

PERATURAN2 BANDAR

(REDENREGLEMENT - 1925)

(STBL 1924 No. 500)



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTORAT PERKAPALAN DAN PELAYARAN

PERATURAN2 BANDAR
(REDENREGLEMENT — 1925)
STBL 1924 No. 500)

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTORAT PERKAPALAN DAN PELAYARAN



KATA PENGANTAR

Dengan dicetaknya Peraturan² Pelayaran dan Perkapalan yang telah diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah maju selangkah didalam usahanya untuk menyempurnakan pelaksanaan Tertib-Hukum Perhubungan Laut. Sebagaimana dimaklumi bahwa sebagian besar Per-undang²an dan Peraturan² Pelayaran yang masih berlaku adalah warisan Pemerintah Hindia Belanda yang aslinya masih dalam bahasa Belanda, sedangkan generasi² tua di Perhubungan Laut yang menguasai bahasa Belanda semakin lama semakin berkurang.

Harapan kami tak lain supaya generasi² muda, para pelaksana Tertib Hukum Perhubungan Laut memahami sungguh² semua Peraturan² yang berlaku dan melaksanakan dengan se-baik²nya dengan disertai suatu sikap yang luwes dalam rangka membantu dan menunjang kelancaran angkutan dan perhubungan di laut.

Kepada Perusahaan² Pelayaran dan para pemilik² kapal kami menganjurkan untuk sebanyak mungkin mempelajari dan mengikuti semua peraturan² yang dikeluarkan oleh Pemerintah yang bersangkutan-paut dengan bidang² usahanya guna menghindari terjadinya hambatan²/ketidak kelancaran usahanya.

Akhirnya apabila timbul sesuatu ke-ragu²an atas kebenaran terjemahan atau adanya istilah² yang tidak dapat dimengerti supaya meneliti kembali Peraturan² aslinya yang berbahasa Belanda/Inggris karena memang masih banyak istilah² asing yang sulit mendapatkan istilah didalam bahasa Indonesia yang tepat.

Jakarta, 1 Agustus 1972

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,

rtd.

HARYONO NIMPUNO

Laksamana Muda T.N.I.

DAFTAR ISI

Halaman

I	Peraturan umum untuk Bandar2 dan Air-air Pelayaran di Indonesia (Peraturan Bandar 1925). Stb. Th. 1924 No. 500; Th. 1927 No. 287; Th. 1930 No. 381; Th. 1935 No. 48 ; dan 492 ; Th. 1938 No. 200 dan 393 ; Th. 1947 No. 40 dan 50.	
	Pasal 1 — Pasal 27	1 — 16
II.	Peraturan Tubrukan Pedalaman. Stb. Th. 1914 No. 226; Th. 1919 No. 155 : Th. 1924 No. 501; Th. 1939 No. 544; Th. 1940 No. 129; Th. 1947 No. 50.	
	Bab I : Pasal 1 — Pasal 4 : Ketentuan umum	17 — 18
	Bab II : Pasal 5 — Pasal 9 : Ketentuan2 tentang Pemasangan lampu dsb. ...	19 — 20
	Bab III : Pasal 10 — Pasal 22 : Ketentuan2 Kecepatan, menyimpang, isyarat2, berlabuh dsb.	22 — 30
	Bab IV : Pasal 23 — Pasal 26 : Ketentuan2 Hukuman	30 — 31

PERATURAN UMUM

UNTUK

Bandar - Bandar dan Air - Air Pelayaran

DI

INDONESIA

PERATURAN BANDAR - 1925

(REDEN - REGLEMENT — 1925)

I. Peraturan umum untuk bandar-bandar dan air-air Pelayaran di Indonesia.

(Peraturan Bandar — 1925)

(Sb. 1924 No. 500; 1927 No. 287; 1930 No. 381; 1935 No. 48 dan No. 492 *);
1938 No. 200 dan 393; 1947 No. 40 dan 50).

Pasal 1.

(1) Dalam peraturan ini diartikan dengan :

"bandar" : pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan-jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan (Sb. 1935 No. 48).

"kapal" : semua kapal, alat penyeberang, rakit dan angkutan air demikian;

"Syahbandar" : Syahbandar ahli, pejabat Syahbandar atau pejabat Syahbandar-muda ;

"Nakhoda" : Nakhoda atau orang yang menggantinya;

"pelayar-pelayar" : semua orang, yang ada dikapal, kecuali Nakhoda;

"perairan luar" : semua daerah laut, kecuali daerah dalam batas-batas bandar yang telah ditetapkan, bandar-bandar yang lazim digunakan dan gerbang-gerbang sungai-sungai atau perairan-perairan pedalaman dimana diletakkan anak-anak-pelampung atau rambu-rambu (Sb. 1927 No. 287);

(2) Batas-batas bandar di Indonesia ditetapkan sebanyak diperlukan oleh Kepala Negara (Sb. 1935 No. 48).

Pasal 2.

(1) Syahbandar-syahbandar disertai tugas untuk mentrapkan dan menegakkan serta mengawasi ditaatinya peraturan ini.

*) Mulai berlaku pada 1 Januari 1925.

I. Peraturan umum untuk bandar-bandar dan air-air Pelayaran di Indonesia.

(Peraturan Bandar — 1925)

(Sb. 1924 No. 500; 1927 No. 287; 1930 No. 381; 1935 No. 48 dan No. 492 *);
1938 No. 200 dan 393; 1947 No. 40 dan 50).

Pasal 1.

(1) Dalam peraturan ini diartikan dengan :

"bandar" : pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan-jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan (Sb. 1935 No. 48).

"kapal" : semua kapal, alat penyeberang, rakit dan angkutan air demikian;

"Syahbandar" : Syahbandar ahli, pejabat Syahbandar atau pejabat Syahbandar-muda;

"Nakhoda" : Nakhoda atau orang yang menggantinya;

"pelayar-pelayar" : semua orang, yang ada dikapal, kecuali Nakhoda;

"perairan luar" : semua daerah laut, kecuali daerah dalam batas-batas bandar yang telah ditetapkan, bandar-bandar yang lazim digunakan dan gerbang-gerbang sungai-sungai atau perairan-perairan pedalaman dimana diletakkan anak-anak-pelampung atau rambu-rambu (Sb. 1927 No. 287);

(2) Batas-batas bandar di Indonesia ditetapkan sebanyak diperlukan oleh Kepala Negara (Sb. 1935 No. 48).

Pasal 2.

(1) Syahbandar-syahbandar diserahi tugas untuk mentrapkan dan menegakkan serta mengawasi ditaatinya peraturan ini.

*) Mulai berlaku pada 1 Januari 1925.

(2) Syahbandar-syahbandar berwenang pula menyuruh pejabat-pejabat bawahannya bertindak atas nama mereka.

Pasal 3.

(1) Semua kapal diwajibkan mengibarkan bendera kebangsaannya pada waktu tiba di atau waktu bertolak dari bandar, pada waktu pindah tempat sandar, atau pindah tempat labuh dibandar, dan selama waktu Kepala Negara ada dibandar.

(2) Rakit-rakit, kapal-kapal nelayan, dan alat-alat penyeberang berukuran kurang dari 20 meter kubik isi kotor dibebaskan dari kewajiban-kewajiban ini (Sb. 1927 No. 287).

Pasal 4.

(1) Kapal-kapal, yang masuk pelabuhan dengan maksud untuk memuat, memunggah, mengambil air, bahan-bahan makanan atau bahan bakar atau juga menaikkan atau menurunkan penumpang-penumpang atau orang-orang lain, untuk menerima perintah-perintah atau untuk ditutuh, diwajibkan mengambil tempat kepil didalam batas bandar, kecuali jika Syahbandar memberi izin atau perintah lain, atau ketentuan-ketentuan khusus disebabkan karena keadaan kapal atau sifat muatan menetapkan lain (Sb. 1935 No. 48).

(2) Kapal, dalam keadaan terbakar atau dalam keadaan bahaya akan tenggelam tidak diizinkan memasuki pelabuhan, tetapi harus dibawa oleh Nakhoda kesuatu tempat, yang ditunjuk oleh Syahbandar.

(3) Kapal-kapal yang karena alasan-alasan disebut dalam ayat satu atau dua pasal ini, mengambil tempat kepil diluar batas-batas bandar, harus juga tunduk pada ketentuan-ketentuan peraturan ini.

(4) Dilarang:

1. membawa orang-orang atau barang-barang berasal dari darat kekapal;
2. membawa orang-orang atau barang-barang berasal dari kapal kedarat, bila kapal,

yang tiba dengan maksud seperti diuraikan dalam ayat (1), telah mengambil tempat kepil diluar batas-batas bandar, kecuali jika pengambilan tempat diluar batas-batas bandar itu dilakukan dengan izin atau atas perintah Syahbandar, atau berdasarkan ketentuan-ketentuan dimaksud dalam ayat (1) (Sb. 1935 No. 48).

Pasal 5.

(1) Syahbandar berwenang menunjuk tempat-tempat kepil pada kapal-kapal yang masuk bandar, dan memerintahkan kapal-kapal yang ada dibandar untuk berpindah tempat kepil, dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan khusus yang ada mengenai hal tersebut; Nakhoda-nakhoda yang bersangkutan diwajibkan dengan sek-sama dan segera melaksanakan penunjukan-penunjukan dan perintah-perintah itu (Sb. 1930 No. 381).

(2) Kapal-kapal yang ada dibandar tidak dibolehkan berpindah tempat kepil selain dengan izin Syahbandar, kecuali dalam keadaan kebakaran dan dalam keadaan bahaya akan tenggelam; pada izin ini, yang dapat diberikan sampai dicabut kembali, oleh Syahbandar dapat disertai dengan syarat-syarat (Sb. 1930 No. 381).

(3) Pada waktu kapal-kapal akan menyandar pada dan melepas dari dermaga, pada waktu berpindah tempat dengan menggunakan dadung-dadung, mesin-mesin peng-gerak, layar-layar atau kapal-kapal tunda atau dengan cara lain, dan pada waktu ada bahaya tubrukan atau hanyut, petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atau atas nama Syahbandar, untuk kepentingan ketertiban dan keamanan harus diturut (Sb. 1930 No. 381).

Pasal 6.

(1) Segera setelah kapal mengambil tempat kepil di atau dekat bandar, Syah-bandar mengirimkan kepada Nakhoda sehelai Warta Kapal untuk diisi, menurut bentuk yang ditetapkan Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Sb. 1947 No. 40).

(2) Nakhoda setelah menerima Warta Kapal diwajibkan segera mengisinya dengan lengkap dan dengan sebenarnya, serta menanda tangannya sendiri.

(3) Warta kapal disampaikan dalam bahasa Indonesia, Inggris, Perancis dan Jerman, menurut pilihan Nakhoda.

(4) Ketentuan ini tidak berlaku untuk kapal-kapal yang berlayar dengan pas-kapal Indonesia atau dengan izin sebagai gantinya sementara, kapal-kapal pedalaman dan rakit-rakit, juga untuk kapal-kapal nelayan laut asing yang didaftarkan di Indonesia (Sb. 1935 No. 492, 1938 No. 200): Pemberitahuan tentang tibanya kantong-kantong surat. Pada waktu menyerahkan Warta Kapal, juga diserahkan sehelai "pemberitahuan tentang penyerahan kantong-kantong surat" (bentuk 7a).

Pasal 7.

(1) Nakhoda kapal yang berlayar dengan Surat Laut Indonesia atau dengan izin sebagai gantinya sementara, juga Nakhoda tiap kapal niaga berbendera asing, diwajibkan selambat-lambatnya pada hari tiba dipelabuhan atau jika hari itu jatuh pada hari Minggu atau hari raya selambat-lambatnya pada hari kedua menyerahkan Surat-surat kapal kepada Syahbandar untuk disimpan.

(2) Nakhoda kapal yang berlayar dengan Pas Tahunan Indonesia atau Pas Putih Kecil, atau dengan izin sebagai penggantinya sementara, diwajibkan selambat-lambatnya pada hari Minggu atau hari raya selambat-lambatnya pada hari kedua menyerahkan sendiri Surat-surat kapal kepada Syahbandar dan memberikan kepadanya semua keterangan yang diminta (Sb. 1935 No. 492); Syahbandar dapat mengizinkan, bahwa surat-surat kapal dari kapal-kapal berukuran 100 meter kubik isi kotor atau lebih, disampaikan oleh seorang yang ditunjuk oleh Nakhoda (Sb. 193, No. 48).

(3) Surat-surat kapal disimpan oleh Syahbandar sampai akta izin berlayar diberikan.

(4) Surat-surat kapal milik kapal-kapal asing, setelah digunakan seperlunya oleh Syahbandar jika dikehendaki, diserahkan kepada Konsul Jenderal, Konsul, Wakil Konsul atau agen konsuler setempat dari Negara dimana kapal tersebut didaftarkan dengan

menerima surat keterangan, bahwa Surat-surat kapal disebut tetap disimpan olehnya, sampai akte izin berlayar diperlihatkan.

(5) Yang diartikan dengan surat-surat kapal adalah :

- a. Surat Laut, Pas kapal atau Surat bukti kebangsaan lainnya yang berlaku ;
- b. Surat Ukur atau keterangan isi kapal;
- c. Sijil Kapal atau daftar awak kapal;
- d. Pas Kesehatan dan buku kesehatan;
- e. Akta izin berlayar yang diberikan terakhir, dan
- f. Sertipikat-sertipikat asli tentang kesempurnaan dan perlengkapan kapal.

Pasal 8.

(1) Kapal seperti dimaksud dalam ayat satu pasal 7 tidak boleh berangkat dari bandar keperairan luar, sebelum mendapat akta izin berangkat dari Syahbandar, dibuat menurut bentuk yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Sb. 1927 No 287. Sb 1935. No. 492; Sb. 1947 No. 40).

(2) Kapal seperti dimaksud dalam ayat dua pasal 7 tidak boleh berangkat dari bandar keperairan luar, sebelum mendapat izin berangkat dari Syahbandar, izin mana oleh Syahbandar ditulis pada pas-kapal atau pada helai kertas yang dijepitnya pada pas itu; dalam izin tersebut juga disebut hari tibanya, banyaknya anggauta awak kapal, banyaknya penumpang, jenis barang-barang yang dimuat, menurut daftar dari Nakhoda dan senjata-senjata api, untuk mana telah diberikan surat keterangan, seperti dimaksud dalam pasal 27 (3) Ordonansi senjata api (pemilikan, perdagangan dan pengangkutan) 1925 (Sb. 1927 No. 287; Sb. 1935 No. 48; Sb. 1935 No. 492).

(3) Akta izin berlayar atau izin berangkat tidak diberikan, sebelum dinyatakan oleh Syahbandar, bahwa Nakhoda telah memenuhi semua kewajiban berdasarkan peraturan ini dan peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan baik umum maupun setempat-setempat lainnya, kecuali kewajiban-kewajiban yang ditetapkan dengan atau berdasarkan Ordonansi kapal-kapal 1935, atau bahwa tanggung jawabnya atas kewajiban

(4) Syahbandar senantiasa akan berusaha menyelesaikan perkara kedua belah

Dagang.

(3) Jika kerusakan terjadi atas kapal, maka dalam menetapkan ganti-rugi diperharikan kerentuan dalam ritel keenam buku kedua Kitab Undang-undang Hukum

(Sb. 1931 No. 168).

(2) Jumlah jaminan yang dimaksud dalam ayat terdahulu jika kerusakan terjadi atas milik Negara, ditetapkan oleh Kepala pelabuhan yang bersangkutan, dalam hal-hal lain sedapat-dapatnya oleh Syahbandar ahli dan kalau tidak oleh seorang ahli atau suatu panitia, terdiri dari ahli-ahli yang ditunjuk oleh Kepala Pemerintahan Serempat

(1) Bila dibandar terjadi kerusakan pada milik suatu Negara atau milik orang-orang swasta, Syahbandar, jika ada pemerintahan dari pemilik atau orang yang dapat dianggap mewakili pemilik, akan mewajibkan nakhoda dari kapal, yang bertanggung jawab atas kerusakan itu — jika kapal itu kapal swasta — sebelum kapal berangkat, untuk membayar ganti-rugi yang dituntut atau menipiskan suatu bukti jaminan pribadi atau benda dikanotor Syahbandar untuk kemungkinan membayar ganti-rugi yang ditetapkan dengan keputusan pengadilan sehubungan dengan kerusakan itu.

Pasal 9.

(4) Kapal-kapal dimaksud dalam ayat satu dan dua, untuk semata-mata berlayar disungai-sungai dan/atau perairan-perairan pedalaman, juga untuk memberi pertolongan kepada kapal-kapal dalam keadaan bahaya, boleh sementara meninggalkan bandar tanpa akta idzin berlayar atau idzin berangkat tertulis, tetapi hal demikian hanya dengan idzin Syahbandar (Sb. 1927 No. 287; Sb. 1935 No. 492).

Akta idzin berlayar atau idzin berangkat tidak diberikan kepada kapal yang ditahan berdasarkan Ordonansi kapal-kapal (Sb. 1935 No. 66).

24 jam setelah saat idzin berlayar atau idzin berangkat diberikan, tidak meninggalkan bandar. Akta idzin berlayar dan idzin berangkat tidak berlaku lagi, bila kapal dalam waktu kewajiban itu jika dibolehkan, telah diambil alih oleh orang-orang lain.

pihak dengan jalan damai.

Pasal 10.

Jika sehubungan dengan pelanggaran dari peraturan ini, dan peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan, baik umum maupun setempat lainnya, telah dibuat berita acara, maka Syahbandar ahli, dan ditempat-tempat bukan kedudukan Syahbandar ahli (Kepala Pemerintah Setempat), dapat mewajibkan Nakhoda kapal yang bersangkutan, supaya sebelum kapalnya berangkat menitipkan dikantor Syahbandar sejumlah uang yang jumlahnya sama dengan denda maksimum atau memberikan cukup jaminan, untuk pembayaran denda yang akan ditetapkan dengan keputusan pengadilan, kecuali jika berdasarkan pasal 11 peraturan ini kepada kapal ini telah diberikan pembebasan dari ketentuan idzin masuk dipelabuhan dan idzin berlayar.

Pasal 11.

(1) Direktur Jenderal Perhubungan Laut dapat memberikan kepada kapal-kapal pembebasan dari ketentuan-ketentuan yang disebut dalam pasal 7 dan 8 dengan disertai syarat-syarat yang akan ditetapkan olehnya.

(2) Pembebasan-pembebasan yang diberikan, diubah, atau dicabut kembali, jika perlu akan diumumkan dalam Berita Negara.

(3) Pembebasan dianggap sebagai ditanggihkan, jika dan selama kapal ditahan berdasarkan ordonansi kapal-kapal (Sb. 1935 No. 66).

Pasal 12.

Kecuali untuk melepaskan tembakan-tembakan kehormatan, dibandar dilarang menembak dengan senjata api atau memasang petasan, selain dengan idzin Syahbandar.

Pasal 13.

(1) Dilarang dikapal melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengakibatkan

kebakaran, kecuali dengan idzin Syahbandar; ketentuan-ketentuan untuk mencegah bahaya kebakaran, yang telah atau akan diberikan oleh Syahbandar harus diturut.

(2) Jika terjadi penangasan atau kebakaran dikapal, Nakhoda yang bersangkutan segera harus memberitahukan kejadian ini kepada Syahbandar terlepas dari yang diterapkan dalam ayat berikut (Sb. 1927 No. 287).

(3) Kecuali bila disebabkan karena jauhnya tempat kapal dibandar boleh dianggap sebagai berlepasan, bahwa tidak ada gunanya memberikan isyarat-isyarat itu — tidak terganung pada isyarat-isyarat bahaya yang jika perlu diberikan, berdasarkan yang ditetapkan dalam Peraturan Tubrukan (Staatsblad No. 225) — maka pada waktu terjadi kebakaran dikapal, menurut keadaan, salah satu isyarat kebakaran berikut harus diberikan :

a. tiga tiup pendek disusul dengan satu tiup panjang dengan gauk atau suling, diperdengarkan berulang-ulang.

b. membunyikan gentra kapal dengan cepat dan terus menerus; ini dikerjakan selama mungkin, jika keadaan memerlukan dan mengizinkan (Sb. 1927 No. 287).

(4) Jika didalam pelabuhan yang disalahkan, syahbandar menerima kabar tentang penangasan atau kebakaran dikapal, ia segera memberitahukan kejadian ini kepada Administrator atau Kepala pelabuhan, atau jika yang mengepalai pelabuhan bukan Administrator, kepada Kepala pelabuhan.

Jika Administrator pelabuhan atau Kepala pelabuhan menerima kabar tentang penangasan atau kebakaran dikapal, bukan dari Syahbandar, ia segera memberitahukan kejadian ini kepada Syahbandar (Sb. 1927 No. 287).

(5) Jika dikapal terjadi kebakaran — sambil menunggu perintah-perintah dari Syahbandar — Nakhoda harus berusaha sekuat-kuatnya untuk menjauhkan kapalnya dari kapal-kapal lain, dari bangunan-bangunan atau lapangan-lapangan penimbunan. Jika kapal berupa kapal nap atau kapal motor, maka alat-alat penggerak harus selekas mungkin disiapkan untuk digunakan.

(6) Syahbandar memegang pimpinan pada waktu pemadaman kebakaran dikapal.

(7) Syahbandar berwenang memberikan perintah-perintah yang diperlukan untuk memberantas penangasan atau kebakaran dikapal, perintah-perintah mana harus dilaksanakan dengan amat segera. Untuk membatasi kebakaran, Syahbandar berwenang menyuruh potong dadung-dadung, menyuruh lepaskan jangkar serta menyuruh tenggelamkan kapal-kapal yang sedang terbakar dengan tidak mengakibatkan pembebasan tanggung jawab bagi Negara karena tindakan-tindakan tersebut.

(8) Jika terjadi kebakaran dikapal, maka semua alat pemadam kebakaran milik Negara yang ada serta orang yang melayani alat-alat tersebut oleh Kepala-kepala dinas pemadam kebakaran yang bersangkutan dan semua kapal tunda milik Negara yang ada dibandar oleh Kepala-kepala pelabuhan yang bersangkutan ditempatkan dibawah perintah Syahbandar, kecuali wewenang Kepala-kepala dinas pemadam kebakaran dan Kepala-kepala pelabuhan untuk menahan seluruh atau sebagian dari pegawai-pegawai dan alat-alat yang dikuasainya, guna mencegah atau memadamkan kebakaran didarat. Syahbandar berwenang, untuk memberantas kebakaran, menggunakan orang-orang yang termasuk awak kapal dari kapal-kapal yang ada dipelabuhan, demikian pula menggunakan sekoci-sekoci, bahan-bahan dan alat-alat pemadam kebakaran dari kapal-kapal itu dan selanjutnya menggunakan kapal-kapal tunda berawak yang ada, serta alat-alat pemadam kebakaran dengan pegawai-pegawai yang melayaninya, milik perusahaan-perusahaan dagang, pelayaran dan industri setempat pengembalian atau pembayaran ganti-rugi kepada pemiliknya.

Pasal 14.

(1) Bila diketahui, bahwa ada kapal dibandar dalam keadaan bahaya akan tenggelam, Nakhoda dengan segera harus membawanya ketempat yang ditunjuk oleh Syahbandar, dimana kapal itu harus tetap berlabuh, sampai keadaan bahaya tenggelam telah diatasi.

(2) Jika dibandar ada kapal tenggelam, maka Nakhoda harus segera memberitahukan kecelakaan itu kepada Syahbandar.

(3) Syahbandar mengambil tindakan-tindakan yang diharuskan sehubungan dengan kejadian tersebut dan berwenang penuh memerintahkan pemilik atau agen kapal, atau jika baik pemilik maupun agen tidak dikenal atau tidak ada ditempat, Nakhoda, dengan memperhatikan jangka-jangka waktu yang ditentukan untuk memulai dan menyelesaikan pekerjaan-pekerjaan yang diperlukan, untuk :

- a. menempatkan dan memelihara dalam keadaan baik rambu yang senantiasa tetap ada diatas air, pada waktu siang hari dilengkapi dengan bendera putih dan dari sa'at matahari terbenam sampai sa'at matahari terbit dengan lentera yang menyala terang.
- b. mengangkat atau menyingkirkan kapal yang tenggelam.

Pasal 15.

Nakhoda kapal yang ada dibandar atau jika kapal tidak mempunyai Nakhoda, pemilik, diwajibkan mengusahakan, supaya awak kapal yang diperlukan ada dikapal, untuk segera memindahkan kapal ke tempat kepil lain, pada waktu menerima perintah dari Syahbandar untuk berbuat demikian.

Pasal 16.

Dilarang membuang tolak bara dibandar atau ditempat lain sepanjang pantai, dimana air pelayaran dalamnya kurang dari sepuluh depa.

Pasal 17.

Dilarang menghalang-halangi pelayaran dibandar.

Pasal 18.

Kapal-kapal dan alat-alat penyeberang tidak diperkenankan bersandar pada sisi kapal-kapal yang sedang bergerak, kecuali diperlukan untuk melarapkan dadung-dadung atau menunda kapal-kapal itu, atau jika untuk itu telah diberi izin oleh atau atas nama Syahbandar. Larangan ini tidak berlaku bagi kapal-kapal dan alat-alat penyeberang yang langsung termasuk dalam satu cabang Dinas Negara.

Pasal 19.

(1) Kecuali pegawai-pegawai dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tiap orang dilarang untuk :

- a. melepaskan atau memadamkan kapal-kapal setasiun pandu, kapal-kapal suar, rambu-rambu, pelampung-pelampung, anak-anak pelampung, palem-palem dan merkah-merkah lain yang ditempatkan oleh Pemerintah, atau menambatkan baik kapal-kapal maupun benda-benda apung atau tenggelam lain padanya.
- b. berlabuh dalam jarak 200 meter dari kapal-kapal setasiun pandu atau kapal-kapal suar demikian atau dalam jarak 100 meter dari rambu-rambu, pelampung-pelampung, anak-anak pelampung, palem-palem atau merkah-merkah lain demikian yang ada diair;
- c. tanpa idzin Syahbandar menaiki kapal setasiun pandu atau kapal suar, memasuki atau menaiki penataran penerangan pantai rambu, pelampung, anak pelampung, palem, atau merkah lain, demikian pula pemegang pesawat-pesawat yang termasuk kelengkapannya.

(2) Ketentuan dalam ayat satu tidak berlaku, baik untuk mengikatkan kapal pada pelampung-kepil, maupun untuk pegawai-pegawai dari dinas-dinas pemerintahan lain, sejauh mengenai rambu-rambu, pelampung-pelampung, anak-anak pelampung, palem-palem dan merkah-merkah lain kepunyaan dinas-dinas itu.

(3) Idzin dimaksud dalam ayat satu dibawah c, yang dapat diberikan sampai pencabutannya kembali, oleh Syahbandar dapat disertai syarat-syarat (Sb. 1935 No. 48).

Pasal 20.

dicabut (Sb. 1938 No. 393).

Pasal 21.

- (1) Dilarang membuang mayat dibandar.
- (2) Dalam keadaan khusus, menurut pertimbangan Syahbandar, dengan izinnya

mayat dapat dibawa keluar bandar, dan disana diturunkan kedasar laut.

(3) Dilarang membawa mayat kedarat tanpa izin syahbandar.

(4) Ketentuan dalam pasal ini juga berlaku untuk bangkai-bangkai binatang-binatang besar. seperti babi-babi, domba-domba, kambing-kambing, sapi-sapi, kuda-kuda dan sebagainya.

Pasal 22.

(1) Syahbandar berhak sewaktu-waktu naik dikapal yang ada dibandar, supaya dapat mengadakan pemeriksaan-pemeriksaan demikian tentang kapal, muatan, awak kapal dan tindakan-tindakan lain yang diperintahkan padanya atau yang dipandang perlu olehnya.

Wewenang yang sama ada pada Pejabat-pejabat Pengawas Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

(2) Kapal-kapal dan alat-alat penyeberang milik Negara, juga kapal-kapal perang asing dikecualikan dari pemeriksaan ini.

Pasal 23.

(1) Syahbandar berwenang atas biaya dan tanggungan pelanggar-pelanggar, jika mungkin dan sebaiknya setelah diperingatkan lebih dahulu dan jika perlu dengan kekerasan, untuk menyuruh-hilangkan atau mencegah serta menyuruh-kerjakan segala hal yang dilakukan atau dilalaikan bertentangan dengan peraturan ini atau dengan perintah-perintah yang dikeluarkan olehnya berdasarkan peraturan ini.

Biaya-biaya harus dibayar lunas sebelum kapal berangkat, kecuali jika untuk membayar biaya-biaya itu telah dititipkan jaminan yang cukup menurut pertimbangan syahbandar dikantornya.

(2) Syahbandar juga berwenang mencegah pemberangkatan kapal dalam hal-hal dimana pemberangkatan akan bertentangan dengan peraturan ini atau peraturan-peraturan lain, demikian pula, walaupun ia telah memberikan akta izin berlayar atau izin berangkat, atau kepada kapal telah diberikan pembebasan dari ketentuan-ketentuan

yang disebut dalam pasal 7 dan 8, melarang pemberangkatan, jika perlu mencegahnya apabila ternyata, bahwa akta izin berlayar atau izin berangkat telah diberikan bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan ini, atau apabila ternyata bahwa ia tidak akan memberikan akta izin berlayar atau berangkat kepada kapal yang diberi pembebasan jika pembebasan itu tidak ada (Sb. 1927 No. 287).

(3) Syahbandar berwenang dalam hal-hal disebut dalam ayat satu dan dua pasal ini, jika ia menganggap perlu, meminta bantuan bersenjata kepada Kepala-kepala polisi atau Komandan kapal-kapal perang Indonesia.

(4) Dalam hal ini dimana ketentuan dalam ayat dua berlaku, Nakhoda diwajibkan pada pemberitahuan pertama, dengan segera menyerahkan surat-surat kapal, demikian pula akta izin berlayar atau izin berangkat yang telah diberikan, kepada Syahbandar untuk disimpan (Sb. 1827 No. 287).

(5) Wewenang-wewenang disebut dalam ayat satu dan dua pasal ini yang diberikan kepada Syahbandar, tidak berlaku untuk kapal-kapal dan alat-alat penyeberang milik Negara atau Pemerintah, dan untuk kapal-kapal perang asing.

Pasal 24.

(1) Kepala Pemerintah Setempat dan dimana ada Kepala Kepolisian juga pejabat ini, berwenang demi kepentingan ketertiban dan keamanan melarang seorang pelayar atau lebih meninggalkan kapal yang ada dibandar atau memperbolehkan dengan syarat-syarat.

(2) Dalam hal-hal yang mendesak, Syahbandar berwenang mengeluarkan larangan sementara seperti dimaksud dalam ayat satu pasal ini.

(3) Syahbandar diwajibkan secepat-cepatnya memberitahukan tentang dikeluarkannya larangan seperti dimaksud dalam ayat terdahulu pasal ini kepada Kepala Pemerintah Setempat atau kepada Kepala kepolisian, yang akan memutuskan apakah larangan tersebut akan dipertahankan atau tidak.

(4) Nakhoda kapal yang diberitahukan tentang larangan seperti dimaksud dalam ayat satu dan dua pasal ini, diwajibkan mengusahakan, untuk tidak bertindak bertentangan dengan larangan itu.

Pasal 25.

(1) Sejauh kewajiban-kewajiban yang diuraikan dalam peraturan ini akan dibebankan pada perseroan terbatas atau badan hukum lain, kewajiban-kewajiban tersebut dianggap sebagai dibebankan kepada pengurus-pengurusnya.

(2) Dihukum dengan hukuman denda setinggi-tingginya lima puluh rupiah tiap pelanggaran dari:

- a. ayat satu pasal 3;
- b. pasal 12.

(3) Dihukum dengan hukuman denda setinggi-tingginya seratus rupiah:

A. tiap pelanggaran dari:

- a. ayat dua pasal 5;
- b. ayat satu atau dua pasal 7;
- c. ayat empat pasal 8;
- d. pasal 17 dan 18;
- e. sub b. atau sub c. ayat satu pasal 19;
- f. ayat satu atau dua pasal 20;
- g. ayat satu, dua atau tiga pasal 21.

B. dalam hal tidak memenuhi syarat-syarat yang dikaitkan pada izin dimaksud dalam ayat dua pasal 5 atau ayat tiga pasal 19 (Sb. 1930 No. 381; 1935 No. 48).

(4) Dihukum dengan hukuman denda setinggi-tingginya lima ratus rupiah:

A. tiap pelanggaran dari:

- a. ayat satu dan dua pasal 4;
- b. ayat dua pasal 6;
- c. ayat satu pasal 13;
- d. ayat satu atau dua pasal 14;
- e. pasal 15;
- f. sub a. ayat satu pasal 19;
- g. ayat empat pasal 23 (Sb. 1927 No. 287).

B. ke-engganan atau kelalaian untuk menta'ati petunjuk-petunjuk Syahbandar yang dimaksud dalam ayat satu dan tiga pasal 5 serta perintah-perintahnya dimaksud dalam ayat satu pasal 5, demikian pula ketentuan-ketentuan pasal 13 (Sb. 1930 No. 381).

C. dalam hal tidak memenuhi kewajiban dimaksud dalam ayat empat pasal 24 yang dibebankan kepada nakhoda.

(5) Dihukum dengan hukuman kurungan selama-lamanya tiga bulan atau hukuman denda setinggi-tingginya lima ratus rupiah:

- a. tiap pelanggaran ayat empat pasal 4; kapal yang digunakan untuk melakukan pelanggaran, dapat disita;
- b. dalam hal tidak memenuhi syarat-syarat yang ditentukan berdasarkan atas ayat satu pasal 24. (Sb. 1935 No. 48).

(6) Dihukum dengan hukuman denda setinggi-tingginya dua rupiah untuk tiap meter kubik isi kotor kapal, tiap pelanggaran dari:

- a. ayat satu atau dua pasal 8.
- b. pasal 16;

(7) Tindak-tindak pidana dalam peraturan ini dianggap sebagai pelanggaran-pelanggaran.

Pasal 26.

Untuk pembayaran biaya-biaya yang dikeluarkan berdasarkan peraturan ini kapal terikat dan dapat disita.

Pasal 27.

Peraturan ini dapat disebut sebagai "Peraturan Bandar-1925".

**PERATURAN
TUBRUKAN PEDALAMAN
(BINNENAANVARINGS REGLEMENT)**

PERATURAN TUBRUKAN PEDALAMAN

Peraturan tubrukan pedalaman (Sb. 1914 No. 226, 1919 No. 155, 1924 No. 501, 1939 No. 544, 1940 No. 129, 1947 No. 50):

B A B I.

Ketentuan-ketentuan Umum.
(Sr. 564), (Kh. 534-544)

Pasal 1.

Dalam peraturan ini yang diartikan dengan:

"kapal uap": tiap alat penyeberang yang digerakkan dengan tenaga uap;

"kapal layar": tiap alat penyeberang yang menggunakan layar dan tidak juga digerakkan dengan tenaga;

"alat penyeberang": tiap kapal, alat penyeberang, dok, rakit dan alat pengangkutan air demikian;

"air pelayaran sempit": tiap air-pelayaran, yang lebarnya dapat dilayari kurang dari 12 meter;

"bunyi lanjut": tiap isyarat bunyi kuat yang lamanya sedikit-dikitnya 5 detik;

"bunyi pendek": tiap isyarat bunyi kuat yang lamanya setinggi-tingginya 2 detik;

"perairan pedalaman": danau-danau, terusan-terusan dan pelabuhan-pelabuhan buatan;

"siang hari": waktu antara matahari terbit dan matahari terbenam;

"malam hari": waktu antara matahari terbenam dan matahari terbit;

Pasal 2.

- (1) Peraturan ini berlaku bagi semua sungai dan perairan pedalaman di Indonesia termasuk gerbang-gerbang dari laut dimana diletakkan anak pelampung atau rambu-rambu.
- (2) Gerbang-gerbang dari laut dimana tidak diletakkan anak pelampung atau rambu termasuk daerah laut; ketentuan-ketentuan Peraturan tubrukan dilaut berlaku didaerah itu.
- (3) Ketentuan-ketentuan peraturan ini tidak berlaku bagi sungai-sungai atau perairan-perairan pedalaman tertentu, atau sebagian dari padanya, yang ditunjuk oleh Menteri.

Pasal 3.

- (1) Dimana saja, jika dalam peraturan ini kepada alat penyeberang diberikan kewajiban-kewajiban, maka nakhoda atau yang menggantinya bertanggung jawab atas pelaksanaan kewajiban itu.
- (2) Pada waktu melaksanakan peraturan ini nakhoda-nakhoda harus memperhatikan syarat-syarat kecakapan-pelaut yang baik, apabila nakhoda-nakhoda dalam keadaan-keadaan yang khusus, mengambil tindakan-tindakan yang menyimpang dari ketentuan-ketetapan yang tercantum didalamnya.

Pasal 4.

Kecuali pejabat-pejabat, yang berdasarkan ketentuan-ketetapan undang-undang berwenang untuk itu, maka dengan pengusutan pelanggaran-pelanggaran peraturan ini ditugaskan perwira-perwira Angkatan Laut, nakhoda-nakhoda kapal-kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Syahbandar-syahbandar ahli dan pandu-pandu.

B A B II.

Ketentuan-ketentuan tentang pemasangan lampu-lampu dsb.:

Pasal 5.

Ketentuan-ketentuan tentang pemasangan lampu-lampu dsb. yang tercantum dalam Peraturan-tubrukan dilaut, kecuali penyimpangan-penyimpangan disebut didalam pasal-pasal 6 sampai dengan 9 dibawah ini berlaku juga terhadap sungai-sungai dan perairan-perairan pedalaman dimaksud dalam peraturan ini.

Pasal 6.

(1) Kapal-kapal uap, berukuran kurang dari 113,2 meter kubik isi kotor, jika sedang berlayar, tidak perlu memasang lampu-lampu, seperti yang ditetapkan bagi kapal-kapal berukuran sama yang digunakan dalam pelayaran dilaut. Tetapi jika tidak memasang lampu-lampu itu, kapal-kapal itu harus memasang lampu-lampu berikut:

- a. lampu puncak putih diatas tajuk sekoci dan walaupun bagaimana diatasnya lampu-lampu sisi hijau dan merah atau diatasnya lentera kombinasi sebagai gantinya dan
- b. jika melakukan pekerjaan tunda, lampu puncak putih kedua pada jarak tidak kurang dari 0,5 meter dan tidak lebih dari 1 meter bersusun vertikal satu sama lain diatas lampu puncak tersebut pada a.

(2) Alat-alat penyeberang, lain dari kapal-kapal uap dan berukuran kurang dari 56,6 meter kubik isi kotor, mengenai rakit-rakit jika panjangnya kurang dari 30 meter, jika sedang berlayar, harus memperlihatkan lentera yang memancarkan cahaya putih yang terang dari tempat yang kelihatan baik keliling seluruh cakrawala.

(3) Kapal-kapal nelayan yang sedang menangkap ikan, harus memasang lampu putih dimaksud dalam alinea dimuka.

(4) Sekoci-sekoci dayung tidak perlu memasang lampu putih tersebut dalam alinea kedua, tetapi diwajibkan menyediakan siap untuk dipakai lentera, yang memancarkan cahaya putih terang yang sudah menyala dibawah didalam sekoci atau diselu-

bungi, yang pada saat didekati kapal lain, harus diperlihatkan pada waktunya dan ditempat yang terlihat baik.

Pasal 7.

(2) Alat-alat penyeberang yang dikepil, harus memasang lampu putih, dengan kekuatan nyala dan cara penempatan yang sama seperti diharuskan bagi kapal-kapal berlabuh yang panjangnya kurang dari 45 meter.

(2) Menyimpang dari ketentuan dalam alinea tersebut dimuka, alat-alat penyeberang yang ada ditempat kepil, tempat muat atau tempat punggah atau diair pelayaran, dimana pelayarannya dirintangi, yang diberi penerangan baik, tidak diharuskan memasang lampu-lampu.

Pasal 8.

(1) Alat-alat penyeberang yang kandas diair pelayaran atau yang tidak dapat di-olah-gerak, sejauh mengenai kapal-kapal uap, harus memasang sebagai pengganti, lampu puncak putih, dua lampu merah yang bersusun vertikal satu sama lain, yang kelihatan baik keliling seluruh cakrawala. Pada siang hari harus memperlihatkan dua bola hitam atau tanda-tanda bersusun vertikal satu sama lain.

(2) Alat-alat penyeberang, lain dari pada kapal-kapal uap berukuran dari 56,6 meter kubik isi kotor, mengenai rakit-rakit jika panjangnya kurang dari 30 meter, dalam keadaan-keadaan disebut dalam dialinea dimuka, pada malam hari harus memperlihatkan lampu putih seperti dimaksud dalam ayat pertama pasal 7 dan pada siang hari bendera putih.

Pasal 9.

(1) Rakit-rakit panjang 30 meter atau lebih, dan lebar kurang dari 6 meter, sedang berlayar atau berhenti, kecuali jika terjadi keadaan seperti dimaksud dalam ayat kedua pasal 7, harus memasang pada malam hari lampu putih yang terang, yang

kelihatan keliling seluruh cakrawala pada jarak sedikit-dikitnya 1 mil laut (dari 60 dalam satu derajat), ditempatkan diujung depan dan ujung belakang, pada ketinggian yang sama.

Rakit-rakit yang sama panjangnya seperti disebut diatas, tetapi lebarnya 6 meter atau lebih, dalam keadaan seperti disebut diatas, harus memasang lampu putih yang terang pada sisi kiri dan kanan dari ujung depan dan belakang, dengan demikian seluruhnya empat lampu putih ditempatkan pada ketinggian yang sama.

(2) Kapal-kapal isap lumpur, kapal-kapal keruk dan kapal-kapal kerja, jika sedang bekerja di atau dekat air pelayaran, harus memasang isyarat-isyarat seperti berikut :

- a. jika air pelayaran hanya bebas pada satu sisi, maka pada sisi yang bebas itu, sejauh mungkin diluar tengah kapal, pada siang hari dua bola hitam dengan garis-tengah sekurang-kurangnya 0,5 dan sebesar-besarnya 0,80 meter, bersusun vertikal satu sama lain dengan jarak antara sekurang-kurangnya 0,50 dan sebesar-besarnya 1 meter, bola terendah sedikit-dikitnya 3 meter diatas badan kapal dan pada malam hari lampu merah dan kira-kira 1 meter dibawahnya lampu putih, serendah-rendahnya 3 meter dan setingginya 6 meter diatas badan kapal dan kecuali itu pada sisi air-pelayaran yang tidak bebas sejauh mungkin diluar tengah kapal, pada siang hari satu bola hitam dengan ukuran dan pada ketinggian yang sama dengan bola hitam teratas pada sisi lain itu, dan pada malam hari lampu merah pada ketinggian yang sama dengan lampu merah pada sisi lain itu.
- b. jika air-pelayaran bebas pada dua sisi, maka pada tiap sisi, sejauh mungkin diluar tengah kapal, pada siang hari dua bola hitam dan pada malam hari lampu merah dengan dibawahnya lampu putih, segala sesuatu seperti diterangkan pada a.
- c. jika air-pelayaran tidak bebas pada dua sisi, maka pada siang hari pada tiap sisi satu bola hitam dan pada malam hari lampu merah pada ketinggian yang sama

dengan bola hitam dan lampu merah teratas seperti disebut pada a.

Kecuali itu kapal-kapal tersebut, baik yang sedang berlayar, maupun yang sedang berhenti, harus memasang isyarat-isyarat yang ditentukan dalam peraturan ini bagi kapal-kapal yang ukuran dan jenisnya sama (Sb. 1940 No. 129).

(3) Kapal-kapal keruk, kapal-kapal kerja dan kapal-kapal demikian harus menandai semua jangkar, yang dilabuhkan di atau dekat air-pelayaran dengan tong biru atau pengapung, pada malam hari dengan lampu yang menyala terang. Kewajiban ini, sejauh mengenai jangkar-jangkar sisi, dibebankan kepada semua alat penyeberang yang melabuhkan jangkar-jangkar demikian di atau dekat air-pelayaran (Sb. 1940 No. 129).

(4) Kerangka-kerangka kapal yang dapat menimbulkan bahaya bagi pelayaran, secepat mungkin oleh nakhodanya atau jika ia melalaikan hal ini, oleh Pemerintah atas biaya nakhoda tersebut, diberi tanda, dengan menempatkan rambu di atasnya yang selalu ada di atas permukaan air di atas atau dekat kerangka itu, pada siang hari bendera putih dan pada malam hari lentera bercahaya putih yang terang (Peraturan Tubrukan Pedalaman pasal 20), (Peraturan Bandar pasal 17).

B A B III.

Ketentuan-ketentuan tentang kecepatan, menyimpang, isyarat-isyarat berlabuh dsb.

Pasal 10.

Tiap alat-penyeberang selama berlayar diwajibkan mengadakan pengintaian yang baik, jika mungkin dari puncak tiang.

Pasal 11.

Jika disebabkan oleh kabut, hujan, tumbuh-tumbuhan tepi yang tinggi atau sebab

sebab lain sehingga penglihatan baik terhalang, maka alat-penyeberang menurut keadaan-keadaan harus mengurangi kecepatannya atau berhenti.

Jika sedang berlayar, kapal memberikan isyarat-isyarat bunyi berikut :

- a. kapal uap membunyikan satu bunyi lanjut dengan selang-selang waktu tidak melebihi 2 menit, dan jika menunda alat-alat penyeberang atau tidak dapat di-olah-gerak dengan baik, membunyikan satu bunyi lanjut dengan selang waktu tidak melebihi 2 menit diikuti oleh dua bunyi pendek :
- b. kapal layar berukuran 56,6 meter kubik isi kotor atau lebih, membunyikan dengan selompret kabut bunyi-bunyi pendek dengan selang waktu pendek atau memberitahukan kedatangannya dengan pemukulan gong;
- c. kapal layar berukuran kurang dari 56,6 meter kubik isi kotor dan rakit, memukul gong atau membuat gaduh dengan cara lain.

(2) Pada waktu cuaca berkabut tebal, kapal-kapal layar dan rakit-rakit dilarang berlayar, dan kapal-kapal uap tidak boleh berlayar melebihi kecepatan yang diperlukan untuk mengemudikan kapal.

(3) Kapal-kapal uap yang berlabuh atau bersandar, kapal-kapal layar berukuran 56,6 meter kubik isi kotor atau lebih dan rakit-rakit yang panjangnya 30 meter atau lebih, pada waktu cuaca berkabut tebal, baik pada siang hari maupun pada malam hari dan selanjutnya jika mendengar isyarat-isyarat bunyi dari alat-alat penyeberang lain yang mendekatinya, harus sedikit-dikitnya tiap menit membunyikan lonceng atau memukul gong atau membunyikan isyarat bunyi demikian. Bagi alat-alat penyeberang lain dalam keadaan itu cukup dengan membuat gaduh, untuk menyatakan tentang kehadirannya.

Pasal 12

(1) Dibagian-bagian yang lurus dari air-pelayaran, jika hal ini dapat dilaksanakan dan dilakukan dengan aman, tiap kapal harus berlayar pada sisi air-pelayaran yang

ada disisi kanannya.

Kapal uap di air-pelayaran sempit boleh berlayar dengan kecepatan maksimum tujuh mil terhadap air, kecepatan mana pada waktu terdapat arus dengan kekuatan luar biasa, harus dikurangi sampai lima mil.

(2) Alat-alat penyeberang yang sedang berlayar, jika satu sama lain bertemu dengan haluan yang berlawanan, hingga akan terjadi bahaya tubrukan, maka untuk mencegah bahaya tersebut, kedua kapal harus menyimpang kekanan dan melewati satu sama lain pada sisi kiri. Tetapi jika alat penyeberang yang ditunda dari darat, bertemu dengan alat penyeberang lain, yang tidak ditunda demikian dengan haluan yang berlawanan, maka alat penyeberang yang ditunda berlayar disebelah dalam dari alat penyeberang yang tidak ditunda.

(3) Jika haluan-haluan dua kapal-kapal uap satu sama lain memotong demikian sehingga jika memegang tetap haluan-haluan itu dapat menimbulkan bahaya tubrukan, maka kapal uap yang melihat kapal uap lainnya disisi kanannya, harus menyimpang.

(4) Jika kapal uap dan kapal layar mendekati satu sama lain dalam keadaan-keadaan seperti dimaksud dalam ayat terdahulu, maka kapal uap harus menyimpang untuk kapal layar.

(5) Jika dua kapal layar mendekati satu sama lain dalam keadaan seperti dimaksud dalam ayat tiga, maka kapal-kapal tersebut harus mentaati aturan-aturan berikut :

- a. kapal, yang berlayar dengan angin masuk lebih kebelakang dari pada tepat lambung, harus menyimpang untuk kapal layar yang berlayar dengan angin masuk lebih kemuka dari pada tepat lambung.
- b. kapal layar yang mendapat angin dari sisi kiri harus menyimpang untuk kapal layar yang mendapat angin dari sisi kanan;
- c. Jika kedua kapal layar berlayar dengan angin masuk lebih kebelakang dari pada tepat lambung, tetapi angin masuk dari sisi yang berlainan, maka kapal yang

mendapat angin dari sisi kiri harus menyimpang untuk kapal yang mendapat angin dari sisi kanan;

- d. jika kedua kapal layar berlayar dengan angin masuk lebih kebelakang dari pada tepat lambung dan angin masuk dari sisi yang sama maka kapal layar yang berlayar diatas angin harus menyimpang untuk kapal yang berlayar dibawah angin;
- e. kapal layar yang berlayar dengan angin dari belakang, harus menyimpang untuk tiap kapal layar lain.

Pasal 13.

(1) Kapal-kapal uap yang mendekati tikungan, membunyikan satu bunyi lanjut dengan selang waktu pendek, sedangkan kapal-kapal layar dan rakit-rakit memberitahukan tentang kedatangannya dengan membunyikan lonceng kapal terus-menerus atau memukul gong atau membuat gaduh dengan cara lain.

(2) Kapal uap yang berlayar berlawanan dengan arah arus, pada waktu mendengar isyarat bunyi seperti dimaksud dalam alinea tersebut dimuka, dibunyikan oleh kapal uap yang berlayar menurut arah arus, jika ada didekat tikungan, sedapat mungkin tetap berlayar disebelah hilir tikungan itu dan jika perlu mengurangi kecepatan atau berhenti, agar supaya belokan yang besar bebas bagi kapal yang berlayar mengikuti arah arus.

Dalam keadaan ini kapal-kapal uap tersebut harus masing-masing membunyikan isyarat suling untuk memberitahukan sisi mana dari air-pelayaran yang akan mereka gunakan, sampai kapal-kapal tersebut melewati satu sama lain dengan aman.

(3) Kapal uap yang berlayar menurut arah arus, pada waktu mengambil tikungan harus berlayar dengan kecepatan tidak melebihi yang diperlukan untuk mengemudikan kapal dengan baik, dan senantiasa harus berlayar dengan kecepatan tidak melebihi

yang diperlukan untuk mengemudikan kapal dengan baik, dan senantiasa harus menyediakan diburitan jangkar-cemat siap untuk diturunkan.

Jika ada bahaya akan mengakibatkan kerusakan, kapal harus segera berhenti, jika perlu bergerak mundur dan harus berlabuh dengan jangkar-cemat, sampai kapal dapat berlayar terus dengan aman.

(4) Kapal-kapal uap berukuran kurang dari 30 meter kubik isi kotor dan kapal-kapal uap yang menunda satu alat penyeberang atau lebih, dibebaskan dari ketentuan dalam alinea tersebut dimuka; tetapi alat penyeberang terakhir yang ditunda harus menyediakan jangkar-cemat, untuk mencegah tubrukan dengan kapal yang menunda, jika kapal ini sekonyong-konyong terpaksa berhenti atau kandas.

(5) Alat-alat penyeberang, lain dari pada kapal-kapai uap, jika ada didekat tikungan, pada waktu didekati oleh kapal uap dari jurusan yang berlawanan, sebanyak diperlukan dan secepat-cepatnya mendekati daratan dibawah tikungan itu, dan selama tidak ditambat pada daratan, pada malam hari memperlihatkan obor yang menyala terang pada sisi belokan air-pelayaran.

(6) Jika dua alat penyeberang, lain dari pada kapal-kapal uap mendekati satu sama lain didekat tikungan dari jurusan yang berlawanan, maka alat penyeberang yang berlayar berlawanan dengan arus, bertindak menurut cara yang ditentukan dalam ayat tersebut dimuka.

(7) Jika tidak ada arus atau hampir tidak ada arus, dalam pentrapan pasal ini, alat penyeberang yang menghilir dianggap sebagai berlayar mengikuti arah arus.

Pasal 14.

(1) Tiap alat penyeberang yang menyusul alat penyeberang lain, harus menyimpang untuk yang disusul.

(2) Jika dua alat penyeberang berlayar dengan arah yang sama maka alat penyeberang yang satu hanya boleh melalui yang lain, jika pada bagian yang lurus dari

air-pelayaran hal demikian dapat dilakukan tanpa adanya kemungkinan akan terjadi kerusakan dan alat-alat penyeberang yang datang dari arah yang berlawanan, tidak akan mendapat rintangan karenanya.

(3) Alat penyeberang yang menyusul alat penyeberang lain dan hendak melaluinya, pada jarak sedikit-dikitnya 200 meter memberitahukan maksudnya dengan menyeru, memanggil atau dengan bunyi lanjut. Jika perlu isyarat ini diulangi.

(4) Untuk melalui alat-alat penyeberang, kapal-kapal uap senantiasa harus menunggu, sampai alat-alat penyeberang disebut terdahulu telah memberi ruang cukup, untuk melaluinya tanpa kemungkinan terjadi kerusakan.

(5) Pada waktu melalui alat-alat penyeberang yang lambung timbulnya kecil atau rumah-rumah kampung yang leraknya diluar garis tepi, kapal uap sebanyak mungkin mengurangi kecepatannya, sampai alat-alat penyeberang atau rumah-rumah dimaksud telah cukup dilewati.

(6) Kapal uap harus melalui kapal uap atau kapal layar yang dilalui pada sisi kirinya.

(7) Kapal layar harus melalui alat penyeberang, yang dilalui pada sisi atas angin.

(8) Jika alat penyeberang yang disusul dan yang harus dilalui ditunda dari darat, maka alat penyeberang yang ditunda berlayar disebelah dalam dari alat penyeberang yang melalui.

(9) Pada waktu menyusul dan akan melalui alat penyeberang yang ditunda dari darat oleh alat penyeberang lain yang demikian juga, maka alat penyeberang yang akan melalui, berlayar disebelah dalam dan alat penyeberang yang dilalui mengendurkan talinya pada waktu yang tepat.

(10) Alat penyeberang yang disusul diwajibkan memberi ruang cukup pada alat penyeberang yang menyusul dan jika menggunakan layar, menurut keadaan-keadaan mengurangi layarnya.

Pasal 15.

(1) Dilarang menghanyutkan alat penyeberang dengan arus, jika alat penyeberang itu pada tiap saat yang dikehendaki tidak dapat dikemudikan.

(2) Dimana diair-pelayaran disebabkan oleh adanya kabel telegraf atau kabel telepon tidak dilarang, maka pada waktu arus kuat atau banjir, alat penyeberang berukuran lebih dari 11,32 meter kubik isi koror yang hanyut dengan arus, harus menggunakan jangkar-garuk.

Pasal 15a.

Dicabut Sb. 1939 No. 544.

Pasal 16.

(1) Tiap alat penyeberang, yang diwajibkan menyimpan untuk alat penyeberang lain, jika keadaan mengizinkan, harus menghindari berlayar memotong haluan dekat-dekat alat penyeberang lain itu.

(2) Tiap kapal wap yang menurut ketentuan-ketentuan peraturan ini diwajibkan menyimpan untuk alat penyeberang lain, apabila mendekatinya, jika perlu, harus mengurangi kecepatan, berhenti atau mundur.

(3) Ketentuan yang ditetapkan dalam alinea tersebut dimuka tidak berlaku bagi alat-alat penyeberang yang menunda.

Pasal 17.

(1) Kapal-kapal wap yang melihat dan mendekati satu sama lain dengan kemungkinan bahaya rubrukkan dapat menunjukkan olah-gerak yang telah dilakukan dengan isyarat-isyarat berikut:

Satu bunyi pendek berarti: "saya menyimpan makanan".
Dua bunyi pendek berarti: "saya menyimpan kekiri".
Tiga bunyi pendek berarti: "saya mundur dengan daya penuh".

(2) Jika kapal uap tidak dapat mengolah-gerak, hal ini boleh diberitahukan dengan empat bunyi pendek, isyarat mana terhadap alat-alat penyeberang lain berarti; "kamu harus menyimpang, saya tidak dapat mengolah-gerak".

Pasal 18.

(1) Kapal-kapal uap yang menunda satu alat penyeberang atau lebih harus menunda dengan dadung-dadung pendek, dengan demikian jika datang dari laut dadung-dadung tunda harus dipendekkan.

(2) Tiap alat penyeberang yang ditunda harus dikemudikan dengan seksama dibelakang kapal uap yang menunda, untuk mencegah yang disebut "rewang" pada waktu mengemudikannya.

(3) Menunda disisi kapal diair-pelayaran sempit, hanya boleh dilakukan jika keadaan-keadaan memerlukan penundaan demikian; pada tiap sisi sebanyak-banyaknya boleh ditunda satu alat penyeberang. Dalam keadaan demikian harus dijaga supaya lampu-lampu kapal yang menunda tetap terlihat dengan baik. Jika hal ini tidak mungkin, maka lentera-lentera sisi dapat dipasang oleh alat-alat penyeberang yang ditunda.

(4) Kapal uap menghentikan mesin-mesinnya, pada waktu tundaan merapat pada sisi-sisinya atau melepaskan tundaan dari sisi-sisinya.

Pasal 19.

(1) Dilarang berlabuh ditengah air-pelayaran yang berbelok-belok atau sempit, kecuali dalam keadaan seperti yang tercantum dalam pasal 13, ayat tiga

(2) Alat-alat penyeberang yang terpaksa berlabuh diair-pelayaran yang berbelok-belok atau yang sempit, harus berusaha dengan menggunakan jangkar-cemat atau dadung

belakang mencegah berputarnya alat penyeberang dan sebanyak mungkin memberikan ruang kepada alat-alat penyeberang yang melaluinya.

(3) Dalam hal tidak mentaati ketentuan dalam alinea pertama, harus dibuktikan perlunya berlabuh ditempat-tempat yang dilarang, untuk dapat dibebaskan dari tuntutan hukum.

Pasal 20.

Alat-alat penyeberang yang tenggelam dan pada umumnya benda-benda, yang ditempatkan di air-pelayaran, yang menghalang-halangi lalu-lintas pelayaran. jika tidak dikerjakan oleh mereka dalam batas-batas waktu yang telah ditentukan oleh Pemerintah diangkat atau disingkirkan oleh Pemerintah atas biaya pemilik-pemilik (Peraturan Tubrukan Pedalaman pasal 9), Peraturan Bandar pasal 17).

Pasal 21.

(1) Sejauh mengenai hal ini tidak ada ketentuan-ketentuan lain yang berlaku maka di tiap alat penyeberang yang berlabuh atau ditambat pada pelampung-pelampung sedikit-dikitnya setengah dari awak kapal harus ada dan di tiap alat penyeberang yang dikeringkan atau seluruhnya ditambat didaratan, sedikit-dikitnya satu pelayar atau nahoda harus ada di alat penyeberang untuk menjaganya. (Sb. 1924 No. 501):

(2) Ketentuan ini tidak berlaku bagi alat-alat penyeberang berukuran kurang dari 2,83 meter kubik isi kotor dan bagi alat-alat penyeberang yang ditambat pada atau yang dikeringkan di tempat sendiri yang dijaga.

Pasal 22.

Dilarang membunyikan isyarat-isyarat bunyi dalam keadaan-keadaan lain dari yang ditentukan atau diizinkan menurut undang-undang.

B A B IV

Ketentuan-ketentuan hukuman

Pasal 23.

Dihapuskan berdasarkan pasal 3 Inv. verord. Sr. dan diganti dengan pasal 199 dan 564 Sr.

Pasal 24.

(1) Nakhoda atau orang yang menggantinya tidak dapat dihukum jika ternyata, bahwa ia telah melakukan semua yang mungkin, baik untuk mentaati ketentuan-ketentuan peraturan ini, maupun untuk mencegah akibat-akibat dari pada pelanggaran ketentuan-ketentuan itu.

(2) Tidak berlaku dengan dihapuskannya pasal 23.

Ketentuan-ketentuan penutup.

Pasal 25 *)

Isi peraturan ini tidak menghalang-halangi penegakan dari pada ketentuan-ketentuan khusus, sehubungan dengan pelayaran dipelabuhan-pelabuhan, sungai-sungai dan perairan-perairan pedalaman atau bagian-bagian dari padanya, yang dibuat atau akan dibuat oleh pejabat-pejabat setempat yang berkuasa (Peraturan Tubrukan dilaut pasal 31).

Pasal 26.

Peraturan ini dapat disebut dengan nama "Peraturan Tubrukan Pedalaman".

*) Sesuai ketentuan-ketentuan pasal 2 dalam Sb. 1858 No. 17.