



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

**NOMOR KM 59 TAHUN 2020**

**TENTANG**

**PENETAPAN ALUR-PELAYARAN, SISTEM RUTE, TATA CARA BERLALU  
LINTAS, DAN DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA  
DI ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN PANGANDARAN**

**MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,**

- Menimbang** : a. 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;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah

- Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
  4. 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);
  5. 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);
  6. Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang Pengesahan Peraturan Internasional Tentang Pencegahan Tubrukan di Laut *Collision Regulation* Tahun 1972 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1979 Nomor 53);
  7. Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan "*International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974*", sebagai hasil Konferensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, yang telah ditandatangani oleh Pemerintah Republik Indonesia, di London, pada tanggal 1 November 1974, yang merupakan pengganti "*International Convention for The Safety of Life at Sea 1960*", sebagaimana terlampir dalam Keputusan Presiden ini (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 65);



8. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
9. Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2019 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 203);
10. 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;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 30 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2018 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1184);
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 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 311) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 146 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1867);

16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 390);
17. 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);
18. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1844);
19. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 125 Tahun 2018 tentang Pengerukan dan Reklamasi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1740);

Memperhatikan : Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.202/11/1/DJPL/2019 tanggal 9 Desember 2019 perihal Penyampaian Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Alur-Pelayaran Pelabuhan Pangandaran, Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Depapre, Pelabuhan Krueng Geukueh, Pelabuhan Celukan Bawang, Pelabuhan Labuhan Angin, Pelabuhan Tapaktuan, dan Pelabuhan Sinabung;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN ALUR-PELAYARAN, SISTEM RUTE, TATA CARA BERLALU LINTAS, DAN DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA DI ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN PANGANDARAN.



- PERTAMA** : Menetapkan Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran serta Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dibatasi oleh titik koordinat geografis sebagaimana tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KEDUA** : Menetapkan Sistem Rute di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KETIGA** : Menetapkan Tata Cara Berlalu Lintas di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran sebagaimana tercantum dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KEEMPAT** : Ketentuan lebih lanjut mengenai Tata Cara Berlalu Lintas di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETIGA di atur dengan Standar Operasional dan Prosedur (SOP) yang ditetapkan oleh Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pangandaran.
- KELIMA** : Menetapkan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran sebagaimana tercantum dalam lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KEENAM** : Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran serta Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA serta Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya sebagaimana dimaksud dalam Diktum KELIMA, wajib dimuat dalam Peta Laut Indonesia Edisi Terbaru Nomor 108A dan Buku Petunjuk Pelayaran sebagaimana tercantum dalam Lampiran V yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.

- KETUJUH : Pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran dilaksanakan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pangandaran dan melaporkan hasil pengawasannya kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- KEDELAPAN : Pengawasan terhadap penataan dan penyelenggaraan Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran dilaksanakan oleh Distrik Navigasi Kelas III Cilacap dan melaporkan hasil pengawasannya kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- KESEMBILAN : Pemeliharaan Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran dilaksanakan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pangandaran secara berkala atau sewaktu-waktu apabila diperlukan.
- KESEPULUH : Laporan hasil pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETUJUH dan Diktum KEDELAPAN digunakan sebagai bahan evaluasi Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk setiap perubahan terhadap Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal sesuai dengan kepentingannya di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran.
- KESEBELAS : Perubahan terhadap Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESEPULUH diinformasikan melalui penerbitan Maklumat Pelayaran (MAPEL) serta disiarkan melalui Berita Pelaut Indonesia (*Notice to Marines*).

KEDUABELAS : Setiap perubahan Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran 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 akan dilakukan penyesuaian untuk mengetahui kesesuaian terhadap Keputusan Menteri ini.

KETIGABELAS : Direktur Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan Keputusan Menteri ini.



KEEMPATBELAS: Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 24 Februari 2020

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada: BUDI KARYA SUMADI

1. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Dalam Negeri;
4. Menteri Kelautan dan Perikanan;
5. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
6. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
7. Kepala Staf TNI Angkatan Laut;
8. Gubernur Jawa Barat;
9. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan;
10. Bupati Pangandaran;
11. Kepala Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut;
12. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pangandaran;
13. Kepala Distrik Navigasi Kelas III Cilacap.

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM,  
  
WAHJUDI HERPRIARSONO



Lampiran I  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Alur-Pelayaran,  
Sistem Rute, Tata Cara Berlalu  
Lintas, dan Daerah Labuh Kapal  
Sesuai Dengan Kepentingannya di  
Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan  
Pangandaran  
Nomor : KM 59 TAHUN 2020  
Tanggal : 24 Februari 2020

ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN PANGANDARAN  
DAN SARANA BANTU NAVIGASI-PELAYARAN

1. Titik Koordinat Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran:

NO	KOORDINAT ALUR-PELAYARAN	
	LINTANG	BUJUR
1A	07° 44' 26.30" LS	108° 34' 24.97" BT
1B	07° 44' 32.21" LS	108° 34' 22.23" BT
2A	07° 42' 44.83" LS	108° 30' 45.35" BT
2B	07° 42' 48.98" LS	108° 30' 43.44" BT
3A	07° 42' 44.71" LS	108° 30' 24.74" BT
3B	07° 42' 48.88" LS	108° 30' 21.45" BT

2. Titik Koordinat Penempatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

NO	NAMA DAN JENIS SBNP	NO DSI	POSISI
1	Rambu Suar Pelabuhan	4123.1	07° 42' 32.38 " LS / 108° 30' 13.04" BT
2	Pelampung Suar No. 0 (MPMT)	-	07° 44' 31.60" LS / 108° 34' 28.95" BT
3	Pelampung Suar No. 1	-	07° 43' 41.00" LS / 108° 32' 51.00" BT
4	Pelampung Suar No. 2	-	07° 43' 00.50" LS / 108° 31' 04.00" BT
5	Pelampung Suar No. 3	-	07° 42' 44.14" LS / 108° 30' 44.43" BT
6	Pelampung Suar No. 5	-	07° 42' 46.74" LS / 108° 30' 13.63" BT

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM,  
  
WAHJUDI HERPRIARSONO

Lampiran II

Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Alur-Pelayaran,  
Sistem Rute, Tata Cara Berlalu  
Lintas, dan Daerah Labuh Kapal  
Sesuai Dengan Kepentingannya di  
Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan  
Pangandaran

Nomor : KM 59 TAHUN 2020

Tanggal : 24 Februari 2020

SISTEM RUTE ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN PANGANDARAN

Sistem Rute yang ditetapkan di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran dari buoy MPMT sampai dengan pintu masuk diberlakukan rute satu arah (*one way route*). Kondisi kedalaman, lebar, dan panjang Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran yaitu:

1. Sistem Rute di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran

Sistem Rute yang ditetapkan di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran yaitu rute satu arah (*one way route*) dengan lebar alur 127 m (seratus dua puluh tujuh meter) sampai dengan 229 m (dua ratus dua puluh sembilan meter);

2. Kondisi Kedalaman dan Panjang Alur-Pelayaran

Kondisi kedalaman dan panjang Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran yaitu -8 m (delapan meter) LWS dengan panjang alur-pelayaran dari buoy MPMT sampai Pintu masuk Pelabuhan Pangandaran 4,38 NM (empat koma tiga puluh delapan *Nautical Miles*) atau 8,12 Km (delapan koma dua belas Kilometer). Berdasarkan hal tersebut, ukuran dan sarat (*draft*) kapal yang dapat melalui alur-pelayaran ini maksimum 6,5 m (enam koma lima meter) pada kondisi air surut terendah.

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM,  
MENTERI PERHUBUNGAN  
WAHJUDI HERPRIARSONO





Lampiran III  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Alur-Pelayaran,  
Sistem Rute, Tata Cara Berlalu  
Lintas, dan Daerah Labuh Kapal  
Sesuai Dengan Kepentingannya di  
Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan  
Pangandaran  
Nomor : KM 59 TAHUN 2020  
Tanggal : 24 Februari 2020

## TATA CARA BERLALU LINTAS DI ALUR-PELAYARAN s MASUK PELABUHAN PANGANDARAN

Dalam rangka meningkatkan efisiensi dan menekan angka kecelakaan kapal maka perlu di atur tata cara berlalu lintas di Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran sebagai berikut:

### 1. Pemanduan

- a. kapal dengan ukuran tonase kotor GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan kapal;
- b. mesin penggerak utama dan alat navigasi harus dalam kondisi baik dan normal untuk olah gerak kapal;
- c. mengibarkan bendera "G" pada siang hari dan menyalakan lampu putih merah pada malam hari apabila kapal sedang menunggu petugas pandu;
- d. mengibarkan bendera "H" pada siang hari dan menyalakan lampu putih merah pada malam hari apabila petugas pandu berada di atas kapal; dan
- e. mengibarkan bendera "Q" pada siang hari dan menyalakan lampu putih merah pada malam hari bagi kapal yang baru tiba dari luar negeri, petugas pandu hanya diperbolehkan naik ke kapal untuk membawa kapal apabila kapal telah dinyatakan bebas dari penyakit menular oleh petugas karantina kesehatan (*free pratique*) dan bendera kuning telah diturunkan.

## 2. Komunikasi

- a. pemilik/operator kapal atau Nakhoda wajib memberitahukan rencana kedatangan kapalnya kepada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pangandaran dengan mengirimkan telegram radio Nakhoda (*master cable*) melalui Distrik Navigasi Kelas III Cilacap dengan tembusan kepada perusahaan angkutan laut atau agen umum dalam waktu paling lama 48 (empat puluh delapan) jam sebelum kapal tiba di pelabuhan;
- b. setiap kapal yang memasuki dan keluar alur-pelayaran wajib melapor kepada Distrik Navigasi Kelas III Cilacap melalui *channel* 12;
- c. komunikasi antara petugas pandu/kapal/kapal pandu dapat menggunakan Bahasa Indonesia dan/atau Bahasa Inggris dengan radio VHF pada *channel* 12; dan
- d. komunikasi dengan kapal sebelum petugas pandu di atas kapal dilakukan Nakhoda harus memberikan keterangan kepada petugas pandu antara lain, kondisi, sifat, cara, data, karakteristik dan lain-lain yang berkaitan dengan kemampuan olah gerak kapal.

## 3. Proses Kapal Masuk

- a. Dalam kondisi normal
  - 1) kecepatan kapal di sekitar pelampung suar pengenalan disarankan dengan *maneuvering speed* sampai kapal pandu dapat merapat di kapal untuk menaikkan petugas pandu;
  - 2) arahkan haluan kapal ke arah pelampung suar pengenalan (MPMT) pada titik koordinat 07° 44' 31.60" LS / 108° 34' 28.95" BT;
  - 3) setelah kapal melewati pelampung suar pengenalan arahkan haluan kapal 295° (dua ratus sembilan puluh lima derajat) menuju rambu pelabuhan;
  - 4) setelah kapal melewati pelampung suar no. 3 maka arahkan haluan kapal 270° (dua ratus tujuh puluh derajat) sampai menuju pintu masuk pelabuhan;
  - 5) 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;



- 6) setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, apabila keadaan mengizinkan harus tegas dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan persyaratan kepelautan yang baik;
- 7) apabila kondisi dermaga sedang penuh atau Nakhoda memutuskan untuk berlabuh terlebih dahulu, maka kapal dapat berlabuh di daerah labuh kapal yang sudah disediakan; dan
- 8) apabila proses administrasi kelengkapan dokumen selesai dan sudah tersedia posisi tambat untuk kapal di dermaga, maka petugas pandu akan menginformasikan ke kapal bahwa petugas pandu akan naik dan memandu kapal hingga tambat di pelabuhan.

b. Dalam Kondisi Angin di Atas Normal/Kabut/Hujan Deras/Gelombang Tinggi:

- 1) kecepatan kapal disekitar pelampung suar pengenalan disarankan menggunakan *maneuvering speed*; dan
- 2) untuk memasuki alur-pelayaran dalam kondisi kabut/hujan lebat, kapal menggunakan sarana navigasi visual, elektronik (radar/GPS/AIS), dan peralatan navigasi lainnya secara baik dan tepat guna.

4. Proses Kapal Keluar

- a. Nakhoda dan/atau petugas pandu melaporkan kepada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pangandaran dan/atau Distrik Navigasi Kelas III Cilacap mengenai ukuran kapal dan jam kapal mulai dipandu keluar;
- b. meminta informasi ke Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pangandaran dan/atau Distrik Navigasi Kelas III Cilacap mengenai pergerakan kapal yang keluar/ masuk Alur-Pelayaran Pelabuhan Pangandaran;
- c. arahkan haluan menuju bagian tengah alur sampai menuju pelampung suar no. 3;
- d. setelah mendekati/melewati pelampung suar no. 3, maka arahkan haluan kapal  $115^{\circ}$  (seratus lima belas derajat) ke arah pelampung suar pengenalan (MPMT); dan
- e. sesampainya di titik naik turun petugas pandu (*pilot boarding ground*), maka petugas pandu turun dan dijemput oleh kapal pandu.



## 5. Tindakan Menghindari Tubrukan

### a. Pengaturan Tindakan Untuk Menghindari Tubrukan Meliputi:

- 1) 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;
- 2) 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;
- 3) 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;
- 4) 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
- 5) 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.

### b. Pengaturan Tata Cara Berlalu Lintas Kapal Yang Menggunakan Layar Meliputi:

- 1) 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:
  - a) apabila masing-masing mendapatkan angin di lambung yang berlainan, maka kapal yang mendapat angin di lambung kiri harus menghindari kapal yang lain;
  - b) 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

c) 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.

2) 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.

c. Pengaturan Penyusulan Meliputi:

- 1) setiap kapal yang sedang menyusul kapal lain harus menghindari kapal lain yang sedang disusul;
- 2) 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;
- 3) apabila kapal dalam keadaan ragu-ragu apakah sedang menyusul kapal lain atau tidak, maka kapal itu harus beranggapan bahwa sedang menyusul kapal lain; dan
- 4) 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.

d. Pengaturan Tata Cara Berlalu Lintas Kapal Dalam Situasi Berhadapan Meliputi:

- 1) 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;



- 2) keadaan sebagaimana dimaksud dalam angka 1) 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
  - 3) apabila kapal dalam keadaan ragu-ragu atas terdapatnya keadaan sebagaimana dimaksud dalam angka (1), maka kapal itu harus beranggapan bahwa keadaan tersebut ada dan bertindak sesuai angka 1) dan angka 2).
- e. Dalam pengaturan tata cara berlalu lintas 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.

Dalam pengaturan tanggung jawab antara kapal meliputi:

- 1) kapal bermesin yang sedang berlayar harus menghindari:
  - a) kapal yang tidak terkendalikan;
  - b) kapal yang kemampuan olah gerakanya terbatas;
  - c) kapal yang sedang menangkap ikan; dan
  - d) kapal layar.
- 2) kapal layar yang sedang berlayar harus menghindari:
  - a) kapal yang tidak terkendalikan;
  - b) kapal yang kemampuan olah gerakanya terbatas; dan
  - c) kapal yang sedang menangkap ikan.
- 3) kapal yang sedang menangkap ikan sedapat mungkin harus menghindari:
  - a) kapal yang tidak terkendalikan; dan
  - b) kapal yang olah gerakanya terbatas.



- 4) 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
- 5) kapal yang terkendala oleh saratnya sebagaimana dimaksud dalam angka 4) harus berlayar dengan kewaspadaan khusus dengan benar-benar memperhatikan keadaannya yang khusus tersebut.

#### 6. Larangan

- a. kapal dilarang memasuki alur-pelayaran dengan *under keel clearance* (UKC) kurang dari 10% (sepuluh persen) dari *draft*, kecuali atas izin Syahbandar;
- b. kapal penangkap ikan dilarang menangkap ikan di alur-pelayaran;
- c. kapal dilarang masuk perairan wajib pandu tanpa mendapat pemanduan dari petugas pandu;
- d. 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.
- e. larangan kapal untuk menyusul kapal lain pada ukuran LOA tertentu sesuai dengan ketentuan sistem rute;
- f. kapal yang sandar/tender dengan kapal lain yang sedang sandar di dermaga umum/khusus hanya diijinkan 1 (satu) kapal saja yang sandar/tender di kapal yang sedang sandar di dermaga tersebut atas pertimbangan keselamatan kapal yang akan berolah gerak keluar/masuk;

- g. kapal berlabuh jangkar di area yang tidak ditetapkan dalam keputusan ini; dan
- h. membuang sampah, limbah, dan bahan lain dari pengoperasian kapal.

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM,  
  
WAHJUDI HERPRIARSONO

Lampiran IV  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Alur-Pelayaran,  
Sistem Rute, Tata Cara Berlalu  
Lintas, dan Daerah Labuh Kapal  
Sesuai Dengan Kepentingannya di  
Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan  
Pangandaran

Nomor : KM 59 TAHUN 2020

Tanggal : 24 Februari 2020

DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA  
DI ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN PANGANDARAN

1. Area Labuh Jangkar (*Anchorage Area*)

Titik	Koordinat	Luasan	Kedalaman
1	07° 42' 50.95" LS / 108° 30' 28.81" BT	76.758 m <sup>2</sup>	9 - 11 meter
2	07° 42' 50.97" LS / 108° 30' 38.69" BT		
3	07° 42' 59.24" LS / 108° 30' 38.65" BT		
4	07° 42' 59.18" LS / 108° 30' 28.76" BT		

2. Area Alih Muat Kapal (*Ship to Ship Area*)

Titik	Koordinat	Luasan	Kedalaman
1	07° 42' 32.50" LS / 108° 30' 44.77" BT	72.054 m <sup>2</sup>	10 - 14 meter
2	07° 42' 32.54" LS / 108° 30' 52.50" BT		
3	07° 42' 42.40" LS / 108° 30' 52.44" BT		
4	07° 42' 42.42" LS / 108° 30' 44.71" BT		



3. Area Kapal Darurat

Titik	Koordinat	Luasan	Kedalaman
1	07° 42' 32.45" LS / 108° 30' 37.34" BT	69.288 m <sup>2</sup>	8 - 10 meter
2	07° 42' 32.50" LS / 108° 30' 44.77" BT		
3	07° 42' 42.42" LS / 108° 30' 44.71" BT		
4	07° 42' 42.31" LS / 108° 30' 37.28" BT		

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM,  
  
WAHJUDI HERPRIARSONO

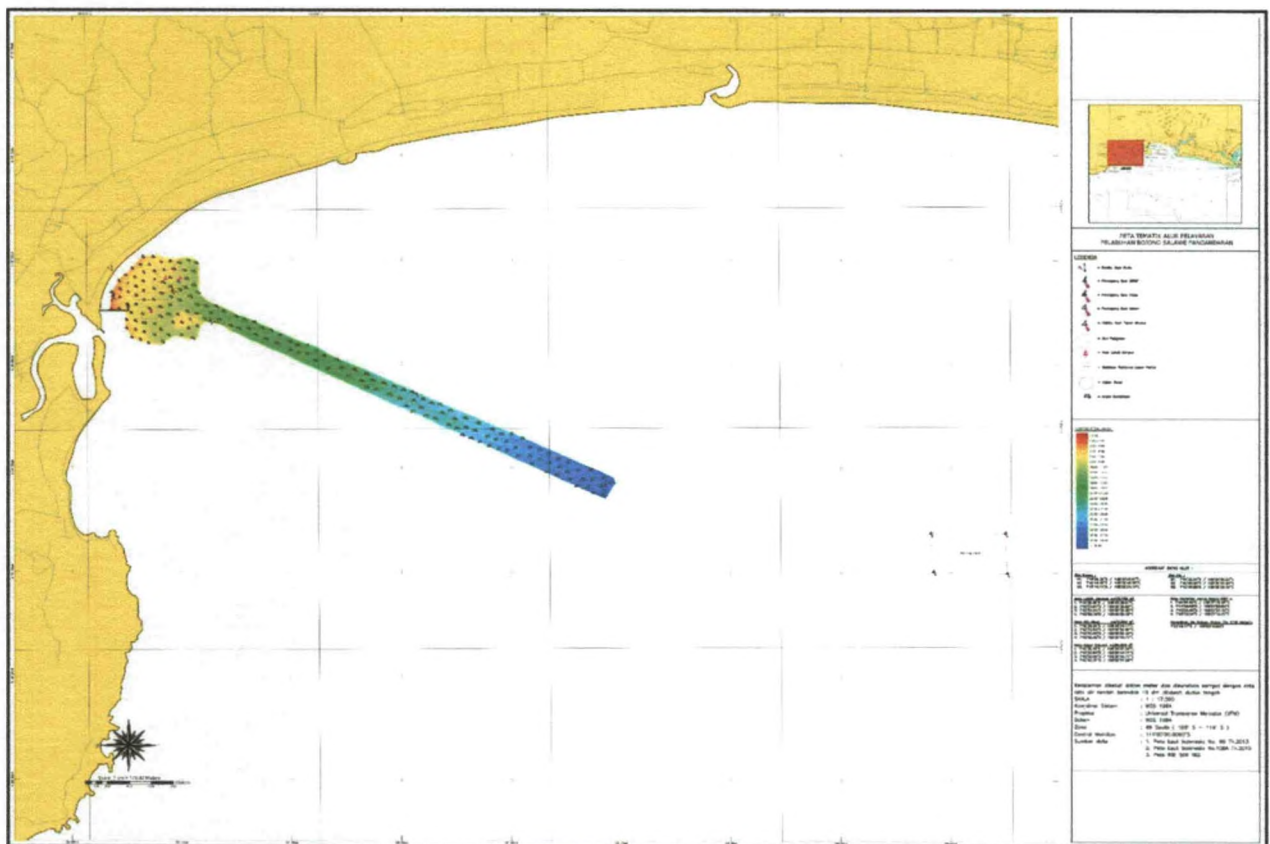
Lampiran V  
Keputusan Menteri Perhubungan  
tentang Penetapan Alur-Pelayaran,  
Sistem Rute, Tata Cara Berlalu  
Lintas dan Daerah Labuh Kapal  
Sesuai Dengan Kepentingannya di  
Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan  
Pangandaran

Nomor : KM 59 TAHUN 2020

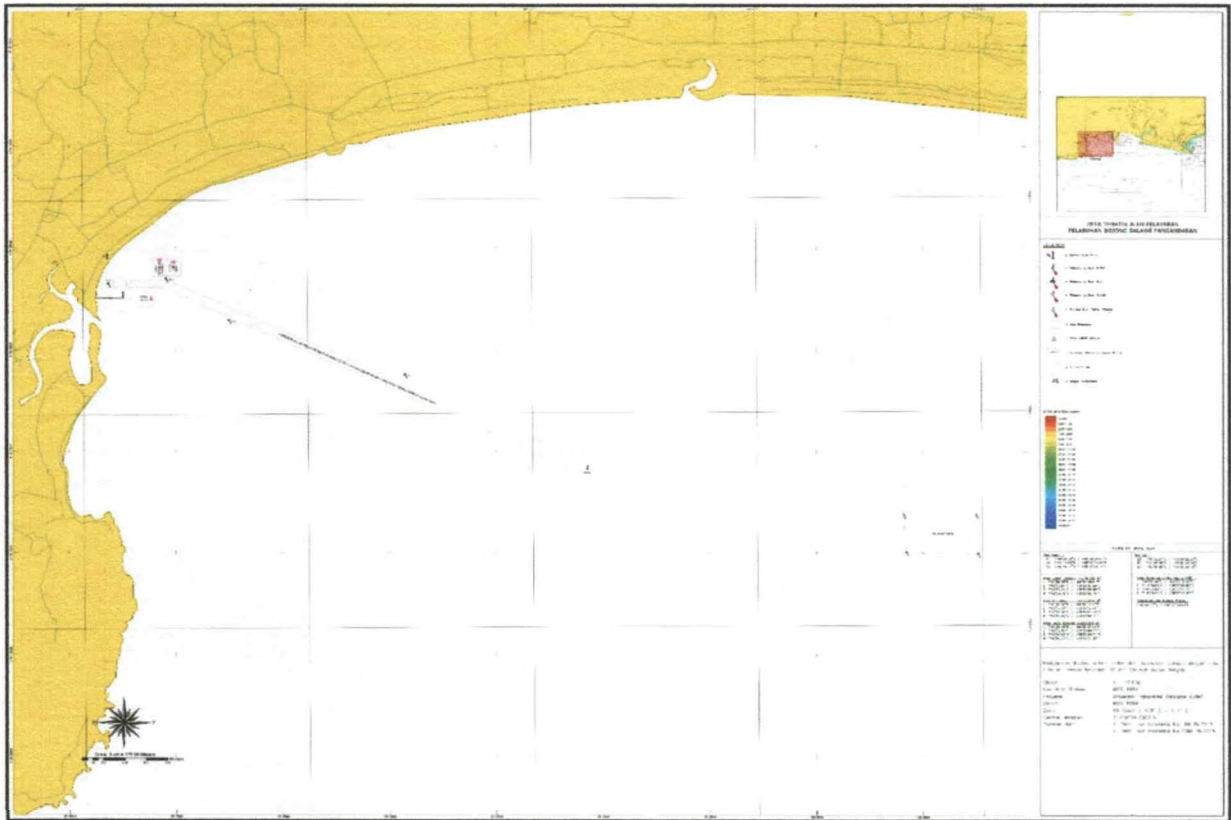
Tanggal : 24 Februari 2020

## PETA ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN PANGANDARAN

### 1. Peta Bathimetri Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran



## 2. Peta Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Pangandaran



MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPANITIAAN BIRO HUKUM,  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
WAHJUDI HERPRIARSONO