



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 129 TAHUN 2020**

TENTANG

PENETAPAN SISTEM RUTE DI SELAT LOMBOK

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan dalam IMO Circular Nomor COLREG.2/Circ.74 tentang *New Traffic Separation Scheme* dan SN.1/Circ.337 tentang *Routeing Measures Other Than Traffic Separation Schemes* tanggal 14 Juni 2019, IMO telah mengadopsi ketentuan tersebut dan mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2020;
 - b. bahwa berdasarkan ketentuan dalam Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, Menteri Perhubungan wajib menetapkan alur pelayaran, sistem rute, tata cara berlalu lintas, dan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya;
 - c. bahwa Selat Lombok merupakan jalur pelayaran internasional yang masuk dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia II dan memiliki lalu-lintas kapal yang padat;
 - d. bahwa di sekitar perairan Selat Lombok terdapat Taman Wisata perairan Gili Matra dan Kawasan Konservasi Sumber Daya Laut Nusa Peninda;

- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c dan huruf d, untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar dan perlindungan lingkungan maritim, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Lombok;

- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76);
 2. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1942);
 3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
 4. 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);
 5. 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);
 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. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
10. Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2019 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 203);
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 173/AL.401/PHB-84 tentang berlakunya *The IALA Maritime Bouyage System for Region-A* dalam Tatanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di Indonesia;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 30 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi-Pelayaran;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 390);

16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 129 Tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1573);
17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1844);

Memperhatikan : Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.203/2/5/DJPL/2020 tanggal 5 Maret 2020 perihal Penyampaian Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Skema Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Lombok;

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN SISTEM RUTE DI SELAT LOMBOK.
- PERTAMA : Menetapkan sistem rute di Selat Lombok yang terdiri dari:
- a. Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*);
 - b. Daerah Lalu Lintas Pedalaman (*Inshore Traffic Zone*);
 - c. Daerah Kawaspadaan (*Precautionary Area*).
- KEDUA : Menetapkan Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Lombok sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA huruf a yang dibatasi oleh titik koordinat geografis sebagaimana tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KETIGA : Menetapkan Daerah Lalu Lintas Pedalaman (*Inshore Traffic Zone*) sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA huruf b yang dibatasi oleh titik koordinat geografis sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.

- KEEMPAT : Menetapkan Daerah Kewaspadaan (*Precautionary Area*) sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA huruf c yang dibatasi oleh titik koordinat geografis sebagaimana tercantum dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KELIMA : Menetapkan Tata Cara Berlalu Lintas Pada Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Lombok sebagaimana tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KEENAM : Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*), Daerah Lalu Lintas Pedalaman (*Inshore Traffic Zone*), Daerah Kewaspadaan (*Precautionary Area*) di Selat Lombok sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA wajib dimuat dalam Peta Laut Indonesia Edisi Terbaru Nomor 291, 292 dan Buku Petunjuk Pelayaran sebagaimana tercantum dalam Lampiran V yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KETUJUH : Kapal Berbendera Indonesia dan kapal asing yang melanggar ketentuan Tata Cara Berlalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Diktum KELIMA, diberikan sanksi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut sesuai dengan ketentuan perundang-undangan nasional dan internasional.
- KEDELAPAN : Pengawasan kapal pada Sistem Rute dan Tata Cara Berlalu Lintas di Selat Lombok dilakukan oleh Benoa *Vessel Traffic Services* (VTS) dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- KESEMBILAN : Laporan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDELAPAN digunakan sebagai bahan evaluasi Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk perubahan Sistem Rute dan Tata Cara Berlalu Lintas di Selat Lombok.

- KESEPULUH : Setiap perubahan Sistem Rute dan Tata Cara Berlalu Lintas di Selat Lombok sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESEMBILAN ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan dievaluasi paling sedikit 1 (satu) kali dalam jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun akan dilakukan penyesuaian terhadap Keputusan Menteri ini.
- KESEBELAS : Penetapan Sistem Rute sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA dan Tata Cara Berlalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM KELIMA, diinformasikan melalui penerbitan Maklumat Pelayaran (MAPEL) serta disiarkan melalui *Navigation Telex (Navtex)* Berita Pelaut Indonesia (*Notice to Marines*).
- KEDUABELAS : Direktur Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan Keputusan Menteri ini.

KETIGABELAS : Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2020.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 29 Mei 2020

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttid.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada:

1. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Dalam Negeri;
4. Menteri Luar Negeri;
5. Menteri Kelautan dan Perikanan;
6. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
7. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
8. Kepala Staf TNI Angkatan Laut;
9. Gubernur Bali;
10. Gubernur Nusa Tenggara Barat;
11. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan;
12. Kepala Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut;
13. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Benoa;
14. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa;
15. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KEP. BIRO HUKUM,



MAH MUJI HERPRIARSONO

Lampiran I
Keputusan Menteri Perhubungan
tentang Penetapan Sistem Rute di
Selat Lombok
Nomor : KM 129 TAHUN 2020
Tanggal : 29 Mei 2020

BAGAN PEMISAH LALU LINTAS
(TRAFFIC SEPARATION SCHEME) DI SELAT LOMBOK

1. Zona pemisah memiliki lebar 0.5 mil laut, dengan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
2	08° 18'.73 LS	115° 52'.32 BT
3	08° 18'.94 LS	115° 52'.83 BT
6	08° 23'.24 LS	115° 50'.76 BT
7	08° 23'.43 LS	115° 51'.27 BT

2. Jalur lalu lintas di sisi Timur Laut ditetapkan antara zona pemisah dan garis yang menghubungkan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
4	08° 19'.89 LS	115° 55'.09 BT
8	08° 24'.29 LS	115° 53'.56 BT

3. Jalur lalu lintas di sisi Barat Laut ditetapkan antara zona pemisah dan garis yang menghubungkan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
1	08° 17'.84 LS	115° 50'.04 BT
5	08° 22'.37 LS	115° 48'.46 BT

4. Zona pemisah memiliki lebar 0.5 mil laut, dengan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
10	08° 28'.21 LS	115° 49'.61 BT
11	08° 28'.01 LS	115° 49'.10 BT
14	08° 35'.21 LS	115° 46'.61 BT
15	08° 35'.40 LS	115° 47'.12 BT

5. Jalur lalu lintas di sisi Tenggara ditetapkan antara zona pemisah dan garis yang menghubungkan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
9	08° 29'.10 LS	115° 51'.90 BT
16	08° 36'.25 LS	115° 49'.42 BT

6. Jalur lalu lintas di sisi Barat Daya ditetapkan antara zona pemisah dan garis yang menghubungkan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
12	08° 27'.12 LS	115° 46'.82 BT
13	08° 34'.36 LS	115° 44'.31 BT

7. Zona pemisah memiliki lebar 0.5 mil laut, dengan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
18	08° 40'.71 LS	115° 45'.27 BT
19	08° 40'.53 LS	115° 44'.76 BT
22	08° 53'.73 LS	115° 40'.18 BT
23	08° 53'.89 LS	115° 40'.70 BT

8. Jalur lalu lintas di sisi Tenggara ditetapkan antara zona pemisah dan garis yang menghubungkan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
17	08° 41'.53 LS	115° 47'.58 BT
24	08° 55'.41 LS	115° 46'.26 BT
25	08° 45'.50 LS	115° 46'.21 BT

9. Jalur lalu lintas di sisi Barat Daya ditetapkan antara zona pemisah dan garis yang menghubungkan posisi geografis sebagai berikut:

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
20	08° 39'.71 LS	115° 42'.45 BT
21	08° 52'.99 LS	115° 37'.85 BT

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI



Lampiran II
Keputusan Menteri Perhubungan
tentang Penetapan Sistem Rute di
Selat Lombok

Nomor : KM 129 Tahun 2020

Tanggal : 29 Mei 2020

DAERAH LALU LINTAS PEDALAMAN (*INSHORE TRAFFIC ZONE*)

Daerah lalu lintas pedalaman (*inshore traffic zone*) terletak diantara bagan pemisah jalur laut posisi 4 (empat) ke Ujung Tanjung Kecinan ($08^{\circ} 24'.21$ LS, $116^{\circ} 03'.45$ BT) dengan arah 118° (seratus delapan belas derajat), dan garis yang ditarik dari posisi 24 (dua puluh empat) ke Rambu Suar Batu Gendang ($08^{\circ} 45'.17$ LS, $115^{\circ} 49'.27$ BT) dengan arah 16° (enam belas derajat) ditetapkan sebagai daerah lalu lintas pedalaman (*inshore traffic zone*).

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI



Lampiran III
Keputusan Menteri Perhubungan
tentang Penetapan Sistem Rute di
Selat Lombok

Nomor : KM 129 Tahun 2020
Tanggal : 29 Mei 2020

DAERAH KEWASPADAAN (PRECAUTIONARY AREA)

Pelaut yang berlayar di daerah ini harus meningkatkan kewaspadaan atas kemungkinan kapal ferry yang melintas dari Padang Bai ke Gili Trewangan dan/atau ke Lembar dan atau sebaliknya dan seluruh kapal tersebut termasuk kapal ferry yang melewati daerah kewaspadaan (*precautionary area*) harus mengikuti arah lalu lintas yang disarankan sesuai yang tergambar pada peta.

Daerah kewaspadaan (*precautionary area*) berserta arah lalu lintas yang disarankan ditetapkan dengan posisi geografis sebagai berikut:

No	Koordinat Area Kewaspadaan Bagian Utara	No	Koordinat Arca Kewaspadaan Bagian Selatan
5	08° 22'.37 LS, 115° 48'.46 BT	13	08° 34'.36 LS, 115° 44'.31 BT
8	08° 24'.29 LS, 115° 53'.56 BT	16	08° 36'.25 LS, 115° 49'.42 BT
9	08° 29'.10 LS, 115° 51'.90 BT	17	08° 41'.53 LS, 115° 47'.58 BT
12	08° 27'.12 LS, 115° 46'.82 BT	20	08° 39'.71 LS, 115° 42'.45 BT

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

td.

BUDI KARYA SUMADI



Lampiran IV
Keputusan Menteri Perhubungan
tentang Penetapan Sistem Rute di
Selat Lombok
Nomor : KM 129 TAHUN 2020
Tanggal : 29 Mei 2020

TATA CARA BERLALU LINTAS PADA
BAGAN PEMISAH LALU LINTAS (*TRAFFIC SEPARATION SCHEME*)
DI SELAT LOMBOK

Dalam rangka meningkatkan efisiensi dan menekan angka kecelakaan kapal maka perlu di atur tata cara berlalu lintas pada bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) di Selat Lombok sebagai berikut:

1. Sistem Penggunaan Rute Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*)
 - a. bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) untuk melewati Selat Lombok telah diadopsi oleh IMO dan aturan internasional yaitu Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut pada tahun 1972 aturan 10, dan semua perubahan didalamnya. Semua kapal yang melintas harus dapat bernavigasi dengan aman, kapal yang datang dari laut Bali ke Samudra Hindia dan sebaliknya wajib untuk menggunakan bagan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) di Selat Lombok;
 - b. kapal yang sedang menggunakan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) 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; dan
 - 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.
 - c. 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;

- d. zona-zona lalu lintas dekat pantai tidak boleh digunakan oleh lalu-lintas umum kecuali bagi kapal-kapal yang panjangnya kurang dari 20 m (dua puluh meter) dan kapal-kapal layar dalam segala keadaan;
- e. 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; dan
 - 2) untuk menangkap ikan di dalam zona pemisah.
- f. kapal yang sedang berlayar di daerah-daerah dekat ujung bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) harus berlayar dengan sangat hati-hati;
- g. sedapat mungkin, kapal harus menghindarkan dirinya berlabuh jangkar di dalam bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) atau di daerah dekat ujung-ujungnya;
- h. kapal yang tidak menggunakan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) harus menghindarnya dengan ambang batas selebar-lebarnya;
- i. kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintangai jalan setiap kapal lain yang sedang mengikuti jalur lalu lintas;
- j. kapal yang panjangnya kurang dari 20 m (dua puluh meter) atau kapal layar tidak boleh merintangai jalan aman kapal tenaga yang sedang mengikuti jalur lalu lintas;
- k. kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, apabila sedang melakukan operasi untuk merawat sarana keselamatan pelayaran dalam bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini karena pentingnya penyelenggaraan operasi itu;
- l. kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, apabila sedang melakukan operasi untuk meletakkan, memperbaiki atau mengangkat Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, pipa, kabel laut dan kegiatan *Search and Rescue* (SAR) di dalam bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini;
- m. dikarenakan lalu lintas kapal cepat yang menyeberangi Selat Lombok sangat padat, sangat disarankan bagi nakhoda kapal untuk:
 - 1) berlayar dengan kecepatan aman;
 - 2) mempersiapkan mesin induk untuk siap berolah gerak setiap saat di bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*);

- 3) mempergunakan kemudi manual dengan pengawasan yang layak (*proper watchkeeping*);
- 4) selalu menjaga komunikasi radio dengan VTS Benoa pada *channel* 68;
- 5) menggunakan Peta Laut No. 291 dan Peta Elektronik ID300291 terbaru;
- 6) kapal direkomendasikan untuk tidak mendahului kapal lain apabila lalu lintas dan kondisi navigasi tidak mempunyai ruang dan jarak aman yang cukup. Apabila tindakan mendahului tetap dilaksanakan, harus selalu menjaga jarak aman dan Peraturan Pencegahan Tubrukan Dilaut 1972 aturan 13 harus selalu dipatuhi;
 - a) kapal yang berlayar menuju kearah barat daya yang datang dari selat Bali menuju ke Samudra Hindia maka akan melalui bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) selat Lombok. Ketika kapal tersebut memasuki bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), dan posisi kapal melintang pulau Gili Trawangan, maka kapal tersebut direkomendasikan membuat haluan 199° (seratus sembilan puluh sembilan derajat) sejauh 36 mil laut yaitu sepanjang alur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) ini, dan pada saat kapal tersebut berlayar pada bagan pemisah ini maka ia akan melewati dua precaution area atau area persimpangan;
 - b) kapal yang berlayar menuju kearah utara timur laut, yang datang dari Samudra Hindia menuju ke Laut Jawa maka akan melewati alur ini pula, dan ketika kapal tersebut memasuki bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), dan posisi kapal melintang Cp. Sedihing, maka kapal tersebut direkomendasikan membuat haluan 19° (sembilan belas derajat) sejauh 36 mil laut; dan
 - c) kapal direkomendasikan untuk tidak mendahului kapal lain apabila *traffic* dan navigasi tidak mempunyai ruang dan jarak yang aman. Apabila mendahului kapal lain tetap dilaksanakan, kapal wajib menjaga jarak aman dan mematuhi.
- n. garis sumbu ALKI muncul di peta laut dalam rangka mendefinisikan jalur laut, tidak mengindikasikan rute atau arah yang direkomendasikan, sebagaimana yang didefinisikan oleh bagian A dari buku IMO *Ship's Routing*.

2. Pengaturan Kapal Untuk Menghindari Tubrukan Meliputi:

- a. setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, apabila keadaan mengijinkan harus tegas dan jelas dilakukan dalam waktu yang cukup dan benar-benar memperhatikan persyaratan kepelautan yang baik;
- b. setiap perubahan haluan dan/atau kecepatan untuk menghindari tubrukan, apabila keadaan mengijinkan harus cukup besar sehingga menjadi jelas bagi kapal lain yang sedang mengamati dengan penglihatan atau dengan radar, serangkaian perubahan kecil dari haluan dan/atau kecepatan hendaknya dihindari;
- c. apabila ada ruang gerak yang cukup, maka perubahan haluan merupakan tindakan yang paling berhasil untuk menghindari situasi saling mendekati terlalu rapat, dengan ketentuan bahwa perubahan itu dilakukan dalam waktu yang cukup dini, 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 dan hasil tindakan tersebut harus dikaji dengan seksama sampai kapal tersebut dilewati dan bebas sama sekali; dan
- e. apabila diperlukan untuk menghindari tubrukan atau memberikan waktu yang lebih banyak untuk menilai keadaan, maka kapal harus mengurangi kecepatannya atau menghilangkan kecepatannya sama sekali dengan memberhentikan atau menjalankan mundur sarana penggeraknya.

3. Pengaturan Kapal Yang Menggunakan Layar Meliputi:

- a. apabila 2 (dua) kapal sedang saling mendekat sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, maka salah satu dari kedua kapal itu harus menghindari kapal lain dengan ketentuan sebagai berikut:
 - 1) apabila masing-masing mendapatkan angin di lambung yang berlainan, maka kapal yang mendapat angin di lambung kiri harus menghindari kapal yang lain;
 - 2) apabila kedua-duanya mendapat angin di lambung yang kanan, maka kapal yang ada di atas angin harus menghindari kapal yang ada di bawah angin; dan

- 3) apabila kapal mendapat angin di lambung kiri melihat sebuah kapal di atas angin dan tidak dapat menentukan dengan pasti apakah kapal lain itu mendapat angin lambung kiri atau kanan, maka kapal itu harus menghindari kapal lain itu.
 - b. untuk memenuhi ketentuan ini, sisi atas angin harus dianggap sisi yang berlawanan dengan sisi tempat layar utama berada, atau bagi kapal dengan layar segi empat yaitu sisi yang berlawanan dengan sisi tempat layar membujur itu berada.
4. Pengaturan Kapal Dalam Situasi Penyusulan Meliputi:
- a. setiap kapal yang sedang menyusul kapal lain harus menghindari kapal lain yang sedang disusul;
 - b. kapal harus dianggap menyusul apabila sedang mendekati kapal lain dari arah yang lebih besar dari $22,5^{\circ}$ (dua puluh dua koma lima derajat) dibelakang arah melintang, yaitu dalam kedudukan sedemikian sehingga terhadap kapal yang sedang disusul itu pada malam hari kapal hanya dapat melihat penerangan buritan, tetapi tidak satupun dari penerangan lambungnya;
 - c. apabila kapal dalam keadaan ragu-ragu apakah ia sedang menyusul kapal lain atau tidak, maka kapal itu harus beranggapan bahwa sedang menyusul kapal lain; dan
 - 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.
5. Pengaturan Kapal Dalam Situasi Berhadap-Hadapan Meliputi:
- a. apabila 2 (dua) kapal tenaga sedang bertemu dengan haluan berlawanan atau hampir berlawanan sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, maka masing-masing kapal harus mengubah haluannya ke kanan sehingga masing-masing kapal akan berpapasan di lambung kirinya;

- b. keadaan sebagaimana dimaksud dalam huruf a harus dianggap ada apabila kapal melihat kapal lain tepat atau hampir di depan dan pada malam hari kapal itu dapat melihat 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; dan
 - c. apabila kapal dalam keadaan ragu-ragu atas terdapatnya keadaan sebagaimana dimaksud dalam huruf a maka, kapal itu harus beranggapan bahwa keadaan tersebut ada dan bertindak sesuai huruf a dan b.
6. Pengaturan kapal dalam situasi memotong, apabila 2 (dua) kapal tenaga sedang berlayar dengan haluan saling memotong sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, maka kapal yang mendekati kapal lain di sisi kanannya harus menghindar, dan apabila keadaan mengizinkan harus dengan cara memotong didepan kapal lain tersebut. Dalam pengaturan tata cara tindakan kapal menghindari, maka setiap kapal yang diwajibkan menghindari kapal lain, dan sedapat mungkin melakukan tindakan secara dini dan tegas untuk tetap bebas sama sekali.
7. Pengaturan Tanggung Jawab Antar Kapal 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; dan
 - 4) kapal layar.
 - b. kapal layar yang sedang berlayar harus menghindari:
 - 1) kapal yang tidak terkendalikan;
 - 2) kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas; dan
 - 3) kapal yang sedang menangkap ikan.
 - c. kapal yang sedang menangkap ikan sedapat mungkin harus menghindari:
 - 1) kapal yang tidak terkendalikan; dan
 - 2) kapal yang olah geraknya terbatas.

- d. setiap kapal, kecuali kapal yang tidak dapat dikendalikan atau kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, apabila keadaan mengijinkan harus menghindarkan dirinya merintang jalan aman sebuah kapal yang terkendala oleh saratnya; dan
- e. kapal yang terkendala oleh saratnya sebagaimana dimaksud dalam huruf d harus berlayar dengan kewaspadaan khusus dengan benar-benar memperhatikan keadaannya yang khusus tersebut.

8. Area persimpangan

- a. terdapat dua area kewaspadaan atau area persimpangan pada bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) di Selat Lombok, pada umumnya zona ini sangat ramai dan merupakan titik pertemuan kapal-kapal yang datang dari arah barat dan timur maupun sebaliknya, biasanya jenis kapal yang melintas di zona pemisah ini adalah kapal feri atau ro-ro, dan kapal rekreasi turis. Para Pelaut diingatkan bahwa ketika risiko tabrakan dianggap ada, aturan Peraturan Pencegahan Tabrakan dilaut 1972 sepenuhnya berlaku dan khususnya aturan bagian B, bagian II dan III, di mana aturan 15 dan 19 (d) memiliki relevansi khusus dalam situasi persimpangan;
- b. kapal yang mengarah ke barat daya saat melintas di bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok harus sangat waspada khususnya pada saat kapal melintang pada lampu penanda pelampung Gili Selang di area persimpangan utara dan area persimpangan selatan;
- c. pada area kewaspadaan kapal diharapkan untuk tidak mendahului kapal yang lain disebabkan tingginya lalu lintas yang terdiri dari kapal ro-ro penyeberangan, kapal cepat dari Pelabuhan Lombok Senggigi/Lembar - Pulau Gili ke Bali- Nusa Penida-Padang Bai- Benoa dan sebaliknya, Kapal ro-ro penyeberangan dan kapal cepat terjadwal setiap hari dan perlu berhati-hati terhadap kapal yang bergabung ke bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) dari perairan pedalaman;
- d. kapal yang menuju ke arah utara timur laut saat melintas di bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok harus sangat waspada di area kewaspadaan/persimpangan bagian utara dan bagian selatan;

- e. kedua area persimpangan ini dilewati kapal yang sama setiap harinya, pada area persimpangan kapal tidak boleh mendahului karena lalu lintas yang padat, adapun kapal-kapal yang melintas di area ini berjenis feri ro-ro, kapal cepat, dan kapal rekreasi turis dari Pelabuhan Lombok Senggigi/Lembar- Pulau Gili ke Bali-Nusa Penida-Pelabuhan Padang Bai dan sebaliknya, kapal-kapal Feri dan kapal cepat biasanya melewati rute ini selalu, dan selain kapal-kapal rutin yang melalui jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) dan memotong jalur persimpangan ini, perlu diwaspadai juga kapal-kapal yang datang dari daerah lalu lintas pedalaman atau kapal-kapal yang berlayar melalui rute dalam atau dalam arti lain kapal yang tidak menggunakan jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*);
- f. semua kapal yang datang dari pelabuhan Lombok Lembar menuju ke pelabuhan Benoa atau sebaliknya ketika menyeberang dan berada di area persimpangan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), maka sangat disarankan untuk:
 - 1) tidak mendahului kapal lain yang datang dari arah timur atau barat;
 - 2) berlayar dengan kecepatan aman;
 - 3) jangan berhenti atau mengapung di area persimpangan; dan
 - 4) kapal harus membuat sudut haluan yang tidak berubah ubah agar kapal yang datang dari arah jalur yang berbeda melihat dengan jelas, agar tidak menimbulkan keraguan.
- g. kapal yang mengarah ke arah barat daya atau yang datang dari arah laut bali dan menggunakan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok menuju ke Pelabuhan lembar, harus membuat sudut belok yang tegak lurus agar kapal yang di jalur berbeda melihat dengan jelas perubahan haluan nya dan tidak membingungkan bagi kapal yang datang dari jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) yang berbeda;
- h. kapal yang mengarah ke arah utara timur laut atau yang datang dari samudra hindia dan menggunakan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok menuju ke pelabuhan Benoa, maka juga harus membuat sudut belok yang tegak lurus agar kapal yang di jalur berbeda melihat dengan jelas perubahan haluan nya dan tidak membingungkan bagi kapal yang datang dari jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) yang berbeda;

- i. kapal yang mengarah ke barat daya atau yang datang dari laut Bali, dan memasuki jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) dan mengarah ke pelabuhan Benoa, jika ingin meninggalkan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) maka harus membuat sudut belok sekecil mungkin agar kapal lain mengetahui dengan jelas perubahan haluannya;
 - j. kapal yang mengarah ke utara timur laut atau yang datang dari samudra Hindia dan memasuki bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) yang mengarah ke Pelabuhan Lembar, jika ingin meninggalkan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) maka harus membuat sudut belok sekecil mungkin agar kapal lain mengetahui dengan jelas perubahan haluannya; dan
 - k. ada banyak kapal kecil penangkap ikan juga kapal-kapal cepat yang melalui jalur persimpangan ini, beberapa kapal juga tidak dapat berkomunikasi dengan baik dengan VTS dikarenakan kapal-kapal tersebut tidak mempunyai radio komunikasi diatas kapal, bahkan juga terkendala dengan Bahasa. Informasi mengenai kapal-kapal kecil ini dapat juga ditanyakan ke VTS Benoa, namun informasi yang diberikan sangat terbatas khususnya bagi kapal-kapal cepat yang tidak mempunyai radio komunikasi, maka sebaiknya setiap kapal yang menggunakan jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) ini selalu berlayar dengan waspada.
9. Kapal penangkap ikan dan kapal rekreasi
- a. kapal yang melalui jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) ini harus memperhatikan dengan seksama adanya kapal-kapal penangkap ikan maupun kapal rekreasi yang terdapat di Nusa Penida dan Gili Trawangan. Aturan untuk kapal penangkap ikan telah diatur dalam aturan 10 (i), dan aturan terhadap kapal layar dan kapal yang memiliki panjang kurang dari 20 m (dua puluh meter) telah diatur dalam aturan 10 (i) pada Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut tahun 1972; dan
 - b. khususnya pada malam hari perlu diperhatikan untuk keberadaan aktifitas nelayan atau kapal penangkap ikan di jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) dan alur pelayaran lepas pantai, pada umumnya kapal-kapal nelayan atau penangkap ikan ini tidak memiliki penerangan yang cukup baik, dan tidak terdeteksi radar

terutama pada saat hujan lebat, kadang mereka baru menghidupkan lampu atau pencerangan bila kapal itu dekat dengan mereka, oleh karena itu kapal-kapal yang berlayar harus melaksanakan pengamatan yang baik.

10. Pemanduan

Nakhoda yang melintasi selat apabila memerlukan dapat meminta pelayanan pemanduan agar dapat memenuhi persyaratan berlayar dengan aman, utamanya untuk kapal tanker dan kapal yang membawa barang curah berbahaya.

11. Kapal yang mengalami kerusakan

Bagi kapal yang mengalami kerusakan atau mempunyai keterbatasan yang akan mempengaruhi sistem operasional maka harus mengambil keputusan yang tepat sebelum memasuki jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), dan mentaati ketentuan peraturan perundang-undangan.

12. Daerah Labuh Darurat

Dalam kasus darurat kapal, sangat disarankan untuk tidak menjatuhkan jangkar di daerah bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) karena kedalaman air yang dalam. Nakhoda harus segera menghubungi VTS Benoa melalui VHF radio *Channel 68* atau *16* untuk mendapatkan saran untuk posisi pelabuhan darurat atau bantuan penarikan darurat.

13. Sistem Pelaporan dan Informasi Navigasi

- a. sistem pelaporan di Selat Lombok bersifat wajib, yaitu bagi semua kapal berbendera Indonesia yang melintas, menyeberangi/memotong bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) melalui daerah kewaspadaan (*precaution area*);
- b. semua kapal asing yang memasuki bagan pemisah lalu lintas Selat Lombok sangat dianjurkan untuk berpartisipasi dalam sistem pelaporan (LOMBOKREP);

- c. berkomunikasi di Selat Lombok harus dilaksanakan dengan percakapan yang mudah dimengerti dan singkat yaitu melalui Radio VHF pada *channel* 16 atau 68 dengan nama panggil VTS Benoa, semua kapal yang melewati bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok harus sepenuhnya melaksanakan tugas jaga dengar;
- d. untuk tujuan manajemen lalu lintas yang efisien dan cepat, demi kepentingan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut, kapal yang hendak melewati Selat Lombok sangat disarankan untuk memberikan informasi sebelumnya tentang ukuran kapal, baik dalam kondisi *ballast* maupun bermuatan, dan apakah membawa kargo beracun dan berbahaya, sebagaimana didefinisikan dalam konvensi internasional yang relevan;
- e. semua kapal yang berlayar di Selat Lombok direkomendasikan untuk mempergunakan informasi yang disiarkan oleh VTS Benoa, yang menyediakan layanan INS (*Information Navigation Service*) dan NAS (*Navigational Assistance Service*) serta melaksanakan tugas jaga dengar sesuai dengan aturan untuk keselamatan berlayar dan keselamatan lingkungan;
- f. semua kapal yang bertujuan memasuki Pelabuhan Lembar melapor pada VTS Lembar pada *Channel* VHF 69, satu jam sebelum kedatangan di Pelabuhan Lembar ketika bernavigasi di bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok;
- g. semua kapal yang bertujuan memasuki pelabuhan Benoa melapor pada VTS Benoa pada *Channel* VHF 67, satu jam sebelum kedatangan di Pelabuhan Benoa ketika bernavigasi di bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok;
- h. Titik Pelaporan Kapal
 - 1) Kapal yang berlayar ke arah Utara

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
1	08° 54.65' LS	115° 43.48' BT
2	08° 19.42' LS	115° 53.96' BT

2) Kapal yang berlayar ke arah Selatan

NO	KOORDINAT	
	LINTANG	BUJUR
1	08° 53.36' LS	115° 39.02' BT
2	08° 18.29' LS	115° 51.18' BT

3) Titik Pelaporan di Daerah Kewaspadaan Selatan

Koordinat Titik Sebelah Barat	Koordinat Titik Sebelah Timur
08° 38.58' LS / 115° 51.82' BT	08° 37.40' LS / 115° 40.02' BT

4) Titik Pelaporan di Daerah Kewaspadaan Utara

Koordinat Titik Sebelah Barat	Koordinat Titik Sebelah Timur
08° 26.53' LS / 115° 56.15' BT	08° 24.94' LS / 115° 44.35' BT

i. Format Pelaporan sesuai *Standard Marine Communication Phrases (SMCP) IMO*

Komunikasi radio VHF Ch. 68 atau 16 untuk LOMBOKREP

1) Kapal Melintas TSS Selat Lombok

- I. *Vessel Calling* : *Benoa VTS (2x) This is MV. (name of vessel) calling come in please.*
- II. *Respond VTS* : *MV. Mv ...This is Benoa VTS you are northbound /southbound vessel come in please over*
- III. *Information Vessel* : *Benoa VTS This is MV....Passing abeam of ... No defect on my nav system and good order*
- IV. *Confirm VTS* : *MV. ... This is Benoa VTS, your message received, be aware of crossing vessel from west to east or vv and joining vessel to northbound/south bound vessel or vv please Proceed with caution Over.*

- 2) Kapal Memotong/Menyeberang Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) Selat Benoa
- I. *Vessel Calling* : *Benoa VTS (2x) This Is MV....Calling Ready to (West/East Bound) Crossing, over.*
- II. *Respond VTS* : *MV. ... This is Benoa VTS please proceed with safe speed and caution over.*
- 3) Format Sistem Pelaporan Kapal di Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) Selat Lombok

Kode	Identifikasi Pesan	
	Jenis Laporan	
A	Kapal	01/LP (Laporan Pertama) Nama, tanda panggilan, nomor identifikasi IMO dan bendera kapal
P	Muatan di atas Kapal	Menunjukkan "ya" atau "tidak" untuk Apakah kapal membawa kargo berbahaya. Jika "ya", kelas (jika ada) Kategori Umum kargo berbahaya seperti yang didefinisikan oleh IMDG, IBC, IGC Codes dan Annex MARPOL I
Q	Cacat/Kerusakan/Kekurangan/Keterbatasan/lainnya	Detail singkat dari Cacat, kekurangan atau keterbatasan lainnya
X	Lain-lain	Informasi lain yang relevan

14. Area Konservasi dan Bahaya Navigasi

kapal-kapal yang datang dari utara maupun selatan dan berlayar di sepanjang bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Lombok harus waspada terhadap dua area konservasi atau area yang dilindungi yaitu Nusa Penida dan Gili Matra (Gili Meno, Gili Air, dan Gili Trawangan).

a. Pulau Nusa Penida adalah area konservasi yang dilindungi dan dibawah naungan hukum nasional, bagi setiap kapal yang melintas harap memperhatikan titik koordinat sebagai berikut:

- 1) 08° 39.24' LS / 115° 34.63' BT;
- 2) 08° 46.43' LS / 115° 39.69' BT;
- 3) 08° 51.66' LS / 115° 35.54' BT;

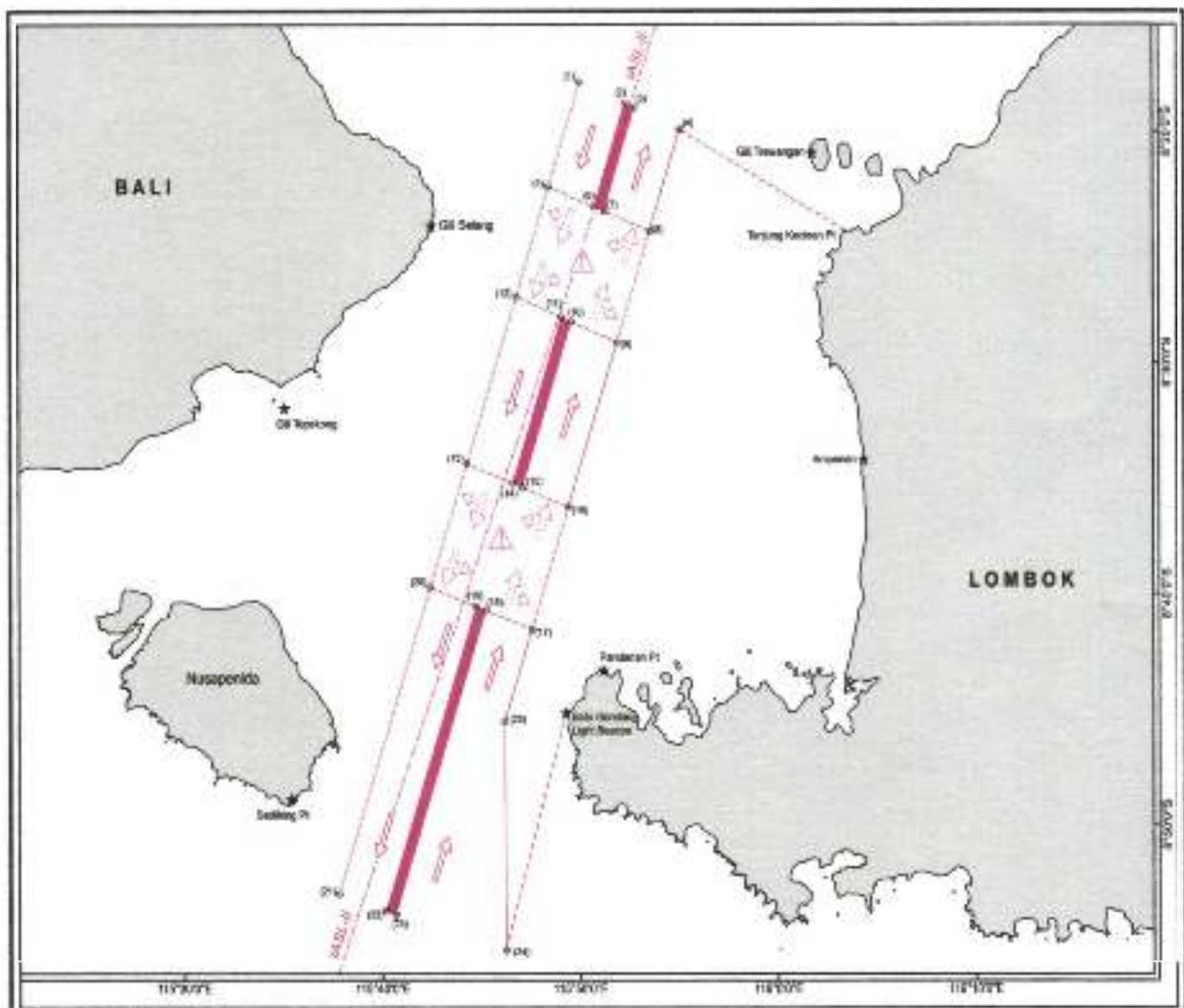
Lampiran V
Keputusan Menteri Perhubungan
tentang Penetapan Sistem Rute di
Selat Lombok

Nomor : KM 129 TAHUN 2020

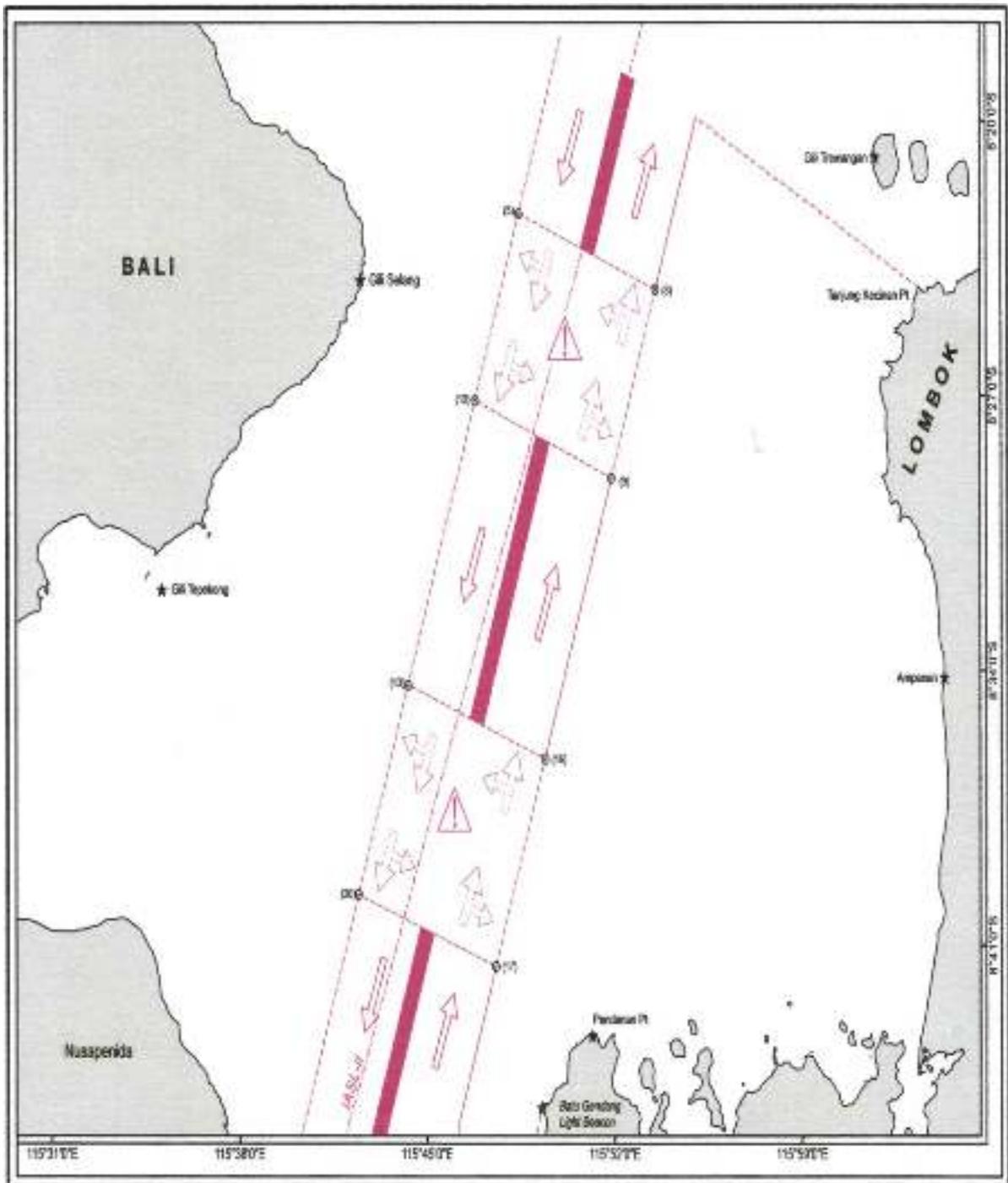
Tanggal : 29 Mei 2020

**PETA BAGAN PEMISAH LALU LINTAS
(TRAFFIC SEPARATION SCHEME) DI SELAT LOMBOK**

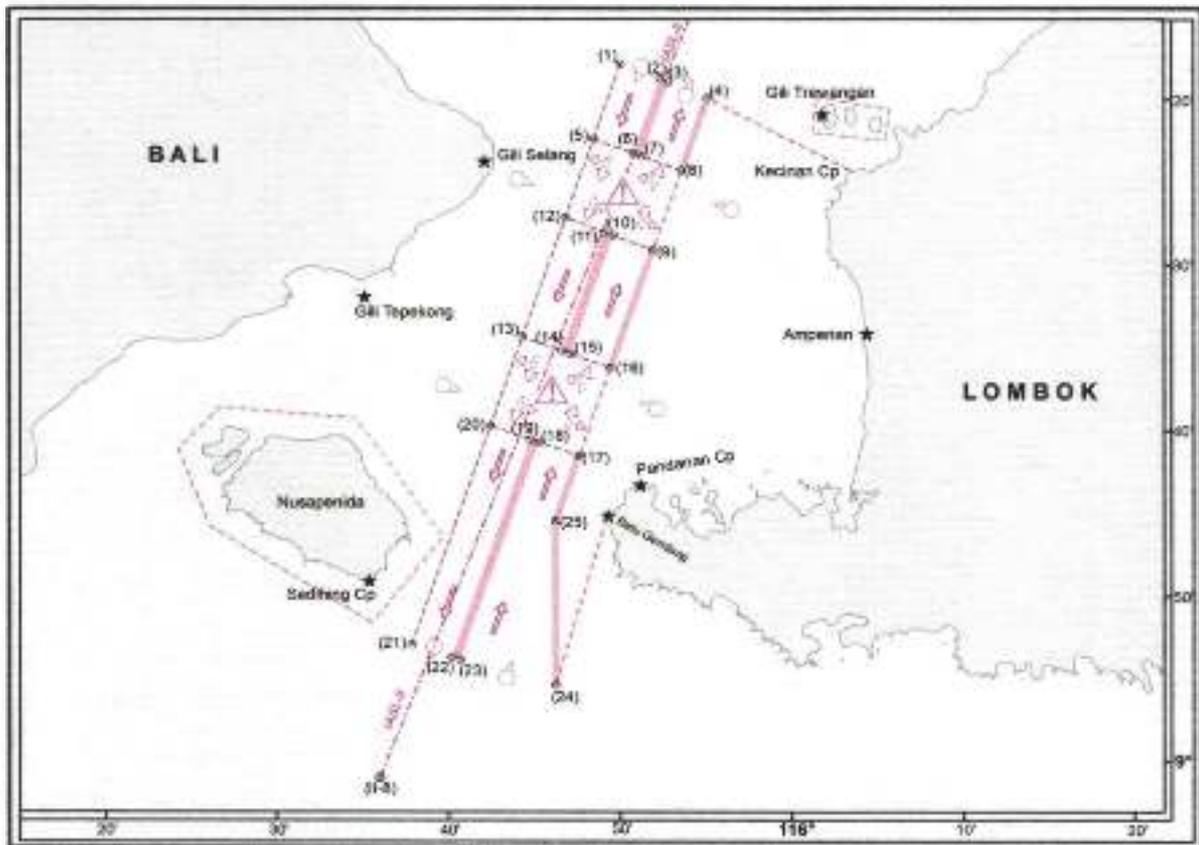
1. *Chartlet* Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Lombok



2. Chartlet Daerah Kewaspadaan (*Precautionary Area*) di Selat Lombok



3. Chartlet Titik Pelaporan (*Reporting Point*) di Selat Lombok



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KEMENTERIAN BIRO HUKUM,
WALAU H. AGUS HERPRIARSONO