

**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

**NOMOR : KP 443 TAHUN 2015**

**TENTANG**

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

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,**

- Membaca** : surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/45/4/DJPL-14 tanggal 30 Juni 2015 perihal Penyampaian Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan (RKM) tentang Penetapan Penyelenggaraan Alur-Pelayaran Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Pontianak, Pelabuhan Tanjung Emas, Pelabuhan Tanjung Intan-Cilacap dan Pelabuhan Teluk Bayur;
- Menimbang** :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan 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 di pelabuhan;
  - b. bahwa berdasarkan pertimbangan hal tersebut 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 Pelabuhan Teluk Bayur;
- 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 (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 (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 *International* tentang Pencegahan Tubrukan di Laut *Collision Regulation* 1972;
7. Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan *International Convention for The Safety of Life at Sea* 1974;
8. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
9. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 30 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 380);
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 390);

15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 629);
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 311);

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN ALUR PELAYARAN, SISTEM RUTE, TATA CARA BERLALU LINTAS DAN DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA DI PELABUHAN TELUK BAYUR.
- PERTAMA : Menetapkan Alur-Pelayaran masuk Pelabuhan Teluk Bayur sebagaimana tercantum dalam Lampiran I, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEDUA : Menetapkan Sistem Rute Pelayaran Pelabuhan Teluk Bayur sebagaimana tercantum dalam Lampiran II, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KETIGA : Menetapkan Tata Cara Berlalu Lintas di Alur-Pelayaran Pelabuhan Teluk Bayur sebagaimana tercantum dalam Lampiran III, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEEMPAT : Menetapkan Daerah Labuh Kapal sesuai kepentingannya di wilayah perairan Pelabuhan Teluk Bayur sebagaimana tercantum dalam Lampiran IV, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KELIMA : Alur-pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas Dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA, Diktum KEDUA, Diktum KETIGA dan Diktum KEEMPAT wajib dimuat dalam Peta Laut dan Buku Petunjuk Pelayaran, serta dilengkapi dengan posisi koordinat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana tercantum dalam Lampiran V yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEENAM : Pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur sesuai tugas dan fungsinya serta melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- KETUJUH : Pengawasan terhadap penyelenggaraan alur-pelayaran masuk Pelabuhan Teluk Bayur dilaksanakan oleh Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur.

- KEDELAPAN : Pemeliharaan alur-pelayaran masuk Pelabuhan Teluk Bayur dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur secara berkala atau sewaktu-waktu apabila diperlukan.
- KESEMBILAN : Penyelenggaraan Alur-Pelayaran pada Pelabuhan Teluk Bayur dievaluasi paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun untuk mengetahui kesesuaian terhadap kondisi alur-pelayaran.
- KESEPULUH : Direktur Jenderal Perhubungan Laut melakukan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan Keputusan ini.
- KESEBELAS : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 25 September 2015

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

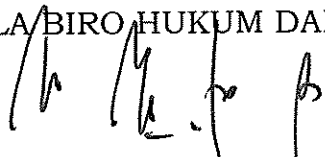
IGNASIUS JONAN

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada:

1. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
4. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
5. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, dan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
6. Gubernur Sumatera Barat;
7. Kepala Dinas Hidro-Oceanografi TNI Angkatan Laut;
8. Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Sumatera Barat;
9. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Teluk Bayur;
10. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Teluk Bayur.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19620620 198903 2 001





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTORAT KENAVIGASIAN

KEGATAN

PENYELENGGAAN  
ALUR PELAYARAN TELUK BAYUR

KEY MAP



LEGENDA

- HALUAN MASUK / KELUAR
- AREAL ALUR PELAYARAN
- AREA LABUH JANGKAR ≤ 3000 DWT
- AREA LABUH JANGKAR ≥ 3000 DWT
- DANGEROUS GOODS / TANKER
- TITIK KOORDINAT
- KAPAL KARAM
- SBNP PERAH
- SBNP HIJAU
- MPMT (PENAMBAHAN)

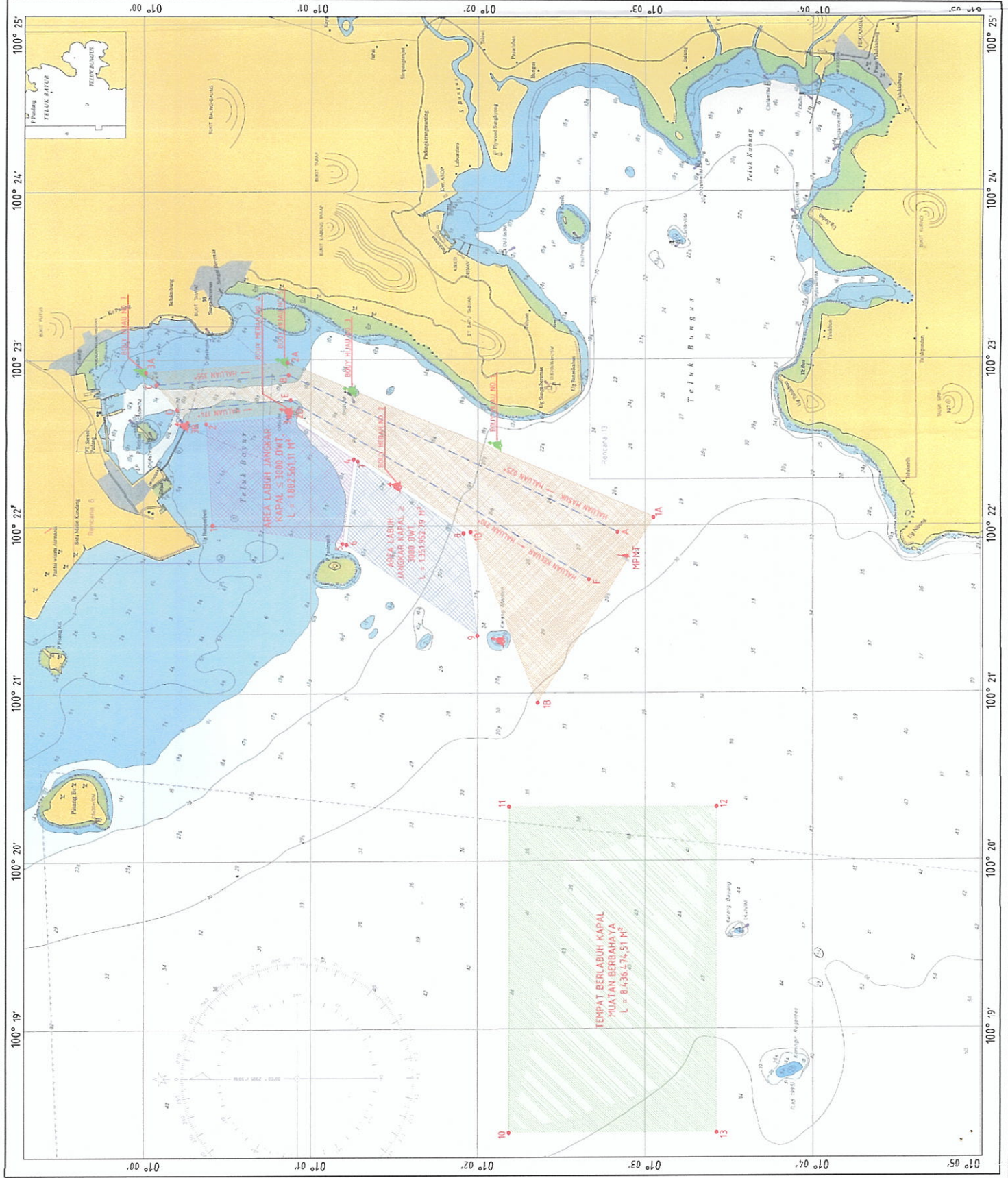
Sumber : Peta laut No 279

JUDUL GAMBAR

PETA ALUR PELAYARAN  
TELUK BAYUR

SKALA

1 : 40000



Lampiran I  
Keputusan Menteri Perhubungan  
Nomor : KP 443 Tahun 2015  
Tanggal : 25 September 2015

---

ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN TELUK BAYUR

1. Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Teluk Bayur, pada posisi koordinat:

NO	POSISI KOORDINAT	NO	POSISI KOORDINAT
1A	01° 03' 05,1" LS/100° 22' 03,8" BT	1B	01° 02' 23,0" LS/100° 20' 56,9" BT
		1B'	01° 01' 58,6" LS/100° 21' 59,5" BT
2A	01° 00' 52,1" LS/100° 23' 01,3" BT	2B	01° 00' 53,6" LS/100° 22' 43,3" BT
3A	01° 00' 00,6" LS/100° 22' 57,6" BT	3B	01° 00' 15,8" LS/100° 22' 39,5" BT

2. Kondisi Kedalaman dan Panjang Alur-Pelayaran

Kedalaman minimal alur-pelayaran Pelabuhan Teluk Bayur adalah -10 meter LWS dengan panjang alur-pelayaran 3,642 *Nautical Mile* (NM)/6.745 meter dan berdasarkan hal tersebut, ukuran kapal yang dapat melalui alur-pelayaran ini pada saat kedalaman -10 meter LWS dengan draft maksimum 8,2 meter.

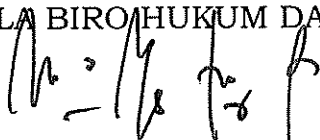
3. Peta Alur-Pelayaran Masuk Pelabuhan Teluk Bayur sebagaimana terlampir.

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19620620 198903 2 001

Lampiran II  
Keputusan Menteri Perhubungan  
Nomor : KP 443 Tahun 2015  
Tanggal : 25 September 2015

---

## SISTEM RUTE PELAYARAN DI PELABUHAN TELUK BAYUR

Sistem Rute yang ditetapkan adalah Rute Dua Arah (*Two Ways Route*) dengan lebar selebar 650 meter pada bagian pertama dan 400 meter pada bagian kedua.

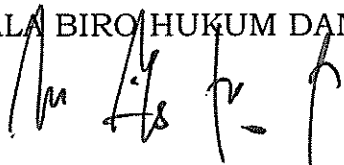
MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19620620 198903 2 001

Lampiran III  
Keputusan Menteri Perhubungan  
Nomor : KP 443 Tahun 2015  
Tanggal : 25 September 2015

---

## TATA CARA BERLALU LINTAS

Dalam rangka meningkatkan efisiensi dan menekan angka kecelakaan kapal, ditetapkan Tata Cara Berlalu Lintas di Alur-Pelayaran Pelabuhan Teluk Bayur, sebagai berikut:

### 1. Pemanduan Kapal

- a. setiap kapal berukuran Tonage 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 di atas kapal;
- e. mengibarkan bendera "Q" pada siang hari dan menyalakan lampu putih merah pada malam hari bagi kapal yang baru tiba dari luar negeri, petugas petugas pandu hanya diperbolehkan naik ke kapal untuk membawa kapal apabila kapal telah dinyatakan bebas dari penyakit menular oleh petugas Karantina Kesehatan (*Free Practique*) dan bendera kuning telah diturunkan.

### 2. Komunikasi

- a. pemilik operator kapal atau nakhoda wajib memberitahukan rencana kedatangan kapalnya kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur dengan mengirimkan Telegram Radio Nakhoda (*Master Cable*) kepada Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur melalui Stasiun Radio Pantai dengan tembusan kepada perusahaan angkutan laut atau agen umum dalam waktu paling lama 48 (empat puluh delapan) jam sebelum kapal tiba di Pelabuhan Teluk Bayur;



- b. komunikasi sebelum kapal keluar dan atau masuk wajib melapor kepada stasiun VTS Teluk Bayur;
- c. komunikasi antara petugas pandu/kapal/motor petugas pandu dapat menggunakan Bahasa Indonesia dan atau Bahasa Inggris dengan radio VHF pada Channel 12;
- 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 menuju pelampung suar pengenal disarankan dengan *maneuvering speed*, sampai motor petugas pandu dapat merapat di kapal untuk menaikkan petugas pandu;
- 2) 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;
- 3) setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, jika keadaan mengizinkan, harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik;
- 4) arahkan haluan kapal kearah Pelampung Suar Pengenal (MPMT) pada posisi  $01^{\circ} 02' 56''$  LS /  $100^{\circ} 21' 50''$  BT dan tempatkan pelampung suar pengenal pada lambung kanan/ kiri. Titik tersebut merupakan posisi *pilot boarding ground* atau tempat pandu naik;
- 5) jika kondisi dermaga sedang penuh atau nakhoda memutuskan untuk berlabuh terlebih dahulu, kapal dapat berlabuh di areal labuh yang sudah disediakan;

- 6) jika proses administrasi kelengkapan dokumen selesai dan sudah tersedia posisi tambat untuk kapal di dermaga, petugas pandu akan menginformasikan ke kapal bahwa petugas pandu akan naik dan memandu kapal hingga tambat di pelabuhan;
  - 7) setelah melewati MPMT, haluan kapal 25 derajat menuju lambung kiri pelampung suar hijau no. 5;
  - 8) berada di lambung kiri Pelampung Suar Hijau No. 5 arahkan haluan 355 derajat hingga berada di Lambung Kiri Hijau No. 7;
  - 9) mendekati Pelampung Suar No. 7 atur kecepatan, gunakan *maneuvering speed* sesuaikan dimana kapal akan di labuhkan (bila kapal akan dilabuhkan);
  - 10) setelah kapal sandar informasikan kepada kepanduan, dan motor pandu untuk menjemput pandu.
- b. Dalam kondisi angin diatas normal/kabut/hujan lebat/gelombang tinggi
- 1) kecepatan kapal di sekitar pelampung suar pengenalan disarankan menggunakan *maneuvering speed*;
  - 2) untuk memasuki alur-pelayaran dalam kondisi kabut/hujan lebat, kapal mempergunakan sarana navigasi visual, elektronik (radar/GPS/AIS) dan peralatan navigasi lainnya secara baik dan tepat guna.
4. Proses Kapal Keluar
- a. petugas pandu melaporkan kepada Syabandar dan atau Stasiun VTS Teluk Bayur mengenai draft kapal dan jam kapal mulai dipandu keluar;
  - b. meminta informasi ke Stasiun VTS Teluk Bayur mengenai pergerakan kapal yang keluar/masuk alur-pelayaran;
  - c. melintang rambu suar merah di *breakwater* arahkan haluan 174 derajat menuju lambung kiri Pelampung Suar Merah No. 4 (DSI 2604);
  - d. berada di lambung kiri Pelampung Suar No. 4 arahkan haluan 210 derajat;
  - e. setelah melewati Pelampung Suar No. 1, informasikan kepada motor pandu persiapan tangga pandu dan rencana proses penjemputan;
  - f. pada Pelampung Suar Pengenal (MPMT) atau *Pilot Boarding Ground*, petugas pandu turun dan dijemput oleh motor pandu.

## 5. Tindakan Menghindari Tubrukan

### a. Pengaturan tindakan untuk menghindari tubrukan, meliputi:

- 1) setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, jika keadaan mengizinkan, harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik;
- 2) setiap perubahan haluan dan atau kecepatan untuk menghindari tubrukan, jika keadaan mengizinkan, harus cukup besar sehingga segera menjadi jelas bagi kapal lain yang sedang mengamati dengan penglihatan atau dengan radar, serangkaian perubahan kecil dari haluan dan atau kecepatan hendaknya dihindari;
- 3) jika ada ruang gerak yang cukup, perubahan haluan saja mungkin merupakan tindakan yang paling berhasil guna untuk menghindari situasi saling mendekati terlalu rapat, dengan ketentuan bahwa perubahan itu dilakukan dalam waktu yang cukup dini, bersungguh-sungguh dan tidak mengakibatkan terjadinya situasi saling mendekati terlalu rapat;
- 4) tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa sehingga menghasilkan pelewatan dengan jarak yang aman, hasil guna tindakan itu harus dikaji dengan seksama sampai kapal yang lain itu pada akhirnya terlewati dan bebas sarana sekali;
- 5) jika diperlukan untuk menghindari tubrukan atau memberikan waktu yang lebih banyak untuk menilai keadaan, kapal harus mengurangi kecepatannya atau menghilangkan kecepatan sarannya sekali dengan memberhentikan atau menjalankan mundur sarana penggerakannya.

### b. Pengaturan tata cara berlalu lintas kapal layar, yaitu:

- 1) Bilamana dua kapal sedang saling mendekat sedemikian rupa sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, salah satu dari kedua kapal itu harus menghindari kapal yang lain sebagai berikut:
  - a) bilamana masing-masing mendapat angin di lambung yang berlainan, maka kapal yang mendapat angin di lambung kiri harus menghindari kapal yang lain;

- b) bilamana kedua-duanya mendapat angin di lambung yang kanan, maka kapal yang ada di atas angin harus menghindari kapal yang ada di bawah angin;
  - c) jika kapal mendapat angin di lambung kiri melihat sebuah kapal di atas angin dan tidak dapat menentukan dengan pasti apakah kapal lain itu mendapat angin di lambung kiri atau kanan, maka kapal itu harus menghindari kapal lain itu.
- 2) Untuk memenuhi aturan ini, sisi atas angin harus dianggap sisi yang berlawanan dengan sisi tempat layar utama berada, atau bagi kapal dengan layar segi empat, adalah sisi yang berlawanan dengan sisi tempat layar membujur itu berada.
- c. Pengaturan penyusulan:
- 1) setiap kapal yang sedang menyusul kapal lain harus menghindari kapal lain yang sedang disusul;
  - 2) kapal harus dianggap menyusul bilamana sedang mendekati kapal lain dari arah yang lebih besar daripada 22,5 derajat di belakang arah melintang, yakni dalam suatu kedudukan sedemikian sehingga terhadap kapal yang sedang disusul itu pada malam hari kapal hanya dapat melihat penerangan buritan, tetapi tidak satupun dari penerangan-penerangan lambungnya;
  - 3) bilamana kapal dalam keadaan ragu-ragu apakah ia sedang menyusul kapal lain atau tidak, kapal itu harus beranggapan bahwa demikianlah halnya dan bertindak sesuai dengan itu;
  - 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, yaitu:

- 1) bilamana dua kapal tenaga sedang bertemu dengan haluan-haluan berlawanan atau hampir berlawanan sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, masing-masing harus, mengubah haluannya ke kanan sehingga masing-masing akan berpapasan di lambung kirinya;
  - 2) situasi demikian itu harus dianggap ada bilamana kapal melihat kapal lain tepat atau hampir di depan dan pada malam hari kapal itu dapat melihat penerangan-penerangan tiang kapal lain tersebut terletak segaris atau hampir segaris dan/atau kedua penerangan lambung serta pada siang hari kapal itu mengamati gatra (aspek) yang sesuai mengenai kapal lain tersebut;
  - 3) bilamana kapal dalam keadaan ragu-ragu atas terdapatnya situasi demikian, kapal itu harus beranggapan bahwa situasi itu ada dan bertindak sesuai dengannya.
- e. Dalam pengaturan tata cara berlalu lintas kapal dalam situasi memotong, bilamana dua kapal tenaga sedang berlayar dengan haluan saling memotong sedemikian rupa sehingga akan mengakibatkan bahaya tubrukan, kapal yang mendapati kapal lain di sisi kanannya harus menghindar, dan jika keadaan mengizinkan, harus menghindarkan dirinya memotong di depan kapal lain itu. Dalam pengaturan tata cara tindakan kapal menghindari, setiap kapal yang diwajibkan menghindari kapal lain, sedapat mungkin melakukan tindakan secara dini dan tegas untuk tetap bebas sama sekali. Pengaturan tanggung jawab antar 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;
    - d) kapal layar.
  - 2) kapal layar yang sedang berlayar harus menghindari:
    - a) kapal yang tidak terkendalikan;
    - b) kapal yang kemampuan olah gerakanya terbatas;
    - c) kapal yang sedang menangkap ikan.
  - 3) kapal yang sedang menangkap ikan sedapat mungkin harus menghindari:

- a) kapal yang tidak terkendalikan;
  - b) kapal yang olah geraknya terbatas.
- 4) setiap kapal, kecuali kapal yang tidak dapat dikendalikan atau kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas, jika keadaan mengizinkan harus menghindarkan dirinya merintang jalan aman sebuah kapal yang terkendala oleh saratnya.
  - 5) kapal yang terkendala oleh saratnya harus berlayar dengan kewaspadaan khusus dengan benar-benar memperhatikan keadaannya yang khusus itu.

6. Larangan :

- a. kapal dilarang memasuki alur-pelayaran dengan *under keel clearance* (UKC) kurang dari 10 % dari draft, kecuali atas izin Syahbandar;
- b. kapal 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; atau
  - 4) keadaan lain yang mengganggu lalu lintas kapal.

7. Garis Haluan Masuk, pada posisi koordinat:

NO	POSISI KOORDINAT	HALUAN
GH.A	01° 02' 52,0" LS / 100° 21' 47" BT	25°
GH.B	01° 00' 52,5" LS / 100° 22' 56,8" BT	355°
GH.C	01° 00' 04,4" LS / 100° 22' 53,1" BT	-

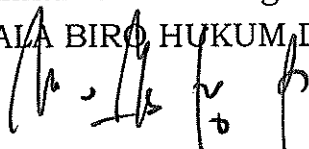
8. *Pilot boarding ground* pada posisi koordinat : 01° 02' 56" LS/100° 21' 50" BT

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19620620 198903 2 001



Lampiran IV  
Keputusan Menteri Perhubungan  
Nomor : KP 443 Tahun 2015  
Tanggal : 25 September 2015

---

DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA

1. Daerah labuh kapal bagi kapal yang berukuran < 3000 DWT

TITIK	POSISI KOORDINAT	LUAS
1	01° 00' 24,9" LS / 100° 22' 01,9" BT	1.882.561,11 m <sup>2</sup>
2	01° 00' 22,6" LS / 100° 22' 39,0" BT	
3	01° 00' 52,5" LS / 100° 22' 41,6" BT	
4	01° 01' 16,3" LS / 100° 22' 25,8" BT	
5	01° 01' 12,3" LS / 100° 21' 55,3" BT	

2. Daerah labuh kapal bagi kapal yang berukuran ≥ 3000 DWT

TITIK	POSISI KOORDINAT	LUASAN
6	01° 01' 13,7" LS / 100° 21' 54,9" BT	1.351.952,79 m <sup>2</sup>
7	01° 01' 17,8" LS / 100° 22' 25,1" BT	
8	01° 01' 56,1" LS / 100° 21' 59,1" BT	
9	01° 02' 01,2" LS / 100° 21' 22,2" BT	

3. Daerah labuh kapal bagi kapal yang bermuatan berbahaya dan kapal tanker

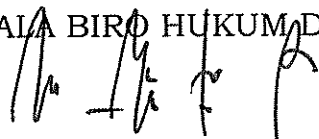
TITIK	KOORDINAT	LUASAN
10	01° 02' 12,8" LS / 100° 18' 21,9" BT	8.436.474,51 m <sup>2</sup>
11	01° 02' 12,8" LS / 100° 20' 20,2" BT	
12	01° 03' 27,9" LS / 100° 20' 20,2" BT	
13	01° 03' 28,0" LS / 100° 18' 22,0" BT	

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19620620 198903 2 001

Lampiran V  
Keputusan Menteri Perhubungan  
Nomor : KP 443 Tahun 2015  
Tanggal : 25 September 2015

---

PENEMPATAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)  
DI ALUR-PELAYARAN PELABUHAN TELUK BAYUR

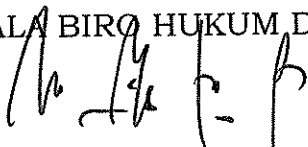
NO	NAMA SBNP	POSISI KOORDINAT
1	Pelampung Suar MPMT	01° 02' 56" LS / 100° 21' 50" BT
2	Radar Beacon Marlbro Reef	01° 02' 16" LS / 100° 22' 32" BT
3	Pelampung Suar Hijau No.1	01° 02' 11" LS / 100° 22' 30" BT
4	Pelampung Suar Merah No.2	01° 01' 32" LS / 100° 22' 16" BT
5	Pelampung Suar Hijau No.3	01° 01' 15" LS / 100° 22' 50" BT
6	Pelampung Suar Merah No.4	01° 00' 53" LS / 100° 22' 42" BT
7	Pelampung Suar Hijau No.5	01° 00' 42" LS / 100° 22' 57" BT
8	Pelampung Suar Hijau No.7	01° 00' 00" LS / 100° 22' 53" BT
9	Rambu Suar Merah Teluk Bayur	01° 00' 14" LS / 100° 22' 18" BT
10	Rambu Suar Hijau Teluk Bayur	01° 00' 03" LS / 100° 22' 14" BT
11	Rambu Suar Terlana Island	00° 59' 56" LS / 100° 22' 20" BT
12	Pelampung Suar Kuning	01° 00' 03" LS / 100° 22' 54" BT

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19620620 198903 2 001