruksi jembatan.
- (3) Tata cara perhitungan ruang bebas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebagaimana tercantum dalam Lampiran Peraturan ini.
 - (4) Ruang bebas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dicantumkan dalam izin pembangunan jembatan.

BAB VIII

ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Pasal 47

- (1) Pemerintah menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia dan tata cara penggunaannya untuk perlintasan yang sifatnya terus menerus, langsung, dan secepatnya bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia.
- (2) Kapal dan pesawat asing dapat melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut Zona Ekonomi Eksklusif melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.
- (3) Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
 - a. ketahanan nasional;
 - b. keselamatan berlayar;
 - c. eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam;
 - d. jaringan kabel dan pipa dasar laut;
 - e. konservasi sumber daya alam dan lingkungan;
 - f. rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional;
 - g. tata ruang laut; dan
 - h. rekomendasi organisasi internasional yang berwenang.

Pasal 48

- (1) Pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 dilakukan melalui alur laut atau melalui udara diatas alur laut yang ditetapkan sebagai Alur Laut Kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan Hak Lintas Laut Kepulauan tersebut.

- (2) Pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam peraturan Menteri ini di bagian-bagian lain perairan Indonesia dapat dilaksanakan setelah dibagian-bagian lain tersebut ditetapkan alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan tersebut.

Pasal 49

- (1) Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.
- (2) Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) Mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% (sepuluh per seratus) jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.
- (3) Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- (4) Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan menggunakan amunisi.
- (5) Kecuali dalam keadaan *force majeure* dalam hal musibah, pesawat udara yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia.
- (6) Semua kapal asing sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar mandir, kecuali dalam hal *force majeure* atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah.

- (7) Kapal atau pesawat udara asing yang melakukan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia.

Pasal 50

Kapal atau pesawat udara asing, termasuk kapal atau pesawat udara riset atau survei hidrografi, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survei hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk hal itu.

Pasal 51

- (1) Kapal asing, termasuk kapal penangkap ikan, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melaksanakan kegiatan perikanan.
- (2) Kapal penangkap ikan asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, selain memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1), juga wajib menyimpan peralatan penangkap ikannya ke dalam palka.
- (3) Kapal dan pesawat udara asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal, orang, barang, mata uang dengan cara yang bertentangan dengan perundang-undangan kepabeanan, keimigrasian, fiskal, dan kesehatan, kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam keadaan musibah.

Pasal 52

- (1) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan wajib mentaati peraturan, prosedur, dan praktek internasional mengenai keselamatan pelayaran yang diterima secara umum, termasuk peraturan tentang pencegahan tubrukan kapal di laut.
- (2) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dalam suatu alur laut dimana telah ditetapkan suatu Bagan Pemisah Lintas untuk pengaturan keselamatan pelayaran, wajib mentaati pengaturan Bagan Pemisah Lintas.

- (3) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh menimbulkan gangguan atau kerusakan pada sarana atau fasilitas navigasi serta kabel-kabel dan pipa-pipa bawah air.
- (4) Kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dalam suatu alur laut kepulauan dimana terdapat instalasi-instalasi untuk eksplorasi atau eksploitasi sumber daya alam hayati atau non hayati, tidak boleh berlayar terlalu dekat dengan zona terlarang yang lebarnya 500 (lima ratus) meter yang ditetapkan di sekeliling instalasi tersebut.

Pasal 53

- (1) Pesawat udara sipil yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus:
 - a. menaati peraturan udara yang ditetapkan oleh organisasi penerbangan sipil internasional mengenai keselamatan penerbangan;
 - b. setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otoritas pengawas lalu lintas udara yang berwenang ditetapkan secara internasional atau frekuensi radio darurat internasional yang sesuai.
- (2) Pesawat udara negara asing yang melakukan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus:
 - a. menghormati peraturan udara mengenai keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a;
 - b. memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b.

Pasal 54

- (1) Kapal asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dilarang membuang minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, dan atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standar internasional untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut yang berasal dari kapal.
- (2) Kapal asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dilarang melakukan dumping di Perairan Indonesia.

- (3) Kapal asing bertenaga nuklir, atau yang mengangkut bahan nuklir, atau barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun yang akan melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal yang demikian.

Pasal 55

- (1) Orang atau badan usaha yang bertanggung jawab atas pengoperasian atau muatan kapal atau pesawat udara niaga asing atau kapal atau pesawat udara pemerintah asing yang digunakan untuk tujuan niaga wajib bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia sebagaimana tidak ditaatinya ketentuan-ketentuan sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui perairan Indonesia.
- (2) Negara bendera kapal atau negara pendaftaran pesawat udara memikul tanggung jawab internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia sebagai akibat tidak ditaatinya ketentuan-ketentuan oleh kapal perang atau pesawat udara negara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui perairan Indonesia.

Pasal 56

- (1) Bagi kapal asing yang melintasi alur laut kepulauan tidak boleh melaksanakan kegiatan meliputi:
 - a. pelatihan perang dengan menggunakan amunisi;
 - b. tidak boleh berlabuh jangkar kecuali dalam keadaan *force majeure*;
 - c. riset atau survei hidrografi;
 - d. tidak boleh melakukan kegiatan bongkar muat baik orang maupun barang kecuali dalam keadaan *force majeure*.
- (2) Bagi kapal asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan d harus melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negara yang menetapkan alur tersebut.

BAB IX

SISTEM INFORMASI ALUR-PELAYARAN DI LAUT

Pasal 57

- (1) Sistem informasi alur-pelayaran di laut paling sedikit memuat:
 - a. kondisi alur-pelayaran;
 - b. kepadatan lalu lintas;
 - c. kondisi, ukuran dan sarat (*draught*) kapal;
 - d. arus dan pasang surut;
 - e. kondisi cuaca;
 - f. *ship's routeing system*.
- (2) Kondisi alur-pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a antara lain:
 - a. panjang alur-pelayaran;
 - b. jumlah tikungan;
 - c. lebar alur-pelayaran;
 - d. kedalaman alur-pelayaran.
- (3) Kepadatan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b antara lain:
 - a. jumlah kapal yang melintas; dan
 - b. luas alur-pelayaran.
- (4) Kondisi, ukuran dan sarat (*draught*) kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c antara lain:
 - a. dimensi kapal;
 - b. jenis kapal;
 - c. jenis muatan.
- (5) Arus dan pasang surut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d antara lain:
 - a. arah dan kecepatan arus;
 - b. jenis pasang surut.
- (6) Kondisi cuaca sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e antara lain:
 - a. kecepatan dan arah angin;
 - b. jenis awan;
 - c. jarak pandang;
 - d. tekanan udara.
- (7) *Ship's routeing system* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f antara lain diatur dalam Pasal 24 ayat (2).

Pasal 58

- (1) Sistem informasi alur-pelayaran di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) dilakukan melalui kegiatan:
 - a. pengumpulan data;
 - b. pengolahan data dan penganalisaan;
 - c. penyajian;
 - d. penyebaran; dan
 - e. penyimpanan data dan informasi.
- (2) Pengumpulan data sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a dilakukan melalui laporan:
 - a. Distrik Navigasi;
 - b. penyelenggara pelabuhan;
 - c. Syahbandar; dan
 - d. masyarakat.
- (3) Pengolahan dan penganalisaan data sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan melalui:
 - a. identifikasi;
 - b. inventarisasi;
 - c. penelitian;
 - d. evaluasi;
 - e. kesimpulan; dan
 - f. pencatatan.
- (4) Penyajian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dilakukan melalui:
 - a. bentuk data; dan
 - b. informasi.
- (5) Penyebaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d dapat dilakukan melalui:
 - a. Maklumat Pelayaran;
 - b. Berita Pelaut Indonesia (*Notice to Mariners*); dan
 - c. Peringatan Navigasi (*Navigational Warnings*).
- (6) Penyimpanan data dan informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e dapat dilakukan secara manual dan elektronik.

BAB X

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 59

Direktur Jenderal melaksanakan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan peraturan ini.

Pasal 60

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 5 Juli 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd.

FREDDY NUMBERI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 6 Juli 2011

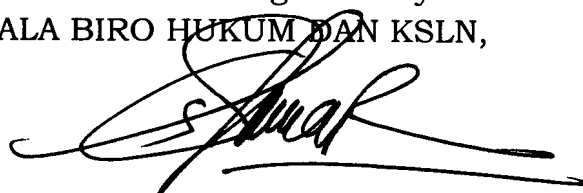
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,
REPUBLIK INDONESIA

ttd.

PATRIALIS AKBAR

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2011 NOMOR 380

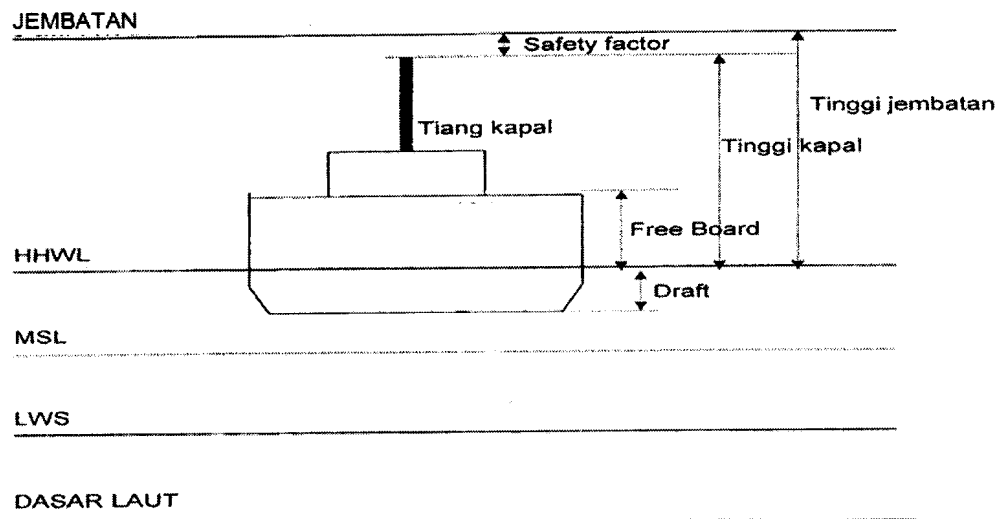
Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001

LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : PM 68 TAHUN 2011
TANGGAL : 5 Juli 2011

TATA CARA PERHITUNGAN RUANG BEBAS TINGGI JEMBATAN



RUANG BEBAS TINGGI JEMBATAN

$$\text{Tinggi Jembatan} = (\text{HHWL} + \text{TM}) + \{(\text{HHWL} + \text{TM}) \times \text{Fk}\}$$

$$\text{TM} = \text{SM} + \text{TK} + \text{M}$$

- HHWL : Air Pasang Paling Tertinggi (*High Highest Water Level*)
TM : tinggi *maximum* kapal (m)
SM : *freeboard* + *draft* (sarat maksimal) (m)
M : tinggi tiang *mast* (m)
TK : tinggi muatan (m) / tinggi *crane*
Fk : faktor keselamatan 10%


Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 5 Juli 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd.

FREDDY NUMBERI

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,


UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001