



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR KP 475 TAHUN 2015

TENTANG

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

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 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 Tanjung Emas Semarang;
- 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 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur-Pelayaran di Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 380);

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) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 135 Tahun 2015 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1401);
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 311);
17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 390);

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENETAPAN ALUR PELAYARAN, SISTEM RUTE, TATA CARA BERLALU LINTAS DAN DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG.
- PERTAMA : Menetapkan Alur-Pelayaran masuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagaimana tercantum dalam Lampiran I, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEDUA : Menetapkan Sistem Rute Pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagaimana tercantum dalam Lampiran II, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KETIGA : Menetapkan Tata Cara Berlalu Lintas di Alur-Pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagaimana tercantum dalam Lampiran III, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEEMPAT : Menetapkan Daerah Labuh Kapal sesuai kepentingannya di wilayah perairan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang 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 Tanjung Emas Semarang sesuai tugas dan fungsinya serta melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

- KETUJUH : Pengawasan terhadap penyelenggaraan alur-pelayaran masuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dilaksanakan oleh Distrik Navigasi Kelas II Semarang.
- KEDELAPAN : Pemeliharaan alur-pelayaran masuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang secara berkala atau sewaktu-waktu apabila diperlukan.
- KESEMBILAN : Penyelenggaraan Alur-Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang 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 13 Oktober 2015

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

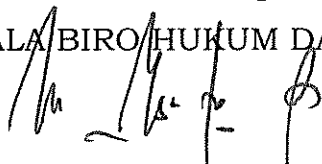
IGNASIUS JONAN

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada:

1. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
4. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, dan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan;
5. Gubernur Jawa Tengah;
6. Kepala Dinas Hidro-Oceanografi TNI Angkatan Laut;
7. Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah;
8. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang;
9. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Semarang.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

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

Lampiran I Keputusan Menteri Perhubungan
Nomor : KP 475 Tahun 2015
Tanggal : 13 Oktober 2015

ALUR-PELAYARAN MASUK PELABUHAN TANJUNG EMAS-SEMARANG

1. Koordinat Alur-Pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas-Semarang

NO	POSISI KOORDINAT	NO	POSISI KOORDINAT
1A	06° 52' 02.44" LS/110° 24' 57.61" BT	1B	06° 52' 02.24" LS/110° 25' 00.24" BT
2A	06° 56' 48.23" LS/110° 25' 15.00" BT	2B	06° 56' 48.00" LS/110° 25' 18.36" BT

2. Kondisi Kedalaman dan Panjang Alur-Pelayaran

Kedalaman minimal alur-pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah -10 meter LWS dengan panjang alur-pelayaran 1,728 *Nautical Miles* (NM) atau 3.200 meter dan berdasarkan hal tersebut, ukuran dan sarat (*draft*) 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 Tanjung Emas Semarang sebagaimana terlampir.

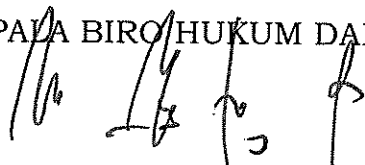
MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

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 475 Tahun 2015
Tanggal : 13 Oktober 2015

SISTEM RUTE PELAYARAN DI PELABUHAN TANJUNG EMAS

Sistem Rute Pelayaran yang ditetapkan adalah Rute Dua Arah (*Two Ways Routes*), dengan lebar alur 100 meter.

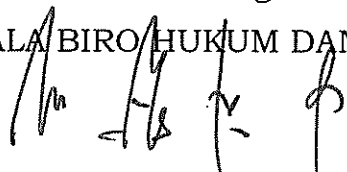
MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

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 475 Tahun 2015
Tanggal : 13 Oktober 2015

TATA CARA BERLALU LINTAS

Dalam meningkatkan efisiensi dan menekan angka kecelakaan kapal maka perlu diatur tata cara berlalu lintas terutama di alur-pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagaimana diatur sebagai berikut:

1. Pemanduan

- a. setiap kapal berukuran Tonage Kotor GT 500 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 diatas 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 pratique*) 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 Tanjung Emas-Semarang dengan mengirimkan Telegram Radio Nakhoda (*Master cable*) kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Emas-Semarang 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;

- b. komunikasi sebelum kapal keluar dan atau masuk wajib melapor kepada Stasiun VTS Semarang dengan Radio VHF pada Channel 68;
- 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 ke arah *buoy* pengenal (MPMT) pada posisi $06^{\circ} 52' 00,00''$ LS / $110^{\circ} 24' 54,00''$ BT dan tempatkan *Buoy* pengenal pada lambung kanan/kiri;
- 5) sebelum melewati *buoy* pengenal (MPMT) kapal akan melewati *Pilot Boarding Ground* atau Pandu naik yaitu pada posisi koordinat $06^{\circ} 52' 00,00''$ LS / $110^{\circ} 25' 00,00''$ BT;
- 6) setelah melewati *Bouy* Pengenal (MPMT), haluan kapal 176 derajat menuju Suar Penuntun (*Leading Light*);
- 7) jika kondisi dermaga sedang penuh atau nahkoda memutuskan untuk berlabuh terlebih dahulu, kapal dapat berlabuh di areal labuh yang sudah disediakan;
- 8) jika proses administrasi kelengkapan dokumen selesai dan sudah tersedia posisi tambat untuk kapal di dermaga, pandu akan

menginformasikan ke kapal bahwa pandu akan naik dan memandu kapal hingga tambat di pelabuhan.

b. Dalam kondisi angin di atas normal/kabut/hujan lebat/gelombang tinggi:

- 1) kecepatan kapal di sekitar *bouy* pengenal diwajibkan 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;
- 3) bagi kapal-kapal yang dilengkapi dengan radar yang bekerja dengan baik:
 - a) sifat-sifat khusus, daya guna dan keterbatasan-keterbatasan pesawat radar;
 - b) kendala-kendala apapun yang disebabkan oleh skala jarak radar yang digunakan;
 - c) pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber-sumber gangguan lain pada penginderaan dengan radar;
 - d) kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, es dan benda-benda apung lain tidak terindra oleh radar pada jarak yang memadai;
 - e) jumlah, tempat dan gerakan dari kapal-kapal yang terdeteksi oleh radar;
 - f) perkiraan yang lebih tepat dari penglihatan yang sekiranya mungkin dilakukan bilamana radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda-benda lain di sekitarnya.

4. Proses Kapal Keluar

- a. petugas pandu melaporkan kepada Syabandar dan atau Stasiun VTS Semarang mengenai *draft* kapal dan jam kapal mulai dipandu keluar;
- b. meminta informasi ke Stasiun VTS Semarang mengenai pergerakan kapal yang keluar/masuk alur;
- c. melintang rambu penuntun arahkan haluan 356 derajat;
- d. melintang Pelampung Suar No. 2 (DSI 3204) informasikan kepada motor pandu persiapan tangga pandu dan rencana proses penjemputan;

- e. setelah melewati Pelampung Suar No.1 (DSI 3203) dan No. 2 (DSI 3204) dan sebelum MPMT pada *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 kecepatannya sama sekali dengan memberhentikan atau menjalankan mundur sarana penggerakannya.
- b. Pengaturan tata cara berlalu lintas kapal layar, meliputi:
 - 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 meliputi:

- 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. Dalam pengaturan tanggung jawab antar kapal meliputi:
- 1) kapal bermesin yang sedang berlayar harus menghindari:
 - a) kapal yang tidak terkendalikan;
 - b) kapal yang kemampuan olah geraknya 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 geraknya 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 keadannya yang khusus itu.
6. Larangan
- a. kapal dilarang memasuki alur-pelayaran dengan *Under Keel Cleareance* (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 kapal kandas, kapal tubrukan, kerusakan mesin/kemudi.

7. Koordinat Garis Haluan Masuk Alur-Pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

NO	POSISI KOORDINAT	HALUAN
GH. A	06° 52' 05.10" LS/110° 25' 01.10" BT	176°
GH. B	06° 57' 25.20" LS/110° 25' 26.60" BT	-

8. *Pilot Boarding Ground* pada posisi koordinat :
06° 52' 00,00" LS/110° 25' 00,50" 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 475 Tahun 2015
Tanggal : 13 Oktober 2015

DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA

1. Area labuh kapal *Ship to Ship*

TITIK	POSISI KOORDINAT
A	06° 51' 48" LS / 110° 22' 00" BT
B	06° 51' 48" LS / 110° 23' 00" BT
C	06° 52' 48" LS / 110° 23' 00" BT
D	06° 52' 48" LS / 110° 22' 00" BT

2. Area labuh kapal *Quarantine Ship*

TITIK	POSISI KOORDINAT
E	06° 51' 48" LS / 110° 23' 30" BT
F	06° 51' 48" LS / 110° 24' 30" BT
G	06° 52' 48" LS / 110° 24' 30" BT
H	06° 52' 48" LS / 110° 23' 30" BT

3. Area labuh kapal *Emergency*

TITIK	POSISI KOORDINAT
I	06° 50' 00" LS / 110° 27' 40" BT
J	06° 50' 00" LS / 110° 28' 40" BT
K	06° 51' 00" LS / 110° 28' 40" BT
L	06° 51' 00" LS / 110° 27' 40" BT

4. Area labuh untuk kapal tanker, kapal kargo, kapal penumpang, kapal kayu

TITIK	POSISI KOORDINAT
M	06° 53' 00" LS / 110° 22' 24" BT
N	06° 53' 00" LS / 110° 24' 24" BT
O	06° 55' 00" LS / 110° 24' 24" BT
P	06° 55' 00" LS / 110° 22' 24" BT

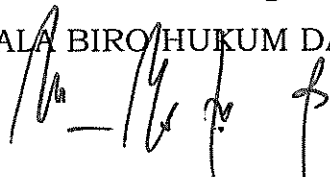
MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

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 475 Tahun 2015
Tanggal : 13 Oktober 2015

PENEMPATAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)
DI ALUR-PELAYARAN PELABUHAN TANJUNG EMAS-SEMARANG

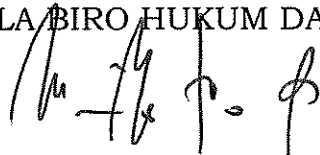
NO	NAMA DAN JENIS SBNP	POSISI
1	Menara Suar DSI 3200 Putih	06° 57' 06,0" LS / 110° 25' 00,0" BT
2	Rambu Suar DSI 3201 Hijau	06° 55' 02,0" LS / 110° 25' 00,0" BT
3	Rambu Suar DSI 3202 Merah	06° 55' 18,5" LS / 110° 25' 18,6" BT
4	Pelampung Suar DSI 3203 Hijau (No.1)	06° 54' 57,9" LS / 110° 25' 05,8" BT
5	Pelampung Suar DSI 3204 Merah (No.2)	06° 54' 54,8" LS / 110° 25' 15,4" BT
6	Pelampung Suar DSI 3205 Hijau (No.5)	06° 55' 40,2" LS / 110° 25' 08,5" BT
7	Pelampung Suar DSI 3206 Merah (No.6)	06° 55' 38,3" LS / 110° 25' 15,2" BT
8	Pelampung Suar DSI 3207 Hijau (No.7)	06° 55' 54,0" LS / 110° 25' 09,2" BT
9	Pelampung Suar DSI 3208 Merah (No.8)	06° 55' 50,3" LS / 110° 25' 13,1" BT
10	Pelampung Suar DSI 3209 Kuning	06° 56' 46,1" LS / 110° 25' 15,1" BT
11	Rambu Suar DSI 3210 Putih	06° 57' 02,98" LS / 110° 25' 13,92" BT
12	Rambu Suar DSI 3211 Putih	06° 57' 06,6" LS / 110° 25' 15,08" BT
13	Rambu Suar DSI 3230 Hijau	06° 56' 07,0" LS / 110° 25' 03,0" BT
14	Pelampung Suar DSI 3260 Putih	06° 52' 00,0" LS / 110° 24' 54,0" BT
15	Pelampung Suar No.3 Hijau	06° 55' 29,1" LS / 110° 25' 22,3" BT
16	Pelampung Suar No.4 Merah	06° 55' 18,0" LS / 110° 25' 09,0" 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