



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIC INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR KM 130 TAHUN 2020  
TENTANG  
PENETAPAN SISTEM RUTE DI SELAT SUNDA**

**MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,**

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan dalam IMO *Circular* Nomor COLREG.2/Circ.74 tanggal 14 Juni 2019 tentang *New Traffic Separation Scheme* dan Nomor SN.1/Circ.337 *Routeing Measures Other Than Traffic Separation Schemes* 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 Sunda merupakan jalur pelayaran internasional yang masuk dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia I dan memiliki lalu-lintas kapal yang padat;
  - d. bahwa di sekitar perairan Selat Sunda terdapat Taman Wisata Alam Sangiang dan terdapat bahaya navigasi berupa terumbu karang Koliot;
  - 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 Sunda;

- 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.203/2/6/DJPL/2020 tanggal 5 Maret 2020 perihal Penyampaian Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Skema Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Sunda;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN SISTEM RUTE DI SELAT SUNDA.

PERTAMA : Menetapkan sistem rute di Selat Sunda yang terdiri dari:  
a. Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*);  
b. Daerah Lalu Lintas Pedalaman (*Inshore Traffic Zone*);  
c. Daerah Kawaspadaan (*Precautionary Areas*).

KEDUA : Menetapkan Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Sunda 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 Kawaspadaan (*Precautionary Areas*) 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 Sunda sebagaimana tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KEENAM : Menetapkan Daerah Labuh Kapal di Selat Sunda sebagaimana tercantum dalam lampiran V yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KETUJUH : Daerah Labuh Kapal di Selat Sunda sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEENAM, hanya diperuntukkan bagi kapal yang mengalami kerusakan atau mempunyai keterbatasan yang akan mempengaruhi sistem operasional kapal.
- KEDELAPAN : Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*), Daerah Lalu Lintas Pedalaman (*Inshore Traffic Zone*), Daerah Kawaspadaan (*Precautionary Areas*) serta Daerah Labuh Kapal di Selat Sunda sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA, KEDUA, KETIGA, KEEMPAT dan KEENAM wajib dimuat dalam Peta Laut Indonesia Edisi Terbaru Nomor 170, 71, 71A, 78, 95 dan Buku Petunjuk Pelayaran sebagaimana tercantum dalam Lampiran VI yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KESEMBILAN : 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.
- KESEPULUH : Pengawasan kapal pada Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal di Selat Sunda dilakukan oleh *Vessel Traffic Services (VTS)* Merak dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

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



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

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 29 Mei 2020

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

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 Banten;
10. Gubernur Lampung;
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 I Tanjung Priok;
14. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
KEMENTERIAN BIRO HUKUM,



Lampiran I  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Sistem Rute di  
Selat Sunda  
Nomor : KM 130 TAHUN 2020  
Tanggal : 29 Mei 2020

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

1. Zona pemisah memiliki lebar 0.3 mil laut, dengan posisi geografis sebagai berikut:

| NO | KOORDINAT     |                |
|----|---------------|----------------|
|    | LINTANG       | BUJUR          |
| 2  | 05° 48'.89 LS | 105° 51'.31 BT |
| 3  | 05° 49'.06 LS | 105° 51'.58 BT |
| 6  | 05° 51'.34 LS | 105° 50'.16 BT |
| 7  | 05° 51'.17 LS | 105° 49'.89 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  | 05° 49'.66 LS | 105° 52'.54 BT |
| 5  | 05° 51'.94 LS | 105° 51'.13 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  | 05° 48'.30 LS | 105° 50'.35 BT |
| 8  | 05° 50'.57 LS | 105° 48'.92 BT |



4. Garis pemisah menghubungkan posisi geografis sebagai berikut:

| NO | KOORDINAT     |                |
|----|---------------|----------------|
|    | LINTANG       | BUJUR          |
| 15 | 05° 53'.65 LS | 105° 48'.56 BT |
| 16 | 05° 57'.04 LS | 105° 46'.46 BT |

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

| NO | KOORDINAT     |                |
|----|---------------|----------------|
|    | LINTANG       | BUJUR          |
| 10 | 05° 53'.97 LS | 105° 49'.09 BT |
| 11 | 05° 55'.03 LS | 105° 48'.43 BT |
| 14 | 05° 57'.76 LS | 105° 47'.32 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          |
| 9  | 05° 53'.34 LS | 105° 48'.06 BT |
| 12 | 05° 54'.41 LS | 105° 47'.39 BT |
| 13 | 05° 56'.38 LS | 105° 45'.51 BT |

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI



Lampiran II  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Sistem Rute di  
Selat Sunda  
Nomor : KM 130 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 1 (satu) ke Ujung Kanggalan ( $05^{\circ} 47'.54$  LS,  $105^{\circ} 48'.00$  BT) dengan arah  $288^{\circ}$  (dua ratus delapan puluh delapan derajat), dan garis yang digambarkan dari posisi 13 (tiga belas) ke Titik Tanjung Tua ( $05^{\circ} 54'.49$  LS,  $105^{\circ} 43'.05$  BT) dengan arah  $308^{\circ}$  (tiga ratus delapan 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 Sunda

Nomor : KM 130 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 Merak ke Bakauheni atau sebaliknya, dan seluruh kapal tersebut termasuk kapal ferry yang melewati daerah kewaspadaan 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     |                |
|----|---------------|----------------|
|    | LINTANG       | BUJUR          |
| 5  | 05° 51'.94 LS | 105° 51'.13 BT |
| 9  | 05° 53'.34 LS | 105° 48'.06 BT |
| 10 | 05° 53'.97 LS | 105° 49'.09 BT |
| 8  | 05° 50'.57 LS | 105° 48'.92 BT |

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI





Lampiran IV  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Sistem Rute di  
Selat Sunda  
Nomor : KM 130 TAHUN 2020  
Tanggal : 29 Mei 2020

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

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 Sunda sebagai berikut:

1. Sistem Penggunaan Rute Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*)
  - a. bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) pada Selat Sunda telah diadopsi sepenuhnya oleh IMO dan aturan 10 pada Peraturan Pencegahan Tubrukan Dilaut (P2TL) 1972, bagi kapal yang melintas di Selat Sunda harus tunduk dan taat terhadap peraturan P2TL. Bagi kapal yang datang dari arah laut Jawa menuju Samudra Hindia atau sebaliknya adalah wajib untuk memasuki bagan pemisah lalu lintas Selat Sunda (*traffic separation scheme*);
  - b. 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; 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 (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 atau di daerah dekat ujung-ujungnya;
- h. kapal yang tidak menggunakan bagan pemisah lalu-lintas 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, 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;
- l. kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, bilamana sedang melakukan operasi untuk meletakkan, memperbaiki atau mengangkat Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), pipa, kabel laut dan kegiatan *Search and Rescue* (SAR) di dalam bagan pemisah lalu-lintas, dibebaskan dari kewajiban untuk memenuhi aturan ini.
- m. dikarenakan lalu lintas ferry yang menyeberangi Selat Sunda sangat padat, sangat disarankan bagi Nahkoda kapal untuk:
  - 1) berlayar dengan kecepatan aman;
  - 2) mempersiapkan mesin induk untuk siap ber olah 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 Merak pada *channel* 22;



- 5) Bernavigasi menggunakan Peta Laut No.170 dan Peta Elektronik ID400170 terbaru;
- 6) Kapal direkomendasikan untuk tidak mendahului kapal lain apabila lalulintas 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 datang dari laut Jawa menuju ke Samudra Hindia yang melewati bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Sunda pada saat memasuki bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) dengan posisi kapal melintang Ujung Kanggalan, maka direkomendasikan membuat haluan  $212^{\circ}$  (dua ratus dua belas derajat) sejauh 2,6 mil laut, dan ketika akan melintas area persimpangan maka kapal direkomendasikan membuat baringan  $279^{\circ}$  (dua ratus tujuh puluh sembilan derajat) mengarah ke pulau Rimau Lunik, dan membuat haluan  $203^{\circ}$  (dua ratus tiga derajat) sejauh 2,8 mil laut, ketika kapal melintang Pulau Panjurit, maka kapal direkomendasikan membuat haluan  $214^{\circ}$  (dua ratus empat belas derajat) sejauh 1,25 mil laut, kemudian berbelok ke haluan  $222^{\circ}$  (dua ratus dua puluh dua derajat) sejauh 2,73 mil laut sampai kapal melewati Lampu Penuntun Tanjung Tua disebelah kanan kapal; dan
  - b) kapal yang datang dari Samudra Hindia mengarah ke laut Jawa dan memasuki bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) selat Sunda, ketika kapal melintang lampu penuntun pulau Sangiang dengan titik koordinat (05. 58'.33 LS / 105. 51'. 13 BT) dengan baringan  $107^{\circ}$  (seratus tujuh derajat), maka direkomendasikan membuat haluan  $23^{\circ}$  (dua puluh tiga derajat) sejauh 2,73 mil laut, kemudian haluan  $32^{\circ}$  (tiga puluh dua derajat) sejauh 1,25 mil laut, terdapat bahaya navigasi yaitu karang Koliot, pada saat melintas direkomendasikan membuat jarak aman yaitu 0,8 mil laut dari karang tersebut. Ketika kapal memasuki area persimpangan direkomendasikan membuat haluan  $36^{\circ}$  (tiga puluh enam derajat) sejauh 2,6 mil laut, kemudian haluan  $32^{\circ}$  (tiga puluh dua derajat) sejauh 2,6 mil laut.



- 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 Routeing*.
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 penggerakannya.
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 menghindari, 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. area persimpangan biasanya terdapat kapal berjenis ro-ro, feri, kapal rekreasi, kapal penangkap ikan, dan kapal cepat yang menyebrang dari pulau Jawa ke pulau Sumatra. Dikarenakan kapal yang cukup ramai berada di perairan ini maka bahaya akan tubrukan rentan terjadi di perairan ini, maka dari itu semua kapal yang berlayar harus sangat memperhatikan aturan yang berlaku yaitu Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut 1972 tertuang pada aturan bagian B, seksi II dan III, dan spesifik pada aturan 15 dan 19 (d) terkait situasi bersilangan;
  - 1) kapal yang mengarah ke selatan selama melewati TSS Selat Sunda, harap memperhatikan area persimpangan ketika melintang pulau Rimaubalak ke pulau Panjurit dengan jarak parallel 0,6 mil laut, pada area persimpangan dilarang untuk mendahului dikarenakan area ini cukup ramai kapal lalu lalang khususnya kapal feri yang datang dari pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakaheuni maupun sebaliknya;
  - 2) kapal yang mengarah ke utara yang memasuki TSS selat Sunda maka harus waspada pada area persimpangan, aturan tidak boleh mendahului juga berlaku dikarenakan banyaknya kapal yg melewati area ini khususnya kapal feri dari pelabuhan Merak menuju pelabuhan Bakaheuni maupun sebaliknya;
  - 3) kapal feri ro-ro yang datang dari pelabuhan Merak menuju pelabuhan Bakaheuni maupun sebaliknya yang melewati area persimpangan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) ini, sangat disarankan:
    - a) tidak mendahului kapal yang datang dari barat maupun timur;
    - b) berlayar dengan kecepatan aman;
    - c) dilarang berhenti atau mengapung di area persimpangan; dan

- d) kapal yang memotong harus membuat sudut tegak lurus terhadap arah lalu lintas umum.
  - 4) kapal yang mengarah ke selatan yang datang dari laut Jawa menuju ke pelabuhan merak dan menggunakan alur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), harus membuat sudut tegak lurus terhadap arah lalu lintas umum;
  - 5) kapal yang mengarah ke utara yang datang dari samudra hindia menuju ke pelabuhan bakaheuni dan menggunakan jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), maka harus membuat sudut tegak lurus terhadap arah lalu lintas umum;
  - 6) kapal yang mengarah ke selatan yang datang dari laut Jawa menuju ke pelabuhan Bakaheuni dan menggunakan jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), maka harus membuat sudut yang sekecil mungkin pada saat meninggalkan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*); dan
  - 7) kapal yang mengarah ke Utara yang datang dari Samudra Hindia menuju ke Pelabuhan Merak menggunakan jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*), maka harus membuat sudut yang sekecil mungkin pada saat meninggalkan bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*).
- b. terdapat cukup banyak pergerakan kapal di area persimpangan ini, yaitu berjenis feri yang terkadang tidak dapat di hubungi melalui radio oleh VTS Merak, maka semua kapal yang melintas harus menerapkan pengamatan yang baik juga melaksanakan tugas jaga-dengar.
9. Kapal penangkap ikan dan kapal rekreasi
- a. kapal-kapal harus waspada terhadap kegiatan kapal penangkap ikan yang cukup ramai dan juga disertai oleh kapal-kapal rekreasi di sekitar perairan yang melayani area lepas pantai Ujung Kanggalan poin dan Tanjung Tua;
  - b. peraturan mengenai kapal penangkap ikan telah diatur didalam Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) 1972 yaitu pada aturan 10 (i) dan tentang kapal yang mempunyai panjang kurang dari 20 m (dua puluh meter) juga telah diatur di aturan yang sama; dan



- c. 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 penerangan bila kapal itu dekat dengan mereka, oleh karena itu kapal-kapal yang berlayar harus melaksanakan pengamatan yang baik.

#### 10. Pemanduan

- a. nahkoda kapal yang melintasi bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Sunda apabila memerlukan pemanduan dapat meminta pelayanan pemanduan agar dapat memenuhi persyaratan berlayar dengan aman, utamanya untuk kapal tanker dan kapal-kapal yang membawa barang curah berbahaya.
- b. batas-batas Perairan Pandu Luar Biasa Selat Sunda dihubungkan dengan garis batas pada titik-titik koordinat sebagai berikut:

| No | Koordinat                      | No  | Koordinat                      |
|----|--------------------------------|-----|--------------------------------|
| 1. | 05° 41' 00" LS/105° 50' 00" BT | 6.  | 06° 09' 00" LS/105° 51' 00" BT |
| 2. | 05° 41' 00" LS/106° 00' 00" BT | 7.  | 06° 09' 00" LS/105° 41' 00" BT |
| 3. | 05° 54' 45" LS/105° 59' 05" BT | 8.  | 06° 09' 00" LS/105° 28' 00" BT |
| 4. | 06° 00' 33" LS/105° 55' 34" BT | 9.  | 05° 55' 00" LS/105° 43' 00" BT |
| 5. | 06° 04' 00" LS/105° 53' 00" BT | 10. | 05° 48' 00" LS/105° 48' 30" BT |

- c. Posisi Naik Turun Petugas Pandu (*Pilot Boarding Ground*) meliputi:

| No | Lokasi                          | Koordinat                      |
|----|---------------------------------|--------------------------------|
| 1. | Bagian Timur ( <i>Eastern</i> ) | 05° 41' 00" LS/105° 55' 00" BT |
| 2. | Bagian Barat ( <i>Western</i> ) | 06° 09' 00" LS/105° 41' 00" BT |



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. Sistem Pelaporan dan Informasi Navigasi

- a. sistem pelaporan di Selat Sunda Bersifat wajib, yaitu bagi semua kapal berbendera Indonesia yang melintas, menyeberangi/memotong bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) melalui area kewaspadaan (*Precaution Area*);
- b. semua kapal asing yang memasuki bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Sunda sangat dianjurkan untuk berpartisipasi dalam sistem pelaporan (SUNDAREP);
- c. berkomunikasi di Selat Sunda harus dilaksanakan dengan percakapan yang mudah dimengerti dan singkat yaitu melalui Radio VHF pada *channel 22* atau *68* dengan nama panggilan VTS Merak, semua kapal yang melewati bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Sunda 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 bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) Selat Sunda 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 Sunda direkomendasikan untuk mempergunakan informasi yang disiarkan oleh VTS Merak, 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. Titik Pelaporan Kapal

1) Batas Garis Pelaporan Selatan:

- melintas Garis Lintang  $05^{\circ} 45'$  LS untuk kapal dari arah Utara Laut Jawa.
- melintas Garis Bujur  $105^{\circ} 55'$  BT untuk kapal dari arah Timur Laut Jawa.

2) Batas Garis Pelaporan Utara:

- melintas Garis Lintang  $06^{\circ} 00'$  LS untuk kapal dari arah Selatan Selat Sunda.
- melintas Garis Bujur  $105^{\circ} 43'$  BT untuk kapal dari arah Teluk Lampung.

3) Titik Pelaporan di Area Kewaspadaan

| Koordinat Titik Sebelah Barat                    | Koordinat Titik Sebelah Timur                    |
|--|--|
| $05^{\circ} 54.00'$ LS / $105^{\circ} 53.00'$ BT | $05^{\circ} 52.50'$ LS / $105^{\circ} 47.20'$ BT |

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

Komunikasi radio VHF Ch. 22 atau 68 untuk SUNDAREP

1) Kapal Melintas TSS Selat Sunda

- I. *Vessel Calling* : Merak VTS (2x) *This is MV. .... (name of vessel) calling come in please.*
- II. *Respond VTS* : *MV. .... Mv ...This is Merak VTS you are northbound /southbound vessel come in please over*
- III. *Information Vessel* : *Merak VTS This is MV....Passing abeam of ... No defect on my nav system and good order*
- IV. *Confirm VTS* : *MV. ... This is Merak 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 Sunda
- I. *Vessel Calling* : *Merak VTS (2x) This Is MV....Calling Ready to (West/ East Bound) Crossing, over.*
- II. *Respond VTS* : *MV. ... This is Merak VTS please proceed with safe speed and caution over.*
- 3) Format Sistem Pelaporan Kapal di Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) Selat Sunda

| Kode | Identifikasi Pesan                              | 01/LP (Laporan Pertama)   |
|------|---|---|
|      | Jenis Laporan                                   |   |
| A    | Kapal   | 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   |

### 13. Area Konservasi dan Bahaya Navigasi

kapal yang datang dari arah utara timur laut sebelum memasuki jalur bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) harus waspada terhadap:

- a. pulau Sangiang, pulau ini terdapat taman bawah laut yang dilindungi oleh hukum nasional, bagi kapal yang melintas harap menghindari area terlarang dengan titik koordinat:
- 1) 05° 56.06' LS / 105° 49.61' BT;
  - 2) 05° 56.06' LS / 105° 52.15' BT;
  - 3) 05° 58.94' LS / 105° 52.15' BT; dan
  - 4) 05° 58.94' LS / 105° 49.61' BT.



b. karang Koliot terdapat di alur pelayaran dan merupakan bahaya navigasi, dikarenakan kedalaman air yang cukup di dangkal disekitar karang ini, pemerintah telah membuat virtual sarana bantu navigasi pelayaran pada karang ini, dengan detail sebagai berikut:

- 1) Nama SBNP : *West Cardinal Light Beacon*
- 2) Koordinat : 05° 55.30' LS. 105° 48.87' BT
- 3) Karakteristik : Q(9)W15s10m10M

#### 14. Larangan

- a. kapal penangkap ikan dilarang menangkap ikan di bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) dengan menggunakan jaring;
- b. petugas pandu dilarang meninggalkan kapal yang dipandu dalam kondisi dan situasi:
  - 1) kapal kandas;
  - 2) kapal tubrukan;
  - 3) kerusakan mesin/kemudi; dan/atau
  - 4) keadaan lain yang mengganggu lalu lintas kapal.
- c. larangan kapal untuk menyusul kapal lain pada ukuran LOA tertentu sesuai dengan ketentuan sistem rute;
- d. kapal berlabuh jangkar di area yang tidak ditetapkan dalam keputusan ini; dan
- e. membuang sampah, limbah dan bahan lain dari pengoperasian kapal.

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

titd.

BUDI KARYA SUMADI



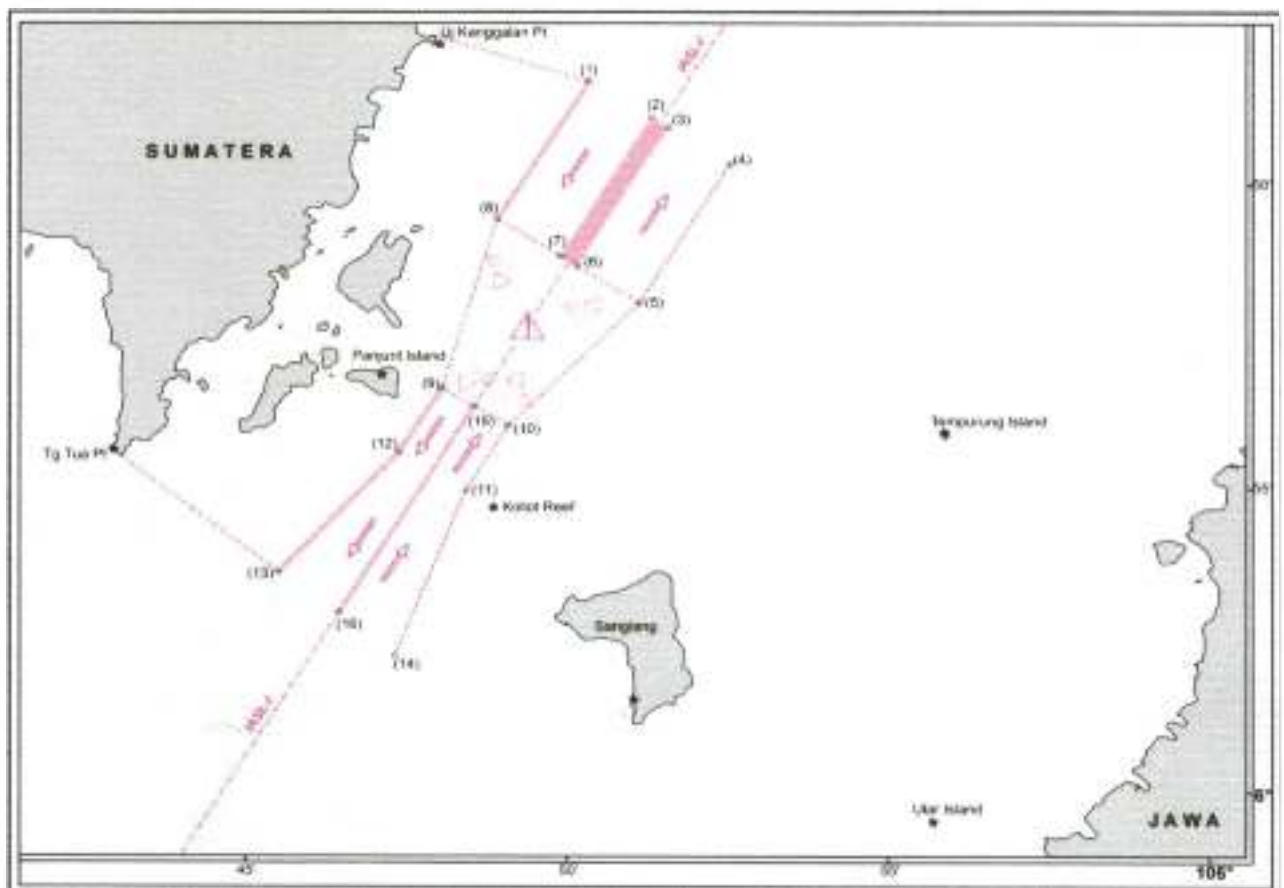


Lampiran VI  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Sistem Rute di  
Selat Sunda

Nomor : KM 130 TAHUN 2020  
Tanggal : 29 Mei 2020

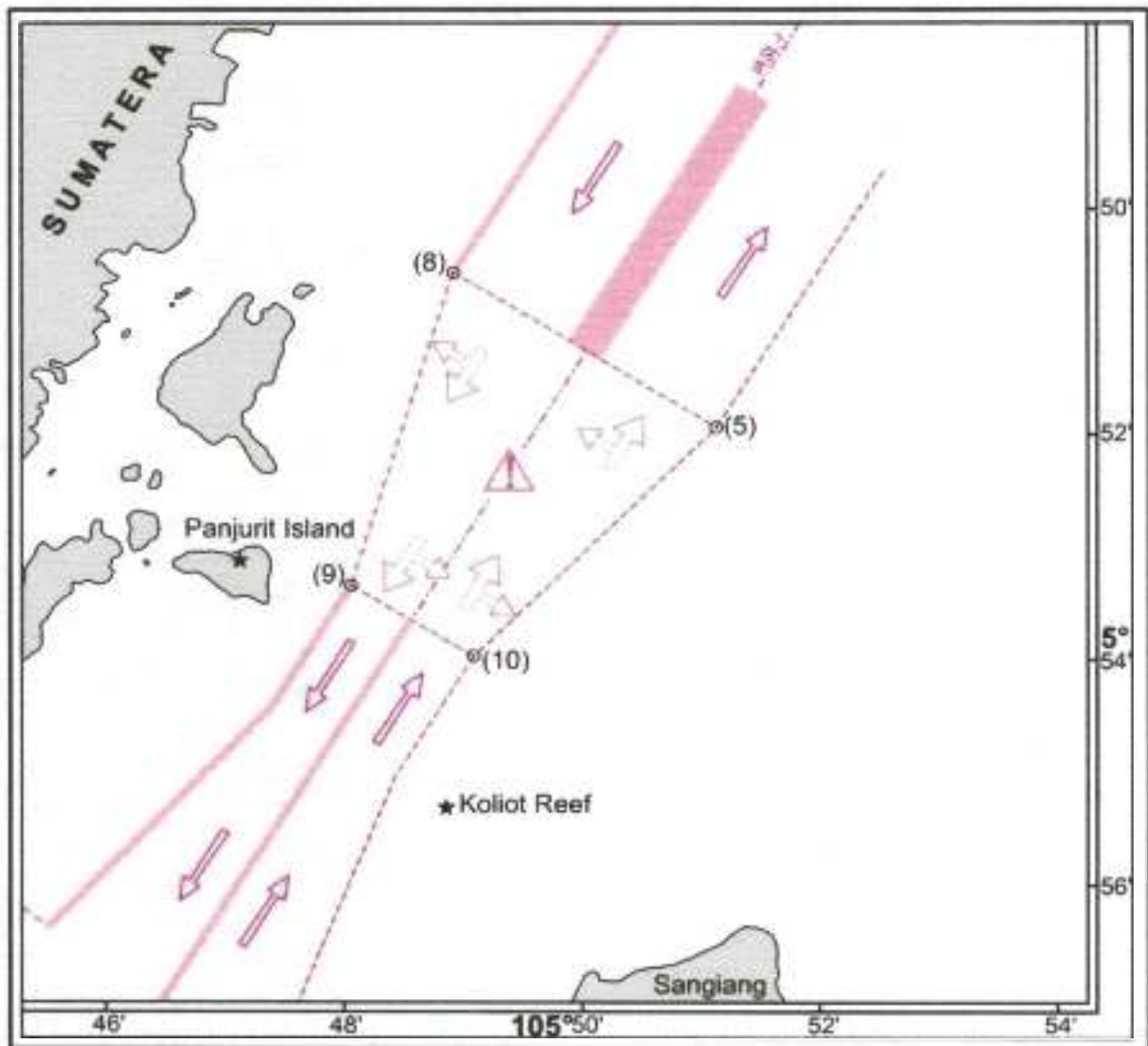
PETA BAGAN PEMISAH LALU LINTAS  
(TRAFFIC SEPARATION SCHEME) DI SELAT SUNDA

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

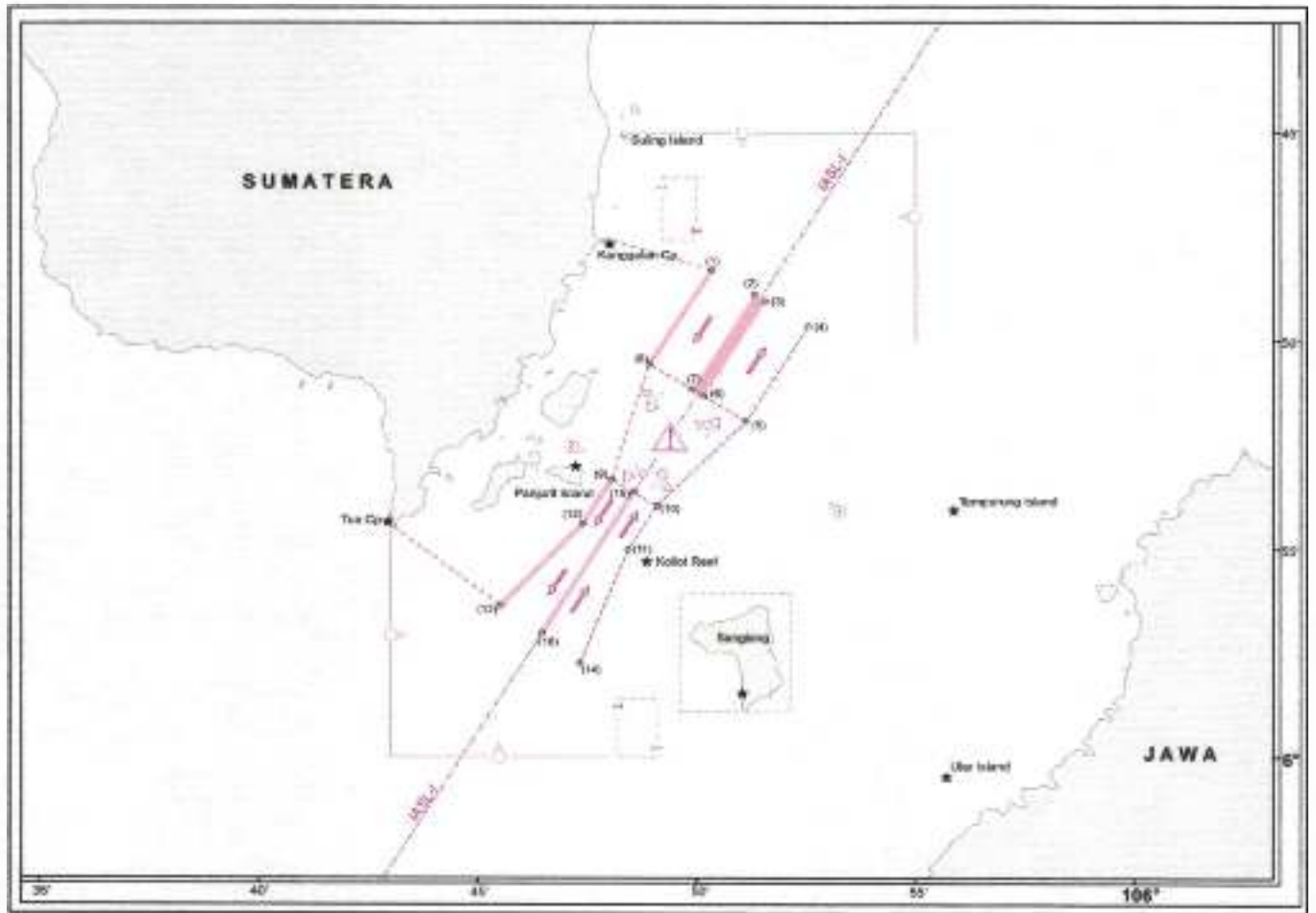




2. Chartlet Daerah Kewaspadaan (*Precautionary Areas*) di Selat Sunda



3. Chartlet Area Labuh Darurat (*Emergency Anchorage Areas*) dan Titik Pelaporan (*Reporting Points*) di Selat Sunda



MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Sesuai dengan aslinya  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN,  
KEMENTERIAN BIRO HUKUM,

