

**OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU
TERANG TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI
PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : ISKANDAR NUR ALAMSYAH
NIT. 51145249 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

**OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU
TERANG TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI
PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : ISKANDAR NUR ALAMSYAH
NIT. 51145249 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU TERANG
TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI PELABUHAN TG. PERAK
SURABAYA**

Disusun Oleh :

ISKANDAR NUR ALAMSYAH
NIT. 51145249. N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 11 FEBRUARI 2019

Dosen Pembimbing I

Materi



Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M, M.Mar

Penata Tingkat 1 (III/d)

NIP. 19730203 201212 1 002

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan



OKVITA WAHYUNI, S.ST, MM

Penata (III/c)

NIP. 19781024 200212 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU TERANG
TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI PELABUHAN TG. PERAK
SURABAYA**

Disusun Oleh

ISKANDAR NUR ALAMSYAH
NIT. 51145249. N

Telah Diuji Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji, Serta Dinyatakan Lulus Dengan

Nilai 92,20 Pada Tanggal 8 MARET 2019

Penguji I



Capt. AGUS HADI PURWANTOMO., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 002

Penguji II



Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M., M.Mar
Penata Tingkat 1 (III/d)
NIP. 19730203 201212 1 002

Penguji III



R.A.J SUSILO HADI W., S.IP., M.A
Penata Tingkat 1 (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

**DIKUKUHKAN OLEH:
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ISKANDAR NUR ALAMSYAH

NIT : 51145249 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU TERANG TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA” adalah benar hasil karya Saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka Saya bersedia membuat skripsi judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 6 FEBRUARI 2019

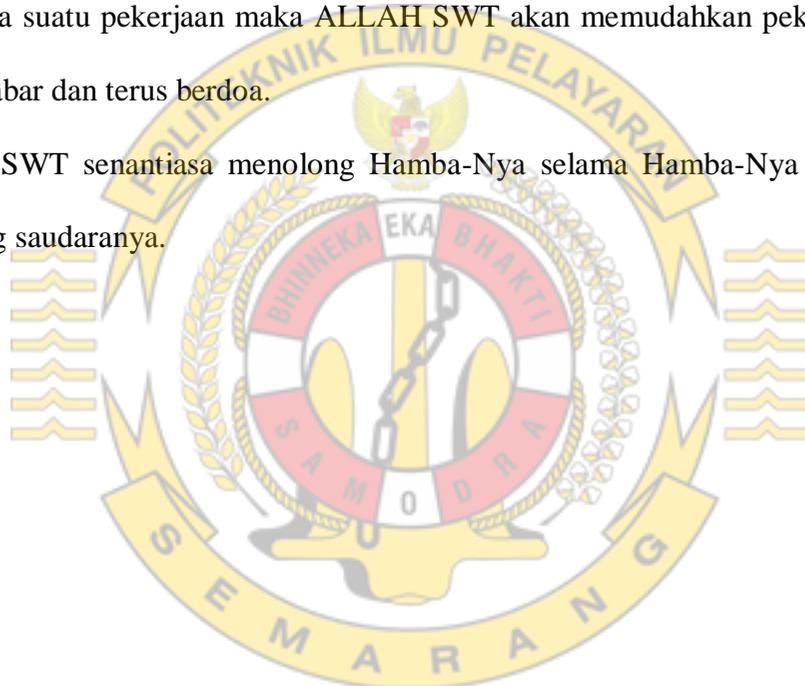
Yang menyatakan



ISKANDAR NUR ALAMSYAH
51145249 N

MOTTO

1. Ingatlah agar selalu meminta doa kepada kedua orang tua. Karena jalan hidupmu adalah doa dari kedua orang tuamu.
2. Barang siapa yang melepaskan satu kesusahan seorang mukmin, pasti ALLAH SWT akan melepaskan darinya satu kesusahan pada hari kiamat.
3. Mudahkanlah urusan orang lain, pasti ALLAH SWT akan memudahkannya di dunia dan di akhirat.
4. Sesulitnya suatu pekerjaan maka ALLAH SWT akan memudahkan pekerjaannya jika bersabar dan terus berdoa.
5. ALLAH SWT senantiasa menolong Hamba-Nya selama Hamba-Nya itu suka menolong saudaranya.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Selain itu dalam pelaksanaan penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi yang telah penulis susun ini kepada :

1. Bapak dan Ibu tercinta, H. Ainur Rohim dan HJ. Nihaya yang selalu memberikan cinta, kasih sayang, dan doa restu yang tiada henti kepada anaknya.
2. Bapak Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M, M.Mar. dan Ibu Okvita Wahyuni S.ST., MM. yang selalu memberi bimbingan kepada saya dalam pembuatan skripsi ini.
3. Seluruh teman-teman Angkatan LI dan juga kelas Nautika VIII C yang selalu memberi semangat dan motivasi tiada henti.
4. Orang yang aku selalu sayangi Feny Indriyani S.Pd yang selalu memberi semangat dan kasih sayang serta doa sampai saat ini.
5. Seluruh Crew MV. Hijau Terang yang telah mengajari saya waktu praktek laut.
6. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tempat penulis menimba ilmu.
7. Seluruh pembaca semoga skripsi ini dapat bermanfaat dengan baik.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran ataupun koreksi dari pembaca semua yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan bagi PT. Salam Pacific Indonesia Lines khususnya Crew MV. Hijau Terang tempat penulis melakukan penelitian untuk skripsi ini atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis minta maaf.

Akhirnya penulis hanya dapat berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca. Aamiin Ya Allah.



ISKANDAR NUR ALAMSYAH
NIT. 51145249 N

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul ”Optimalisasi *Stowage Plan* Oleh Mualim I MV. Hijau Terang Terhadap Bongkar Muat Kontainer Di Pelabuhan TG. Perak Surabaya”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2018-2019 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.TR.Pel.)

Proses penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan banyak pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Maka dari itu melalui pengantar ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.
2. Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Okvita Wahyuni S.ST., MM selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Seluruh *Crew* kapal Hijau Terang dan perusahaan Salam Pacific Indonesia Lines yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
ABSTRAK.....	xiii
BAB I	
PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	6
E. Sistematika Penulisan.....	7
BAB II	
LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	9
B. Kerangka Pikir.....	21
C. Definisi Operasional.....	22

BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	24
	B. Metode Penelitian.....	25
	C. Sumber Data.....	26
	D. Metode Pengumpulan Data.....	27
	E. Teknik Analisa Data.....	30
BAB IV	ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	41
	B. Analisis Masalah.....	43
	C. Pembahasan Masalah.....	50
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan.....	59
	B. Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR GAMBAR

Gambar.2.1.Kapal <i>Semi Container</i>	10
Gambar.2.2.Kapal <i>Full Container</i>	11
Gambar.2.3.Gambar <i>Dry Container</i>	13
Gambar.2.4.Gambar <i>Open Top Container</i>	13
Gambar.2.5.Gambar <i>Flatrack Container</i>	14
Gambar.2.6.Gambar <i>Refrigerated Container</i>	14
Gambar.2.7.Gambar <i>Tank Container</i>	15
Gambar.2.8.Gambar <i>Hanger Tainer</i>	15
Gambar.2.9.Gambar <i>Fantainer</i>	16
Gambar.2.10.Gambar <i>Bulk Container</i>	16
Gambar.2.11.Gambar <i>Open Side Container</i>	17
Gambar.2.12.Gambar <i>Platforms</i>	17
Gambar.3.1.Diagram <i>Fishbone Analysis</i>	30
Gambar.3.2.Gambar Operasi Hukum Aljabar Boolean.....	37
Gambar.3.3.Simbol-simbol dalam FTA.....	37
Gambar.4.1.Gambar MV. Hijau Terang.....	41
Gambar.4.2. Bongkar Muat Di Pelabuhan TG. Perak Surabaya.....	44
Gambar.4.3.Diagram <i>Fishbone Analysis</i>	49
Gambar.4.4.Gambar Pohon Kesalahan 1.....	50
Gambar.4.5.Gambar Pohon Kesalahan 2.....	52
Gambar.4.6.Gambar Pohon Kesalahan 3.....	53
Gambar.4.7.Gambar Pohon Kesalahan 4.....	54

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Garis besar isi permasalahan dalam diagram *fishbone analysis*..... 48



ABSTRAK

Iskandar Nur Alamsyah, 2019, NIT. 51145249.N, “*Optimalisasi Stowage Plan Oleh Mualim I MV. Hijau Terang Terhadap Bongkar Muat Kontainer Di Pelabuhan TG. Perak Surabaya*”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt.I Kadek Laju, S.H.,M.M., M.Mar dan Pembimbing II: Okvita Wahyuni, S.ST., MM.

Stowage plan merupakan rencana penataan muatan yang di buat atau direncanakan sebelum pemuatan barang dimulai, bagi seluruh muatan yang ada di kapal. Dalam kegiatan bongkar muat di atas kapal harus sesuai dengan *stowage plan*, tetapi masih terdapat kesalahan dalam pelaksanaannya antara lain kurangnya pengetahuan *crew* akan pentingnya *stowage plan* dan juga kurang disiplinnya *crew* pada saat bongkar sehingga *stowage plan* tidak berjalan sesuai rencana. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa faktor yang mempengaruhi pembuatan *stowage plan* yang dilakukan oleh Mualim I agar terlaksana dengan baik dan mengidentifikasi pengaruh *stowage plan* terhadap kegiatan bongkar muat saat berada di pelabuhan tujuan.

Dalam skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian *Fishbone Analysis* dan FTA (*Fault Tree Analysis*) yang mengatur suatu metode penelitian dengan menggunakan beberapa aspek seperti pengumpulan data melalui studi pustaka, observasi, wawancara dan dokumentasi.

Dari hasil penelitian dapat diketahui faktor-faktor yang menyebabkan *stowage plan* tidak berjalan dengan baik antara lain faktor metode, proses bongkar muat tidak sesuai aturan, serta manajemen kerja yang kurang baik. Berdasarkan hasil penelitian sebaiknya Perwira diatas kapal terutamanya Mualim I memberikan arahan dan pengetahuan kepada juru mudi jaga tentang *stowage plan* terhadap proses bongkar muat. Dengan mengertinya pentingnya *stowage plan* maka bongkar muat akan sesuai rencana dan tidak terjadi kesalahan seperti *over draft* dan *over carriage*.

Kata Kunci : *Stowage Plan*, Bongkar Muat

ABSTRACT

Iskandar Nur Alamsyah, 2019, NIT. 51145249.N, “Optimization of Stowage Plan by Chief Officer MV. Hijau Terang Againsts Loading Unloading Of Container at Tanjung Perak Port, Surabaya”, Program Diploma IV, Nautica, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Capt. I Kadek Laju, S.H.,M.M., M.Mar and Supervisor II: Okvita Wahyuni, S.ST., MM.

Stowage plan is a cargo arrangement plan that is created or planned before the loading of goods begins, for all cargo on board. In loading and unloading activities on board the ship must be in accordance with the stowage plan, but there are still errors in implementation including lack of knowledge of crew about the importance of stowage plan and also lack of discipline of crew during loading so that the stowage plan does not go according to plan. The purpose of this study is to analyze the factors that influence the making of the stowage plan carried out by the Chief Officer to be implemented properly and identify the effect of the stowage plan on loading and unloading activities while at the destination port.

In this thesis the research method used is the research method of Fishbone Analysis and Fault Tree Analysis which regulate a research method by using several aspects such as data collection through literature study, interview and documentation.

From the results of the study it can be seen that the factors that caused the stowage plan not to work properly include the method factor, the unloading process is not in accordance with the rules, and the work management is not good. Based on the results of the research, officers should be on board, especially the Chief Officer, who gives direction and knowledge to the helmsman to guard the stowage plan on the loading and unloading process. By understanding the importance of the stowage plan, loading and unloading will be according to plan and there will be no errors such as over draft and over carriage.

Keywords : Stowage Plan, Loading and Unloading

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang masalah

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya peti kemas (*container*) yang menjadi suatu sistem baru. Sekarang ini sudah berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang makin lama makin meningkat. Kemajuan sistem peti kemas yang cukup pesat ini tidak lain bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin.

Pengangkutan barang atau muatan dengan menggunakan peti kemas di Amerika Serikat dimulai sekitar tahun 1950 oleh Firma *Mc Lean Trucking Company*, milik seorang pengusaha bernama *Malcolm Mc Lean*. Untuk perluasan pelayaran melalui laut maka pada tahun 1957, *Mc Lean* membeli Perusahaan Pelayaran *Pan Atlantic Steamship Company*, kemudian merubah susunan ruang muatan kapalnya menjadi sistem peti kemas dan selanjutnya perusahaan tersebut merupakan cikal bakal dari *Sea Lan Service Inc*.

Penerapan sistem pengangkutan dengan peti kemas di Indonesia dimulai sejak tahun 1970-an dimana penanganannya masih secara konvensional, dan sejak saat itulah dimulai pembangunan pelabuhan peti kemas di Tanjung Priok

sebagai pelabuhan utama di Indonesia saat itu dilengkapi dengan *gantry crane* dan truk – truk khusus pengangkut peti kemas (Tumbel, 1991 : 3).

Pada dasarnya sistem peti kemas di Indonesia tetap dikembangkan meskipun dengan sistem tersebut akan memperkecil penggunaan tenaga kerja atau buruh di pelabuhan, tetapi pada pelaksanaannya tetap ada keseimbangan dimana dengan dikembangkannya sistem peti kemas tidak berarti menghapuskan sistem pengangkutan konvensional.

Dengan hadirnya sistem pengangkutan dengan menggunakan peti kemas (*container*) maka banyak bermunculan kapal-kapal yang khusus digunakan untuk mengantarkan muatan peti kemas dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar yang dituju sebagai sarana transportasi barang. Dalam upaya meningkatkan arus barang didunia internasional, sistem peti kemas ini mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat. Menurut Capt. Istopo (1999 : 345) kita dapati bahwa dengan menggunakan sistem peti kemas maka keuntungan-keuntungan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Muat bongkar dapat dilakukan dengan cepat dan aman.
2. Biaya *stevedoring* kecil (buruh sedikit).
3. Pelayanannya mudah.
4. Mengurangi resiko kerusakan dan pencurian.
5. Asuransi menjadi lebih murah/polisnya kecil.

6. *Shipper-shipper* kecil dapat menikmati lewat “*Consolidation*” atau *Groupage*.
7. Melakukan *Multimodal Transport Door to Door Service Operation*.

Dilihat dari beberapa keuntungan diatas, maka sistem ini dapat mendongkrak turun biaya pengangkutan barang-barang yang diangkut dan mampu bersaing didunia transportasi laut khususnya dalam hal pengangkutan barang. Dengan demikian tuntutan masyarakat akan pelayanan jasa angkutan laut untuk pendistribusian barang-barang agar sampai ditangan mereka dapat terpenuhi.

Lancarnya sarana transportasi laut ini dapat membuat perbedaan harga barang – barang disatu tempat dengan tempat lainnya menjadi stabil. Terutama pada pulau penghasil suatu komoditas dengan pulau yang didominasi oleh konsumen. Keberhasilan dari sistem ini tentunya membantu pemerataan pembangunan yang menjadi salah satu program pemerintah.

Sistem bongkar muat barang dengan peti kemas juga diperlukan suatu muatan sudah diatas kapal, yaitu salah satunya *stowage plan*. Menurut Capt. Istopo (1999 : 47) *stowage plan* merupakan sebuah rencana penataan muatan yang dibuat atau direncanakan sebelum pemuatan barang dimulai, bagi seluruh muatan yang ada dikapal. Gambarnya tidak perlu berdasarkan skala yang tepat, namun demikian harus dapat menunjukkan perbandingan kira-kira dan jumlah muatannya didalam palka, karena ini merupakan satu-satunya alat informasi kepada pihak keagenan kapal, *stevedore*, PBM, di pelabuhan muat maupun

bongkar, dari penataan muatan-muatan untuk pelabuhan-pelabuhan tertentu. *Stowage plan* harus dibuat seteliti mungkin, karena dapat terjadi bahwa jika terjadi suatu klaim dapat dijadikan sebagai bahan bukti yang memberatkan *Carrier*. Dalam *stowage plan* juga harus diperlihatkan ruangan-ruangan yang kosong.

Agar lebih membantu pelaksanaan pembongkaran, maka disamping *stowage plan*, pihak kapal masih perlu membuat *Hatch List* dan *Discharging List*. *Hatch List* adalah sebuah daftar muatan yang berada dalam palka yang bersangkutan. *Discharging List* adalah daftar bongkaran muatan pada suatu pelabuhan tertentu.

Pengaturan *stowage plan* kontainer yang baik dan memenuhi aturan pemuatan secara langsung menjamin keselamatan muatan itu sendiri, akan tetapi pada kenyataannya semua hal yang berkaitan dengan pemuatan, pengaturan *stowage plan* kontainer diatas kapal terkadang tidak sesuai aturan, sebagai contoh banyak perusahaan pelayaran di Indonesia yang mempunyai manajemen kurang baik khususnya pada kapal kontainer memaksakan kapalnya untuk memuat kontainer lebih dari kemampuan dan konstruksi dari kapal tersebut, padahal penempatan kontainer telah dibuat oleh Muallim I berdasarkan berat muatan. Hal ini tentu saja sangat membahayakan kelangsungan pelayaran pada saat diperjalanan. Contoh : pada tanggal 25 April 2017 saat pemuatan kontainer di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, penempatan kontainer tidak sesuai *stowage plan* sehingga pada saat pemuatan akhir nilai GM mengecil hal

ini akan sangat membahayakan dalam pelayaran. Sehingga Mualim I memerintahkan untuk membuang air *ballast* tangki 911 sampai habis pada waktu menunjukkan soundingan 2,5 meter. Dengan demikian nilai akan GM akan membesar dan positif. Masalah-masalah diatas terjadi di atas kapal MV. Hijau Terang tempat penulis melakukan praktek berlayar. Oleh karena itu pengawasan saat bongkar dan muat kontainer harus selalu dilakukan secara teratur sesuai *stowage plan* yang dibuat oleh Mualim I .

Berdasarkan uraian tersebut diatas penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul **”OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU TERANG TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA.”**

B. Perumusan masalah

Dalam kenyataannya bahwa kegiatan bongkar muat dan penempatan seharusnya memenuhi ketentuan cara pemuatan yang baik dan benar sesuai dengan konstruksi kapal dan aturan-aturan pemuatan, tetapi pada kenyataan dilapangan pada proses pemuatan dan penempatan banyak terdapat menyalahi ketentuan sehingga tidak sesuai dengan aturan dan konstruksi kapal yang ada, sehingga pada prinsipnya jika tidak diperhatikan akan membahayakan awak kapal dan muatannya. Oleh sebab itu penulis memfokuskan pokok- pokok permasalahan sebagai berikut :

1. Faktor apakah yang mempengaruhi pembuatan *stowage plan* yang dilakukan oleh Mualim I agar terlaksana dengan baik ?
2. Apakah pengaruh *stowage plan* terhadap kegiatan bongkar muat kontainer saat berada di pelabuhan tujuan ?
3. Upaya apakah yang dilakukan untuk membuat *stowage plan* berdasarkan kriteria : tujuan pelabuhan, jenis muatan, dan berat muatan ?

C. Tujuan penelitian

Tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisa faktor yang mempengaruhi pembuatan *stowage plan* yang dilakukan oleh Mualim I agar terlaksana dengan baik.
2. Mengidentifikasi pengaruh *stowage plan* terhadap kegiatan bongkar muat saat berada di pelabuhan tujuan.
3. Mengetahui upaya membuat *stowage plan* berdasarkan kriteria : pelabuhan tujuan, jenis muatan, dan berat muatan.

D. Manfaat Penelitian

Penulis berharap agar dalam penyusunan skripsi ini akan dapat dicapai beberapa manfaat yang diantaranya:

1. Manfaat secara teoritis:
 - a. Menambah wawasan khususnya mengenai hal-hal yang berhubungan dengan pembuatan *stowage plan*.
 - b. Menambah perbendaharaan karya ilmiah di kalangan taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya jurusan nautika.
 - c. Memberi sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pendidikan pada khususnya.
2. Manfaat secara praktis:
 - a. Memberikan pemikiran kepada perusahaan pelayaran PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES, khususnya di MV. HIJAU TERANG.
 - b. Meningkatkan sumber daya manusia, pengetahuan dan meningkatkan akan pentingnya *stowage plan* pada waktu kegiatan bongkar muat.

E. Sistematika penulisan

Sistematika penulisan penyusunan skripsi ini dibagi dalam V bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu dengan yang lainnya sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini. Sistematika tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Rumusan Masalah

- C. Tujuan Penulisan
- D. Manfaat Penulisan
- E. Sistematika Penulisan

BAB II : LANDASAN TEORI

- A. Tinjauan Pustaka
- B. Hipotesis Penelitian
- C. Kerangka Pikir Penelitian
- D. Definisi Operasional

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

- A. Waktu dan Tempat Penelitian
- B. Metode Penelitian
- C. Sumber Data
- D. Metode Pengumpulan Data
- E. Teknik Analisa Data

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Gambaran Umum Objek Penelitian
- B. Analisa Masalah
- C. Pembahasan Masalah

BAB V : PENUTUP

- A. Kesimpulan
- B. Saran

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan pustaka

Menurut tim penyusun PIP Semarang (2018:5) Tinjauan Pustaka adalah tinjauan pustaka disini berisikan atau pemikiran-pemikiran/konsep-konsep yang melandasi judul penelitian. Teori-teori atau konsep-konsep yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka ini harus benar-benar relevan terhadap judul penelitian yang dilakukan dan disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dapat dijadikan landasan bagi penyusunan kerangka pikir.

1. Optimalisasi

Pengertian optimalisasi menurut Poerdwadarmita (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (Ali, 2014) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pewujudannya secara efektif dan efisien. Dalam

penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

2. *Stowage Plan*

Menurut Istopo (1999 : 47), *stowage plan* merupakan rencana penataan muatan yang di buat atau direncanakan sebelum pemuatan barang dimulai, bagi seluruh muatan yang ada di kapal.

Gambarnya tidak perlu berdasarkan skala yang tepat, namun demikian harus dapat menunjukkan perbandingan kira-kira dan jumlah muatannya itu didalam palka, karena ini merupakan satu-satunya alat informasi kepada pihak keagenan kapal, *stevedor*, PBM di pelabuhan muat maupun bongkar, dari penataan muatan-muatan untuk pelabuhan-pelabuhan tertentu.

Penyampaian informasi *stowage plan* untuk pelabuhan bongkar sebelum kapal tiba masa kini dipermudah dengan penggunaan *facsimile* yang dapat dilakukan dengan seketika. *Stowage plan* harus dibuat seteliti mungkin, karena dapat terjadi bahwa jika terjadi suatu klaim dapat dijadikan sebagai bahan bukti yang memberatkan *carrier*. Dalam *stowage plan* juga harus diperlihatkan ruangan-ruangan kosong.

3. *Mualim*

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Mualim* adalah perwira kapal berijazah pelayaran niaga nautika. Dalam kaitannya yang bertugas untuk kegiatan untuk membuat *stowage plan* adalah *Mualim I*. Sesuai *International*

Safety Management Code Mualim I bertanggung jawab memeriksa dan mengawasi kegiatan bongkar muat.

4. Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 mengenai Pelayaran, yang menyebutkan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam.

Kecuali pada KUHD, istilah kapal meliputi alat apung, alat berlayar, atau kendaraan air yang berada di segala jenis perairan, yaitu laut, selat, sungai, dan danau. Di dalam KUHD, istilah kapal khusus mengacu pada kapal laut. Oleh karena itu kapal pengangkut peti kemas dapat dibedakan sebagai berikut:

a. Kapal *Semi Container*



Gambar 2.1 : Kapal *Semi Container*

Kapal *semi container* adalah kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut peti kemas bersama-sama dengan muatan yang tidak dimuat dalam peti kemas (*break bulk*), dengan kata lain muatan yang dibungkus secara konvensional. Pada bagian-bagian palka atau ruang muat dari kapal ini terdapat lubang-lubang untuk pemasangan *base cone* bila akan dimuati peti kemas yang juga terdapat diatas geladaknya. Kapal-kapal jenis ini biasanya tidak dipasang *cell guide*, karena bila dipasang akan menghalangi muatan *break bulk* serta ruangan untuk *break bulk* kargonya akan berkurang.

b. Kapal *Full Container*

Kapal jenis ini digunakan hanya untuk mengangkut peti kemas. Pada ruangan-ruangan muat sudah dipasang *cell guide* sehingga peti kemas yang akan dimuat kedalam ruang muat dapat dengan mudah diarahkan melalui *cell guide*. Diatas geladak kapal biasanya juga dipasang *cell guide*.

Selain berfungsi untuk mengarahkan peti kemas pada tempat kedudukannya didalam palka (*in hold*) dan diatas palka (*on deck*), *cell guide* juga berfungsi sebagai penahan peti kemas terhadap gaya-gaya kapal yang timbul pada saat kapal berlayar dilaut bebas.



Gambar 2.2 : Kapal *Full Container*

5. Bongkar Muat

Menurut Istopo dalam buku "Kapal dan Muatannya" (1999:170), bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas. Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan diatas bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dibawa atau di angkut ketempat tujuan dengan aman dan tempat yang di lakukan sesuai prosedur di pelabuhan oleh para *crew* kapal dan pihak darat dengan alat bongkar muat yang ada baik itu dari kapal sendiri ataupun dari darat.

6. Kontainer

Menurut ISO (*International Organization for Standardization*) definisi kontainer sebagai berikut :

1. Mempunyai sifat tetap, cukup kuat untuk dipergunakan berkali-kali.
2. Dirancang khusus agar memenuhi syarat pengangkut barang, dengan lebih dari satu kali angkatan, tanpa perlu membongkar isinya.
3. Dilengkapi dengan peralatan yang memungkinkan *ready handling*, terutama dari cara angkatan satu ke cara angkatan lainnya.
4. Dirancang sedemikian rupa agar mudah mengisi dan mengosongkannya.
5. Mempunyai ruangan dalam (*internal volume*) satu (1) m³ (35,8 kaki kubik) atau lebih.

Berat maksimum peti kemas muatan kering 20 kaki adalah 24.000 kg, dan untuk 40 kaki (termasuk *high cube container*), adalah 30.480 kg. Sehingga berat muatan bersih/*payload* yang bisa diangkut adalah 21.800 kg untuk 20 kaki, 26.680 kg untuk 40 kaki.

Macam-macam kontainer berdasarkan jenis kontainer sebagai berikut :

1. *Dry Container*



Gambar 2.3 : *Dry Container*

Standar yang digunakan untuk mengangkut semua jenis muatan umum (kargo kering).

2. *Open Top Container*



Gambar 2.4 : *Open Top Container*

Open Top Container digunakan terhadap semua jenis kargo umum (kargo kering), khususnya digunakan untuk muatan dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Muatan Berat.
- b. Muatan Tinggi.
- c. Muatan yang proses pemuatannya tidak dapat dilakukan secara normal (*loading* dari atas).

3. *Flatrack Container*



Gambar 2.5 : *Flatrack Container*

Flatrack digunakan khususnya untuk mengangkut muatan berat (alat berat *heavy lift* dan kargo *overheight* atau *overwidth*).

4. *Refrigerated Container*



Gambar 2.6 : *Refrigerated Container*

Reefer Container digunakan untuk mengangkut muatan yang memerlukan penanganan suhu tertentu/di atas atau di bawah titik beku. Barang-barang dibagi menjadi barang dingin dan barang beku, tergantung pada suhu yang diinginkan. Umumnya meliputi produk buah-buahan, sayuran, daging dan susu, seperti mentega dan keju.

5. *Tank Container*



Gambar 2.7 : *Tank Container*

Kontainer tangki digunakan untuk mengangkut muatan cair, seperti : Bahan pangan (jus buah, minyak manis). Kimia (bahan berbahaya, seperti bahan bakar, zat beracun, agen perlindungan korosi).

6. *Hanger Tainer*



Gambar 2.8 : *Hanger Tainer*

Digunakan untuk muatan pakaian yang cara penyimpanannya dengan cara digantung.

7. *Fantainer*



Gambar 2.9 : *Fantainer*

Kontainer berventilasi digunakan terutama untuk mengangkut muatan yang memerlukan sirkulasi udara yang cukup. Salah satu yang paling signifikan dari komoditas tersebut adalah biji kopi

8. *Bulk Container*



Gambar 2.10 : *Bulk Container*

Bulk Container digunakan terutama untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah, seperti : butiran, bahan pakan, rempah-rempah.

9. *Open Side Container*



Gambar 2.11 : *Open Side Container*

Jenis kontainer yang di desain untuk dapat melakukan pemuatan muatan dari sisi samping.

10. *Platforms*



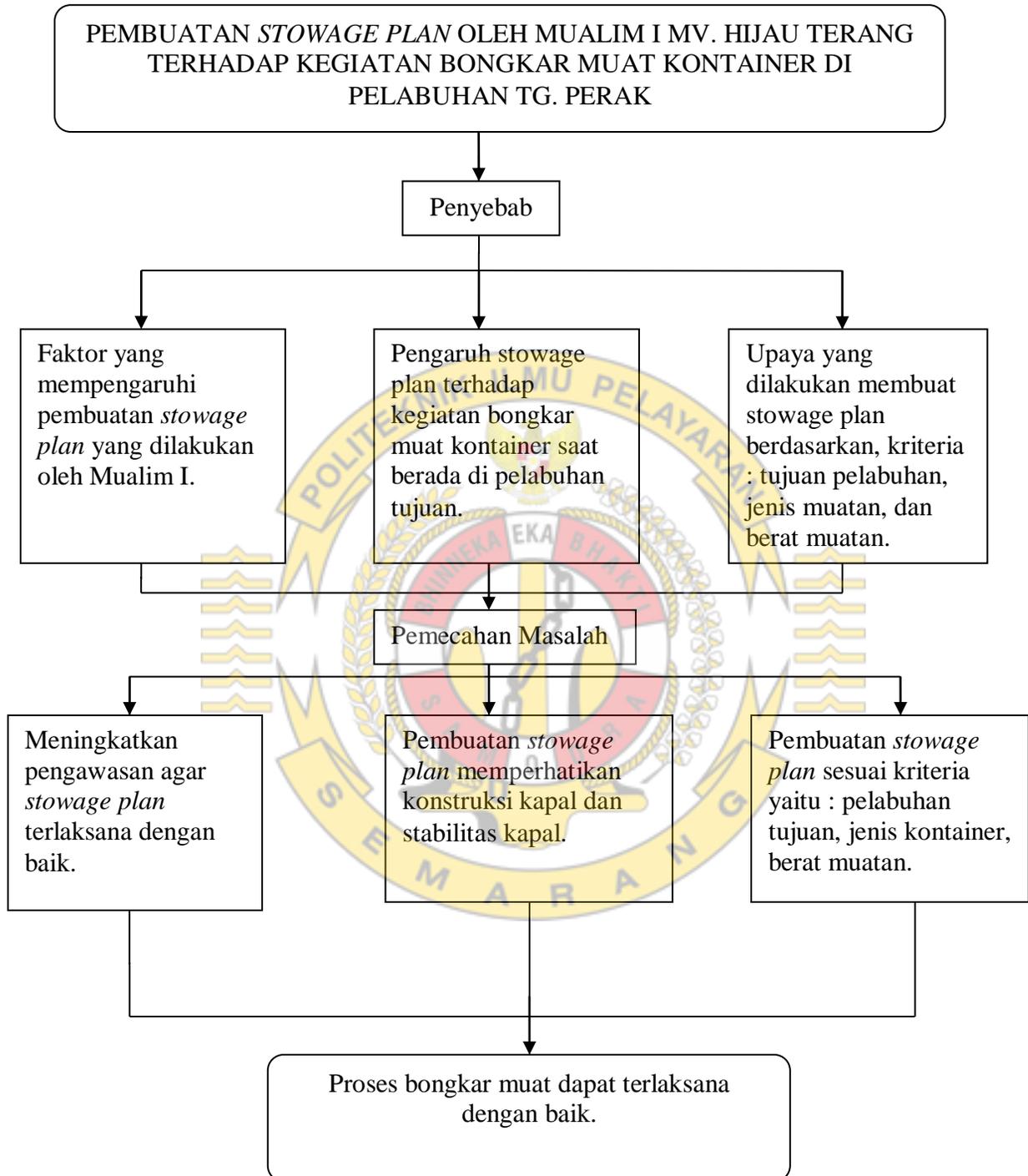
Gambar 2.12 : *Platforms*

Jenis kontainer yang dipergunakan untuk muatan dengan ukuran lebih besar dan beratnya melebihi standar muatan pada umumnya.

7. Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No.17 tahun 2008 yang dimaksud dengan pelabuhan adalah terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu dan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau tempat bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dan memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan sebagai tempat pemindahan intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan pengertian dari kepelabuhanan sesuai dengan Undang-Undang No.17 tahun 2008 adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan barang, keselamatan dan keamanan pelayaran dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah di daerah tersebut.

B. Kerangka pikir penelitian



C. Definisi operasional

Menurut Sugiyono (2015 : 38) menjelaskan mengenai pengertian dari variabel yaitu : variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya.

- a. *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya, dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
- b. *ISM Code (International Safety Management Code)*/manajemen keselamatan internasional adalah ketentuan manajemen internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan manajemen pencegahan pencemaran.
- c. *IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code)* adalah sebuah kode International yang di gunakan oleh pengangkutan pelayaran dan juga semua pihak yang berkaitan dengan dunia “*Shipping*”, di mana kapal tersebut memuat barang-barang berbahaya atau yang bisa menimbulkan bencana.
- d. *Stevedoring* adalah kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- e. *Cargodoring* adalah kegiatan melepaskan sling /jala-jala barang dari *cargo hook* kapal di dermaga dan memindahkan barang (*ex tackle*) tersebut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan, selanjutnya menyusun di gudang/lapangan atau sebaliknya.

- f. *Receiving/Delivery* adalah kegiatan penerimaan barang di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan ke atas truk penerima barang untuk kargo yang dibongkar, sebaliknya untuk kargo yang akan dimuat ke kapal diserahkan ke atas kapal. (Tanggung jawab perusahaan bongkar muat kalau kargo yang dibongkar sampai diatas *chasis truck* penerima barang, kalau kargo yang dimuat sampai tersusun rapi didalam palka kapal).
- g. *Tentative stowage plan* adalah berupa gambaran ancar-ancar untuk suatu rencana pengaturan muatan yang dibuat sebelum kapal tiba di pelabuhan muat atau sebelum pelaksanaan pemuatan, dibuat berdasarkan *booking list* atau *shipping order* yang diterima untuk suatu pelabuhan tertentu.
- h. *Final stowage plan* adalah gambaran informasi yang menunjukkan keadaan sebenarnya dari letak-letak muatan beserta jumlah dan beratnya pada tiap-tiap palka yang dilengkapi dengan *consignment mark* untuk masing-masing pelabuhan tertentu.
- i. *Over stowage cargo* adalah keadaan dimana suatu muatan akan dibongkar berada di bagian bawah dari muatan pelabuhan berikutnya.
- j. *Full and down* adalah suatu keadaan dimana kapal dimuati hingga seluruh ruang muat penuh dan mencapai sarat maksimum yang di ijin.
- k. *Capacity plan* adalah bagian kapal yang berisi data-data tentang kapasitas ruang muat, daya angkut, ukuran palka dan tangki, *deadweight scale*, *free board*, letak titik berat palka atau tangki.
- l. *Container Bay Plan* adalah suatu bagan penempatan *container* didalam palka dan diatas geladak, dengan urutan *bay* ganjil/genap dihitung dari depan, *row*

ganjil/genap dihitung dari tengah dan dilihat dari belakang, *tier in hold dan on deck*.

- m. *Cargo Stowage Plan* adalah suatu bagan kapal dimana muatan ditempatkan, dilengkapi data tujuan/jumlah/berat muatan serta pelabuhan muatnya masing-masing.
- n. *Teus* atau *TEU* adalah *twenty equivalent unit* yang merupakan satuan terkecil dalam ukuran peti kemas. Peti kemas ukuran *20 feet* bisa di sebut *1 box, 1 teus* peti kemas ukuran *40 feet* bisa di sebut *2 box, 2 teus*.
- o. *Sagging* adalah muatan terkonsentrasi di tengah kapal.
- p. *Hagging* adalah muatan terkonsentrasi diujung-ujung kapal.
- q. *Shifting* adalah meindahkan muatan di dalam palka yang sama atau ke palka yang berbeda atau lewat darat.
- r. *Trim* adalah perbedaan antara draft depan pada haluan dan draft belakang pada buritan. *Trim* merupakan sudut kemiringan kapal secara membujur.
- s. Perusahaan adalah pemilik/pengusaha pencharter kapal secara pengoperasian kapal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Adapun kesimpulan yang diambil penulis dari hasil analisa dan pembahasan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan, maka penulis dapat menyimpulkan mengapa proses pembuatan *stowage plan* terhadap bongkar muat tidak berjalan dengan baik di MV. Hijau Terang, antara lain :

1. Faktor yang mempengaruhi pembuatan *stowage plan* yang dilakukan oleh Mualim I adalah kurangnya pengetahuan *crew* terhadap pentingnya *stowage plan* dalam proses bongkar muat dalam hal ini peran Mualim I sangatlah penting. Dan juga faktor curah hujan yang tinggi dan *crane* yang rusak akan mengakibatkan proses bongkar muat yang terhambat. Manajemen kerja yang kurang baik pada perwira jaga dan juru mudi mengakibatkan kesalahan dalam bongkar muat akan mengakibatkan *stowage plan* tidak berjalan dengan baik.
2. Pengaruh *stowage plan* terhadap kegiatan bongkar muat kontainer saat berada di pelabuhan tujuan yaitu agar tidak terjadi *over carriage cargo* penempatan kontainer yang akan dibongkar terlebih dahulu diletakkan diatas sehingga akan memudahkan bongkar muat, proses bongkar muat tidak terjadi kesalahan komunikasi antara perwira jaga dengan *foreman*, supaya tidak terjadi *over carriage* di pelabuhan tujuan, supaya tidak terjadi *over draft*, dan

juga *stowage plan* juga membantu mengetahui jenis, panjang dan berat kontainer agar dapat diketahui di posisi mana kontainer ditempatkan.

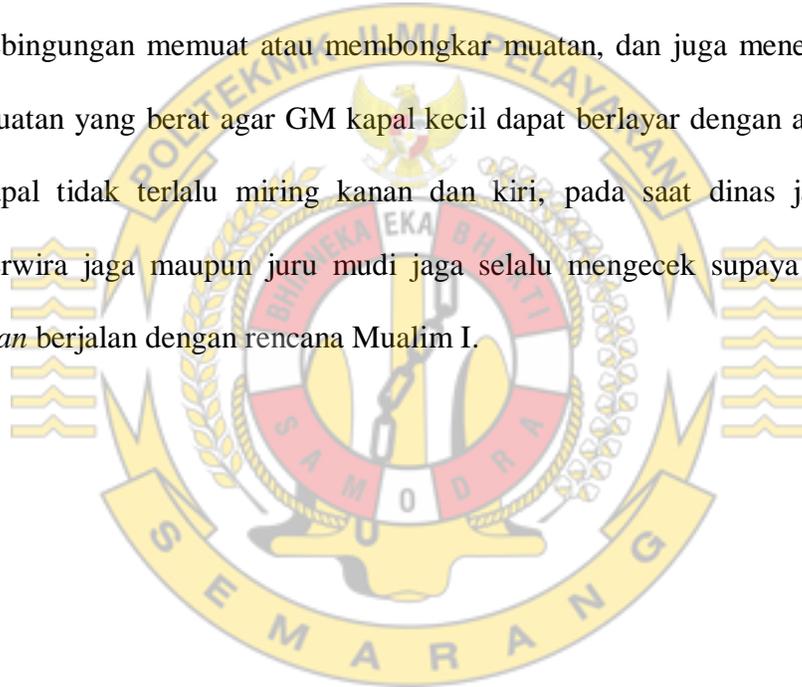
3. Upaya yang dilakukan untuk membuat *stowage plan* berdasarkan kriteria : tujuan pelabuhan, jenis muatan, dan berat muatan yaitu dengan menyusun *stowage plan* berdasarkan *delivery order* sebelum kapal sandar dan dibuat sedemikian rupa agar muatan tidak *over carriage* dan juga jenis muatan kontainer ditempatkan sesuai dengan palka supaya pihak pelabuhan tidak kebingungan memuat atau membongkar muatan, dan juga menempatkan muatan yang berat agar GM kapal kecil dapat berlayar dengan aman dan kapal tidak terlalu miring kanan dan kiri. Dan pada saat dinas jaga di pelabuhan perwira jaga dan juru mudi jaga selalu mengecek supaya *stowage plan* berjalan sesuai rencana Muallim I.

B. Saran

Adapun saran-saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil kesimpulan yang sudah dilakukan untuk penyelesaian masalah adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya pada saat proses bongkar muat seluruh *crew* yang bertugas dapat bekerja dengan baik dan meningkatkan pengetahuan tentang bongkar muat, seluruh alat bongkar muat diperiksa kelayakannya agar tidak terjadi keterlambatan pada saat bongkar muat dan manajemen kerja dapat berjalan dengan baik.

2. Sebaiknya *stowage plan* dapat dimengerti oleh semua pihak dari perwira jaga juru mudi jaga dan *foreman* sehingga tidak terjadi kesalahan komunikasi, perwira jaga mengawasi apakah ada yang salah dalam pengambilan kontainer pada saat bongkar.
3. Sebaiknya sebelum kapal sandar *stowage plan* dibuat sedemikian rupa agar muatan tidak *over carriage* dan juga jenis muatan kontainer ditempatkan sesuai dengan palka supaya pihak pelabuhan tidak kebingungan memuat atau membongkar muatan, dan juga menempatkan muatan yang berat agar GM kapal kecil dapat berlayar dengan aman dan kapal tidak terlalu miring kanan dan kiri, pada saat dinas jaga baik perwira jaga maupun juru mudi jaga selalu mengecek supaya *stowage plan* berjalan dengan rencana Mualim I.



DAFTAR PUSTAKA

- Amir, M. S., 1997, *Peti Kemas Masalah dan Aplikasi*, PPM, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan, 2008, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Bagian Hukum, Jakarta.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, C.V Alfabeta, Bandung.
- Istopo, 1999, *Kapal dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta.
- Poerwadarminta, W.J.S. 1990. *Kamus Besar Bahasa Indonesi*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Winardi. 1999, *Pengantar Manajemen Penjualan*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Tim Penyusun, 2018, *Pedoman Penyusunan Skripsi*, PIP Semarang: Semarang.
- Asmoko,H., 2013, *Teknik Ilustrasi Masalah-Fishbone Diagrams*, Magelang: BPPK.
- Lexy, J. Moleong, 2009, *Metodologi Penelitian kualitatif*, Remaja Rosda, Bandung.
- Nasution, S, 2008, *Metode Research*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Priyanta, Dwi. 2000, *Keandalan Dan Perawatan*, Institut Teknologi Surabaya, Surabaya.
- Sarwono, J, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, PT. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Sukardi, 2008, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Abdullah, Ridwan, 2013, *Inovasi Pembelajaran*. PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Nadzir. M, 1988, *Metode Penelitian*, PT. Ghalia Indonesia, Bogor.
- Ridwan. S, 2003, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung.

LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Dokumen kapal
- Lampiran 2 : Daftar *crew list* kapal
- Lampiran 3 : *Ship's Particular*
- Lampiran 4 : Mutasi *on / sign on* dan mutasi *off / sign off*
- Lampiran 5 : Laporan Pelayaran
- Lampiran 6 : Hasil wawancara
- Lampiran 7 : *Stowage plan*
- Lampiran 8 : Gambar dan tabel



No. Registrasi 411 27 / 1193 / 11 / 2016

444 493947



PERINGATAN DINI
Utamakan Keselamatan Pelayaran
Berlindung Jika Cuaca Buruk

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. V.4 / NF.IV / 0369 / XI / 2016

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal..... KA. LIJA TERANG Tonnase kotor 7.425
Ship Name Gross Tonnage
Bendera Kebangsaan INDONESIA Nakhoda Capt. Sudiyo
Nationality Flag Master
Nomor IMO 9141069 Nama Panggilan IJK
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal 20.11.16 Pukul 07.00 WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari INDUKAU Pada tanggal/jam 20.11.16 Pelabuhan tujuan..... SUNDBAYA
Departure from on date/time Port of Destination

Jumlah awak kapal : 23 (SUA PALUK TIGA) GEMPA Dengan muatan SINGAPUR
Number of Ship Crews With cargoes

Tempat Diterbitkan : INDUKAU
Place of issued

Pada tanggal : 20 NOVEMBER 2016
Date

Jam : 07.00 HT
Time

Perhatian
Attention:

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sail. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

101140





**SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)**

NO. : 2869/PPM

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republik of Indonesia.

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
HIJAU TERANG (SKY BRIGHT)	PNVK		1996

- * Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl. 2(6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3(2)(b)).
- * *Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2)(b)), as appropriate*

**UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS**

Panjang (pasal 2 (8)) <i>Length (article (2)(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
122,66 Meter	20,20 Meter	10,90 Meter

**ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE**

TONASE KOTOR
GROSS TONNAGE - 7455 -

TONASE BERSIH
NET TONNAGE - 3501 -

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969

Nomor dan tanggal pengesahan : PK.071/2/20/DS-11 tanggal 17 Januari 2011.

Dikeluarkan di **B A T A V I** Tanggal **15 DESEMBER** 2010.
Issued at **B A T A V I** *date*

AN MENTERI PERHUBUNGAN
DR. MINISTER OF TRANSPORTATION
AN. KEPALA KANTOR PERUBAHAN KAPAL
RUMAH KUNYAK LINDA-001

IP. ZALAGI SIPUTRA MM
Penata/ (IIT/c)
NIP. 490308181939031002



SURAT LAUT

NO. PK. 205/5557/SL-PM/DK-13

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

REPUBLIK INDONESIA

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kelautan
menyatakan bahwa : Kapal Motor

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
HIJAU TERANG eks SKY BRIGHT	P N V K	BATAM	2011 PPM No. 1482/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
122.66 X 20.20 X 10.90	7455	3561	1996	9141089

PENGERAK UTAMA	MEREK TK/TW	BAHAN UTAMA EKA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	MAN DIESEL & TURBO SE 7350 KW	BAJA	SATU	SATU

Milik PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES berkedudukan di SURABAYA
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 7455 No. 2869/PPm

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 7 Oktober 2013

PJP.NO.13083172

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 8173
No. Halaman : 172
Buku Register : XXI

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KEPADA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN KEBANGSAAN KAPAL



ZAKARIA SAPUTRA, ST., MM

Pembina (IV/a)

NIP. 19630618 198903 1 002

SERTIFIKAT INTERNASIONAL SISTEM ANTI TERITIP
INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

No. PK. 401/SKST/AFS/TK-16

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Konvensi Internasional Pengendalian Sistem Anti Teritip yang Berbahaya bagi Kapal dan Regulasi (EC) No. 782/2003 Parlemen dan Dewan Eropa tanggal 14 April 2003 tentang Larangan Penggunaan Campuran Organotin pada Kapal.

Issued under the provisions of the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships and Regulation (EC) No. 782/2003 of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on the Prohibition of Organotin Compounds on Ships.

REPUBLIC INDONESIA
Republic of Indonesia

Oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
HJAU TERANG	P N V K	BATAM	7455	9141089

Sistem Anti Teritip yang dikontrol sesuai dengan Annex 1 belum dipergunakan selama atau setelah pembangunan kapal ini. <i>An anti-fouling system controlled under Annex 1 has not been applied during or after construction of this ship.</i>	<input type="checkbox"/>
Sistem Anti Teritip yang dikontrol sesuai dengan Annex 1 sebelumnya telah dipergunakan pada kapal ini, akan tetapi telah dibersihkan oleh: <i>An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been removed by:</i> PT. JANATA MARINA INDAH, SEMARANG pada tanggal Januari 2016 on January, 2016	<input checked="" type="checkbox"/>
Sistem Anti Teritip yang dikontrol sesuai dengan Annex 1 sebelumnya telah dipergunakan pada kapal ini, akan tetapi telah dilapisi dengan cat pelapis yang dilaksanakan oleh: <i>An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously but has been covered with a sealer coat applied by</i> pada tanggal on	<input type="checkbox"/>
Sistem Anti Teritip yang dikontrol sesuai dengan Annex 1 dipergunakan pada kapal ini sebelum tanggal ..., akan tetapi harus dibersihkan atau dilapisi dengan cat pelapis sebelum tanggal ... <i>An anti-fouling system controlled under Annex 1 was applied on this ship prior to ..., but must be removed or covered with a sealer coat prior to ...</i>	<input type="checkbox"/>

DENGAN INI MENYATAKAN:

THIS IS TO CERTIFY:

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Aturan 1 Annex IV Konvensi; dan
That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 1 of Annex IV to the Convention; and
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa Sistem Anti Teritip pada kapal tersebut memenuhi ketentuan yang berlaku dari Annex I Konvensi.
The surveys show that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 to the Convention.



**PERSYARATAN KHUSUS
UNTUK KAPAL YANG MENGANGKUT BARANG BERBAHAYA**
*SPECIAL REQUIREMENTS
FOR SHIPS CARRYING DANGEROUS GOODS*

Perpanjangan

No. PK.001/TT33/EB-PM/DK-16

Diterbitkan mengikuti persyaratan peraturan II-2/19.4 dari Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sebagaimana diubah, berdasarkan wewenang Pemerintah:
Issued in pursuance of the requirement of regulation II-2/19.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, under the Authority of:

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive number or letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of registry</i>	Jenis Kapal <i>Ship Type</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
HIJAU TERANG Eka. SKY BRIGHT	PNVK	BATAM	Container	9141089

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa konstruksi dan perlengkapan kapal tersebut diatas telah memenuhi ketentuan Peraturan II-2/19 dari Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sebagaimana diubah; dan
that the construction and equipment of the above mentioned ship have been found to comply with the provisions of regulation II-2/19 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended; and
- bahwa kapal sesuai untuk mengangkut bahan berbahaya dari kelas-kelas sebagaimana tercantum dalam lampiran Sertifikat ini, dengan kewajiban memenuhi Kode Internasional untuk Bahan Berbahaya Maritim (IMDG) dan Kode Praktek Keselamatan untuk Muatan Curah Padat (BC Code) untuk masing-masing bahan, material atau barang.
*that the ship is suitable for the carriage of those classes of dangerous goods as specified in the appendix hereto subject to any provisions in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code and Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) * for individual substances, material or articles also being complied with*

05 NOPEMBER 2016

Sertifikat ini berlaku sampai dengan
This Certificate is valid until

Diterbitkan di **JAKARTA**
Issued at

Pada tanggal **18 JULI 2016**
Date on

PUP I No. 15649402

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF SHIPPING SEAFARERS

Catatan
Dok Terakhir : 10-01-2016 s/d 21-01-2016 di Semarang
Pemeriksaan : 15-07-2016 di SURABAYA
Lain-lain :

U.B.
KEPALA SUBDIT KESELAMATAN KAPAL
SUB-DIRECTOR FOR SHIP'S SAFETY



H. DAHLAN, MT
Peribina Tk. I (IV/b)
19631012 199808 1 001

Catatan:

Note
Tidak ada persyaratan khusus pada Peraturan II-2/19 yang tersebut diatas dalam mengangkut barang berbahaya kelas 6.2 dan 7, dan untuk mengangkut barang berbahaya dalam jumlah terbatas sebagaimana disyaratkan dalam bab 3.4 dan Kode IMDG dan jumlah pengecualian Sesuai dengan Bab 3.5 dan IMDG Code
There are no special requirements in the above-mentioned regulation II-2/19 for the carriage of dangerous goods classes 6.2 and 7, and for the carriage of dangerous goods in limited quantities as required in chapter 3.4 of the IMDG Code, and excepted quantities as required in chapter 3.5 of the IMDG Code

* Merupakan implementasi resolusi MSC.268 (85) dengan mengadopsi Kode Internasional Untuk Muatan Curah Padat
As a result of the resolution MSC.268 (85) on Adoption of the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8

JAKARTA - 10110

TEL. 3813008, 3805008, 3813289, 3447017

3842440

FOT. 4213, 4227, 4209, 4135

TEL. 384482, 3458540

FAX. 3811788, 3845430, 3507576

Nomor : AL.101/2000/30085/30057/16

Jakarta, 20 Oktober 2016

Klasifikasi :

Lampiran :

Perihal :

Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri

Yth. Kepada
Direktur
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA
LINES
Jl. Karet No.104
di
Surabaya - 60161

1. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 10 ayat 1 dan menunjuk surat Saudara No. 1952/SPIL/FLD/IX/2016 tanggal 19 Oktober 2016 perihal laporan pengoperasian kapal Liner angkutan laut dalam negeri.
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini disampaikan bahwa kapal Saudara telah dicatat sebagai armada niaga nasional dan dioperasikan pada trayek tetap dan teratur dengan data kapal sebagai berikut :
 - a. Nama Kapal : HIJAU TERANG eks SKY BRIGHT
 - b. Nomor Pendaftaran : 2011 PPM No. 1482/L
 - c. Type : Full Container Ship
 - d. Isi Kotor (GT)/Bobot Mati (DWT) : 7455 / 10800
 - e. Tenaga Penggerak (HP) : 10989
 - f. Kapasitas Angkut : 0
 - g. Status Kepemilikan Kapal : Milik
 - h. Kode Trayek : IDSUB, IDMAK, IDBIT, IDTTE, IDTRK, IDNNX, IDSOO, IDMKW, IDTMK, IDBIK, IDZRI, IDNBX, IDDJJ, IDBPN, IDJKT
 - i. Pelabuhan Pangkal : -
 - j. Susunan Trayek : Tanjung Perak, Makassar, Bitung, Ternate, Tarakan, Nunukan, Sorong, Manokwar, Timika, Biak, Serui, Nabire/Teluk Kiri, Jayapura, Balikpapan, Tanjung Priok
 - k. Urgensi : Containers
 - l. Nomor dan Tanggal SIUPAL : B XXV-152/AL.58 Tanggal 29 Januari 2002
 - m. Nomor dan Tanggal Spesifikasi Kapal :
3. Sehubungan dengan perihal tersebut diatas, Saudara wajib
 - a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 pasal 46 ayat (2).
 - b. Persyaratan nautis teknis dan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - c. Melaporkan realisasi perjalanan kapal (voyage report) per triwulan.
 - d. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pemilik barang dengan pengangkut.
 - e. Regulasi dan Peraturan yang ditetapkan, khususnya dalam pengangkutan MINERBA (Mineral dan Batubara).
 - f. Bagi pemilik barang / perusahaan pelayaran (pengoperasi kapal) yang mengangkut barang jenis minerba (mineral dan batubara) dan tidak mempunyai izin dari Dirjen Perhubungan Laut Cq. Dir. Keppel, maka tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal khusus yang telah ditetapkan.
 - g. Untuk pengangkutan barang berbahaya / limbah berbahaya harus dilengkapi dengan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
 - h. Tidak diperkenankan menyalahgunakan BBM menurut peraturan yang berlaku.
4. Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 6 (enam) bulan terhitung mulai tanggal 20 Oktober 2016 s.d tanggal 19 April 2017.
5. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth.:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat;
3. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat;
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat;
5. Kepala Kantor Pelabuhan Batam;
6. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat;
7. Badan Usaha Pelabuhan Setempat.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT ANGGKUTAN LAUT DALAM NEGERI
PELAKSANA TUGAS

Ttd.

DEDY HERMANTO SE

Kasi Subdit I

NIP : 197507272003121002



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

SERTIFIKAT KLASIFIKASI MESIN

CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR MACHINERY

No. 020866

No. Register : 14013
No. IMO : 9141089

HIJAU TERANG

Ek. BKY BRIGHT

Dengan ini diterangkan bahwa instalasi mesin KAPAL BARANG, BAJA

This is to certify that the undermentioned machineries of above named

tersebut di atas telah disurvey dalam rangka SURVEY PEMBARUAN KELAS
ship has been surveyed for

pada tanggal 13.01.2016 s/d 22.01.2016 di BEMAHANG
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia

- MESIN UTAMA (Jumlah, merek dan tipe)
Main Engine (Number, license and type)
1 (satu) buah Mesin Diesel MAN B & W, 7L 48/60, 4 Tak Kerja Tunggal

Tenaga efektif 9995 HP

Effective power

Dibangun di GERMANY

Built at

pada putaran 500

at

oleh MAN B & W DIESEL AG.

by

Rpm

rpm

Pada 1996

in

Nomor mesin 1130071

No.

- MESIN BANTU (Jumlah, merek, tipe dan daya)
Auxiliary Engine (Number, license, type and power)
3 (tiga) buah YANMAR, 8 185 L - ET, 3 x 659 HP

Dibangun di JAPAN

Built at

oleh

by

YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.

Pada 1996

in

Instalasi mesin tersebut akan didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The machineries will be entered in the Register with the character

SM

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas pada tanggal
and will remain valid until Class Renewal Survey on

09 FEBRUARI 2021

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi
provided that survey as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Poros baling-baling : Periode survey 5 (lima) Tahun

Propeller shaft : Periodicity of survey

Survey terakhir 06 JULI 2013

Last survey

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal

Issued at Jakarta, on

08 JUNI 2016

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

Direktur Klasifikasi
Classification Director



IMAN SATRIA UTAMA



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN SEMENTARA SHORT TERM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No. : 0402 RR - SB / D1.S - SMC / 2016

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG
KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974 sebagaimana diubah dan ditambah
*Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 as amended*

Berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
HIJAU TERANG	P N V K	ILMUTAM	7,455	9141089
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of the Company</i>			Nomor Identifikasi Perusahaan <i>Company Identification Number</i>
OTHER CARGO SHIP	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES JL. KARET NO. 104 SURABAYA 60161 - INDONESIA			IMO Company 0313725

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diaudit dan memenuhi ketentuan dari Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM - Code), melingkupi verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.
THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM - Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

Sertifikat Sementara ini berlaku sampai dengan **04 Februari 2017** dan mengikuti masa berlaku
This Short Term Safety Management Certificate is valid until February 04th, 2017 subject to the Document of Compliance /
Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan/Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan
Sementara.
Short Term Document of Compliance remaining valid

Tanggal selesainya verifikasi sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **19 Maret 2016**
Completion date of the verification on which this certificate is based March 19th, 2016

Diterbitkan di **Surabaya**
Issued at

Catatan
Sertifikat ini diterbitkan sebagai pengganti Sertifikat
SMC Sementara No.0482 R - SB D1 S - SMC / 2016
yang dinyatakan BATAL karena akan habis masa
berlakunya.

Memunggu penerbitan sertifikat permanen
Pending issuance of a final certificate
F33 14 22-2012 Rev 1

Tanggal **06 Nopember 2016**
Date of Issuance, 06th, 2016
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
An. Direktur Klasifikasi
Kepala Cabang Utama Klas Surabaya
I. IMAM KUSNANDAR
NUP: 38191- KI



**SERTIFIKAT DANA JAMINAN
GANTI RUGI PENCEMARAN MINYAK BAHAN BAKAR**
CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

No. PK.401/4925/CLL/DK-16

Dikeluarkan sesuai dengan ketentuan Pasal 7 Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Sipil atas Kerugian Akibat Pencemaran Minyak Bahan Bakar, 2001.

Issued in accordance with the provision of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Nomor IMO <i>IMO Ship Identification Number</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Nama dan Alamat Lengkap Tempat Bisnis Penting dari Pemilik <i>Name and Full Address of The Principal Place of Business of The Registered Owner</i>
HIJAU TERANG Eks. SKY BRIGHT	P N V K	9141089	BATAM	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES JL. KARET NO. 194 KEC. PABEAN CANTIKAN 60161 SURABAYA INDONESIA

Dengan ini menerangkan bahwa kapal yang namanya tersebut di atas telah memiliki polis asuransi atau jaminan keuangan lainnya yang memenuhi persyaratan Pasal 7 Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Sipil atas Kerugian Akibat Pencemaran Minyak Bahan Bakar, 2001.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Jenis Jaminan
Type of Security

: POLICY OF INSURANCE

Jangka Waktu Jaminan
Duration of Security

: 21st MAY 2016 TO 21st MAY 2017

Nama dan Alamat Perusahaan Asuransi dan/atau Pemberi Jaminan
Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Nama
Name

: THE SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION & INDEMNITY
(LUXEMBOURG)

Alamat
Address

: 16, RUE NOTRE-DAME, L-2240
LUXEMBOURG

Sertifikat ini berlaku hingga
This certificate is valid until

: 21st MAY 2017

Diterbitkan oleh Pemerintah Republik Indonesia
Issued or certified by the Government of the Republic of Indonesia

Di JAKARTA
At

Pada tanggal 14th JULY 2016
Date on

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS

U.b.
For

KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR
FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND
ENVIRONMENT PROTECTION

PUP.NO.15649212



Capt. BARLET, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19630606 199808 1 001



SERTIFIKAT INTERNASIONAL PENCEGAHAN PENCEMARAN UDARA
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

NO. PK.402/1620/ITPP/LK-15

DIKELUARKAN MENURUT KETENTUAN PROTOKOL 1997 SEBAGAIMANA TELAH DIAMANDEMEN DENGAN RESOLUSI MEPC 176(58) PADA TAHUN 2008 UNTUK DIAMANDEMENKAN PADA KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL-KAPAL TAHUN 1973, SEBAGAIMANA DIUBAH DENGAN PROTOKOL TAHUN 1978, YANG TERKAIT, (SELANJUTNYA MENGACU KEPADA "KONVENSI"), BERDASARKAN WEWENANG PEMERINTAH :

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 as amended by resolution MEPC 176(58) in 2008 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

REPUBLIC INDONESIA
The Republic of Indonesia

OLEH DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Isi Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>(IMO Number)</i>
HIJAU TERANG eks SKY BRIGHT	PNVK	BATAM	7455	9141089

DENGAN INI MENYATAKAN :

THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan aturan 5 Annex VI Konvensi; dan
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the convention; and
2. Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa perlengkapan, sistem, kelengkapan, tata susunan dan bahan secara lengkap memenuhi persyaratan yang berlaku dari Annex VI Konvensi ini.
That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan (hari/bulan/tahun).....**10th AUGUST 2018**

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)

Dengan kewajiban menjalani pemeriksaan-pemeriksaan sesuai dengan Aturan 5 Annex VI Konvensi ini.
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini (tanggal/bulan/tahun).....**11th AUGUST 2015**
Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy)

Dikeluarkan Di :**JAKARTA**.....
Issued at

Pada Tanggal :**3rd SEPTEMBER 2015**.....
Date of Issue

An. MENTERI PERHUBUNGAN
O.B. MINISTER FOR TRANSPORTATION

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN

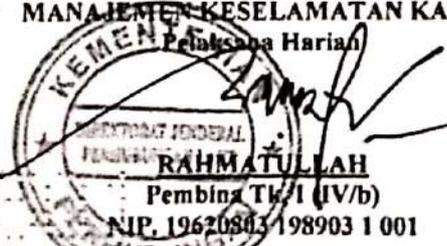
U.b.

KEPALA SUBDIREKTORAT PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL

Pelaksana Harian

FUP.NO.15323888

DKP II - 08


RAHMATULLAH
 Pembina Teknis (IV/b)
 NIP. 19620803 198903 1 001



DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : FK.302/113/06/TK-16

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of life at Sea 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that :

Nama Kapal Name of Ship		Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala Periodically unmanned machinery Space System	
HIJAU TERANG		P N V K	BATAM	NONE	
Nomor Pendaftaran Official Number	Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator	Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area		
2011 PPM No.1482/L	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES	9141089	NEAR COASTAL VOYAGES		
Tipe Kapal Type of Ship	MOTOR VESSEL	Tonnase Kotor Gross Tonnage	7455	Daya Mesin Penggerak (kW) Total Main Engine Power (kW)	7350

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal - hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safety manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below subject any special condition stated herein:

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	II/2.1/2	1 (One)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/2	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating in Charge of a navigational Watch	II/4	3 (Three)
Mualim I Chief Officer	II/2.1/2	1 (One)	Masinis II Second Engineer Officer	III/2	1 (One)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	-	-
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	II/1, II/2, II/3.2	2 (Two)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	III/1, III/3	2 (Two)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	III/4	3 (Three)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-	-	Perwira Teknik Elektro Electro Technical Officer	-	-	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-	-
Operator Radio Radio Operator	-	-	Anak Buah Teknik Elektro Electro-Technical Rating	-	-	Lain-lain Other	-	-

Kondisi khusus Special condition	Dokumen ini mensyaratkan Nakhoda dan 1 (satu) orang Mualim atau 2 (dua) Mualim wajib memiliki sertifikat kompetensi Operator Radio GMDSS atau 1 (satu) Operator Radio. This document required the Master and 1 (one) of the Deck Officer or 2 (two) Deck Officer on board should hold the valid Certificate of GMDSS Radio Operator or 1 (one) dedicated Radio Officer.
--	--



SERTIFIKAT INTERNASIONAL PENCEGAHAN PENCEMARAN OLEH MINYAK
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
No. P.14.2014/148/148/14-A

DIKELUARKAN MENURUT PERATURAN KONSENENSI INTERNASIONAL TENTANG PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL - KAPAL, TAHUN 1973, SEBAGAIMANA DIUBAH DENGAN PROTOKOL TAHUN 1978, YANG TERKAIT DAN TELAH DIAMANDEMENT (SELANJUTNYA DISEBUT "KONSENENSI"), BERDASARKAN WEWENANG PEMERINTAH
Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

OLEH DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of registry	Isi Kotor Gross Tonnage	Bobot Mati Deadweight of ship (tonnes)	Nomor IMO (IMO Number)
HJAU TERANG	P N V K	BATAM	7455	-	9141989

JENIS KAPAL : *
Type of ship

Kapal tangki minyak
Oil tanker

Kapal yang bukan kapal tangki minyak dengan tangki - tangki muatan berdasarkan aturan 2.2 Annex 1
Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex 1 of the Convention

Kapal selain dari pada yang disebutkan diatas*
Ship other than any of the above

DENGAN INI MENYATAKAN :
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan aturan 6 Annex 1 Konvensi; dan
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex 1 of the convention, and
- Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa bangunan, perlengkapan, sistem, kelengkapan, tata susunan dan bahan dari kapal serta keadaannya dalam segala hal memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Annex 1 Konvensi ini.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 of the Convention.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 11 MEI 2017
This Certificate is valid until

Dengan kewajiban menjalani pemeriksaan-pemeriksaan sesuai dengan Aturan 6 Annex 1 Konvensi ini.
subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex 1 of the Convention.

Tanggal pemeriksaan terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat (hari/bulan/tahun) SURABAYA, 12 MEI 2014
Completion date of survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy)

Dikeluarkan di : JAKARTA Pada Tanggal : 17 JULI 2014
Issued at Date of issue

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
u.b.

P.P. No. 14.2014/148



PENCEMARAN DAN MANAJEMEN
SELAMATAN KAPAL

SUGENG WIBOWO
Pembina Tk. I (IV/b)
9620305 198803 1 002

* Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate



SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No: PK 002 / 30 / 02 / 576 TPR 2016

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
HJAU TERANG	525 015 799 / PNVK	BATAM	7455
Daerah Operasi Radio Kapal (Peraturan IV/2) Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)		Nomor IMO ¹ IMO Number ¹	
A1+A2		9141089	

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

Tahun 1996

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that
 - kapal memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio
the ship complied with the requirements related to radio installations
 - fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act
- Bahwa ~~telah~~ tidak⁴ diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate ~~has~~ has not⁴ been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

2. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate



SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

PK.001 / 73 / OS / 15 SEP 2016
 Ditributkan menurut ketentuan...
 Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
 TENTANG PELAYARAN
 INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
 The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage	
HIJAU TERANG	525 015 799 / PNVK	BATAM	7455	
Jenis Kapal ¹ Type of Ship ¹		Bobot mati kapal (ton) ² Deadweight of ship (Metric tons) ²	Panjang kapal Length of ship	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside		—	122.66 m	9141089
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier				

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

Tahun 1996

DENGAN INI DINYATAKAN
 THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :
 That the survey showed that
 - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran
 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans
 - sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang-undangan
 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
 - kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan peraturan-peraturan Perundang-undangan
 the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act

- Pilih dan tandai X yang sesuai
 Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A 600 (15)
 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A 600 (15).



SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

Perpanjangan

No. **PK 001 / 73 / 04 / 516 / 2016**
Dibebaskan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or lettersp	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
HJAU TERANG	525 015 799 / PNVK	BATAM	7455

Jenis kapal ¹ Type of ship ¹	Bobot mati kapal (Ton) ² Deadweight of ship (Metric tons) ²	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside		9141089

Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
---	Tahun 1996	---	---

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 06 Juli 2013 dan 21 Januari 2016
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on 06 July 2013 and 21 January 2016 (date)

- Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DKP II - 06

NTR.22016



0 0 4 - K a - N01



SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

Perpanjangan

No. **PK 001 / 73 / 04 / 516 / 2016**
Dibebaskan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or lettersp	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
HJAU TERANG	525 015 799 / PNVK	BATAM	7455

Jenis kapal ¹ Type of ship ¹	Bobot mati kapal (Ton) ² Deadweight of ship (Metric tons) ²	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside		9141089

Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
---	Tahun 1996	---	---

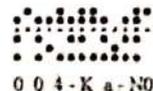
DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 06 Juli 2013 dan 21 Januari 2016
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on 06 July 2013 and 21 January 2016 (date)

- Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DKP II - 06

NTR.22618



0 0 4 - K a - N01



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL (1966)

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

No. 021693

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.
 atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by the Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Panggilan Nomor IMO <i>Distinctive Number or Letters IMO Number</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (B) <i>Length (L) as defined in Article 2 (B)</i>
HIJAU TERANG Ex. SKY BRIGHT	PNVK 9141089	BATAM	122.660 m

Lambung timbul diberikan sebagai *
Freeboard assigned as

Kapal baru
A new ship
Kapal lama
An Existing ship

Tipe kapal *
Type of Ship

Type "A"
Type "B"
Type "B"
Type "B"

Dengan lambung timbul yang diperkecil
with reduced freeboard
Dengan lambung timbul yang diperbesar
with increased freeboard

* Coret yang tidak sesuai
Delete whatever is unapplicable

Lambung timbul dari garis geladak
Freeboard from deck line

			Garis Muat <i>Load Line</i>		
Tropik <i>Tropical</i>	2600 mm (T)		170	mm	Diatas <i>above</i> (S)
Musim panas <i>Summer</i>	2770 mm (S)			Tepi atas garis melalui pusat lingkaran <i>Upper edge of line through center of ring</i>	
Musim dingin <i>Winter</i>	2940 mm (W)		170	mm	dibawah <i>below</i> (S)
Musim dingin Atlantik Utara <i>Winter North Atlantic</i>		mm (WNA)		mm	dibawah <i>below</i> (S)
Tropik kayu <i>Timber tropical</i>		mm (LT)		mm	diatas <i>above</i> (LS)
Musim panas kayu <i>Timber summer</i>		mm (LS)		mm	diatas <i>above</i> (S)
Musim dingin kayu <i>Timber winter</i>		mm (LW)		mm	dibawah <i>below</i> (LS)
Musim dingin Atlantik Utara kayu <i>Timber winter North Atlantic</i>		mm (LWNA)		mm	dibawah <i>below</i> (LS)

Catatan: Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat.
Note: Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 174 mm. Untuk lambung timbul kayu
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber
Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm di bawah sisi atas geladak utama, baja
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is below the top of the steel main deck at side



Tanggal pemeriksaan pertama atau berkala 22 JANUARI 2016
Date of initial or periodical survey

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal ini telah diperiksa dan bahwa lambung timbul telah ditetapkan dan garis-garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
This is to certify that this ship has been surveyed and the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

Sertifikat ini berlaku sampai 09 FEBRUARI 2021 dengan syarat pemeriksaan berkala sesuai dengan pasal 14 (1)(c) dari Konvensi.
This certificate is valid until subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention.

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 08 JUNI 2016
Issued at Jakarta on

Yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan, bahwa ia diberi kuasa sepenuhnya oleh Pemerintah tersebut untuk menerbitkan sertifikat ini.
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
Direktur Klasifikasi
Classification Director



IMAN SATRIA UTAMA



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Branch Office : Jln. Tien Soeharto RT.12 No.175 NUNUKAN
 Telp. (0556) 23148
 Fax (0556) 23147
 Email : spill@nmlk.spil.co.id



DAFTAR AWAK KAPAL CREW LIST

NAMA KAPAL : KM. HIAU TERANG
 JENIS KAPAL : KAPAL CONTAINER
 BENDERA : INDONESIA
 CALL SIGN : P N V K
 IMO : 9141089
 GT / NT : 7.455 / 3592

Tempat pendaftaran : Surabaya
 Daya Mesin Penggerak : 7350KW
 Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia
 Pelabuhan Asal : Nunukan
 Pelabuhan Tujuan : Surabaya

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	NO SERTIFIKAT	MASA LAKU	BUKU PELAUT
1	SUSANTO	NAKHODA	ANT II	6200037497010302	29/03/17	X 028363
2	DWI SUDARSONO	MUALIM I	ANT II	6201011347N20308	25/05/18	Y 047956
3	ISAK SIMSON BENAMEN	MUALIM II	ANT III	6200255963M30216	09/08/18	B 009790
4	ANGGA RAHARJO	MUALIM III	ANT III	6201461228N30614	06/10/18	C 006300
5	MOCHAMAD TAUFIK	KKM	ATT-II	6200024702T20303	30/06/17	Y 079319
6	SUYAMTA	MASINIS II	ATT-II	6200071233T20315	01/06/17	C 063061
7	MUHAMMAD ZAINUL ARIFIN	MASINIS III	ATT-III	6200071233T20315	28/09/19	E 114979
8	PERNANDO HAHOLONGAN S.	MASINIS IV	ATT-III	620147316T30316	20/06/18	B 076930
9	IWAN SUHERMAN	MARKONIS	SRE II	668 SRE-III/2013	20/10/18	C.015465
10	IKHSAN	SERANG	ANT D	6200420049N60306	04/09/18	B 061535
11	SUPRIYANTO	JURU MUDI I	ANT D	6200424818BP10410	06/10/17	X 081329
12	MOCHAMAD CHOLIL	JURU MUDI II	ANT D	6201330071340520	07/02/17	A 011341
13	YOSEPH PASARIBU	JURU MUDI III	ANT D	6211409550330720	22/07/17	C 073381
14	MARYANTO	M. MESIN	ATT D	6201353259T60212	01/06/18	Y 049447
15	BAMBANG TRI HERMAWAN	JURU MINYAK I	ATT D	6201353259T60212	23/07/17	A 060093
16	DANANG SETYAWAN	JURU MINYAK I	ATT D	6201587708P01111	10/05/18	Y 023114
17	PAKSI ALRAZI	JURU MINYAK II	ATT D	6201398668010510	06/11/17	B 011942
18	ACIM USMAN	ELEKTRISIAN	ATT D	6200403363T60711	13/01/17	X 007119
19	MUHAMMAD SUJANI	KOKI	BST	6211514991010520	09/06/18	D.081040
20	ANGGA KURNIAWAN PRATAMA	KADET DECK	BST	6211434791010410	10/08/18	D 084016
21	PEZAL AURIZA	KADET MESIN	BST	6211553701010520	24/01/19	E 049245
22	ISKANDAR N ALAMSYAH	KADET DECK	BST	6211567166010320	05/04/19	E.057433
23	RAHMAT RIYADI	KADET MESIN	BST	6211553699010520	24/01/19	E 049271

JUMLAH AWAK KAPAL TERMASUK NAKHODA : 23 (DUA PULUH TIGA) ORANG

AGEN PELAYARAN
PT. SPIL CAB. NUNUKAN

PERISAHAN

NOETIK DARAS SETIAWAN
Operations Officer

PENGESAHAN
SYAHBANDAR NUNUKAN

NUNUKAN, 19 November 2018

KM. HIAU TERANG

SUSANTO
Nakhoda



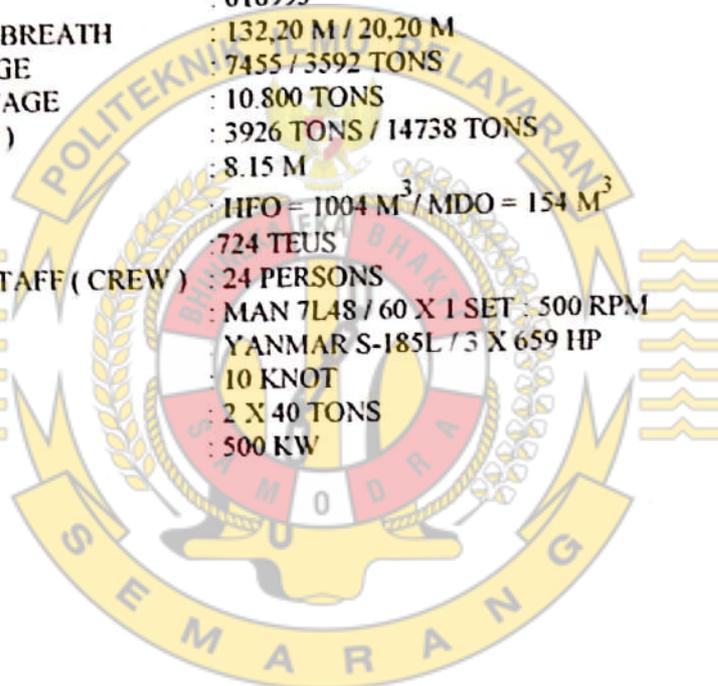
PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Kantor Pusat Jln Karet 104 - Surabaya

Telp : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793

SHIP PARTICULAR

1. NAME OF VESSEL	: MV. HIJAU TERANG
2. SHIP OWNER	: PT. SPIL - SURABAYA
3. BUILDER AND DATE OF BUILD	: OLDENBURG GERMANY NOV 1996
4. TYPE OF VESSEL	: OTHER CARGO SHIP
5. FLAG / PORT OF REGISTER	: INDONESIA / BATAM
6. IMO NO.	: 9141089
7. MMSI NO.	: 25015799
8. CALL SIGN	: PVNK
9. CLASSIFICATION	: BKI
10. BKI ID NO	: 016993
11. LENGTH OVER ALL / BREATH	: 132,20 M / 20,20 M
12. GROSS / NET TONNAGE	: 7455 / 3592 TONS
13. DEAD WEIGHT TONNAGE	: 10.800 TONS
14. DISPLACEMENT (E/F)	: 3926 TONS / 14738 TONS
15. SUMMER DRAFT	: 8.15 M
16. TANK CAPACITY	: HFO = 1004 M ³ / MDO = 154 M ³
17. NO. OF CONTAINER	: 724 TEUS
18. FIXED NUMBER OF STAFF (CREW)	: 24 PERSONS
19. MAIN ENGINE	: MAN 7L48 / 60 X 1 SET : 500 RPM
20. AUXILIARY ENGINE	: YANMAR S-185L / 3 X 659 HP
21. SPEED	: 10 KNOT
22. CRANE	: 2 X 40 TONS
23. BOW THRUSTER	: 500 KW





PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Head Office :
 Jl. Kawal No. 104, Surabaya
 Telp : (031) 3532000 (Hunting)
 Fax : (031) 3532793
 E-mail : salapac@spil.co.id

Fleet Division :
 Jl. Kalimas No. 51 Gresik
 Telp : (031) 7497035 (Hunting)
 Fax : (031) 7497270
 E-mail : fleet@spil.co.id

Commercial Division :
 Jl. Perak Bara No. 9 Surabaya
 Telp : (031) 2557755 (Hunting)
 Fax : (031) 3557017/3577976
 E-mail : market@spil.co.id



SURAT MUTASI

SPIL/SPM/2016/09/0508

Dengan ini diberitahukan bahwa :

Nama : ISKANDAR NUR ALAMSYAH
 Ijazah : BASIC SAFETY TRAINING
 Pos Awal :
 Kapal : KM. HIJAU TERANG
 Jabatan : KADET DEK
 Pos Berikut :
 Kapal : KM. HIJAU TERANG (Mutasi On Boat)
 Jabatan : KADET DEK
 Terhitung mulai : 04 September 2016

Ctatan :

- Melapor ke Nahkoda untuk tugas baru
- Serah terima dengan benar dan sempurna

Surabaya , 04/ 09/2016

PT . SALAM PACIFIC INDONEISA LINES

Bambang Hermanto
 Ship Persounel Manager

CC

- GM Fleet / Deputy GM Fleet
 - Nahkoda KM. HIJAU TERANG
 - Finance
 - Yang bersangkutan
- Arsip





PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Head Office :
Jln. Karet No. 104 , Surabaya
Telp : (031) 3533009 (Hunting)
Fax : (031) 3532793
E-mail : salamps@spil.co.id

Fleet Division :
Jln. Kalianak No 51 Surabaya
Telp : (031) 7497035 (Hunting)
Fax : (031) 7497270
E-mail : technical_admin@spil.co.id

Commercial Division :
Jln. Perak Bara No 9 Surabaya
Telp : (031) 3557765 (Hunting)
Fax : (031) 3557017, 3577976
E-mail : market@spil.co.id



SURAT MUTASI

SPIL/SPM/2017/09/0508

Dengan ini diberitahukan bahwa :

Nama : ISKANDAR NUR ALAMSYAH
Ijazah : BASIC SAFETY TRAINING
Pos Awal :
Kapal : KM. HIJAU TERANG
Jabatan : KADET DEK
Pos Berikut :
Kapal : KM. HIJAU TERANG (Mutasi Resignation)
Jabatan : KADET DEK
Terhitung mulai : 04 September 2017

Ctatan :

1. Melapor ke Nahkoda untuk tugas baru
2. Serah terima dengan benar dan sempurna

Surabaya , 04/ 09/2017

PT . SALAM PACIFIC INDONEISA LINES

Bambang Hermanto
Ship Personnel Manager

CC

1. GM Fleet / Deputy GM Fleet
 2. Nahkoda KM. HIJAU TERANG
 3. Finance
 4. Yang bersangkutan
- Arsip

LAPORAN PELAYARN

Nama Kapal : KM.HIJAU TERANG

BELAYAR DARI : SRBY-MKSR-BTNG-TRNT-SRBY.

BERANGKUT DARI	TANGGAL	JAM	TIBA DI	TANGGAL	JAM	PELAYARAN				KEADAAN MUATAN				KETERANGAN
						Banyaknya JAM di Perilaku	Banyaknya RPM Onweren (teeling/Mtuud	Rata-Rata Mil/Jam	Banyaknya Ton Di Muat	Banyaknya Ton Di Bongkar	Jumlah Ton Di kerjakan			
SURABAYA	19.03.2017	08.20	MAKASSAR	21.03.2017	04.40	19 M 31 M	396 NM	430	10 mil/jam	7.673 ton	4.294 ton	8.572 ton	454 TEUS/414 BOXES	
MAKASSAR	22.03.2017	04.30	BITUNG	25.03.2017	14.48	68 M 16 M	751 NM	430	11 mil/jam	7.657.2 ton	1.071 ton	2.382 ton	365Teus/346 Boxes	
BITUNG	26.03.2017	17.00	TERNATE	27.03.2017	10.20	13 H 25 M	135 NM	430	10 mil/jam	5.036.1 ton	4.521 ton	4.977 ton	380 Teus/347Boxes	
TERNATE	31.03.2017	00.20	SURABAYA	04.04.2017	14.40	115H 15M	1126 NM	430	9.9 mil/jam	971 ton	971 ton	263 Teus/236 Boxes		

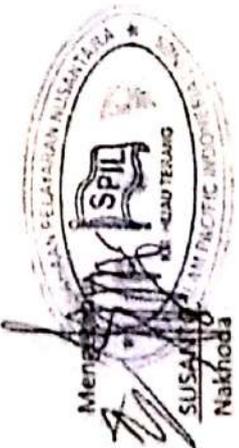
Keterangan dari segala pekerjaan-pekerjaan dan kejadian-kejadian yang penting selama dalam pelayaran.

Sisa pada tgl. 17-03-2017 dari pelayaran *SURABAYA* di tambah menurut permintaan tgl. 17-03-2017.

Pemakaian Minyak (Liter)			
MFO (ltr)	HSD (ltr)	LO (ltr)	LO (ltr)
22.855	19.059	555	398
124.640	39.410	2000	1000
-	5000	-	-

POCKET →

Di pakai selama dalam pelayaran	MFO/MD (Ltr)		HSD (Ltr)		LO (Ltr)		Jumlah Persediaan
	MFO/MD (Ltr)	HSD (Ltr)	LO (Ltr)	LO (Ltr)			
Motor Induk	115.487	4714	2.040	-	575		
Motor Bantu	-	24254	-	-	-		
Pemakaian lain2	-	-	-	-	-		
Jumlah pemakaian	115.487	28968	2.040	575			
Sisa Sekarang Tgl. 04-04-2017						32.008	34.501
						15	823



Meng
SUSANTO
Nakhoda

DI KM. HIJAU TERANG 04/04/2017

M. TAUFIK
K K M.

SUWAMTA
Masinis I

HASIL WAWANCARA

Nama : Dwi Sudarsono
Jabatan : *Chief Officer*
Kapal : MV. Hijau Terang

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan *Chief Officer* kapal MV. Hijau Terang pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kesiapan *crew* pada kegiatan bongkar muat waktu kapal sandar?

Jawab : Kesiapan *crew* kapal dalam hal ini perwira jaga dan juru mudi yang pada kegiatan bongkar muat telah siap karena sebelum proses bongkar muat perwira jaga dan juru mudi di *briefing* terlebih dahulu agar proses bongkar muat dapat berjalan sesuai rencana.

2. Seberapa pentingkah *crew* dalam hal ini pada kegiatan bongkar muat?

Jawab : Manusia sangat berperan penting dalam proses bongkar muat diatas kapal, berjalan dengan baik atau tidaknya proses tersebut tergantung pada manusia. Manusia harus memperhatikan peraturan yang telah ada dan menerapkannya dengan baik. Beberapa kesalahan pada manusia pada saat proses bongkar muat adalah kurangnya pengetahuan *crew* terhadap proses bongkar muat. Saya berharap pada kapal MV. Hijau Terang ini *crew* kapal dapat mengerti

pentingnya pengetahuan terhadap proses bongkar muat demi mencegah terjadinya kesalahan dalam proses bongkar muat.

3. Apakah pengaruh penggunaan *crane* terhadap proses bongkar muat?

Jawab : Penggunaan *crane* sangatlah penting terhadap proses bongkar muat. Semakin sering *crane* dipakai proses bongkar muat maka perawatan pada *crane* sangatlah penting dan harus dilakukan. Apabila *crane* tidak bisa dijalankan maka proses bongkar muat akan berjalan dengan lambat. Oleh sebab itu perawatan sangat dibutuhkan untuk mengurangi resiko keterlambatan proses bongkar muat.

4. Apakah anda sering memberikan pengarahan terhadap *crew* kapal ?

Jawab : Saya sering memberikan pengarahan-pengarahan kepada *crew* kapal agar kegiatan yang akan dilaksanakan dapat berjalan sesuai yang direncanakan. Dalam *safety meeting* saya sering memberikan penjelasan-penjelasan kepada semua *crew* kapal agar mereka mengerti pentingnya perawatan alat bongkar muat dan tahu bagaimana pelaksanaannya.

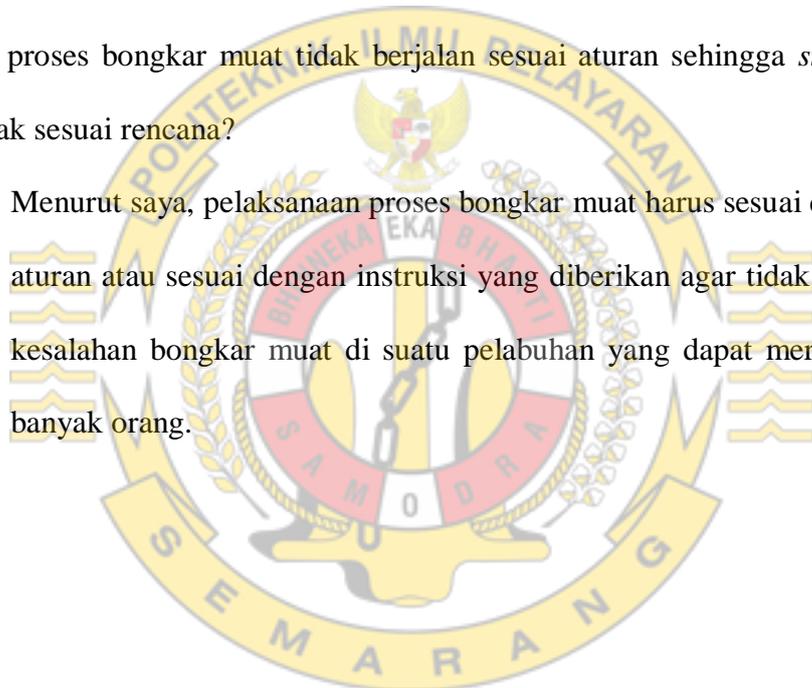
5. Apakah adanya pengaruh faktor lingkungan kaitannya pembuatan *stowage plan* terhadap bongkar muat oleh Mualim I?

Jawab : Menurut saya, keadaan lingkungan menjadi hal yang tidak bisa ditentang karena diluar campur tangan manusia. Perihal pembuatan

stowage plan ada beberapa aspek yang dapat mempengaruhi hal tersebut yaitu gelombang yang tinggi, curah hujan yang tinggi, dan angin yang kencang. Gelombang yang tinggi sering menimbulkan tidak stabilnya kapal dengan *crane* saat proses muat dan dapat menimbulkan kerusakan pada kontainer bila terbentur. Untuk curah hujan sering kali mengganggu penglihatan terhadap proses bongkar muat.

6. Kenapa proses bongkar muat tidak berjalan sesuai aturan sehingga *stowage plan* tidak sesuai rencana?

Jawab : Menurut saya, pelaksanaan proses bongkar muat harus sesuai dengan aturan atau sesuai dengan instruksi yang diberikan agar tidak terjadi kesalahan bongkar muat di suatu pelabuhan yang dapat merugikan banyak orang.



Nama : Ikhsan
Jabatan : *Boatswain*
Kapal : MV. Hijau Terang

Selain hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan *Chief Officer*, penulis juga melakukan wawancara dengan *Boatswain* adalah sebagai berikut :

1. Kenapa *Boatswain* tidak dikenakan tugas jaga pada waktu kapal sandar?

Jawab : Karena sesuai *ISM Code* tugas *Boatswain* pada waktu kapal sandar adalah standby di kapal apabila ada kegiatan penting maka *Boatswain* siap siaga dalam keadaan darurat pada waktu kapal sandar.

2. Menurut anda seberapa penting *crew* kapal melaksanakan kegiatan tugas jaga pada waktu bongkar muat di pelabuhan?

Jawab : Manusia sangat berperan penting dalam proses bongkar muat di atas kapal, berjalan dengan baik atau tidaknya proses tersebut tergantung pada manusia. Manusia harus memperhatikan peraturan yang telah ada dan menerapkannya dengan baik. Beberapa kesalahan pada manusia pada saat proses bongkar muat adalah kurangnya pengetahuan *crew* terhadap proses bongkar muat. Maka *crew* kapal pada waktu pelaksanaan kegiatan bongkar muat harus memahami aturan yang telah disampaikan oleh *Mualim I*.

BAY PLAN
MV. HIJAU TERANG

PORT OF LOADING TARAKAN	VOYAGE 13/2016	PORT OF DISCHARGE SURABAYA
----------------------------	-------------------	-------------------------------

BAY 1

	SPIL SPNU 266596	SPIL SPNU 267341 7	SPIL SPNU 267268 4	SPIL SPNU 261178 1	SPIL SPNU 251661 6
SPNU 265408 4	SPIL SPNU 266626 2	SPIL SPNU 263922 2	SPIL SPNU 263174 6	SPIL SPNU 266226 5	SPIL SPNU 2660957 2
	SPIL SPNU 277658 6	SPIL SPNU 274119 4	SPIL SPNU 277077 8	SPIL SPNU 277158 4	
		SPIL SPNU 270309 1	SPIL SPNU 275604 4		
		SPIL SPNU 266677 4	SPIL SPNU 276424 5		

BAY 3

SPIL SPNU 266706 0	2.3	SPIL SPNU 266601 2	2.3	SPIL SPNU 266688 2	2.3	SPIL SPNU 215164 4	2.3	MERATUS MRTU 216357 9	2.3	MERATUS MRTU 210551 6	2.3	SPIL SPNU 265432 7	2.3
SPIL SPNU 270192 5	2.3	REEFER RIGAU 216054 3	2.0	REEFER IAHU 201390 2	2.0	REEFER IAHU 201398 0	2.0	REEFER PIKARU 216012 1	2.0	SPIL SPNU 266617 0	2.3	SPIL SPNU 266222 7	2.3
		SPIL SPNU 271177 5	2.0	SPIL SPNU 260125 8	2.0	SPIL SPNU 264237 8	2.0	SPIL SPNU 264932 4	2.3				
		SPIL SPNU 262469 2	2.0	SPIL SPNU 261060 4	2.0	SPIL SPNU 260662 5	2.0	SPIL SPNU 276948 0	2.0				
		SPIL SPNU 262403 0	2.0	SPIL SPNU 274637 0	2.0	SPIL SPNU 278100 5	2.0	SPIL SPNU 279159 3	2.0				
				SPIL SPNU 266394 3	2.3	SPIL SPNU 261473 1	2.3						

BAY 6

REEFER CGMU 298278.5	20	REEFER DPEU 297455.7	20	REEFER CGMU 301367.9	20	REEFER TRIU 662883.0	20	REEFER CGMU 295241.9	20	REEFER MRKU 442936.3	36	REEFER IAHU 346398.6	2.3

SPIL SPNU 460481.6	36	SPIL SPNU 461161.0	36	SPIL SPNU 269332.6	2.3	MERATUS MRLU 521032.0	36	SPIL SPNU 460003.0	36	SPIL SPNU 460250.0	36
SPIL SPNU 277738.7	2.3	SPIL SPNU 269581.7	2.3	SPIL SPNU 293169.8	2.3	SPIL SPNU 297699.0	2.3	SPIL SPNU 264763.2	2.3	SPIL SPNU 285009.0	2.3
SPIL SPNU 276980.1	2.3	SPIL SPNU 277500.2	2.3	SPIL SPNU 285565.4	2.3	SPIL SPNU 276887.0	2.3	SPIL SPNU 296216.0	2.3	SPIL SPNU 279125.120	2.3
		SPIL SPNU 276582.1	2.3	SPIL SPNU 283393.7	2.3	SPIL SPNU 282198.3	20	SPIL SPNU 278462.5	20		

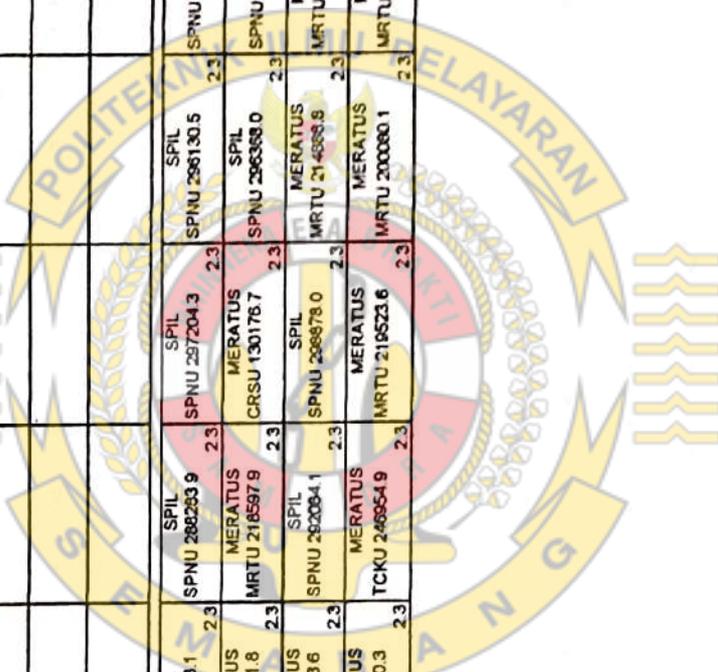
BAY 7

MERATUS MRTU 205788.0	2.3	SPIL SPNU 290312.4	2.3	MERATUS TCKU 337950.0	2.3	SPIL SPNU 289069.1	2.3	SPIL SPNU 285303.9	2.3	40'		MERATUS MRTU 214791.6	2.3
40'		40'		SPIL SPNU 271023.3	2.3	40'		40'		40'			
MERATUS MRTU 218958.9	20	MERATUS CRSU 109769.5	20	MERATUS MRTU 213713.7	20	MERATUS MRLU 235525.3	20	MERATUS MRTU 207958.1	2.3	MERATUS MRLU 230916.5	20		
MERATUS FCLU 355752.0	20	MERATUS MRTU 211961.6	20	MERATUS MRTU 202080.8	20	MERATUS MRTU 218924.0	20	MERATUS MRTU 209467.3	2.3	SPIL SPNU 283422.8	2.3		
SPIL SPNU 269027.1	20	SPIL SPNU 280163.1	20	SPIL SPNU 293133.7	20	SPIL SPNU 276863.4	20	SPIL SPNU 281408.0	2.3	MERATUS MRTU 215189.7	20		

BAY 13

BAY 16

SPIL SPNU 200695.1	2.3	SPIL SPNU 290243.1	2.3	SPIL SPNU 288293.9	2.3	SPIL SPNU 297204.3	2.3	SPIL SPNU 296130.5	2.3	SPIL SPNU 274604.5	2.3
MERATUS MRTU 201509.5	2.3	MERATUS MRTU 220511.8	2.3	MERATUS MRTU 218597.9	2.3	MERATUS CRSU 130176.7	2.3	SPIL SPNU 296368.0	2.3	SPIL SPNU 266900.9	2.3
MERATUS MRTU 205751.4	2.3	MERATUS MRLU 236013.6	2.3	SPIL SPNU 293064.1	2.3	SPIL SPNU 296878.0	2.3	MERATUS MRTU 214668.8	2.3	MERATUS MRTU 207546.7	2.3
MERATUS MRTU 201496.0	2.3	MERATUS MRTU 211590.3	2.3	MERATUS TCKU 246954.9	2.3	MERATUS MRTU 219523.6	2.3	MERATUS MRTU 200080.1	2.3	MERATUS MRTU 203272.7	2.3

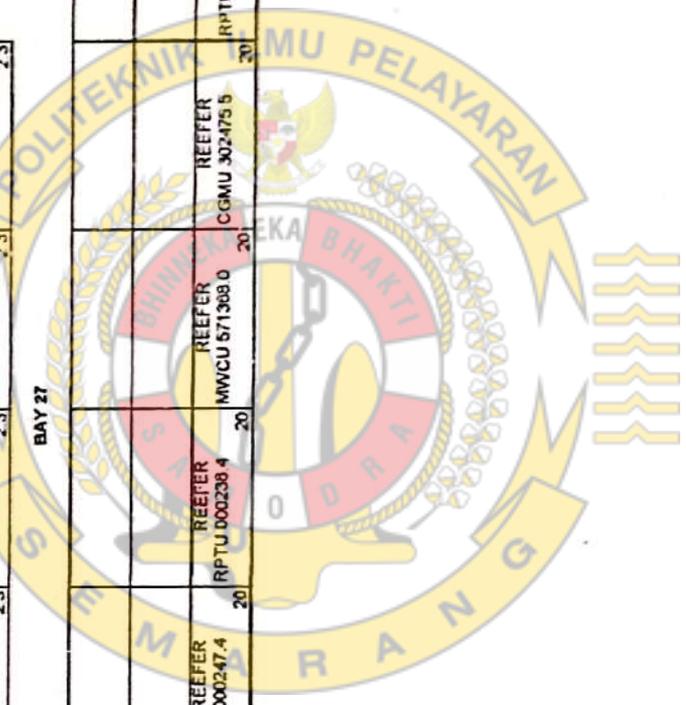


BAY 28

			40							47
SPIL SPNU 298858 5	2.3	SPIL SPNU 294991 1	2.3	SPIL SPNU 287661 0	2.3	SPIL SPNU 286493 7	2.3	SPIL SPNU 286043 7	2.3	SPIL SPNU 286923 9
SPIL SPNU 279248 3	2.3	SPIL SPNU 280226 7	2.3	SPIL SPNU 284413 0	2.3	SPIL SPNU 294186 5	2.3	SPIL SPNU 280309 0	2.3	SPIL SPNU 287120 8
SPIL SPNU 269467 8	2.3	SPIL SPNU 300764 7	2.3	SPIL SPNU 287218 0	2.3	SPIL SPNU 292783 6	2.3	SPIL SPNU 286362 8	2.3	SPIL SPNU 300827 9
		SPIL SPNU 287195 1	2.3	SPIL SPNU 288501 1	2.3	SPIL SPNU 301200 5	2.3	SPIL SPNU 300762 8	2.3	

BAY 27

REEFER IAHU 201392 6	20	REEFER RPTU 000247 4	20	REEFER RPTU 000238 4	20	REEFER MWCU 571368 0	20	REEFER CGMU 302475 5	20	REEFER RPTU 000248 7



MV. HIJAU TERANG

DATE : 23 NOVEMBER 2016

VOY : 15/2016

POD : TARAKAN-NUNUKAL

07

7	8.57	8.29	7.67	7.09	7	6.77
15	18	18	18	18	15	15

RF RF RF RF

19	19	20	19	19	19
20	20	20	20	20	20
22	22	22	22	22	22
26	26	26	26	26	26

15

40°	40°	40°	40°	40°	40°	40°
10	10	10	10	10	10	10

18	18	18	18	18	18
18	18	20	20	18	18
22	23	23	23	23	22
25	25	26	25	25	25

23

9	9.4	40°	40°	40°	8	9
18	18	40°	40°	40°	18	18
RF	RF	RF	RF	RF	RF	RF

20	20	20	20	20	20
20	20	20	20	20	20
23	23	23	23	23	23
24	24.4	25	24.5	24	24

03

10	11	14	14	14	12	10
14	10	10	10	10	10	14

RF

17	18	18	17
21	21	21	21
22	22	22	22
28.4	28.4		

11

18	19	20	20.4	20.2	20	20	18
10	10	20	20	20	20	10	10

15	15	18	18	15	15
20	20	20	20	20	20
24	24	24	24	24	24
24	24	24	24	24	24

21

5	6	6	6	6	6
4.43	4.95	5.47	6	6	5.4.49

6	8	8	8	6	6
18	18	18	18	18	18
20	20	20.3	20	20	20
21	21	21	21	21	21
9	10	13	12	10	10
14	15	18	16	15	14
20	20	20	20	20	20
23	25	30	25	24	23

BISA TEMPERAN PERFOR 10 BOX SAMPUNG 03-05
TIDAK ADA PLUG
ACAR DITUN DAKUKAN KE 607 03-05 90

27

18	18	18	18	18	18	18
RF						
18	18	18	18	18	18	18
RF						

29

18	18	18	18	18	18	18
RF						
18	18	18	18	18	18	18
RF						

TOTAL : 7405.13 % : 40.21

IN HOLD : 5281.58

OD : 2123.55

IN HOLD : 5281.58

OD : 2123.55

MERATUS
SPIL
NUNUKAN

60FF

DAY 11 → BISA JUGA BUAT MUATAN REFER.
REFER TEMPERAN 030 DAY 03 = 5 BOX
DAY 05 = 5 BOX
DAY 07 = 4 BOX

DAY 11 → BISA JUGA BUAT MUATAN REFER.
REFER TEMPERAN 030 DAY 03 = 5 BOX
DAY 05 = 5 BOX
DAY 07 = 4 BOX

01

40°	40°	40°	40°	40°	40°
10	12	12	12	12	10

15	16	16	16
21	21	21	21
22	22	22	22

09

40°	40°	40°	40°	40°	40°
10	10	20	20	20	10

14	15	15	15	15	16
20	20	20	20	20	20
22	24	24	24	23	22
24	24	25	24	24	24

17

14.3	15	18	18	18	18	15	15
10	10	10	10	10	10	10	10

15	15	18	18	18	18
20	20	20	20	20	20
23	23	23	23	23	23
25	25	25	25	25	25

25

8	9	21	25	25	9	8
RF						
18	18	18	18	18	18	18
RF						

20	20	20	20	20	20
20	20	20	20	20	20
24	24	23	24	24	24
24	24	24	24	24	24

NB: CETAK TEBAL MUATAN OPEN

24. NOVEMBER 2016
- MUATAN REFER LEFH DAY 2020 BANTIKAN
- LEFH MUKUL DAN TEMPERAN PAGA IN HOLD
- USAPANAN TRIM 0.5 M 921,0M

Handwritten signature

TANK CONDITION KM. HIJAU TERANG

KM. HIJAU TERANG
VOYAGE : 15/2016

TANGGAL : 05 DESEMBER 2016
POL/POD : TARAKAN - NUNUKAN.

ITEM	WEIGHT	VCG	MOMENT	FSC
WING TANK SB (401)	94.6	4.54	429.484	
WING TANK PS (402)	60.3	3.45	208.035	
TOTAL FRESH WATER	154.9		637.519	
901 FPT (Ctr)	42.2	2.682	113.1804	
902 DPT (Ctr)	168.3	1.56	262.548	
903 DPT (Ctr)	155	0.75	116.25	
904 (WT) P	64.8	3.1	200.88	
905 (WT) S	42.5	2.42	102.85	
906 DBT (P)	153	0.76	116.28	
907 DBT (S)	153	0.76	116.28	
908 DBT (Ctr) / Ballast Matl	176	1.5	264	
909 WT (P)	132.7	2.91	386.157	
910 WT (s)	77.6	1.78	138.128	
911 WT (P)	68.8	1.56	107.328	
912 WT (s)	92.4	2.06	190.344	
913 WT (P)	0	0	0	
914 WT (s)	148.8	3.69	549.072	
915 DBT (P)	181.2	0.75	135.9	
916 DBT (S)	181.5	0.75	136.125	
917 WT (P)	32.8	0.76	24.928	
918 WT (S)	156.8	3.19	500.192	
919 WT (P)	0	0	0	
920 WT (S)	0	0	0	
921 DBT (p)	97.9	0.77	75.383	
922 DBT (S)	99.9	0.77	76.923	
923 APT (Ctr)	8.9	2.66	23.674	
TOTAL BALLAST WATER	2234.1		3636.4224	
MFO 501 (S)				
MFO 502 (Ctr)	58.9	6.24	367.536	
MFO 503 (P)	0		0	
MDO 601 (S)	0		0	
MDO 602 (P)	21.8	0.78	17.004	
LUBRICATING OIL	2.9	6.4	18.56	
TOTAL BUNKER	83.6		403.1	


 PT. PELANGI MARINE SERVICES
 M.T.

LAMPIRAN

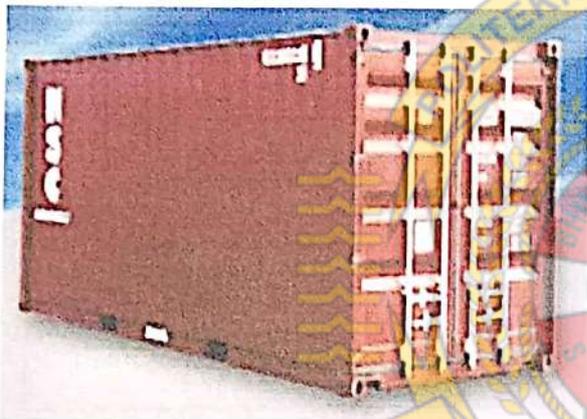
I. Gambar



Gambar 2.1 : Kapal *Semi Container*



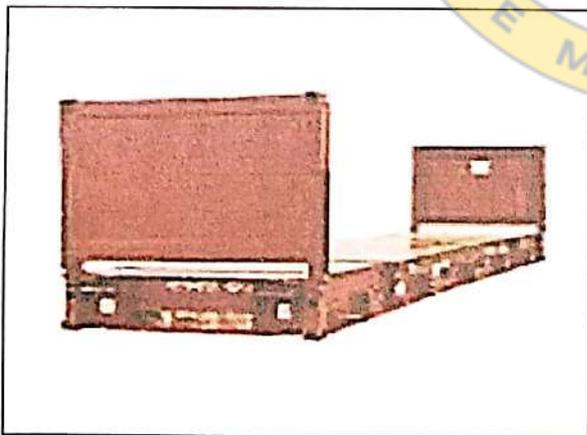
Gambar 2.2 : Kapal *Full Container*



Gambar 2.3 : *Dry Container*



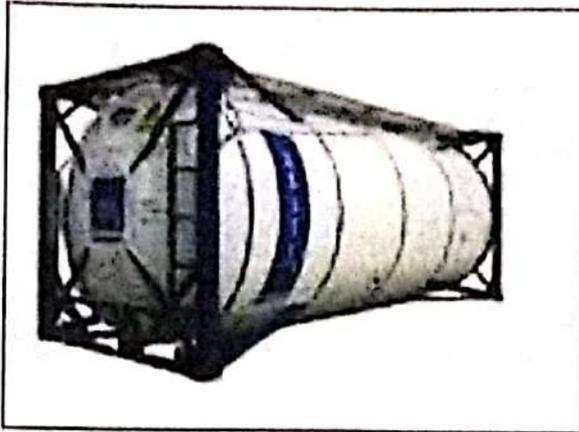
Gambar 2.4 : *Open Top Container*



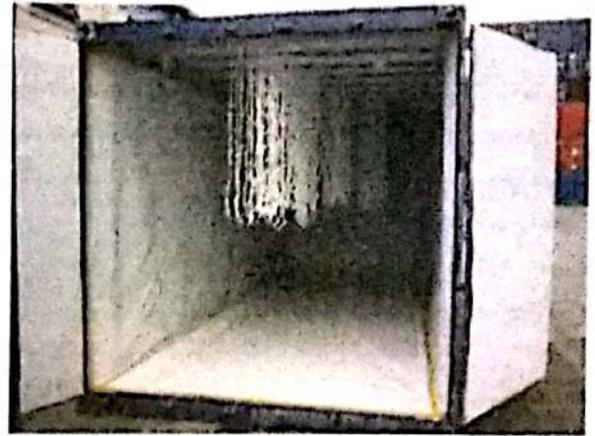
Gambar 2.5 : *Flatrack Container*



Gambar 2.6 : *Refrigerated Container*



Gambar 2.7 : *Tank Container*



Gambar 2.8 : *Hanger Tainer*



Gambar 2.9 : *Flat tainer*



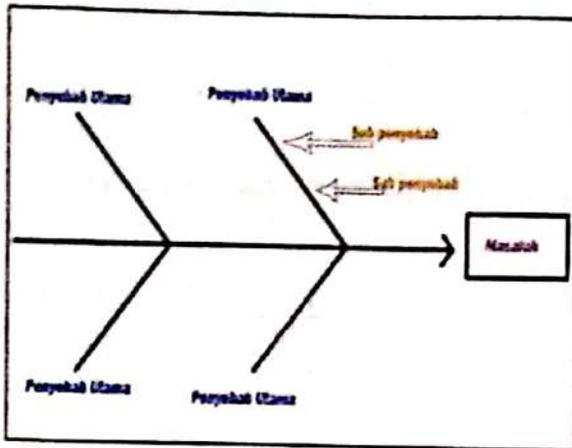
Gambar 2.10 : *Bulk Container*



Gambar 2.11 : *Open Side Container*



Gambar 2.12 : *Platforms*



Gambar 3.1 : Diagram *Fishbone Analysis*

Aturan	Operasi
Komutatif	$A+B=B+A$ $A \times B=B \times A$
Asosiatif	$A+B+C=(A+B)+C=A+(B+C)$ $A \times B \times C=(A \times B) \times C=A \times (B \times C)$
Distributif	$A \times (B+C)=A \times B+(A \times C)$
Idempotent	$A+A=A$ $A \times A=A$
Himpunan Nol	$A+0=A$ $A \times 0=0$
Himpunan Universal	$A+1=1$ $A \times 1=A$
Absorpsi	$A+(A \times B)=A$

Gambar 3.2 : Operasi Hukum Aljabar Boolean

Simbol	Keterangan
	Tag Event
	Logic Event OR
	Logic Event AND
	Transformed Event
	Undeveloped Event
	Basic Event

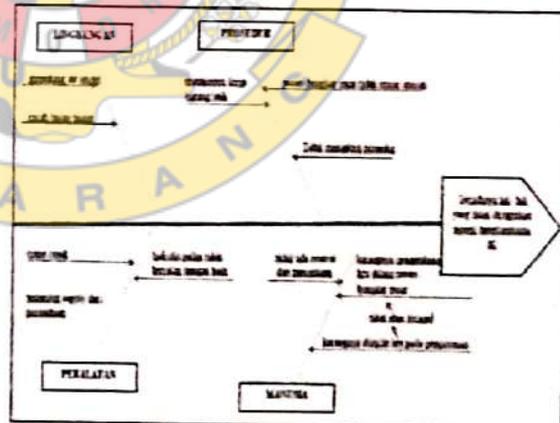
Gambar 3.3 : Simbol-simbol dalam FTA



Gambar 4.1 MV. Hijau Terang



Gambar 4.2 Bongkar Muat Di Pelabuhan TG. Perak Surabaya

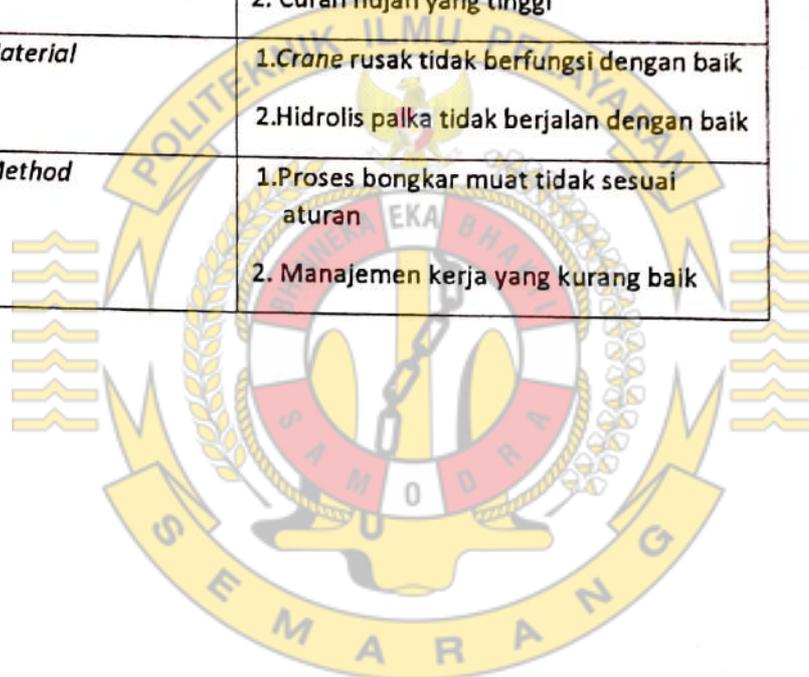


Gambar 4.3 Diagram *Fishbone Analysis*

2. Tabel

Tabel 4.1 : Garis besar isi permasalahan dalam diagram *fishbone analysis*

Faktor yang diamati	Masalah yang terjadi
<i>Man</i>	1. Kurangnya pengetahuan <i>crew</i> terhadap proses bongkar muat 2. Kurang disiplinnya <i>crew</i> dalam pengawasan
<i>Environment</i>	1. Gelombang air laut yg tinggi 2. Curah hujan yang tinggi
<i>Material</i>	1. <i>Crane</i> rusak tidak berfungsi dengan baik 2. Hidrolis palka tidak berjalan dengan baik
<i>Method</i>	1. Proses bongkar muat tidak sesuai aturan 2. Manajemen kerja yang kurang baik



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Data Pribadi

1. Nama : Iskandar Nur Alamsyah
2. NIT : 51145249 N
3. Tempat/Tanggal Lahir : Jepara / 13 Februari 1995
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Agama : Islam
6. Alamat : Perumahan Sengon Indah RT 005 RW 002,
Kel. Sengon Bugel, Kec. Mayong, Kab. Jepara.



B. Nama Orang Tua

1. Nama Ayah : H. Ainur Rohim
2. Nama Ibu : HJ. Nihaya
7. Alamat : Perumahan Sengon Indah RT 005 RW 002,
Kel. Sengon Bugel, Kec. Mayong, Kab. Jepara.

C. Riwayat Pendidikan

1. SD N 1 SENGON BUGEL : 2002 - 2007
2. SMP N 1 MAYONG : 2007 - 2010
3. SMA N 1 TAHUNAN : 2010 - 2013
4. PIP SEMARANG : 2014 - Sekarang

D. Pengalaman Laut

1. PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES (MV. Hijau Terang Sebagai Kadet).

 FORMULIR BIMBINGAN SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PSN.15
	Tgl ditetapkan	02 November 2015
	Revisi ke	00
	Tgl revisi	-
	Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

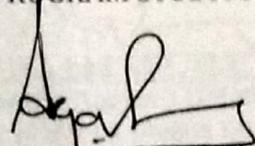
LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA : ISKANDAR NUR ALAMSYAH
 NIT : 51145249 N
 JUDUL SKRIPSI : OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU TERANG TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA

PEMBIMBING I : Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M., M.Mar.

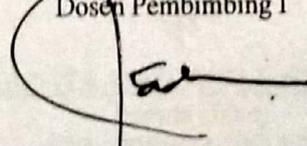
TANGGAL	URAIKAN KEGIATAN	TANDA TANGAN
24/09-18	ACC judul	
06/10-18	Revisi Bab I, Semu	
16/10-18	ACC Bab I, Logok Bab II	
01/11-18	Revisi Bab II, Semu	
06/11-18	ACC Bab II, Logok Bab III	
09/11-18	Revisi Bab III, Semu	
12/12-18	ACC Bab III, Logok Bab IV	
23/01-19	Revisi Bab IV, Semu	
24/01-19	Revisi Bab IV	
25/01-19	ACC Bab IV, Logok Bab V	
25/01-19	Revisi Bab V	
25/01-19	ACC Bab V, Daftar Y & Prarat	
29/01-19		

Mengetahui,
 KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA



Capt. ARIKA TALAPA, M.Si., M.Mar.
 Penata Tingkat (III/d)
 NIP. 19760709 199808 1 001

Semarang, 28 September 2018
 Dosen Pembimbing I



Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M., M.Mar.
 Penata Tingkat I (III/d)
 NIP. 19730203 201212 1 002

	FORMULIR BIMBINGAN SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PBN.15
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisi ke	00
		Tgl revisi	-
		Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA : ISKANDAR NUR ALAMSYAH
NTT : 51145249 N
JUDUL SKRIPSI : OPTIMALISASI *STOWAGE PLAN* OLEH MUALIM I MV. HIJAU TERANG TERHADAP BONGKAR MUAT KONTAINER DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA
PEMBIMBING II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., MM.

TANGGAL	URAIKAN KEGIATAN	TANDA TANGAN
12 / 9 / 18	konsultasi judul	
18 / 5 / 18	konsultasi rumusan masalah	
27 / 5 / 18	ACC judul	
23 / 10 / 18	Revisi BAB I	
6 / 11 / 18	ACC BAB I - Arutan BAB I	
8 / 11 / 18	Revisi II	
21 / 1 / 18	ACC BAB II, lanjutan BAB II, IV, V	
22 / 1 / 18	revisi BAB II & IV	
23 / 1 / 18	ACC BAB II & IV	
24 / 1 / 18	Penyusunan BAB II lanjutan.	
25 / 1 / 18	Revisi	
28 / 1 / 18	ACC seluruh lembar kerja dan (skripsi) siap baca	

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
 Penata Tingkat 1 (III/d)
 NIP. 19760709 199808 1 001

Semarang, 28 September 2018
Dosen Pembimbing II

OKVITA WAHYUNI, S.ST., MM.
 Penata (III/c)
 NIP. 19781024 20012 2 002