

SHIP PARTICULAR

NAME OF SHIP	: KM. ARIMBI BARUNA	CALL SIGN	: P L M J
PORT OF REGISTRY	: JAKARTA	IMO NO	: 9362243
FLAG	: JAKARTA	CLASS NO	: 075321
OWNERS	: PT. PELAYARAN BAHTERA ADI GUNA	BUILDERS	: IMABARI SHIPBUILDING CO. LTD
CLASS	: NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)		MARUGAME HEADQUARTERS
DATE KEEL LAID	: 19 JULY 2004	BUILDERS HULL NO	: S - 1452
DATE LAUNCH	: 03 NOVEMBER 2007	ROUTE LIMIT	: SURALAYA - TABONEO
DATE DELIVERY	: 18 DECEMBER 2007	CLASSIFICATION CHARACTERS	
TYPE OF SHIP	: BULK CARRIER	NS. BULK CARRIER , STRENGTHENED FOR HEAVY CARGOES	
INSTALLATIONS	: CHG,MPP,LSA,RCF,MO,AFS	NO. 2, 4 & 6 HOLDS MAY BE EMPTY,	
LIGHTSHIP	: 10,236 MT		
TPC	: 66.6 MT		
FWA	: 326 mm		

PRINCIPAL DIMENSIONS				TONNAGE			
LENGTH	O . A	224.94 mtrs	REGISTERED	GROSS TONNAGE	I . C . T . M	SUEZ	PANAMA VOLUME
	B . P	217.0 mtrs	217.97 mtrs				
BREADTH	MOULDED	32.26 mtrs	32.26 mtrs	NET TONNAGE	39,737	41,220.52	131,407
DEPTH	MOULDED	19.50 mtrs	19.50 mtrs		25,754	38,394.28	32,849
DRAUGHT	MOULDED	14.119 mtrs	14.119 mtrs				

DEADWEIGHT / FREEBOARD TABLE (1 ST)						
LOADLINE	MARKING	FREEBOARD (M)	DRAUGHT (M)	DISPL (MT)	D'WEIGHT (MT)	D'WEIGHT (LT)
TROPICAL FRESH WATER	TF	4.784	14.759	88,742	78,506	77,266
FRESH WATER	F	5.078	14.465	86,827	76,591	75,382
TROPICAL	TF	5.11	14.433	88,784	78,548	77,308
SUMMER	S	5.404	14.139	86,824	76,588	75,379
WINTER	W	5.698	13.845	84,873	74,637	73,458
WINTER NORTH ATLANTIC	WNA	5.698	13.845	84,873	74,637	73,458

DEADWEIGHT / MULTIPLE FREEBOARD (2ND)						
LOADLINE	MARKING	FREEBOARD (M)	DRAUGHT (M)	DISPL (MT)	D'WEIGHT (MT)	D'WEIGHT (MT)
FRES WATER	F	5.921	13.622	81,356	71,120	69,997
ALL SEASONS	-	6.227	13.316	81,358	71,122	69,999

MAIN ENGINE	TYPE & NUMBER	HITACHI - MAN B&W 2 CYCLE DIESEL ENGINE				
		6 S60 MC (MARK - VI)			x 1 set	
		TURBO CHARGER MET 60 MA			x 1 set	
	OUTPUT	MAXIMUM CYCLE RATING		10.320 kw x 89.0' RPM		
NORMAL RATING		8.770 kw x 84.3 RPM (85 % MCR)				
FUEL OIL CONSUMPTION AT NORMAL				170.4 g / kw - h at 42,700 kj / kg		
SUBJECT TO A TOLERANCE MARGIN OF THREE (3) %						

PROPELLER	TYPE & NO	4 BLADES, SOLID TYPE SKEWED PROPELLER x 1 SET
	MATERIAL	Ni - Al - Br CASTING
	DIAMETER	7,400 RPM
	PITCH	5,525.0 mm (0.7 R) 5,255.8 mm (Mean)

SPEED	TRIAL	MAX	BALLAST	16.933 kts
	SERVICE		LOADED	15.25 kts
	MANOUVERING		AHEAD	ASTERN
	D.SLOW	30 rpm x 5.1 kts	30 rpm x 5.1 kts	
	SLOW	40 rpm x 6.8 kts	40 rpm x 6.8 kts	
	HALF	58 rpm x 9.9 kts	58 rpm x 9.9 kts	
	FULL	62 rpm x 10.6 kts	62 rpm x 10.6 kts	
NAV. FULL	-	-		

VESSEL CONTACT	
INMARSAT - C	: 452503191
MMSI	: 525012349

MASTER

IMO CREW LIST



Arrival



Departure

Page No. 1 of 1

1. Name of ship MV. ARIMBI BARUNA			2. Port of Arrival TABONEO, BANJARMASIN		3. Date of Arrival/ Departure 29 DECEMBER 2015	
4. Nationality of ship INDONESIA			5. Port of Departure From SURALAYA, MERAK		6. Passport, Seaman Book and Expiration Date	
7.No	8. Family name, given name	9. Rank or Rating	10. Nationality	11. Date and Place of Birth	Passport	Seaman Book
1	Capt. ACHMAD SALIM RASYID	MASTER	INDONESIAN	30-Nov-59	A 2668579	A 054197
				PALEMBANG	29-May-17	29-Jun-17
2	SUPRIYANTO ADHI KUSUMO	C/O	INDONESIAN	30-Jun-70	A 6126873	W 053944
				JAKARTA	19-Aug-15	21-Jul-16
3	IRVAN SURYA RAMLIS	2/O	INDONESIAN	23-Nov-84	A 8654322	B 002988
				UJUNG PANDANG	25-Sep-19	04-Oct-17
4	MUSA AL KADHIM	3/O	INDONESIAN	18-Okt-89	A 8332365	E 033433
				JEPARA	05-Jun-19	11-Nov-18
5	ZURMAN	C/E	INDONESIAN	18-Jul-63	A 8047406	X 033825
				SELAYO	02-May-19	20-Apr-17
6	SALEH ISMITH TUHAREA	2/E	INDONESIAN	18-Okt-69	A 9246733	Y 086968
				AMBON	17-Oct-19	14-Nov-16
7	EKO SISWANTO	3/E	INDONESIAN	12-Okt-83	A 7048184	X 077299
				KLATEN	19-Dec-18	28-Sep-17
8	RACHMAT SANUDDIN	4/E	INDONESIAN	20-Feb-90	A 7944746	W 055790
				UJUNG PANDANG	21-Apr-19	30-Aug-16
9	ABDUL HADI MAULANA AHMAD	ELECT.	INDONESIAN	03-Jul-70	B 1891612	Y 078638
				TANJUNG KARANG	02-Jul-20	20-Oct-16
10	YADI MULYADI	BOSUN	INDONESIAN	18-Jan-72	B 1151204	X 080407
				JAKARTA	22-May-20	01-Oct-17
11	LAODE SULAEMAN	AB 1	INDONESIAN	18-Mar-63	A 8715578	A 051898
				JAKARTA	08-Aug-19	27-Jun-17
12	MOHAMAD ROMLI	AB 2	INDONESIAN	15-Mei-73	A 1053295	Y 044803
				MADURA	27-Jul-16	04-May-18
13	SULASMANTO	AB 3	INDONESIAN	07-Mar-68	A 9248275	C 022512
				SOLO	30-Oct-19	19-Nov-16
14	MUHAMMAD YUSRAN	O/S	INDONESIAN	27-Feb-92	A 9017970	D 010754
				BARRO	28-Oct-19	03-Nov-17
15	BURHANUDDIN ROHMAT	FITTER	INDONESIAN	30-Jun-77	B 0531605	B 016556
				KLATEN	02-Apr-20	18-Nov-17
16	ALAMSYAH ARIEF DAENG BETA	OILER	INDONESIAN	12-Jul-78	A 4916923	B 004489
				UJUNG PANDANG	09-Apr-18	28-Sep-17
17	SYAIFULLAH	OILER	INDONESIAN	05-Mar-82	A 6800998	A 051239
				BANGKALAN	20-Nov-18	15-Jun-17
18	ARLI DARMA SAPUTRA	OILER	INDONESIAN	12-Apr-76	A 7744062	C 050012
				TANJUNG KARANG	17-Mar-19	14-Mar-17
19	WIDODO BAHARI	WIPER	INDONESIAN	01-Jun-84	B 1422271	Y 015438
				BANGKALAN	12-Jun-20	28-Jan-18
20	MAHMUD	C/COOK	INDONESIAN	19-Nov-71	A 9594833	B 001258
				BANGKALAN	01-Dec-19	25-Sep-17
21	AGUS PURWANTO	M/MAN	INDONESIAN	20-Agu-67	A 6939211	C 026726
				MAGETAN	05-Dec-18	05-Dec-16
22	MAULINA KARTIKA	D / CADET	INDONESIAN	30-Jul-95	B 1490365	D 075032
				CILACAP	22-Jun-20	03-Jun-18
23	RIAN ANDRIANA	E / CADET	INDONESIAN	24-Agu-94	B 1096564	D 009820
				CIAMIS	04-May-20	10-Oct-17

12. Date and signature by master, authorized agent or officer.

IMO Convention of international Maritime Traffic.

IMO FAL

Form 5

(Capt. ACHMAD SALIM RASYID)

Master

LAMPIRAN – LAMPIRAN

Lampiran 1



(Gambar 1.1: Aktivitas bongkar menggunakan *Crane* darat)



(Gambar 1.2 : Area Produksi PT Indonesia Power)

Lampiran 2



(Gambar 2.1: MV Arimbi Baruna)



(Gambar 2.2 : Jetty Dermaga khusus sandar kapal curah)

Lampiran 3



(Gambar 3. 1: Alat bongkar Grab)



(Gambar 3.2 : Palka dan Crane Darat)

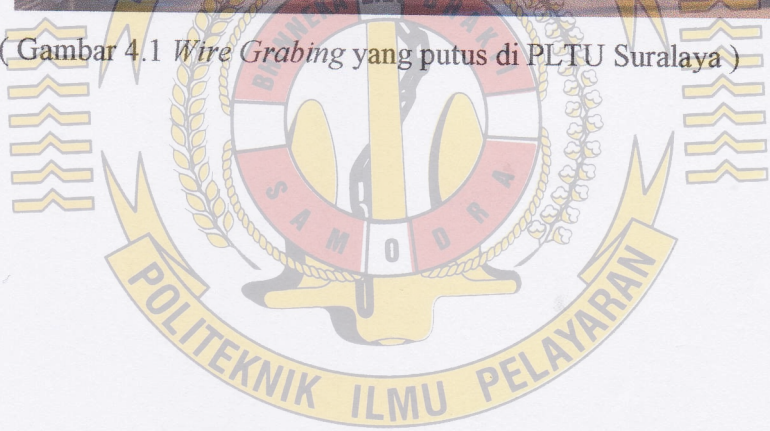


(Gambar 3.3 : Unloader saat menurunkan Grab pada palka kapal)

Lampiran 4



(Gambar 4.1 Wire Grabing yang putus di PLTU Suralaya)



Lampiran 5



(Gambar 5.1 : Sosialisasi *crew* mengenai pencegahan terbakarnya batu bara)



(Gambar 5.2 : Terbakarnya batubara saat bersinggungan langsung dengan udara)

LEMBAR WAWANCARA

A. Daftar responden

1. Responden 1 (Kepala Perawatan Peralatan Bongkar Muat) : Edi Listiono
2. Responden 2 (Operator *Crane Jetty* II PLTU Suralaya) : Hambali
3. Responden 3 (*Supervisor* dan *Jetty Master*) : Nopanis
4. Responden 4 (Nahkoda diwakili Mualim I) : Supriyanto Adhi

B. Hasil Wawancara

1. Responden 1

Nama : Edi Listiono

Jabatan : Kepala Perawatan Peralatan Bongkar Dermaga I dan II
PLTU Suralaya.

1). Persiapan apa sajakah yang dilaksanakan sebelum kapal melakukan pembongkaran ?

Jawaban:

- a. Mengadakan pengecekan terhadap perlataan mekanik dan tenaga yang akan di pergunakan
- b. Mengadakan pengecekan dermaga bila mana dermaga dalam keadaan kotor agar dibersihkan dari kotoran yang dapat merusak barang
- c. Berkoordinasikan dengan pihak kapal (chief officer atau supercargo)

- d. Mengadakan pemeriksaan sebelum barang dibongkar (dokumentasikan jika perlu)
- e. Mencatat semua kegiatan selama pembongkaran untuk dokumentasikan
- f. Evaluasi pemakaian mekanik, peralatan tenaga bongkar (buruh)
- g. Laporkan jika terjadi penyimpangan atau kejadian ke atasan langsung.

2). Apakah dalam melaksanakan kegiatan bongkar muatan curah di Pelabuhan PLTU Suralaya mempunyai hambatan ?

Jawaban:

Pelabuhan PLTU Suralaya dalam melaksanakan kegiatan bongkar muatan curah mempunyai hambatan yaitu terjadinya kendala pada alat bongkar, dalam hal ini *wire crane* yang putus, *roller belt* yang patah serta pada *operator crane* yang kurang terampil dalam mengoperasikan *crane* darat dan juga pada usia tenaga kerja banyak yang sudah lanjut usia.

3). Bagaimanakah cara mengatasi hambatan agar proses bongkar muatan curah dapat berjalan lancar ?

Jawaban:

Dalam mengatasi hambatan dalam proses bongkar, Pelabuhan PLTU Suralaya melaksanakan dengan

meningkatkan ketrampilan dari para *operator crane* dengan mengadakan pendidikan dan pelatihan. Dengan pembinaan yang dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan ketrampilan, sehingga *operator crane* terangsang untuk meningkatkan kinerja dalam proses bongkar. Selain itu juga dilaksanakan perawatan oleh pihak pelabuhan yang terkait guna mengacu pada proses bongkar muatan yang aman, cepat dan sistematis sehingga keterlambatan dalam proses bongkar dapat diatasi. Perawatan ini terbagi dalam tiga tahap yaitu :

- a. Perawatan berkala harian, yang dilakukan oleh pihak pelabuhan pada alat-alat bongkar seperti perawatan secara *visual* pada *crane, unloader, grab, belt, conveyor* dan *rollerbelt*. Hal ini dilakukan baik pada saat proses bongkar berlangsung maupun pada saat tidak terdapat proses bongkar
- b. Perawatan berkala bulanan, yang dilakukan oleh pihak pelabuhan baik dari *Cargo Operation* maupun *Jetty Operation*. Seperti pengawasan sekaligus pemeriksaan pada alat bongkar dan dermaga.
- c. Perawatan berkala tahunan, yang dilakukan pihak perusahaan terkait baik dari Perusahaan Negara PLN, Perusahaan yang membangkitkan listrik dan

pengelola pelabuhan yaitu PT. Indonesia Power serta PT. Bahtera Adhiguna sebagai perusahaan pengapalan. Dalam hal ini diadakan *Internal Audit* dari masing-masing perusahaan terkait.

2. Responden 2

Nama : Hambali

Jabatan : *Operator crane Jetty II* PLTU Suralaya.

1. Apakah ada kebijakan dari perusahaan pusat dengan kejadian *wire crane* putus?

Jawab:

Ada, yaitu dengan mempersiapkan cadangan *wire* baru sebagai pengganti *wire* yang rusak.

2. Dapatkah anda mengetahui bahwa *wire crane* sudah mulai putus dan

tinggal satu bagian saja yang tersisa?

Jawab:

Dapat, dengan melalui kelancaran jalannya *wire*, bila sudah mulai lebih berat dari biasanya atau mengeluarkan bunyi yang asing, dan tersekat-sendat, kemungkinan besar ada masalah pada *wire* tersebut dan harus segera diajukan pergantian.

3. Apakah anda sebagai *operator crane* tidak merasakan sesuatu yang ganjil saat mengoperasikan *crane* tersebut?

Jawab:

Ada rasa ganjil yaitu saat *wire* atau *belt* tidak bekerja dengan baik selalu ada tanda-tanda yang mengisyaratkan bahwa terdapat masalah pada alat tersebut, seperti bunyi dan tarikan *wire* terasa lebih berat.

4. Adakah dilaksanakan penge-*check*-kan pada *crane* sebelum kegiatan bongkar dimulai atau saat proses bongkar terjadi?

Jawab:

Tidak ada, karena selama ini pengecekan seringkali dilakukan saat terjadi permasalahan di lapangan.

5. Adakah jangka waktu yang ditentukan atau menjadi patokan kapan *wire* harus diganti?

Jawab:

Ada, sesuai prosedur *wire* akan diganti setiap bulan sekali, mengingat aktifnya kegiatan pembongkaran setiap hari nya kecuali bila terjadi masalah saat pembongkaran, maka akan langsung diperbaiki saat itu juga.

3. Responden 3

Nama : Nopanis

Jabatan : *Supervisor dan Jetty Master.*

- 1) Persiapan apakah yang dilakukan pelabuhan dalam proses bongkar muatan batubara di PLTU Suralaya ini ?

Jawab:

Persiapan pihak pelabuhan adalah mempersiapkan suatu perencanaan secara fisik dan administrasi, seperti:

Secara fisik,

a. Mempersiapkan *Unloader* atau *Crane* darat

b. Mempersiapkan *Conveyor*

Secara Administrasi,

c. *Bill of Lading* (kontrak angkutan barang melalui laut)

d. *Cargo Manifest* (daftar muatan)

e. Nomor B/L.

f. Rincian barang:

1. *Shipper.*
2. *Notify address.*
3. Pelabuhan muat (*port of loading*).
4. Pelabuhan bongkar.
5. Jumlah uang tambang (*total freight*).

6. Berat kotor dan volumenya.

g. *Delivery Order* (D/O).

h. *Shipping Instruction* (SI).

2) Apakah dilakukan pengawasan atau *control* saat proses bongkar berlangsung?

Jawab:

Iya, yaitu pengawasan secara berkala oleh *visual* maupun audit perusahaan.

Pertama, Pengawasan berkala harian, yang dilakukan oleh pihak pelabuhan pada alat-alat bongkar seperti pengawasan secara *visual* pada *crane, unloader, grab, belt, conveyor* dan *rollerbelt*. Hal ini dilakukan baik pada saat proses bongkar berlangsung maupun pada saat tidak terdapat proses bongkar

Kedua, Pengawasan berkala bulanan, yang dilakukan pihak pelabuhan baik dari *Cargo Operation* maupun *Jetty Management*. Seperti pengawasan sekaligus pemeriksaan pada alat bongkar dan dermaga.

Ketiga, Pengawasan berkala tahunan, yang dilakukan pihak perusahaan terkait baik dari Perusahaan Negara PLN. Dalam hal ini diadakan *Internal Audit* dari masing-masing perusahaan terkait guna pengawasan

kualitas dan kuantitas suatu perusahaan yang dinyatakan layak untuk mengelola kegiatan ini.

- 3) Apakah ada evaluasi atau perencanaan berlanjut guna meningkatkan kinerja dalam proses bongkar ?

Jawab :

Ada, Evaluasi dilaksanakan pada saat selesai bongkar, berkala setelah akhir *charter* yaitu bulanan dan *Audit* tahunan pada tiap perusahaan terkait.

- 4) Pernahkah terjadi kendala saat proses bongkar berlangsung ?

Jawab :

Pernah, seperti anda lihat tadi saat kapal kesusahan sandar karena adanya arus dan angin yang kencang sehingga terlambat 2 jam 30 menit dari yang dijadwalkan dan adanya penggantian pada *wire grabbing* pada *crane* saat kapal sandar dan itu juga termasuk kendala saat proses bongkar berlangsung.

4. Responden 4

Nama : Supriyanto Adhi

Jabatan : Mualim I

1) Persiapan apa yang dilakukan pihak kapal sebelum proses bongkar berlangsung? Jawab :

Persiapan dilakukan baik secara fisik maupun administrasi seperti:

Persiapan secara fisik:

- a. Mempersiapkan palka atau ruang saat bongkar
- b. Menjaga stabilitas kapal saat bongkar
- c. Proses *ballasting* dan *deballasting* dilaksanakan sebaik mungkin.

Persiapan secara administrasi:

- a. *Cargo list* atau *loading list*
- b. *Notice of readiness*
- c. *Mate's receipt*
- d. *Tally sheet*
- e. *Labour sheet*
- f. *Daily report*
- g. *Statement of fact*
- h. *Hatch list*
- i. *Cargo Manifest*

j. *Out turn report*

k. *Stowage plan*

l. *Delivery Order*

2) Bagaimanakah peran pihak kapal dalam pelaksanaan proses bongkar tersebut ?

Jawab :

Peran pihak kapal hanya sebatas mengawasi proses bongkar tersebut dan melaporkan kendala yang terjadi kepada surveyor atau foreman jaga, mencatat setiap pergerakan *crane*, Melakukan *ballasting* sesuai dengan *discharging list* dan *chiefmate order* yang harus dilakukan oleh perwira jaga.

3) Apakah pernah terjadi kendala yang menghambat pada saat proses bongkar berlangsung ?

Jawab :

Pernah, hari ini pada pukul 10.35 juga terjadi kebakaran muatan saat kapal dalam perjalanan menuju pelabuhan Suralaya, Merak pada tanggal 13 Juni 2016. Diketahui saat kapal melewati kepulauan Seribu. Posisi muatan berada di palka nomor 4. Setelah kapal sandar di dermaga, terlebih dahulu di buka seluruh palka, dan di ketahui ada muatan yang terbakar, karena peristiwa tersebut proses pembongkaran muatan menjadi terlambat

karena dilakukan tindakan pemadaman terlebih dahulu oleh *crew* kapal terhadap muatan batubara tersebut.

