

**ANALISIS PELAYARAN TETAP PADA RUTE PELAYARAN  
SURABAYA-BANJARMASIN DI MV. MERATUS BANJAR 1**



**SKRIPSI**

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

**Disusun Oleh: BRIAN THORIQ GUSMAR**

**NIT. 51145240 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2019**

## HALAMAN PERSETUJUAN

### ANALISIS PELAYARAN TETAP PADA RUTE PELAYARAN SURABAYA-BANJARMASIN DI MV. MERATUS BANJAR 1

Disusun Oleh:

**BRIAN THORIQ GUSMAR**  
NIT. 51145240 N

telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 10/1/2019

Dosen Pembimbing I  
Materi



**Dr. Capt. SUWIYADI, M.Pd., M.Mar.**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP.19550419 198303 1 001

Dosen Pembimbing II  
Metodelogi dan Penulisan



**HENNY WAHYU WARDHANI, M.Pd.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19541108 198303 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Nautika



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

## HALAMAN PENGESAHAN

### ANALISIS PELAYARAN TETAP PADA RUTE PELAYARAN SURABAYA-BANJARMASIN DI MV. MERATUS BANJAR 1

DISUSUN OLEH:

**BRIAN THORIQ GUSMAR**  
NIT. 51145240 N

Telah Diujikan Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji  
Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai 92,26  
Pada Tanggal 26-02-2019

Penguji I



**Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar.**

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19550723 198303 1 001

Penguji II

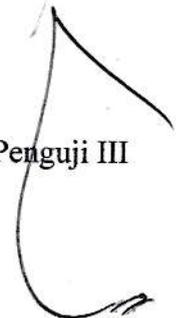


**Dr. Capt. SUWIYADI, M.Pd., M.Mar.**

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19550419 198303 1 001

Penguji III



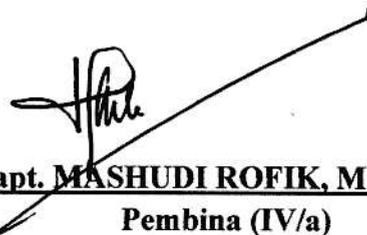
**Capt. H. SUHERMAN, M.Mar.**

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19660915 199903 1 001

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 dibawah ini:

Nama : Brian Thoriq Gusmar

NIT : 51145240 N

Jurusan : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "**Analisis Pelayaran Tetap Pada Rute Pelayaran Surabaya-Banjarmasin di MV. Meratus Banjar 1**" adalah benar hasil karya saya, bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 10/1 2019

Yang menyatakan,

METERAI  
TEMPEL

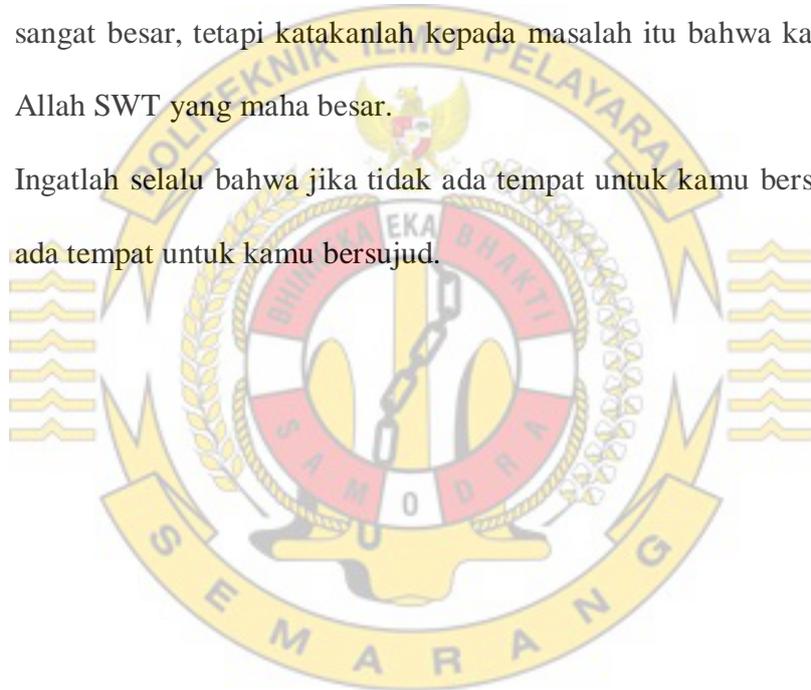
9D5B6AFF816563117

6000  
ENAM RIBU RUPIAH

  
**Brian Thoriq Gusmar**  
NIT. 51145240 N

## MOTTO

1. Sayangilah kedua orang tuamu, karena ridho Allah SWT adalah ridho kedua orang tuamu.
2. Orang yang paling baik justru orang yang tidak sempurna, tetapi mau terus belajar untuk menghilangkan ketidaksempurnaannya itu.
3. Jangan katakan kepada Allah SWT bahwa kamu memiliki masalah yang sangat besar, tetapi katakanlah kepada masalah itu bahwa kamu memiliki Allah SWT yang maha besar.
4. Ingatlah selalu bahwa jika tidak ada tempat untuk kamu bersandar, masih ada tempat untuk kamu bersujud.



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucap rasa syukur kepada Allah SWT., atas segala rahmat dan berkat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu, dan dengan segenap kerendahan hati karya ini dipersembahkan untuk yang terhormat:

1. Kedua orang tua saya, ibunda Djumariyah dan ayahanda Agus Sulistiyono terima kasih atas kasih sayang, doa dan dukungan yang terus mengalir hingga saat ini serta tidak lupa adik laki-laki saya Adhika Wiratama Gusmar yang senantiasa memberikan semangat.
2. Dr. Capt. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar. dan Henny Wahyu Wardhani, M.Pd. selaku dosen pembimbing saya yang dengan sabar memberikan petunjuk dan bimbingannya, juga waktunya dalam membantu menyelesaikan skripsi ini.
3. Almamater saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Saudara secepat saya Majid, Puji, Agung, Indra, Desta, dan Satrio yang tidak berhenti untuk memotivasi saya dan membantu menyelesaikan skripsi ini.
5. Lubiani Arina Mirawati, S.E. yang selalu memberikan support dan memotivasi saya dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik.
6. Pihak-pihak lain yang tak dapat saya sebutkan satu persatu yang turut membantu saya.
7. Seluruh pembaca budiman yang menyisahkan waktunya untuk membaca skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT, yang menciptakan Alam Semesta beserta isinya, tak lupa kalimat hamdalah selalu terucap atas segala rahmad dan hidayah-Nya kepada seluruh hamba-Mu di dunia, yang memberikan rezeki dan mukjizat kepada kita semua, serta yang memberikan nikmat kesehatan sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan dengan tepat waktu.

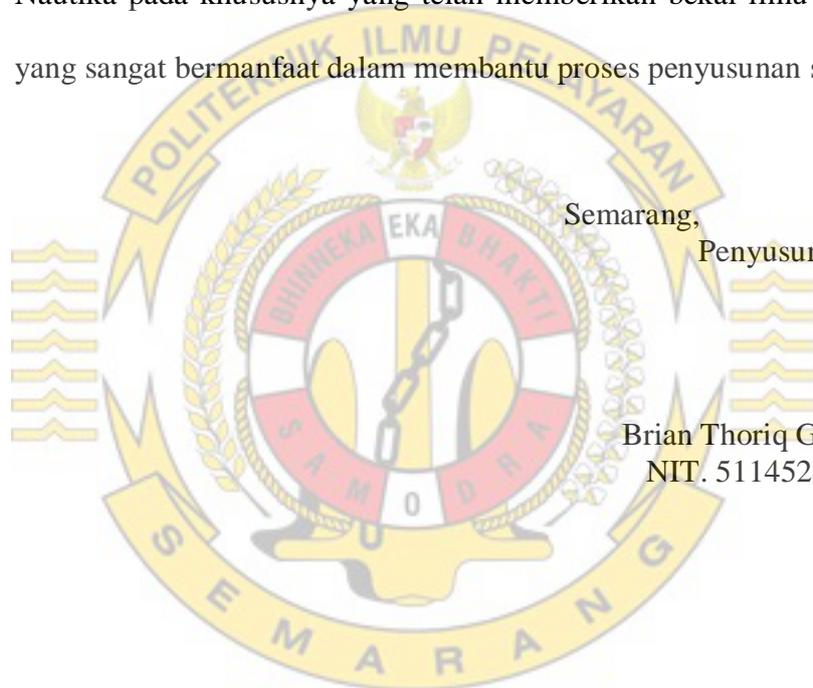
Skripsi ini disusun untuk memenuhi kewajiban sebagai Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Program Studi Nautika, dalam menyelesaikan sebagian persyaratan Program Diploma IV.

Penulis menyadari bahwa dalam skripsi ini masih jauh dari sempurna. Berdasarkan hal tersebut maka dengan segala kerendahan hati, penulis bersedia menerima kritik dan saran yang sifatnya membangun dari pembaca demi penyempurnaan.

Dengan adanya motivasi dan bimbingan dari pihak-pihak yang bersangkutan sehingga penulis dapat menyusun karya tulis ini, maka pada kesempatan yang baik ini penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar. selaku Kepala Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Dr. Capt. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar. selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Henny Wahyu Wardhani, M.Pd. selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan serta pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Para dosen di PIP Semarang pada umumnya dan para dosen bidang Nautika pada khususnya yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.



Semarang,

2019

Penyusun

Brian Thoriq Gusmar  
NIT. 51145240 N

## DAFTAR ISI

Halaman Judul .....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pengesahan .....	iii
Halaman Pernyataan.....	iv
Halaman Motto.....	v
Halaman Persembahan.....	vi
Kata Pengantar.....	vii
Daftar Isi .....	ix
Daftar Tabel.....	xi
Daftar Gambar.....	xiv
Daftar Lampiran.....	xv
Abstraksi .....	xvi
Abstract.....	xvii
<b>BAB I       PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Batasan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	7

<b>BAB II</b>	<b>LANDASAN TEORI</b>	
	A. Tinjauan Pustaka .....	11
	B. Kerangka Pikir Penelitian .....	23
	C. Definisi Operasional.....	26
<b>BAB III</b>	<b>METODOLOGI PENELITIAN</b>	
	A. Metode Penelitian.....	29
	B. Waktu dan Tempat Penelitian.....	31
	C. Sumber Data .....	31
	D. Metode Pengumpulan Data.....	33
	E. Populasi dan Sampel .....	35
	F. Teknik Analisis Data .....	36
	G. Prosedur Penelitian.....	38
<b>BAB IV</b>	<b>ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
	A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti .....	39
	B. Hasil Penelitian.....	52
	C. Pembahasan Masalah .....	65
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	
	A. Kesimpulan .....	94
	B. Saran.....	95
	Daftar Pustaka	
	Lampiran	
	Riwayat Hidup	

## DAFTAR TABEL

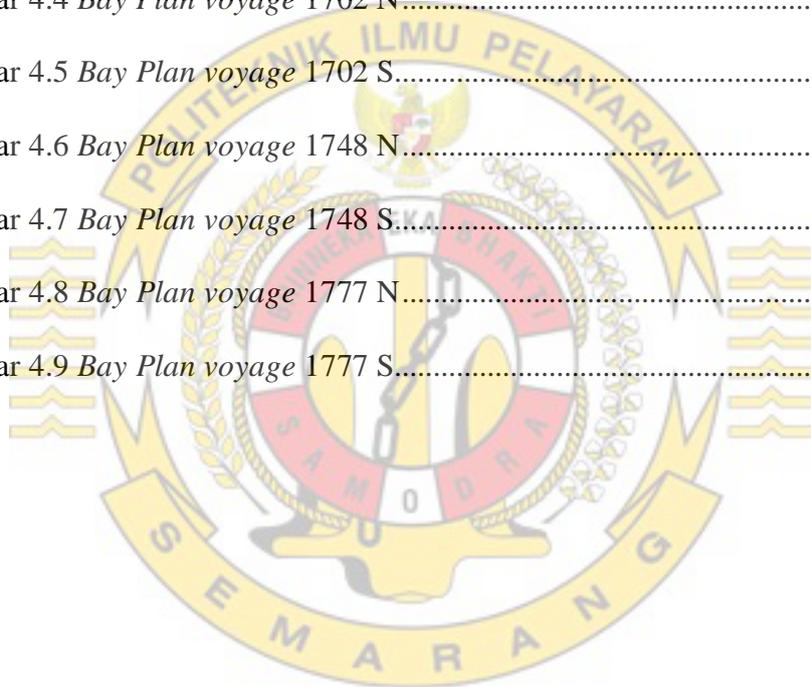
Tabel 4.1 <i>Crew List</i> MV. Meratus Banjar 1 .....	44
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i> MV. Meratus Banjar 1 .....	46
Tabel 4.3 Hasil analisa lamanya bongkar muat di Pelabuhan Surabaya.....	65
Tabel 4.4 Hasil analisa lamanya bongkar muat di Pelabuhan Banjarmasin .....	67
Tabel 4.5 Data jumlah muatan yang dimuat <i>voyage</i> 1702 N.....	69
Tabel 4.6 Data jumlah muatan yang dimuat <i>voyage</i> 1702 S .....	70
Tabel 4.7 Data jumlah muatan yang dimuat <i>voyage</i> 1748 N.....	71
Tabel 4.8 Data jumlah muatan yang dimuat <i>voyage</i> 1748 S .....	72
Tabel 4.9 Data jumlah muatan yang dimuat <i>voyage</i> 1777 N.....	73
Tabel 4.10 Data jumlah muatan yang dimuat <i>voyage</i> 1777 S .....	74
Tabel 4.11 Data <i>departure condition</i> Surabaya <i>voyage</i> 1702 N .....	74
Tabel 4.12 Data <i>arrival condition</i> Banjarmasin <i>voyage</i> 1702 N.....	75
Tabel 4.13 Data <i>departure condition</i> Banjarmasin <i>voyage</i> 1702 S.....	75
Tabel 4.14 Data <i>arrival condition</i> Surabaya <i>voyage</i> 1702 S .....	76
Tabel 4.15 Data <i>departure condition</i> Surabaya <i>voyage</i> 1748 N .....	76
Tabel 4.16 Data <i>arrival condition</i> Banjarmasin <i>voyage</i> 1748 N.....	77
Tabel 4.17 Data <i>departure condition</i> Banjarmasin <i>voyage</i> 1748 S.....	77
Tabel 4.18 Data <i>arrival condition</i> Surabaya <i>voyage</i> 1748 S .....	78
Tabel 4.19 Data <i>departure condition</i> Surabaya <i>voyage</i> 1777 N .....	78
Tabel 4.20 Data <i>arrival condition</i> Banjarmasin <i>voyage</i> 1777 N.....	79
Tabel 4.21 Data <i>departure condition</i> Banjarmasin <i>voyage</i> 1777 S.....	79

Tabel 4.22 Data <i>arrival condition</i> Surabaya voyage 1777 S .....	80
Tabel 4.23 Data total waktu bongkar muat di Pelabuhan Surabaya voyage 1702 N .....	80
Tabel 4.24 Data total waktu manuver di alur pelayaran barat Surabaya voyage 1702 N .....	81
Tabel 4.25 Data total waktu pelayaran di laut voyage 1702 N .....	81
Tabel 4.26 Data total waktu manuver di alur pelayaran Sungai Barito voyage 1702 N .....	82
Tabel 4.27 Data total waktu bongkar muat di Pelabuhan Banjarmasin voyage 1702 N .....	82
Tabel 4.28 Data total waktu manuver di alur pelayaran Sungai Barito voyage 1702 S .....	83
Tabel 4.29 Data total waktu pelayaran di laut voyage 1702 S .....	83
Tabel 4.30 Data total waktu manuver di alur pelayaran barat Surabaya voyage 1702 S .....	84
Tabel 4.31 Data total waktu bongkar muat di Pelabuhan Surabaya voyage 1748 N .....	85
Tabel 4.32 Data total waktu manuver di alur pelayaran barat Surabaya voyage 1748 N .....	85
Tabel 4.33 Data total waktu pelayaran di laut voyage 1748 N .....	86
Tabel 4.34 Data total waktu manuver di alur pelayaran Sungai Barito voyage 1748 N .....	86
Tabel 4.35 Data total waktu bongkar muat di Pelabuhan Banjarmasin voyage 1748 N .....	87

Tabel 4.36 Data total waktu manuver di alur pelayaran Sungai Barito <i>voyage</i>	
1748 S.....	87
Tabel 4.37 Data total waktu pelayaran di laut <i>voyage</i> 1748 S .....	87
Tabel 4.38 Data total waktu manuver di alur pelayaran barat Surabaya <i>voyage</i>	
1748 S.....	88
Tabel 4.39 Data total waktu bongkar muat di Pelabuhan Surabaya <i>voyage</i> 1777 N.	89
Tabel 4.40 Data total waktu manuver di alur pelayaran barat Surabaya <i>voyage</i>	
1777 N .....	89
Tabel 4.41 Data total waktu pelayaran di laut <i>voyage</i> 1777 N.....	90
Tabel 4.42 Data total waktu manuver di alur pelayaran Sungai Barito <i>voyage</i>	
1777 N .....	90
Tabel 4.43 Data total waktu bongkar muat di Pelabuhan Banjarmasin <i>voyage</i>	
1777 N .....	91
Tabel 4.44 Data total waktu manuver di alur pelayaran Sungai Barito <i>voyage</i>	
1777 S.....	91
Tabel 4.45 Data total waktu pelayaran di laut <i>voyage</i> 1777 S .....	92
Tabel 4.46 Data total waktu manuver di alur pelayaran barat Surabaya <i>voyage</i>	
1777 S.....	92

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Kerangka Pikir Penelitian .....	24
Gambar 4.1 MV. Meratus Banjar 1 .....	46
Gambar 4.2 Pelabuhan Bongkar Muat Tanjung Perak Dermaga Berlian .....	50
Gambar 4.3 Pelabuhan Bongkar Muat Trisakti Banjarmasin .....	51
Gambar 4.4 <i>Bay Plan voyage</i> 1702 N .....	68
Gambar 4.5 <i>Bay Plan voyage</i> 1702 S .....	69
Gambar 4.6 <i>Bay Plan voyage</i> 1748 N .....	70
Gambar 4.7 <i>Bay Plan voyage</i> 1748 S .....	71
Gambar 4.8 <i>Bay Plan voyage</i> 1777 N .....	72
Gambar 4.9 <i>Bay Plan voyage</i> 1777 S .....	73



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 01 *Crew List*

Lampiran 02 *Ship Particular*

Lampiran 03 *Ship Logbook*

Lampiran 04 *Bay Plan*

Lampiran 05 *Ship Condition*

Lampiran 06 *Ship Port Logbook*



## ABSTRAKSI

**Brian Thoriq Gusmar**, 51145240 N, “*Analisis Pelayaran Tetap Pada Rute Pelayaran Surabaya-Banjarmasin di MV. Meratus Banjar 1*”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1: Dr. Capt. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar., dan Pembimbing II: Henny Wahyu Wardhani, M.Pd.

Di dalam UU No. 17 Tahun 2008 yang dimaksud pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim.

Analisa atau analisis atau *analysis* adalah suatu usaha untuk mengamati secara detail sesuatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau penyusunnya untuk dikaji lebih lanjut. Pelayaran tetap (*liner service*) adalah pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, memenuhi syarat-syarat mempunyai trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tertentu dan teratur, daftar tarif angkutan tetap yang berlaku umum, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan tetap yang berlaku umum. Dari landasan teori tersebut, maka diambilah judul skripsi “analisis pelayaran tetap pada rute pelayaran Surabaya-Banjarmasin di MV. Meratus Banjar 1”.

Penelitian ini dilakukan di atas kapal MV. Meratus Banjar 1 dari perusahaan PT. Meratus Line selama satu tahun. Sumber data yang di peroleh langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi laporan yang ada diatas kapal, dokumen dan literatur yang berkaitan dengan judul skripsi ini.

Dalam penelitian ini, metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kuantitatif dan analisis pembahasan menggunakan analisis statistik deskriptif sehingga didalam pembahasan nanti, peneliti berusaha untuk memaparkan hasil dari semua studi dan penelitian yang diperoleh baik itu secara langsung maupun berdasarkan referensi dari buku-buku terkait.

Berdasarkan hasil pengamatan dan observasi yang dilakukan oleh peneliti, lamanya waktu bongkar muat di pelabuhan, banyaknya muatan yang dimuat diatas kapal, bahan bakar dan air tawar yang digunakan selama satu *voyage*, dan rata-rata waktu pelayaran tergantung dari faktor internal dan eksternal kapal.

Kata kunci: *liner service*, dokumen dan laporan kapal, analisis statistik deskriptif

## ABSTRACT

**Brian Thoriq Gusmar**, 2019, NIT: 51145240 N, “*Analysis of Surabaya-Banjarmasin Liner Service on MV. Meratus Banjar I*”, thesis of Diploma IV Nautical Study Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Counselor I: Dr. Capt. Suwiyadi, M.Pd., M.Mar., Counselor II: Henny Wahyu Wardhani, M.Pd.

In law No. 17 of 2008 referred to shipping is a unitary system consisting of transportation in the sea, port, safety and security, as well as protection in the maritime environment.

Analysis is an attempt to observe something or thing in detail by mean of describing its constituent components or its constituents for further study. Liner service is a regular voyage that fulfills certain conditions for a certain and regular travel route, general list of transport fares, and fixed terms and conditions of transport for public. From the theoretical basis, I decided to choose the title of the thesis “liner service analysis of Surabaya-Banjarmasin shipping route on MV. Meratus Banjar 1”.

This research was carried out on the MV. Meratus Banjar 1 from PT. Meratus Line for one year. The Source of data were obtained directly from the place of research by means of observation on reports that are on board, documents and literature relating to the title of this thesis.

In this study, the research method used is quantitative research methods and discussion analysis using descriptive statistical analysis so that in the discussion later, the researchers try to explain the results of all studies and research obtained either by direct observation or by reading some references books related to it.

Based on the results of observations conducted by the researchers, the length of loading and unloading time at the port, the amount of cargo loaded on ships, the fuel and the fresh water used during one voyage, as well as the average shipping time depends on the internal and external factors of the ship.

Keywords: liner service, ship documents and reports, descriptive statistical analysis

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Di dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 yang dimaksud pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim. Jenis pelayaran berdasarkan sifat atau pelayanan yang diberikan dapat dibedakan menjadi dua, yaitu pelayaran tetap (*liner service*) dan pelayaran tidak tetap (*tramper*).

Pelayaran tetap (*liner service*) adalah pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan di pelabuhan, trayek yang dijalani, tarif angkutan dan syarat-syarat perjanjian pengangkutan. Syarat-syarat perjanjian pengangkutan, yaitu:

1. Trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tetap dan teratur. Yaitu kapal-kapal dalam berlayar tidak berpindah-pindah wilayah perairannya, melainkan harus tetap bergerak dalam wilayah operasi yang ditentukan.
2. Bila terjadi hal yang dapat menyebabkan perusahaan tidak memenuhi jadwal yang ditetapkan karena kerusakan kapal, maka perusahaan tersebut wajib menyediakan kapal pengganti. Hal ini dimaksudkan agar jadwal kedatangan dan keberangkatan di pelabuhan berikutnya dapat terpenuhi sebagaimana diatur dalam Pasal 517 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Adapun isi dari pasal tersebut bertujuan untuk

melindungi para pemilik barang yang telah menyiapkan barang-barangnya untuk dimuat sesuai jadwal kedatangan kapal yang telah ditetapkan. Sebaliknya apabila pemilik barang yang membatalkan pengapalan barangnya, maka perusahaan pelayaran berhak meminta ganti rugi kepada pemilik barang yang bersangkutan. Hal tersebut dilakukan karena perusahaan pelayaran harus mengatur kembali ruang palka sehingga menimbulkan tambahan biaya.

3. Tarif yang berlaku tetap dan umum. Yaitu tarif angkutan yang tercantum dalam daftar tarif angkutan untuk masing-masing jenis barang, berlaku untuk jangka waktu tertentu, sehingga memudahkan perhitungan biaya angkutan biaya angkutan bagi para pemilik barang. Bila terjadi perubahan tarif angkutan, maka perusahaan pelayaran wajib memberitahukan terlebih dahulu dalam jangka waktu tiga bulan sebelum berlakunya tarif baru.
4. Ketentuan dan perjanjian pengangkutan yang bersifat tetap dan berlaku umum. Perusahaan pelayaran harus mempunyai peraturan atau syarat-syarat pengangkutan yang baku dan berlaku bagi pengguna jasa angkutan laut. Syarat dan ketentuan yang harus dipenuhi oleh para pemilik barang tertera pada dokumen *bill of lading*.

Pelayaran tidak tetap (*tramp*) adalah pelayaran yang tidak terikat oleh ketentuan formal yang baik menyangkut wilayah operasi, trayek yang dijalani, tarif yang berlaku, maupun persyaratan dan ketentuan perjanjian



menghadapinya. Melihat begitu padat dan panjangnya kegiatan di dalam pelayaran tetap pada kapal peneliti, maka peneliti mengambil judul skripsi:

“ANALISIS PELAYARAN TETAP PADA RUTE PELAYARAN  
SURABAYA-BANJARMASIN DI MV. MERATUS BANJAR 1“

## B. Perumusan Masalah

Kegiatan dalam pelayaran tetap pada kapal peneliti memiliki tingkat kepadatan dan kesibukan yang tinggi baik dalam hal waktu maupun dalam hal pelaksanaannya. Selama kegiatan tersebut, dibutuhkan tenaga, pikiran, dan kesehatan yang prima dalam melaksanakannya. Maka dari itu, untuk mempermudah mencatat kegiatan-kegiatan tersebut, dibuat *logbook* atau laporan-laporan mengenai kegiatan dalam pelayaran tetap pada kapal peneliti, sehingga tidak terjadi kesalahan penulisan didalam mencatat seluruh kegiatan yang dilaksanakan dalam pelayaran tetap pada kapal peneliti.

Adapun beberapa pokok permasalahan yang akan dibahas antara lain yaitu:

1. Berapa lama waktu yang diperlukan untuk bongkar muat di pelabuhan dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1?
2. Berapa banyak jumlah muatan yang dimuat di atas kapal dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1?
3. Berapa banyak bahan bakar dan air tawar yang digunakan pada satu *voyage* dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1?
4. Berapa lama rata-rata waktu yang ditempuh pada tiga *voyage* dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1?

### C. Pembatasan Masalah

Karena luasnya permasalahan tentang analisis pelayaran tetap di kapal peneliti, maka dalam penulisan skripsi ini peneliti membatasi masalah tentang kegiatan yang dilakukan selama pelayaran berlangsung. Seberapa lama waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan, berapa banyak jumlah muatan yang dimuat diatas kapal, berapa banyak bahan bakar dan air tawar yang digunakan selama satu *voyage* dalam pelayaran, dan berapa lama rata-rata waktu yang ditempuh pada tiga *voyage* dalam pelayaran, khususnya diatas kapal MV. Meratus Banjar 1 milik PT. Meratus Line.

### D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai oleh peneliti dalam melakukan penelitian dan penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bongkar muat di pelabuhan dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1.
2. Untuk mengetahui berapa banyak jumlah muatan yang dimuat di atas kapal dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1.
3. Untuk mengetahui berapa banyak penggunaan bahan bakar dan air tawar yang digunakan selama satu *voyage* dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1.
4. Untuk mengetahui rata-rata waktu yang ditempuh dalam tiga *voyage* dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1.

## E. Manfaat Penelitian

Adapun maksud dan tujuan dari pada penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan atau manfaat dari penelitian bagi pihak-pihak terkait dengan dunia pelayaran, institusi pelayaran dan pengetahuan serta bagi individu, seperti :

### 1. Manfaat Secara Teori

- a. Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan tentang kegiatan pelayanan pelayaran tetap bagi *crew* kapal dan pembaca.
- b. Memenuhi persyaratan kelulusan program Diploma IV prodi Nautika di PIP Semarang.

### 2. Manfaat Secara Praktis

Sebagai kontribusi masukan yang bermanfaat dalam memahami tentang analisis pelayaran tetap bagi *crew* kapal MV. Meratus Banjar 1.

#### a. Bagi peneliti

- 1) Untuk melatih peneliti menuangkan pikiran dan pendapat dalam bahasa secara deskriptif tulisan dan dapat dipertanggung jawabkan dikemudian hari.
- 2) Untuk dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pengalaman baru, sebagai awal menuju dunia kerja pada suatu saat nanti. Selain itu, juga sebagai bahan pembandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapat saat praktek.

b. Bagi kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

- 1) Penelitian ini dapat menjadi sebuah wacana yang dapat menambah pengetahuan yang lebih. Dapat juga sebagai bahan pengembangan ilmu dari tahun ke tahun.
- 2) Menambah pengetahuan dan khasanah dari lapangan kerja.
- 3) Menambah perbendaharaan perpustakaan akademi.
- 4) Meningkatkan mutu dan kualitas lembaga pendidikan atau Institusi PIP Semarang.

c. Bagi *crew* kapal

Memberikan masukan dan pemahaman akan pentingnya analisa pelayaran tetap agar terlaksana dengan baik tanpa kendala apapun dan tanpa merusak jadwal yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

d. Bagi perusahaan

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi semangat baru bagi pihak-pihak terkait, agar dapat lebih meningkatkan pelayanan pelayaran tetap yang prima.

## F. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pembaca dalam mengetahui pokok-pokok permasalahan serta bagian-bagiannya, maka penulis membuat skripsi ini menjadi lima bab yang setiap babnya berkesinambungan. Adapun sistematika selanjutnya adalah sebagai berikut:

## 1. Bagian awal

Berisi halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman motto, halaman persembahan, kata pengantar, abstraksi dan daftar isi.

## 2. Bagian utama skripsi yang terdiri dari :

### BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini dijelaskan mengenai masalah pokok yang akan dibahas dalam skripsi ini, yang dirinci sebagai berikut:

- A. Latar belakang masalah
- B. Perumusan masalah
- C. Batasan masalah
- D. Tujuan penelitian
- E. Manfaat penelitian
- F. Sistematika penelitian

### BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang berisi tentang ilmu-ilmu yang terdapat dalam pustaka serta menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan masalah yang diteliti serta kerangka pemikiran, sebagai berikut:

- A. Tinjauan Pustaka
  1. Analisis
  2. Pelayaran
- B. Kerangka Berpikir
- C. Definisi Operasional

### BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang pendekatan penelitian, waktu dan tempat penelitian, ruang lingkup penelitian, lokasi penelitian, prosedur penelitian, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data, sebagai berikut:

- A. Metode Penelitian
- B. Lokasi dan Tempat Penelitian
- C. Sumber Data
- D. Metode Pengumpulan Data
- E. Populasi dan Sampel
- F. Teknik Analisis Data
- G. Prosedur Penelitian

### BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini mengemukakan tentang pembahasan terhadap rumusan masalah yang timbul dan juga berisi analisa data dengan mencari hubungan antara hal yang satu dengan yang lainnya juga alternatif pemecahan masalah, sebagai berikut:

- A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti
- B. Hasil Penelitian
- C. Pembahasan Masalah

## BAB V PENUTUP

Dalam bab ini penulis mengemukakan simpulan hasil penelitian dan saran-saran berdasarkan kesimpulan, sebagai berikut:

- A. Kesimpulan
- B. Saran



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

Untuk mendukung pemahaman tentang analisis pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1, maka peneliti akan menambahkan teori-teori penunjang dan definisi dari berbagai istilah agar mempermudah pemahaman dalam penulisan skripsi ini.

##### 1. Analisis

Analisa atau analisis atau *analysis* adalah suatu usaha untuk mengamati secara detail sesuatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau penyusunnya untuk dikaji lebih lanjut. Analisa berasal dari kata Yunani kuno, *analusis* yang artinya melepaskan. *Analusis* terbentuk dari dua suku kata, yaitu *ana* yang berarti kembali, dan *luein* yang berarti melepas, sehingga jika digabungkan maka artinya adalah melepas kembali atau menguraikan. Kata *analusis* ini diserap kedalam bahasa Inggris menjadi *analysis* yang kemudian diserap juga ke dalam bahasa Indonesia menjadi analisis.

Kata analisa atau analisis atau *analysis* digunakan dalam berbagai bidang. Baik dalam bidang ilmu bahasa, ilmu sosial maupun ilmu alam

(sains), dll. Dalam ilmu bahasa atau linguistik, analisa didefinisikan sebagai suatu kajian yang dilaksanakan terhadap sebuah bahasa guna meneliti struktur bahasa tersebut secara mendalam. Dalam ilmu sosial, analisis dimengerti sebagai upaya dan proses untuk menjelaskan sebuah permasalahan dan berbagai hal yang ada di dalamnya. Sedangkan dalam ilmu pasti (sains) pengertian dan definisi analisa adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk menguraikan suatu bahan menjadi senyawa-senyawa penyusunnya.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia *Online*, arti kata ‘analisis’ yakni “penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya)”. Selain itu dalam [www.zonareferensi.com](http://www.zonareferensi.com) arti kata ‘analisis’ yakni “kemampuan untuk memecahkan atau menguraikan suatu materi atau informasi menjadi komponen-komponen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami, yaitu usaha dalam mengamati sesuatu secara mendetail dengan cara menguraikan komponen pembentuknya atau menyusun sebuah komponen untuk kemudian dikaji lebih mendalam”.

Menurut Komaruddin, analisis adalah “kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang padu”. (Komaruddin, 2001:53).

Menurut Harahap bahwa pengertian analisis adalah memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi berbagai unit terkecil. (Harahap, 2004:189).

Menurut Dwi Prastowo Darminto, pengertian analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Dari pengertian di atas, peneliti menyimpulkan bahwa analisis adalah aktivitas menguraikan suatu objek atau subjek untuk mengetahui tentang kuat atau lemahnya hubungan variabel yang terkait antar objek atau subjek yang diteliti.

## 2. Pelayaran

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Maka dari itu, tidak heran jika undang-undang tersebut secara pokok-pokok memuat ketentuan-ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan-ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana Pasal 8 ayat (1). Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional

tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Asas *cabotage* adalah hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.

a. Asas dan Tujuan Pelayaran

Di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa undang-undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan undang-undang pelayaran yang sebelumnya. Hal paling terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam undang-undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak 355 pasal sedangkan undang-undang pelayaran sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal.

Asas-asas mengenai pelayaran dinyatakan di dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- 1) Asas manfaat;
- 2) Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- 3) Asas persaingan sehat;
- 4) Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- 5) Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- 6) Asas kepentingan umum;
- 7) Asas keterpaduan;
- 8) Asas tegaknya hukum;
- 9) Asas kemandirian;
- 10) Asas berwawasan lingkungan hidup;
- 11) Asas kedaulatan negara; dan
- 12) Asas kebangsaan.

Pelayaran sebagai sektor di lingkungan maritim Indonesia tentu memiliki tujuan dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini disebutkan didalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- 1) Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- 2) Membina jiwa kebaharian;
- 3) Menjunjung kedaulatan negara;
- 4) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- 5) Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- 6) Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
- 7) Meningkatkan ketahanan nasional.

Di dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terdapat beberapa ketentuan yang jauh lebih jelas dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya, seperti ruang lingkup berlakunya undang-undang yang dirumuskan secara tegas, yaitu berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia, juga berlaku bagi kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia dan untuk semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

b. Jenis-jenis Kegiatan Pelayaran

Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus” yang dapat diperinci sebagai berikut:

1) Pelayaran Dalam Negeri

a) Pelayaran nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh, satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

b) Pelayaran lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantar dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran dibawah 500 m<sup>3</sup>.

c) Pelayaran Luar Negeri

i. Pelayaran samudera dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000 mil laut dari pelabuhan terluar di Indonesia tanpa memandang jurusan.

ii. Pelayaran samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

- d) Pelayaran khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus.

Di dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kegiatan pelayaran dibedakan berdasarkan jenis angkutan di perairan, yang terdiri dari:

- 1) Angkutan laut;
- 2) Angkutan sungai dan danau; dan
- 3) Angkutan penyeberangan.

Sedangkan dalam Pasal 7, jenis angkutan laut dikembangkan lagi klasifikasinya menjadi:

- 1) Angkutan laut dalam negeri;
- 2) Angkutan laut luar negeri;
- 3) Angkutan laut khusus; dan
- 4) Angkutan laut pelayaran rakyat.

Bentuk-bentuk kegiatan pelayaran juga dapat dilihat dari perusahaan kapalnya. Pengusaha kapal yang menjalankan usaha sebagai *reder* dapat memiliki bentuk-bentuk usaha pelayaran yang dikehendaki. Bentuk-bentuk usaha pelayaran tersebut dapat dibedakan sebagai berikut:

1) Menurut luasnya wilayah operasi

Berdasarkan luas wilayahnya operasi kapal, dikenal adanya bentuk-bentuk usaha pelayaran sebagai berikut:

a) Pelayaran lokal, merupakan usaha pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokal tertentu, di dalam suatu provinsi atau dua provinsi perbatasan di Indonesia.

b) Pelayaran pantai, merupakan pelayaran antar pulau atau pelayaran nusantara. Wilayah operasi perusahaan pelayaran meliputi seluruh perairan di Indonesia tetapi tidak sampai menyeberang ke perairan internasional atau perairan negara lain.

Dalam hubungan dengan pelayaran nusantara ini, dapatlah dikemukakan tentang adanya pelayaran rakyat. Pelayaran rakyat adalah pelayaran yang menggunakan kapal atau perahu rakyat, yang terdiri dari perahu-perahu layar, pinisi, dan lain-lain. Pelayaran ini operasinya tidak menentu, dalam arti tidak ada pembatasan wilayah lokal atau pantai lokal, melainkan boleh beroperasi dimana saja di seluruh Indonesia.

c) Pelayaran samudera, merupakan pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antara satu negara ke negara lainnya. Berhubungan dengan sifat operasi pelayaran samudera ini, banyak negara yang tidak sama ketentuan-ketentuan hukumnya sehingga pengusaha pelayaran samudera

harus memperhatikan hukum dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku.

2) Menurut sifat usaha pelayaran

Menurut sifat usaha pelayaran dikenal dua bentuk usaha pelayaran yaitu:

a) Pelayaran tetap (*liner service*), merupakan pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, dalam hal keberangkatan, kedatangan, trayek (daerah operasi), tarif uang, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan. Tegasnya sebuah perusahaan pelayaran yang menjalankan usaha *liner service* haruslah memenuhi syarat-syarat mempunyai trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tertentu dan teratur, daftar tarif angkutan tetap yang berlaku umum, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan tetap yang berlaku umum.

b) Pelayaran *tramper*, merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Kapal-kapal yang diusahakan dalam pelayaran *tramper* tidak mempunyai trayek tertentu. Jadi, kapal itu berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja.

Pelayaran tetap (*liner Service*) adalah pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan di pelabuhan, trayek yang dijalani, tarif angkutan dan syarat-syarat perjanjian pengangkutan. Syarat-syarat perjanjian pengangkutan, yaitu:

- a. Trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tetap dan teratur. Yaitu kapal-kapal dalam berlayar tidak berpindah-pindah wilayah perairannya, melainkan harus tetap bergerak dalam wilayah operasi yang ditentukan.
- b. Bila terjadi hal yang dapat menyebabkan perusahaan tidak memenuhi jadwal yang ditetapkan karena kerusakan kapal, maka perusahaan tersebut wajib menyediakan kapal pengganti. Hal ini dimaksudkan agar jadwal kedatangan dan keberangkatan di pelabuhan berikutnya dapat terpenuhi sebagaimana diatur dalam Pasal 517 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Adapun isi dari pasal tersebut bertujuan untuk melindungi para pemilik barang yang telah menyiapkan barang-barangnya untuk dimuat sesuai jadwal kedatangan kapal yang telah ditetapkan. Sebaliknya apabila pemilik barang yang membatalkan pengapalan barangnya, maka perusahaan pelayaran berhak meminta ganti rugi kepada pemilik barang yang bersangkutan. Hal tersebut dilakukan karena perusahaan pelayaran harus mengatur kembali ruang palka sehingga menimbulkan tambahan biaya.
- c. Tarif yang berlaku tetap dan umum. Yaitu tarif angkutan yang tercantum dalam daftar tarif angkutan untuk masing-masing jenis barang, berlaku untuk jangka waktu tertentu sehingga memudahkan perhitungan biaya angkutan biaya angkutan bagi para pemilik barang. Bila terjadi perubahan tarif angkutan, maka perusahaan pelayaran

wajib memberitahukan terlebih dahulu dalam jangka waktu tiga bulan sebelum berlakunya tarif baru.

- d. Ketentuan dan perjanjian pengangkutan yang bersifat tetap dan berlaku umum. Perusahaan pelayaran harus mempunyai peraturan atau syarat-syarat pengangkutan yang baku dan berlaku bagi pengguna jasa angkutan laut. Syarat dan ketentuan yang harus dipenuhi oleh para pemilik barang tertera pada dokumen *bill of lading*.

Pelayaran tetap (*liner service*) memiliki keuntungan dan kerugian, yang diantaranya yaitu:

- a. Dalam perolehan muatan

Keuntungannya yaitu muatan terkirim terjadwal dengan tepat waktu dan teratur, waktu bongkar muat dapat direncanakan dengan baik, tarif angkutan tidak berubah, klaim terhadap barang yang rusak lebih cepat dilaksanakan.

Kerugiannya yaitu bila perusahaan tidak dapat memenuhi jadwal yang ditetapkan karena kerusakan kapal, perusahaan menyiapkan kapal pengganti. Bila terjadi pembatalan pengapalan barang, perusahaan pelayaran berhak minta ganti rugi.

- b. Dalam perawatan kapal

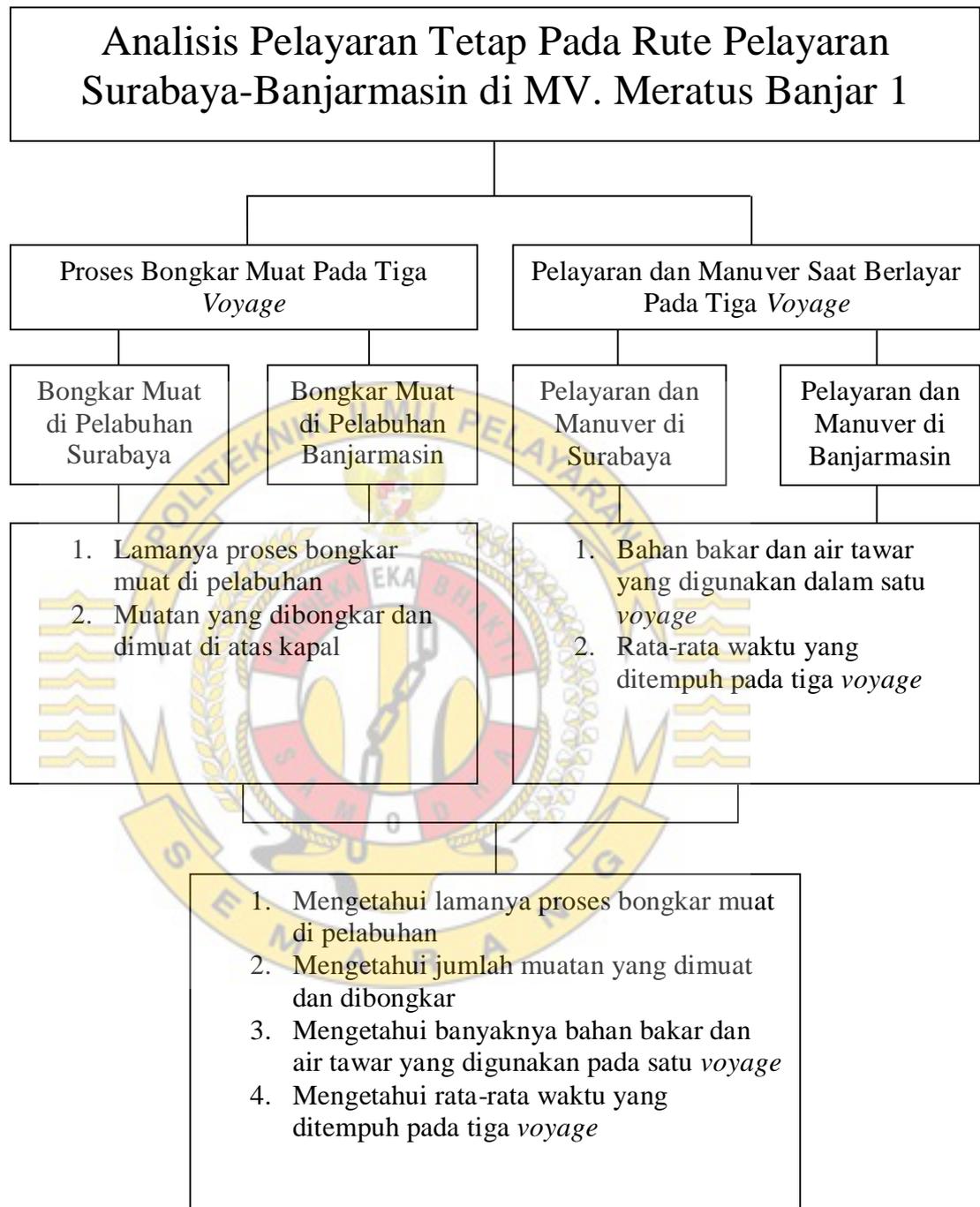
Keuntungannya yaitu memudahkan perawatan kapal, pengawasan dalam pengoperasian kapal lebih mudah, bila ada kerusakan dengan mudah dapat diatasi, misal memerlukan *spare part* ke atas kapal.

Kerugiannya yaitu waktu untuk pemeliharaan kapal sangat singkat karena adanya jadwal yang sudah tetap.

## **B. Kerangka Pikir Penelitian**

Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggunakan kerangka berpikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap penyelesaian pokok permasalahan penulisan yaitu Analisis Pelayaran Tetap di MV. Meratus Banjar 1. Secara jelas dapat digambarkan kerangka pikir tersebut dalam bentuk alur bagan sebagai berikut:





Gambar 3.1 Kerangka Pikir Penelitian

Dari kerangka penelitian tersebut, dapat diuraikan bahwa peneliti mengambil judul penelitian “analisis pelayaran tetap pada rute pelayaran Surabaya-Banjarmasin di MV. Meratus Banjar 1”. Dari judul tersebut, terdapat dua aktivitas penting dalam pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1 yaitu proses bongkar muat pada tiga *voyage* dan pelayaran dan manuver saat berlayar pada tiga *voyage*. Pada aktivitas bongkar muat, terdapat dua pelabuhan bongkar muat, yaitu pelabuhan bongkar muat Surabaya dan pelabuhan bongkar muat Banjarmasin. Begitu pula dengan aktivitas pelayaran dan manuver, yaitu pelayaran dan manuver di Surabaya dan pelayaran dan manuver di Banjarmasin.

Pada aktivitas bongkar muat di pelabuhan Surabaya dan Banjarmasin, peneliti melakukan penelitian tentang lamanya proses bongkar muat dan banyaknya muatan yang dibongkar dan dimuat di atas kapal. Pada aktivitas pelayaran dan manuver di Surabaya dan Banjarmasin, peneliti melakukan penelitian tentang bahan bakar dan air tawar yang dipakai dalam satu *voyage*, dan rata-rata waktu yang ditempuh pada tiga *voyage*.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti, maka dapat diketahui lamanya proses bongkar muat di pelabuhan, jumlah muatan yang dimuat dan dibongkar di atas kapal, banyaknya bahan bakar dan air tawar yang digunakan pada satu *voyage*, serta rata-rata waktu yang ditempuh pada tiga *voyage*.

### C. Definisi Operasional

1. Kegiatan muat/*loading* adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya diatas kapal.
2. Kegiatan bongkar/*discharge* adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang, di pelabuhan, atau *stock pile*, atau *container yard*.
3. *One Hour Notice* (OHN) adalah sebuah edaran pemberitahuan tertulis persiapan kapal sebelum berangkat, sebelum sampai dermaga atau area berlabuh jangkar.
4. Manuver kapal/*manouvrability ship* adalah kemampuan kapal untuk berbelok atau berputar pada saat berlayar.
5. Berlayar/*sailing* adalah kegiatan mengarungi lautan atau perairan dengan menggunakan kapal dari satu tempat ke tempat lainnya.
6. *Hinterland* adalah suatu daerah bahan dasar yang menyediakan bahan-bahan kebutuhan pokok untuk kota, daerah itulah yang memberikan pengaruhnya kepada kota dan pasar-pasar kota.
7. *Interinsuler* adalah pelayaran dan perdagangan antar pulau/*domestic liner*.
8. *Container gantry Crane* (CC) adalah alat bongkar muat *container* yang dipasang permanen di pinggir dermaga dengan menggunakan rel, sehingga dapat bergeser yang berfungsi untuk bongkar muat *container* dengan jangkauan/*row* yang cukup jauh.

9. *Harbour Mobile Crane* (HMC) adalah alat bongkar muat di pelabuhan yang dapat berpindah-pindah tempat serta memiliki sifat yang fleksibel sehingga bisa digunakan untuk bongkar muat *container* maupun barang-barang curah/*general cargo* dengan kapasitas angkat/*safety weight load* (SWL) sampai dengan 100 ton.
10. Pangsa pasar (*market segment*) adalah bagian dari keseluruhan permintaan suatu barang yang mencerminkan golongan konsumen menurut ciri khasnya, seperti tingkat pendapatan, umur, jenis kelamin, pendidikan, dan status sosial.
11. Jam kerja atau *hours of work* adalah waktu dimana yang dibutuhkan pelaut diwajibkan untuk melakukan pekerjaan di bidangnya.
12. Juru listrik/*electrician* bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga listrik dan seluruh tenaga cadangan.
13. Juru masak/*cook* bertanggung jawab atas segala makanan, baik itu memasak, pengaturan menu makanan, dan persediaan makanan.
14. Juru minyak/*Oiler* pembantu para masinis/*engineer*.
15. Kapten/Nakhoda/*Master* adalah pimpinan dan penanggung jawab pelayaran.
16. Kepala Kamar Mesin (KKM)/*Chief Engineer*, pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.

17. Markonis/*Radio Officer/Spark* bertugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya baik itu yang ditimbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam, dll.
18. Masinis 1/*First Engineer* bertanggung jawab atas mesin induk.
19. Masinis 2/*Second Engineer* bertanggung jawab atas semua mesin bantu.
20. Masinis 3/*Third Engineer* bertanggung jawab atas semua mesin pompa.
21. *Mess boy*/pembantu bertugas membantu Juru masak.
22. Mualim 1/*Chief Officer/Chief Mate* bertugas pengatur muatan, persediaan air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi.
23. Mualim 2/*Second Officer/Second Mate* bertugas membuat jalur/*route* peta pelayaran yang akan dilakukan dan pengatur arah navigasi.
24. Mualim 3/*Third Officer/Third Mate* bertugas sebagai pengatur, memeriksa, memelihara semua alat alat keselamatan kapal dan juga bertugas sebagai pengatur arah navigasi.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Berdasarkan uraian-uraian pada bab sebelumnya tentang analisis pelayaran tetap pada rute pelayaran Surabaya-Banjarmasin di MV. Meratus Banjar 1, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini peneliti memberikan kesimpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini, yaitu:

#### **A. Kesimpulan**

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian tentang analisis pelayaran tetap pada rute pelayaran Surabaya-Banjarmasin di MV. Meratus Banjar 1 adalah:

1. Lamanya waktu bongkar muat di pelabuhan pada MV. Meratus Banjar 1 setelah dianalisa selama peneliti melaksanakan praktek laut yaitu:
  - a) Pada aktivitas bongkar muat yang dilaksanakan di Pelabuhan Surabaya, lamanya waktu yang diperlukan untuk melaksanakan aktivitas bongkar muat yaitu berkisar antara 14 jam sampai 20 jam.
  - b) Pada aktivitas bongkar muat yang dilaksanakan di Pelabuhan Banjarmasin, lamanya waktu yang diperlukan untuk melaksanakan aktivitas bongkar muat yaitu berkisar antara 9 jam sampai 12 jam.
2. Jumlah muatan yang dimuat di atas kapal pada pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1 setelah dianalisa oleh peneliti selama melakukan penelitian yaitu berkisar antara 200 hingga 300 *box* container.

3. Jumlah bahan bakar yang digunakan selama 1 *voyage* pada pelayaran tetap di MV. Meratus Banjar 1 setelah dianalisa oleh peneliti selama melakukan penelitian yaitu berkisar antara 3000 liter sampai 6000 liter.
4. Rata-rata waktu yang ditempuh dalam 3 *voyage* yaitu 88 jam 18 menit (3 hari 54 menit).

## B. Saran

Adapun saran-saran dari peneliti dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Dalam mencatat seluruh aktivitas bongkar muat yang dilaksanakan di atas kapal, sebaiknya seluruh *crew* jaga wajib menulis secara detail tanpa melupakan satu kejadian apapun dan waktunya di dalam *Port logbook*.
2. Pada saat mengawasi aktivitas bongkar muat, sebaiknya *crew* jaga memperhatikan *bay plan* yang telah dibuat oleh *Chief Officer* agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam melaksanakan aktivitas bongkar muat di pelabuhan.
3. Pada saat membuat laporan mengenai bahan bakar dan penggunaan air tawar, sebaiknya untuk memastikan kembali data yang telah didapat dengan perwira yang berwenang.
4. Sebaiknya, dalam menghitung estimasi waktu yang ditempuh selama pelayaran berlangsung, *crew* anjungan yang melakukan dinas jaga harus memperhatikan waktu di perairan yang dilewati kapal secara detail agar penghitungan estimasi maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Komaruddin, 2001, *Ensiklopedia Manajemen*, Edisi IX, Jakarta : Bumi Aksara.
- Harahap, Sofyan Safri, 2004. *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Moleong, L.J. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya. Bandung.
- Sugiyono, 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Sugiyono, 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Anonim. (2008). Jenis-jenis Pelayaran Niaga Menurut Sifat Usaha Pelayaran. Retrieved 12 9, 2018, from [http://birulautku.blogspot.com/2008/12/jenis-jenis-pelayaran-niaga-menurut\\_12.html](http://birulautku.blogspot.com/2008/12/jenis-jenis-pelayaran-niaga-menurut_12.html)
- Mousir, Kang. (2014). Pengertian dan Definisi Analisa atau Analisis. Retrieved 12 19, 2018, from <https://www.kamusq.com/2013/04/analisa-adalah-definisi-dan-arti-kata.html>
- Anonim. (2018). Pengertian Analisis Menurut Para Ahli dan Secara Umum. Retrieved 12 20, 2018, from <https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/>
- Cargo, Pasada Artha. (2013). Apa Itu Bongkar Muat. Retrieved 12 23, 2018, from <http://pasadacargo.blogspot.com/2015/01/apa-itu-bongkar-muat.html>
- Santosa, Eko Sulisty. (2016). Pengertian One Hour Notice (OHN). Retrieved 12 24, 2018, from <https://ekossantosa.wordpress.com/2016/11/04/pengertian-one-hour-notice-ohn/>
- Wahyuddin, Mohamad. (2011). Manuver Kapal. Retrieved 12 31, 2018, from <http://kapal-cargo.blogspot.com/2011/07/manuver-kapal.html>
- Rayyan, A. (2017). Tinjauan Teoritis Mengenai Pelayaran dan Kecelakaan Kapal Menurut KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Retrieved 1 4, 2019, from <http://repository.unpas.ac.id/31391/3/BAB%20II.pdf>
- Muhson, Ali. (n.d.). Teknik Analisis Kuantitatif. Retrieved 1 18, 2019, from <http://staffnew.uny.ac.id/upload/132232818/pendidikan/Analisis+Kuantitatif.pdf>

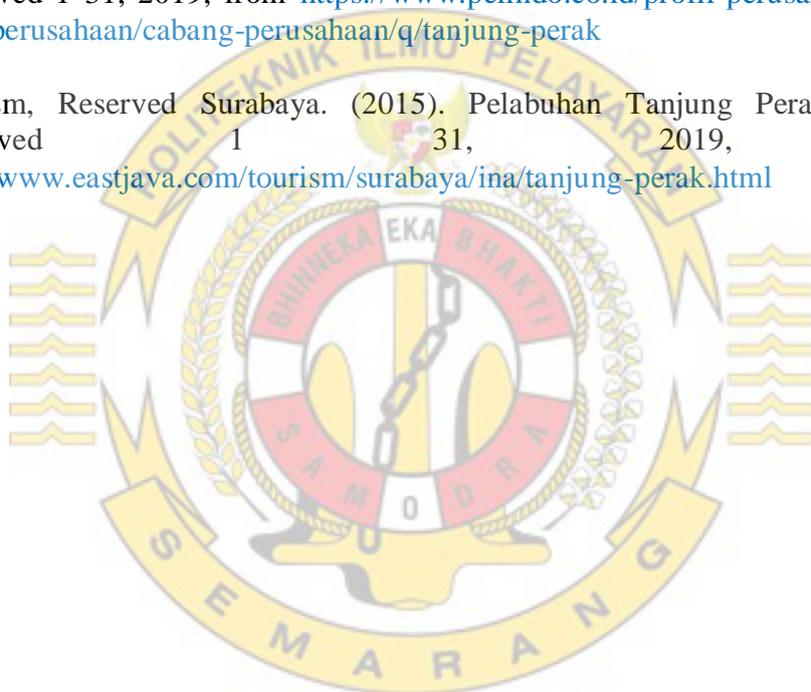
Sudharta, Widhi. (n.d.). Metode Penelitian. Retrieved 1 18, 2019, from <https://widisudharta.weebly.com/metode-penelitian-skripsi.html>

Pelabuhan Indonesia III (Persero), PT. (2018). Cabang Perusahaan Banjarmasin. Retrieved 1 29, 2019, from <https://www.pelindo.co.id/profil-perusahaan/cabang-anak-perusahaan/cabang-perusahaan/q/banjarmasin>

Wikipedia. (n.d.). Pelabuhan Trisakti. Retrieved 1 30, 2019, from [https://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan\\_Trisakti](https://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan_Trisakti)

Pelabuhan Indonesia III (Persero), PT. (2018). Cabang Perusahaan Tanjung Perak. Retrieved 1 31, 2019, from <https://www.pelindo.co.id/profil-perusahaan/cabang-anak-perusahaan/cabang-perusahaan/q/tanjung-perak>

Tourism, Reserved Surabaya. (2015). Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Retrieved 1 31, 2019, from <http://www.eastjava.com/tourism/surabaya/ina/tanjung-perak.html>



# Lampiran I: Crew List

Nama Kapal : Meratus Banjar 1		Bendera : Indonesia		Nama Agent : PT. Meratus Line						
Call Sign : P N I B		IMO No. : 9118575		Datang dari : Banjarmasin						
G T : 6.349 T		L O A : 129,8 m		Pelabuhan tujuan : Banjarmasin						
No.	Nama	Jabatan	Ijazah	No. PKL	No. DST	No. Ijazah	No. Endorst	No. Pelaut	Berlaku s/d	No. Sijil
1	Caps.Usman Langkana	Nakhoda	ANT I	1589/PKL.SBA/III/2016	6200084450070472	6200040282NA0215	6200040282NA0215	D039417	15.01.2018	
2	Arinto Muhammad C.M.	Mualim I	ANT II	212/PKL.SBA/I/2017	6200121280100316	62001664728N20316	62001664728N20316	C004858	04.09.2018	25
3	Abubakar Juheda	Mualim II	ANT III	309/PKL.SBA/I/2017	6200086723010114	6200256286MCO116	6200256286MCO116	E009488	16.09.2018	27
4	David Billyanto	Mualim III	ANT III	4145/PKL.SBA/II/2016	6201105630491116	6201196563M30116	6201196563M30116	X 062858	20.07.2017	20
5	Atmoko Seno	K K M	ATT I	2164/PKL.SBA/III/2016	6200095735800113	620009073571104113	620009073571104113	Y.044954	04.05.2018	04
6	Hendra Tirta	Masinis II	ATT I	30/PKL.SBA/I/2017	6200066735940114	620014822407304110	6200413799P10214	C.047848	11.03.2017	05
7	Rahyudi A.	Masinis III	ATT III	2393/PKL.SBA/IV/2016	6200264780010516	6200364789530516	6200364789530516	E105383	19.08.2019	30
8	Huryanto	Masinis IV	ATT III	3072/PKL.SBA/V/2016	62011357536010416	62103575567304116	62013575567304116	B.078059	17.07.2018	29
9	Muh. Saad	Bosun	ANT V	2821/PKL.SBA/IV/2016	6201003357010515	6201003357050516	6201003357050516	D070311	19.05.2018	31
10	Budi Santoso	Juru Muudi	ANT D	327/PKL.SBA/I/2017	6200411940810909	6200415040N60308	6200415040N60308	Y.064505	09.08.2018	24
11	Tadius Poni	Juru Muudi	ANT D	6250/PKL.SBA/X/2016	6200022409010115	6200723092602016	6200723092602016	Y.093984	18.12.2018	10
12	Abdul Majid	Juru Muudi	ANT D	44364/PKL.SBA/III/2016	6200305144000116	6200305145340710	6200305145340710	E.104954	08.08.2019	11
13	Andi Wahid	Juru Minyak	ANT D	3931/PKL.SBA/II/2018	6201473093010510	6201473600300715	6201473600300715	E011137	13.09.2018	33
14	Jacob Simon Talahatu	Juru Minyak	ANT D	1069/PKL.SBA/III/2016	6200362400600516	6200622400760704	6200622400760704	Y.015607	31.01.2018	14
15	Subadi	Juru Minyak	ATT D	4647/PKL.SBA/V/2016	6200358571010516	6200353571430516	6200353571430516	D.064177	05.04.2018	15
16	Sugeng Ariyanto	Juru Masak	ANT D	4869/PKL.SBA/VI/2018	6201400010100516	6201400011930516	6201400011930516	Y044454	22.05.2018	32
17	Mohammad Toha	Kelasi	ANT D		6200155465301110	6200159455440516	6200159455440516	E058964	23.02.2019	21
18	Brian Thoriq Gusnur	Cadet Deck	B S T		621153393010316			E.057432	05.04.2019	
19	Aneeta Dwi Bagus Irawan	Cadet Mesin	B S T		621153393010415			E.019488	01.10.2018	



Jumlah ABK 19 orang termasuk Nakhoda

# Lampiran II: Ship's Particular



**Ship Particular**  
**MV. MERATUS BANJAR 1**  
 Rev.0 (10 February 2010)



### CARGO HANDLING

Two electro-hydraulic cranes Liebherr CSM 40/28 Standard.  
 Each SWL 40T at 22m  
 SN.01606214 & 01606314

### SPEED & CONSUMPTION

Speed 15 knots at 22 MT/day  
 Economical speed 12.5 knots at 17 MT/day

### TANKS (CAPACITIES)

Ballast water : 2,652.99 m<sup>3</sup>  
 Fresh water : 211.62 m<sup>3</sup>  
 HFO : 786.61 m<sup>3</sup>  
 MGO : 96.37 m<sup>3</sup>  
 LO : 67.11 m<sup>3</sup>

### INTRODUCTION

Vessel : MV. MERATUS BANJAR 1  
 Ex : Glenmoor, Able F, Rajah Brooke, Vento Di Lebeccio, Maersk Tanzania, Norasia Karachi  
 Code : MB1  
 Owners : PT. Meratus Line  
 Operators : PT. Meratus Line

### GENERAL DESCRIPTION

Registry : Surabaya  
 Flag : Indonesia  
 Call Sign : PNIB  
 Official No. :  
 IMO/ Lloyd No. : 9118575  
 Class : GL & BK1  
 Class No. : GL 0090708  
 Class Notation : + 100 A5E "Container Ship" IW + MCE AUT  
 Built : May 1998/ Singmarine Dockyard & Engineering Pte. Ltd/ Hull No.205

### RADIO & NAVIGATION EQUIPMENT

AAIC : IA-25  
 Email : 45250159@stratosmobile.net  
 MMSI : 525 025 056  
 Inmarsat C : Thrane & Thrane Sailor TT-3606E  
 S/N 31790005  
 Sea Area : A1 + A2 + A3  
 AIS : Nauticast X-Pack DS  
 S/N.Q9R8369861  
 GPS No.1 : Samsung SRP-1400 S/N.0002756  
 GPS No.2 : Furuno GP-70 S/N.2438-8315  
 GMDSS No.1 : Sailor TT3606E S/N.7115519  
 GMDSS No.2 :  
 VHF No.1 : Furuno FM 8000 S/N.2577-3215  
 VHF No.2 : Furuno FM 8500 S/N.2597-8885  
 MF/HF-SSB No.1 : Furuno FS-6000 S/N.2508  
 Navtex receiver : Furuno NX500 S/N.8520-7571  
 Radar No.1 (ARPA) : Furuno FAR-2825 S/N. 3317-9001  
 Radar No.2 (ARPA) : Furuno FR-2130S S/N.3301-0120  
 VDR : Ritter VDR-100 G2/S/N.20108031840  
 Auto pilot : Microtechnica  
 Emergency VHF GMDSS No.1 : Furuno FM-8 S/N.2544-7920  
 Emergency VHF GMDSS No.2 : Furuno FM-8 S/N.2544-7921  
 Emergency VHF GMDSS No.3 : Furuno FM-8 S/N.2544-7922  
 EPIRB : Tron 40S - Type 1 S/N.130AD14481  
 SSAS : Purple Finder DSAS S/N.01 3241  
 SART No.1 : Mc Murdo RT-9 S/N.9431633  
 SART No.2 : Mc Murdo RT-9 S/N.9431634  
 Echo Sounder : Furuno - Graph FE680  
 Speed Log : Furuno DS-70 S/N 2952322  
 Gyro Compass : SIMRAD GC 80/85  
 Magnetic Std : John Lilley & Gilley  
 Facsimile receiver : Furuno FAX-210 S/N.2704-0703  
 LRIT : Sailor TT3026C S/N.0575-07

### PRINCIPAL DIMENSIONS

LOA : 128.80 m  
 LBP : 120.70 m  
 B (mid) : 20.00 m  
 Draft (S/T) : 6.508 / 6.644 m  
 H (mid) : 8.70 m  
 Ballast Draft : 4.26 m  
 Air Draft : 43 m  
 Light Draft : 2.30 m

### TONNAGE

GT : 6,349 T  
 NT : 3,487 T  
 Displacement : 11,416.89 T  
 Light Ship : 3,448 T

### DEADWEIGHT & CAPACITIES

Deadweight : 7,969.69 T  
 TPC (S/T) : 21 T/cm2  
 Grain (cbm) : -  
 Bale (cbm) : -  
 In hold - 193 TEUs & On hatch - 364 TEUs (Total 577 TEUs)  
 Reefer Container : 50  
 Alternative : 14 T homogeneous 414 TEUs

### DECK & HATCHES

Deck Load Capacity :

	20'	41'	45' / 48'
Deck	45 T	60 T	60 T
Hold	72 T	91.5 T	-

There are 3 cargo hatches with 25,200mm x 15,660mm dimension.

### SAFETY EQUIPMENT

Lifeboat : Freefall @ 25 persons - Norsafe  
 Rescue boat : 8 persons with outboard motor (Johnson 15)  
 Liferaft No.1 : 25 persons - port side  
 Liferaft No.2 : 25 persons - starboard side  
 Liferaft No.3 : 6 persons - forecastle  
 Liferaft No.4 : -  
 Lifebuoy : 10  
 Life jacket : 30 (adult) + 4 (child)  
 CO2 Fixed system : GL-SELEM

Chemical FF :  
CO2 portable : 50 bottles  
Man overboard : 2 pcs  
Line throwing app. : 4 pcs  
EEBD : 8 persons (including 1 for training)  
Immersion suits : 31 sets  
Red hand flare : 12 pcs  
Fireman outfit : 3 sets  
Parachute signal : 4 pcs  
Orange smoke signal : 2 pcs

**MAIN & AUXILIARY ENGINE**

Main Engine  
Maker / Type : MAN B&W A/S Alpha Diesel 7S 35MC  
No. / Year : 37006 / 1995  
Power / RPM : 6,650 BHP/ 4,900 / 170RPM  
Bore/ Stroke : 350 mm/ 1040 mm  
Nozzle type : 1841637-8-0 X78  
Plunger & barrel injection p/p : CPN 95/02/ Plunger dia 35mm  
Auxiliary Engines  
Three auxiliary engines are mounted in Port, Center, & Starboard  
Maker / Type : Wärtsilä SACM / UD 25L 06S 5D  
No. / Year : 50840 (PS), 50839 (Ctr), 50838 (Stbd)  
Power / RPM : 330kW / 1200RPM  
Bore / Stroke : 50 x 250  
Generator : Pariner LSAM491M7C8S/6 (3 units)  
kVA / Ampere : 412 KVA  
Volt / Hz : 450V / 60 Hz  
Nozzle type : DLL 155 S 1271  
Shaft Generator  
Maker / Type : Leroi Somer / LSA-50 S4-4P  
kVA / kW : 875 kVA / 700kW  
Volt/Hz/Amp : 440V / 1800 RPM  
Emergency Generator  
Maker / Type : Cummins  
kVA / kW : 101 kW  
Volt/Hz/Amp : 450/ 60/ 3  
Bow thruster : Brunvoll 588 KW

**TURBOCHARGER**

Main Engine  
Maker / Type : MAN B&W NA40/S 1024  
Auxiliary Engines  
Maker / Type : Holset / 4L6K

**MACHINERY**

M/E Governor : Woodward PGA-58  
Turning Gear : Cubic  
Rudder :  
Auxiliary Blower :  
Propeller (CPP) : MAN B&W Diesel A/S type VBS1080  
Material : Al-bronze  
Diameter/ Pitch : 4000 mm  
Weight : 5580 kgs  
Maker : MAN B&W  
Intermediate shaft : diameter 756 mm  
Propeller shaft : diameter 354 mm  
S/T Bearing :  
S/T Bearing :  
Interm. S. Bearing :  
Sealing device : Simplex; fore SC-2Z; Aft SC-2A  
Aux Boiler (thermal) : Wiesloch BV Type 50-HO-08/ oil type  
Burner : Weishaupt type MS7Z  
FO Pump : Suntec  
Pilot burner : Weishaupt  
Oil heater :

Feed Water Pump :  
Exh. Gas Economizer : Wiesloch BV – Nederland – 15bar  
Steering gear : Tenford Ulstein SR722.260 S/N 15199.95  
Main Air Compressor : 2x Sperre HL2/90; cap 38m3/h, Press 30 bar  
Emergency Air Comp. :  
Working Compressor : 1x Sperre LL2/90; cap 68m3/h, Press 8 bar  
Main Air Reservoir :  
Cooling SW p/p : 2X CGB100 V48 BAN c/w PMB - Kvaerner  
Jacket Cool.FW p/p :  
Boiler water Circ. p/p :  
M/E LO p/p : 2X ACF 125N4 IRBO with tripod; 119.4m3/h  
Camschaft LO p/p :  
M/E HT CW p/p : 2X CNLB 65-65/250; 40m3/h - Kvaerner  
M/E LT CW p/p : 2X CGC 125 V48 FAN; 191m3/h - Kvaerner  
M/E FO Booster p/p :  
M/E FO Circulating p/p :  
Thermal Oil Circ. p/p : Allweir type NTT 40.250  
Cylinder Oil Trasfr p/p : RS25/20 FL-Z-DB-GLRD (U)-SO  
D/E FO Booster p/p :  
D/E FO Circulating p/p :  
D/E LO Priming p/p :  
Boiler FO Booster p/p :  
Stem Tube LO p/p :  
Emergency fire p/p : QV-2-4/300; 50m3/h - Kvaerner  
AirCond SWC p/p : CGA30 V48 BAN - Kvaerner  
Provision Refri SWC p/p : CM 40-132 H12 BAN  
Economizer fire ext FW : ILC 40/160  
Fire & GS p/p : 2x Kvaerner CGB100 V48 BAN, 130m3/h (GS)  
2x Kvaerner QV-2-4/300, 25/125 m3/h (Fire)  
Bilge & Ballast p/p : Kvaerner S75 SW; 10 m3/h (bilge)  
CGD 200 V48 BAN c/w PMB; 250 m3/h  
Ballast/stnd by SWC p/p : CGD 200 V48 BAN c/w PMB; 250 m3/h  
Kvaerner  
Refrigr. Mach. Cool. p/p :  
FW p/p :  
FW hydrophore p/p : 2x SOB222 W G2V.10; 5m3/h; cap. 1500 ltrs  
Hot Water Circ. p/p :  
FO Transfer p/p : ACF 080K4 IRBO; 25.9m3/h  
DO Transfer p/p : ACF 080N4 IRBO; 29.1m3/h  
LO Transfer p/p : R25/12.5 FL-Z-DB-GLRD (U)-SO; 1-1.23m3/h  
Bilge p/p : S75 SW  
Sludge p/p : R25/20 FL-Z-DB-GLRD (U)-SO; 2m3/h  
Stuffing Box Drain p/p :  
LO Purifier Supply p/p :  
FO Purifier : 2x Westfalia OSA-7-0136-066  
LO Purifier : Westfalia OSA-02-066/17  
OWS p/p : Worldwater system USA/ Heli-Sep MOD 2500  
OCD  
Bilge Separator :  
Incinerator : Hamworthy  
Shaft Grounding Equip : BAC  
E/R Ventilating Fan :  
Purifier Space Exh. Fan :  
FW Generator : Gefico SA, Spin / Aquamar  
FWG Distillate p/p :  
FWG Ejector p/p :  
FW Cooler : Alfa Laval M10 – MPM/Plate – HT  
Alfa Laval M15 – BFM8/Plate – LT  
LO Cooler : Alfa Laval M15 – FFM8/Plate  
Bow thruster : Brunvoll EUJ-45-LTC-1375  
Overhead Travel Crane :  
Lathe : Wu Xi Liang Xi  
M/E Exh.v/v Grinding : with lathe  
Oil Mist Detector : Visatron  
Winchlass – mooring w. : Ulstein  
Fire Alarm System : H.Larsen



# Lampiran III: Ship Logbook

73  
 Bertayar di Jawa Sea  
 Sailing in  
 Pada hari WEDNESDAY  
 Day

Dari  
 From  
 Tanggal  
 Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putaran per menit Revolutions per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered Course			Variansi + Deviasi Var + Dev			Haluan Sejati True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force		Barometrik	Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut Sea temperature	Pengukuran Soundings	Ge Bak
				Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Pedoman Gasing Gyro compass	Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force			Kedaaan Awan Cloudiness	Kedaaan Cusca Weather Condition					
Lari - Malam Midnight	00:00 - 04:00									10.22	SE-1 AC, M, S E	10.2	35%					
Diri - Hari Morning watch	04:00 - 08:00									10.5	SE-1 AC, G, G C SMOOTH	10.3	28					
Pagi - Hari Forenoon watch	08:00 - 12:00									10.7	SE-1 AC, G, G E SMOOTH	10.2	30					
Siang - Hari Afternoon watch	12:00 - 16:00									10.7	SE-1 AC, G, G E SMOOTH	10.2	30					
Petang - Hari Dog watch	16:00 - 20:00									10.7	SE-1 AC, G, G E SMOOTH	10.2	29%					
Malam - Hari Post watch	20:00 - 24:00									10.9	SE-1 AC, G, G E SMOOTH	10.2	30					

Postel kapal pada tengah hari, tanggal 20  
 Position at noon, on  
 Lintang duga  
 DR, Latitude  
 Bujur duga  
 DR, Longitude  
 Jarak yang ditempuh duga  
 Estimated distance  
 Baringan tengah hari  
 True bearing of noon  
 Arus dan arah: nilai duga  
 Current and direction DR, Force

Lintang sejati  
 True Latitude  
 Bujur Sejati  
 True Longitude  
 Jarak yang ditempuh  
 True Distance Run  
 Pemakaian bahan bakar  
 Fuel Oil Consumption  
 Sisa kemarin pada tengah hari  
 Yesterday noon remain  
 Dipakai dalam sehari semalam  
 Twenty four hours Consumption  
 Sisa pada tengah hari  
 Remain at noon

Sarat kapal  
 Ship draught  
 5.15 m  
 5.80 m  
 5.47 m

# Lampiran III: Ship Logbook

SURABAYA ke BANJARMASIN  
to  
SEPTEMBER 19<sup>th</sup> 20 18 Paraf

Pengukuran Soundings				Penentuan posisi kapal secara nyata beringan sejati, pemeruman nyata catatan, kejadian - kejadian, hukuman - hukuman dlab. observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc.	Paraf Muallim Jaga Officer on duty sign	Catatan Nakhoda Annotations of the Master
Tempat P.S.	Kanan S.B.	Kiri P.S.	Kanan S.B.			
FPT		I		01.00 = SBE		
7.5		10	10	01.10 = PDB / SINGLE UP		
WB I				01.12 = TUG LINE FAST		
170				01.15 = CAPT OFF		
WB II		II		01.24 = TUG LINE OFF		
176			10	03.48 = BORV 06° 52' 72 S / 113° 44' 70 E		
WB III				04.00 EPC = 06° 51' 47 S / 113° 46' 12 E		
170				05.00 GPS = 06° 46' 11 S / 113° 54' 68 E		
WB IV		III		06.00 GPS = 06° 39' 54 S / 113° 03' 44 E		
0			10	06.00 GPS = 06° 37' 03 S / 113° 03' 00 E		
FUT				AK TO 029		
87				07.00 GPS = 06° 33' 10 S / 113° 10' 72 E		
FPT		I		08.00 GPS = 06° 23' 07 S / 113° 15' 20 E		
7.5		10	10	08.00 GPS = 06° 19' 07 S / 113° 19' 35 E		
WB I				10.00 GPS = 06° 03' 06 S / 113° 24' 30 E		
170				11.00 GPS = 05° 55' 24 S / 113° 28' 62 E		
WB II		II		12.00 GPS = 05° 43' 54 S / 113° 33' 15 E		
192			10	13.00 GPS = 05° 33' 47 S / 113° 37' 17 E		
WB III				14.00 = SHIP TIME ADVANCED 20 TO UTC +07.20		
167				15.00 GPS = 05° 16' 58 S / 113° 41' 30 E		
0				16.00 GPS = 05° 06' 01 S / 113° 49' 63 E		
FUT				17.00 GPS = 04° 57' 09 S / 113° 54' 07 E		
80				18.00 GPS = 04° 47' 76 S / 113° 58' 29 E		
		III		SHIP TIME ADVANCED 20 TO UTC +07.40		
				19.00 GPS = 04° 40' 78 S / 114° 01' 40 E		
				20.00 GPS = 04° 30' 70 S / 114° 05' 55 E		
				21.00 GPS = 04° 19' 25 S / 114° 11' 19 E		
				22.00 GPS = 04° 07' 33 S / 114° 15' 31 E		
				23.00 GPS = 04° 02' 00 S / 114° 18' 02 E		
				24.00 GPS = 03° 52' 20 S / 114° 23' 27 E		

Pada hari Wednesday, tgl September 19<sup>th</sup>, 20 18.  
Day

Pekerjaan yang dilakukan dan latihan  
Activities and practices with  
Alat2 keselamatan dan alat2 penolong  
Safety and life-saving equipment

NAKHODA  
Master  
CAPT BUDI TESUH SARTOMO  
ABK yang diwajibkan menyelenggarakan buku harian ini  
Member of crew appointed on keeping this log book

# Lampiran III: Ship Logbook

74 Berlayar di Sailing in Dari From

Pada hari THURSDAY Tanggal Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putaran/menit Revolution per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered Course			Variasi + Deviasi Var + Dev		Haluan Sejati/alm True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force		Barometer	Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut Sea Water temperature
				Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Pedoman Gasing Gyro compass	Standart Standard compass	Kemudi Steering compass			Keadaan Awan Cloudiness	Keadaan Cuaca Weather Condition			
Luzit - Malam Midnight watch 00.00 - 04.00	04.00				- UME VESSEL ARRIVAL ANCHOR AT O/B BAKID - VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø IN WATER AT O/B BAKID BANDARLAMPIN				6 215.5 110.6		SE-1 AC, AS, BC E	SMOOTH	1012	24°C	
Dimi - Hari Morning watch 04.00 - 08.00	08.00				VESSEL PORT SIDE ANCHORED 3 Ø 1/4 AT O/B BANDARLAMPIN						E-1 AC, C, G C	SMOOTH	1012	25	
Pagi - Hari Forenoon watch 08.00 - 12.00	12.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø 1/4 AT O/B BANDARLAMPIN						AL, ST, CU C	SMOOTH	1011	26	
Siang - Hari Afternoon watch 12.00 - 16.00	16.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø IN WATER AT O/B BAKID BANDARLAMPIN						SE-1 CC, AS, AC C	SMOOTH	1011	30°C	
Pelang - Hari Dog watch 16.00 - 20.00	20.00				VESSEL PORT SIDE ANCHORED 3 Ø 1/4 AT O/B BANDARLAMPIN						SE-1 AC, CU, C C	SMOOTH	1010	23°C	
Malam - Hari Fris watch 20.00 - 24.00	24.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø 1/4 AT O/B BANDARLAMPIN						SE-1 CU, CC, ST C	SMOOTH	1011	29	

Posisi kapal pada tengah hari, tanggal 20

Position at noon, on

Listang duga DR. Latitude

Bujur duga DR. Longitude

Jarak yang ditempuh duga Estimated distance

Baringan tengah hari True bearing at noon

Arus dan/atau salah duga Current and/or DR. Error

Sarat kapal Ship draught

muka Fore 5.15 m

belakang After 5.80 m

tengah Middle 5.47 m

Lintang sejati True Latitude

Bujur Sejati True Longitude

Jarak yang ditempuh True Distance Run

Pemakaian bahan bakar Fuel Oil Consumption

Sisa kemarin pada tengah hari Yesterday noon remain

Dipakai dalam sehari semalam Twenty four hours Consumption

Sisa pada tengah hari Remain at noon

# Lampiran III: Ship Logbook

ke  
to  
SEPTEMBER 20<sup>th</sup> 20 18

Paraf

Pengukuran Soundings				Penentuan posisi kapal secara nyata beringan sejati, pemeruman catatan- catatan, kejadian - kejadian, hukuman - hukuman dsb. <small>observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc</small>	Parat Mualim Jaga <small>Officer on duty sign</small>	Catatan Nakhoda <small>Annotations of the Master</small>
Tangki <sup>2</sup> (Cm) Tanks (Cm)		Got <sup>2</sup> (Cm) Bilges (Cm)				
Kiri P.S.	Kanan S.B.	Kiri P.S.	Kanan S.B.			
FPT		I		00.05 = CHN		
759		10	10	00.24 Gk. 03° 47' 73" / 114° 26' 36" E		
WB I				00.58: 5100 by 5		
02A 571				01.12: DECK LIGHT ON		
WB II		II		01.41: 03° 41' 85" / 114° 27' 80" E		
171 172		10	10	01.45: FIVE		
WB III				02.00 Gk. 03° 41' 08" / 114° 27' 02" E		
051 169				SWITCH OFF DECK LIGHT AND HUNG UP THE FLAG		
WB IV		II		CHECK 3 POSITION FOUND "OK"		
0 0		10	10	08.00 GRS 03° 41' 08" / 114° 27' 89" E		
FWT				09.00 GRS 03° 41' 08" / 114° 27' 88" E		
50 79				10.00 GRS 03° 41' 09" / 114° 27' 86" E		
				11.00 GRS 03° 41' 07" / 114° 27' 80" E		
FPT		I		12.00 GRS 03° 41' 08" / 114° 27' 80" E		
756		10	10	13.00 Gk. 03° 41' 85" / 114° 27' 85" E		
WB I				14.00 GRS 03° 41' 85" / 114° 27' 80" E		
225 170				15.00 Gk. 03° 41' 84" / 114° 27' 95" E		
WB II		II		16.00 GRS 03° 41' 84" / 114° 27' 94" E		
150 111		10	10	SWITCH ON DECK LIGHT AND LOWERED THE FLAG		
WB III				18.00 3 GRS 03° 41' 84" / 114° 27' 89" E		
052 168				20.00 3 GRS 03° 41' 84" / 114° 27' 80" E		
WB IV		III		21.00 GRS 03° 41' 84" / 114° 27' 87" E		
0 0		10	10	22.00 GRS 03° 41' 86" / 114° 27' 86" E		
FWT				23.00 GRS 03° 41' 87" / 114° 27' 83" E		
90 76				24.00 GRS 03° 41' 88" / 114° 27' 86" E		

Pada hari THURSDAY tgl SEPTEMBER 20<sup>th</sup> 20 18  
Day

PEKERJAAN YANG DILAKUKAN DAN LATIHAN  
Activities and practices with  
ALAT2 KESELAMATAN DAN ALAT2 PENOLONG  
Safety and life-saving equipment

NAKHODA  
Master  
CAPT BUDI PELLH SARTONO  
ABK yang diwajibkan menyelenggarakan buku hari  
Member of crew appointed on keeping this log bo

# Lampiran III: Ship Logbook

75  
Berlayar di ..... Dari .....  
Sailing in ..... From .....  
Pada hari FRIDAY Tanggal .....  
Day Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putaran/menit Revolution per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered Course			Variasi + Deviasi Var + Dev			Haluan Sejati/dim True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force			Barometrik	Suhu Udara Air temperature
				Pedoman Standar Standart compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Pedoman Gasing Gyro compass	Pedoman Standar Standart compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Arah dan Kekuatan Direction and Force			Keadaan Awan Cloudiness	Keadaan Cuaca Weather Condition	Keadaan Laut Sea Condition		
Laut - Malam Midnight watch 00.00 - 04.00	04.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø 1/2" IN WATER AT O/B BARITO BANDAR MASIN							SE-1 C1, A1, AC E SMOOTH	1011	26°C		
Diini - Hari Morning watch 04.00 - 08.00	08.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø 1/2" AT O/B BANDAR MASIN							SE-1 A1, C1, S1 C SMOOTH	1012	27°C		
Pagi - Hari Forenoon watch 08.00 - 12.00	12.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø 1/2" AT O/B BANDAR MASIN							SE-1 A1, C1, S1 C SMOOTH	1013	27°C		
Siang - Hari Afternoon watch 12.00 - 16.00	16.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø 1/2" IN WATER AT O/B BARITO BANDAR MASIN							SE-1 A1, A2, S1 E SMOOTH	1014	27°C		
Petang - Hari Dog watch 16.00 - 20.00	20.00				VESSEL PORT SIDE ANCHOR 3 Ø 1/2" AT O/B BANDAR MASIN							SE-1 A1, C1, S1 C SMOOTH	1012	27°C		
Malam - Hari First watch 20.00 - 24.00	24.00				VESSEL HEAVING UP PROCEED ALONG SIDE							SE-1 A1, C1, S1 C SMOOTH	1014	27°C		

Posisi kapal pada tengah hari, tanggal ..... 20 .....

Lintang duga : ..... Lintang sejati : .....  
DR. Latitude : ..... True Latitude : .....  
Bujur duga : ..... Bujur Sejati : .....  
DR. Longitude : ..... True Longitude : .....  
Jarak yang ditempuh duga : ..... Jarak yang ditempuh : .....  
Estimated distance : ..... True Distance Run : .....  
Baringan tengah hari : ..... Pemakaian bahan bakar : .....  
True bearing at noon : ..... Fuel Oil Consumption : .....  
Anus dan/atau salah duga : ..... Sisa kemarin pada tengah hari : .....  
Current and/or DR. Error : ..... Yesterday noon remain : .....  
Sarat kapal : muka : ..... Dipakai dalam sehari semalam : .....  
Ship draught : belakang : ..... Twenty four hours Consumption : .....  
Tengah : ..... Sisa pada tengah hari : .....  
Middle : ..... Remain at noon : .....

# Lampiran III: Ship Logbook

ke  
to  
SEPTEMBER 21<sup>th</sup> 20 18 Paraf

Pengukuran Soundings				Penentuan posisi kapal secara nyata beringan sejati, pemeruman catatan-catatan, kejadian - kejadian, hukuman - hukuman dsb. <small>observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc</small>	Paraf Muallim Jaga <small>Officer on duty sign</small>	Catatan Nakhoda <small>Annotations of the Master</small>
Tangki <sup>2</sup> (Cm) Tanks (Cm)		Got <sup>2</sup> (Cm) Bilges (Cm)				
Kiri P.S.	Kanan S.B.	Kiri P.S.	Kanan S.B.			
	FPT		I	01.00 Gps 03°-41' 84.5 / 114°-27' 87 E		
1011	75 7		10 10	02.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	WB I			03.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	225 170			04.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	WB II		II	05.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
1012	153 142		10 10	06.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	WB III			07.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	151 167			08.00 Gps 03°-41' 87.5 / 114°-27' 86 E		
	WB IV		III	09.00 Gps 03°-41' 84.5 / 114°-27' 81 E		
	0 0		10 10	10.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	FWT			11.00 Gps 03°-41' 84.5 / 114°-27' 87 E		
1013	90 67			12.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	FPT		I	13.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 88 E		
	75 6		10 10	14.00 Gps 03°-41' 84.5 / 114°-27' 89 E		
	WB I			15.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 89 E		
	22 4 171			16.00 Gps 03°-41' 84.5 / 114°-27' 89 E		
	WB II		II	17.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 87 E		
	154 141		10 10	18.00 Gps 03°-41' 86.5 / 114°-27' 87 E		
	WB III			19.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 87 E		
1012	051 169		III	20.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 87 E		
	WB IV			21.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 87 E		
	0 0		10 10	22.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 87 E		
	FWT			23.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 87 E		
1014	90 65			24.00 Gps 03°-41' 85.5 / 114°-27' 87 E		

Pada hari Friday tanggal SEPTEMBER 21<sup>th</sup>  
Day

Pekerjaan yang dilakukan dan latihan  
Activities and practices with

Alat2 keselamatan dan alat2 penolong  
Safety and life-saving-equipment

  
**NAKHODA**  
**Master**  
 CAPT. BUDI TESUH SARTON  
 ABK yang diwajibkan menyelenggarakan buk  
 Member of crew appointed on keeping this

# Lampiran III: Ship Logbook

76  
Berlayar di ..... Dari .....  
Sailing in ..... From .....  
Pada hari SATURDAY Tanggal .....  
Day Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putaran/menit Revolusi per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered Course			Variasi + Deviasi Var + Dev.			Haluan Sejati dim True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force			Barometer	Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut
				Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Pedoman Gasing Gyro compass	Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Keadaan Awan Cloudiness			Keadaan Cuaca Weather Condition	Keadaan Laut Sea Condition				
Landi - Malam Midnight 00.00 - 04.00	02.00				UNE AND PILOT ADVISE VESSEL PROCEED A' SIDE AT TRISAKTI WHARF							SE-1	CE, CI, AS				
Diri - Hari Morning watch 04.00 - 08.00	05.00				VESSEL STB SIDE ALONGSIDE AT TRK BANGKORONGIN							E-1	AC, CI, S		1012	27°C	
Pagi - Hari Forenoon watch 08.00 - 12.00	12.00				VESSEL STB SIDE ALONGSIDE AT TRISAKTI WHARF							E-1	AC, CI, S		1012	27°C	
Siang - Hari Afternoon watch 12.00 - 16.00	16.00				VESSEL STB SIDE A' HOV AT TRISAKTI WHARF							E-1	AC, CI, S		1013	28°C	
Petang - Hari Dip-mid watch 16.00 - 20.00	20.00				VESSEL STB SIDE ALONGSIDE AT TRK BANGKORONGIN							E-1	AC, CI, S		1012	28°C	
Malam - Hari Fore watch 20.00 - 24.00	24.00				VESSEL STB SIDE ALONGSIDE AT TRISAKTI WHARF							E-1	AC, CI, W		1012	28°C	

Posisi kapal pada tengah hari, tanggal ..... 20 .....

Position at noon, on .....

Lintang duga  
DR. Latitude

Bujur duga  
DR. Longitude

Jarak yang ditempuh duga  
Estimated distance

Baringan tengah hari  
True bearing at noon

Arcs dan/atau salah duga  
Current and/or DR. Error

Lintang sejati  
True Latitude

Bujur Sejati  
True Longitude

Jarak yang ditempuh  
True Distance Run

Pemakaian bahan bakar  
Fuel Oil Consumption

Sisa kemarin pada tengah hari  
Yesterday noon remain

Dipakai dalam sehari semalam  
Twenty four hours Consumption

Sisa pada tengah hari  
Remain at noon

Sarat kapal  
Ship draught

muka  
Fore

belakang  
After

Tengah  
Middle

# Lampiran III: Ship Logbook

ke  
to  
SEPTEMBER 22<sup>th</sup> 20 18

Paraf

Barometer	Suhu Udara Air Temperature	Suhu Air Laut Sea Water Temperature	Pengukuran Soundings				Penentuan posisi kapal secara beringan sejati, pemeruman nyata catatan-kejadian - hukuman - hukuman dsb observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc.	Paraf Muallim Jaga Officer on duty sign	Catatan Nakhoda Annotations of the Master
			Tinggi Tanks (Cm)	Kanan S.B.	Kiri P.S.	Kanan S.B.			
1017	26°C		FPT 756		I 10	10	01.02 = TUGU LITE FWT 02.00 = PILET URA 02.10 = IN POSITION 02.10 = PILET OFF 02.12 = FIVE 03.16 = COMPLETED BAY 03-07 03.03/11-13/15-17		
1012	27°C		WB I 226	171			04.30 FINISH DISCH 970 ALL BAY 04.40 OPEN HATCH COVER NO 3 05.00 OPEN HATCH COVER NO 2 05.10 OPEN HATCH COVER NO 3A RESTIT 06.00 START DISCH 1/4 BAY 15-17 06.30 START DISCH 1/4 BAY 11-13 07.40 START DISCH 1/4 BAY 3-7/9		
1011	28°C		WB II 40		II 10	10	08.20 START DISCH 1/4 BAY 19-21 08.30 FINISH DISCH 1/4 BAY 19-21 08.40 OPEN HATCH COVER NO 1 09.00 OPEN HATCH COVER NO 2 11.00 = FINISH DISCH 1/4 BAY 10-12 11.15 = START DISCH 1/4 BAY 23-25 11.30 =		
100	30°C		FPT 757		I 10	10	13.15 = BELINE BAY 19-21 23-25 13.45 = COMPLETED BAY ALL CARGES 14.00 = COMPLETED LOADING 1/4 BAY 03-07/07-09/11-13/15-17 14.30 = FINISH LOAD 1/4 BAY 19-21		
012	30		WB I 225	170			15.00 SWITCH ON DECK LIGHT AND LOWERED THE FLG 18.00 STOP LOADING 1/4 BAY 19.12 CONTINUE LOADING 1/4 BAY 23-25/15-17 20.00 NONSTOP LOADING 20.45 = FINISH LOAD 1/4 BAY 19-21 21.15 = CLOSE HATCH NO 1, 15 21.30 = CLOSE HATCH NO 2, 15 21.40 = FINISH LOAD 1/4 BAY 23-25/19-21 03-05/07-9		
31			WB II 53	190	II 10	10			
			WB III 201	171					
			WB IV 0		III 10	10			
			FWT 87	65					

Pada hari SATURDAY tgl 22 SEPTEMBER 2018  
Day

Pekerjaan yang dilakukan dan latihan  
Activities and practices with

Alat2 keselamatan dan alat2 penolong  
Safety and life-saving-equipment

NAKHODA  
Master  
CPT BUDI TEGUH SPAT  
ABK yang diwajibkan menyelenggarakan  
Member of crew appointed on keeping

# Lampiran III: Ship Logbook

77  
 Berlayar di: DAVA SEA  
 Sailing in  
 Pada hari: SUNDAY  
 Day

Dari: .....  
 From  
 Tanggal: .....  
 Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putaran per menit Revolutions per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered Course			Variasi + Deviasi Var + Dev			Haluan Sejati dim True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force			Barometer	Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut Sea Water temperature
				Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Pedoman Gyro Gyro compass	Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force			Keadaan Awan Cloudiness	Keadaan Cuaca Weather Condition	Keadaan Laut Sea Condition			
Laut - Malam Midnight 00.00 - 04.00	04.00			UMR AND PILOT ADVICE AND PROCEED BY THE BARITO RIVER CHANNEL	VESSEL CAST OFF				MP.22 50.2	SE-2 AS, CE, AC E SMOOTH	1014	28°C					
Dimi - Hari Morning watch 04.00 - 08.00	08.00	165	10.5	204°	204°	204°	±00°	±00°	204°	42 44	SE-1 AC, AS, CE C SMOOTH	1014	28°C				
Pagi - Hari Forenoon watch 08.00 - 12.00	12.00	145	10.7	204°	204°	204°	±00°	±00°	204°	43 87	SE-1 AC, CE, CO C SMOOTH	1013	27°				
Siang - Hari Afternoon watch 12.00 - 16.00	16.00	145	10.6	204°	204°	204°	±01°	±00°	204°	46 133	SE-2 AC, CE, AC C SLIGHT	1013	27°C				
Petang - Hari Dog watch 16.00 - 20.00	20.00	135	10.6	204°	204°	204°	±00°	±00°	204°	46 179	E-2 AS, CE, CE C SMOOTH	1013	29°C				
Malam - High First watch 20.00 - 24.00	24.00			UMR MANEUVERING TO ANCHORAGE AT BOUY 5 KE JAWANG					33 212	AC, CE, CO C SMOOTH	101	29°					

Posisi kapal pada tengah hari tanggal ..... 20 .....

Position at noon on .....

Lintang duga  
DR. Latitude

Bujur duga  
DR. Longitude

Jarak yang ditempuh duga  
Estimated distance

Baringan tengah hari  
True bearing at noon

Arus dan/atau salah duga  
Current and/or DR. Error

Sarat kapal  
Ship draught

muka  
Fore  
5.30 m

belakang  
After  
5.80 m

Tengah  
Middle  
5.55 m

Lintang sejati  
True Latitude

Bujur Sejati  
True Longitude

Jarak yang ditampuh  
True Distance Run

Pemakaian bahan bakar  
Fuel Oil Consumption

Sisa kemarin pada tengah hari  
Yesterday noon remain

Dipakai dalam sehari semalam  
Twenty four hours Consumption

Sisa pada tengah hari  
Remain at noon

# Lampiran III: Ship Logbook

BANDAR LAMPUNG ke SURABAYA  
to  
SEPTEMBER 23<sup>th</sup> 2018

Paraf

Pangukuran Soundings				Penentuan posisi kapal secara nyata beringan sejati, pemeruman catatan-catatan, kejadian - kejadian, hukuman - hukuman dsb. observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc.	Paraf Muallim Jaga Officer on duty sign	Catatan Nakhoda Annotations of the Master
Gotki <sup>2</sup> (Cm) Bilges (Cm)	Got <sup>2</sup> (Cm) Bilges (Cm)					
Kiri P. S.	Kanan S.B.	Kiri P. S.	Kanan S.B.			
FPT		I		00.12 = 10E		
758		10	10	00.32 = TUG LINE FAST / 000		
WB I				00.35 = SINGE UP		
09 170				00.47 = CAST OFF		
WB II				03.30 = PULST. OFF		
174 141				03.48 GPS 03°48'05S / 104°27'00E		
WB III				04.00 GPS 03°44'21S / 104°26'00E		
112 168				05.00 GPS 03°52'24S / 104°23'06E		
WB IV				06.00 GPS 04°02'22S / 104°18'77E		
0 0				07.00 GPS 04°11'88S / 104°14'14E		
FUT		II		08.00 GPS 04°22'18S / 104°09'78E		
86 63		10	10	09.00 GPS 04°31'02S / 104°04'10E		
				10.00 GPS 04°42'21S / 104°00'14E		
				11.04 GPS 04°53'51S / 103°53'51E		
				12.00 GPS 05°02'13S / 103°51'10E		
				13.20 GPS 05°14'28S / 103°46'41E		
				14.04 GPS 05°26'11S / 103°41'41E		
				15.00 GPS 05°34'11S / 103°37'34E		
				16.00 GPS 05°44'16S / 103°32'32E		
				17.00 GPS 05°54'17S / 103°28'32E		
				18.00 GPS 06°03'57S / 103°24'10E		
				18.30 CHIP TIME RETRADED 20 UT + 107.20		
				19.00 GPS 06°16'22S / 103°18'38E		
				20.00 GPS 06°28'25S / 103°15'56E		
				21.00 GPS 06°40'41S / 103°09'22E		
				22.00 GPS 06°49'24S / 103°05'03E		
				22.42 GPS 06°49'09S / 102°00'05E		
				0000N		

Pada hari SUNDAY... tgl 23 SEPTEMBER 23<sup>rd</sup> 2018  
Day

Pekerjaan yang dilakukan dan latihan  
Activities and practices with

Alat2 keselamatan dan alat2 penyelung  
Safety and life-saving equipment

NAKHODA  
Master

CAPT. BUDI TEGUH SARTOMO  
ABK yang diwajibkan menyelenggarakan buku harian  
Member of crew appointed on keeping this log book

# Lampiran III: Ship Logbook

78  
 Bertayar di  
 Sailing in  
 Pada hari MONDAY  
 Day

Dari  
 From  
 Tanggal  
 Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah rotasi per menit Revolutions per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered Course			Variasi + Deviasi Var + Dev			Haluan Sejati True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force			Barometer	Suhu Udara Air temperature	Suhu Laut Sea temperature
				Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Pedoman Gyro Gyro compass	Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	CC, AS, CE			Keadaan Awan Cloudiness	Keadaan Cusca Weather Condition	Keadaan Laut Sea Condition			
Laut - Malam Midnight watch 00.00 - 04.00	04.00			VESSEL PORT SIDE ANCHOR AT BOW OF KE. JAWANG								SE-1	CC, AS, CE	SMOOTH	1014	28.2	
Diri - Hari Morning watch 04.00 - 08.00	08.00			VESSEL PORT SIDE ANCHOR 30 M AT JAWANG ANCHORAGE								SE-1	CC, AS, CE	SMOOTH	1014	28.2	
Pagi - Hari Forenoon watch 08.00 - 12.00	12.00			PORT SIDE ANCHOR 30 M AT BOW OF KE. JAWANG ANCHORAGE								SE-1	CC, AS, CE	SMOOTH	1014	28.2	
Siang - Hari Afternoon watch 12.00 - 16.00	16.00			ONE VESSEL HEAVY UP AND DOCKED ENTERING SURABAYA WEST CHANNEL								SE-2	ACTIVEST	SMOOTH	1012	28.2	
Petang - Hari Dog watch 16.00 - 20.00	20.00			UNCLIP VESSEL MANUEVER ENTER SURABAYA CHANNEL & MANUEVER STB SIDE ALONGSIDE AT END BERLANJUT WAJAF PORT OF TO PERIK								SE-1	CC, AS, CE	SMOOTH	1012	28.2	
Malam - Hari First watch 20.00 - 24.00	24.00			STB SIDE ALONGSIDE AT EAST BELUKAN WAJAF PORT OF TO PERIK PERAK.								SE-1	CC, AS, CE	SMOOTH	1012	28.2	

Posisi kapal pada tengah hari, tanggal 20  
 Position at noon, on  
 Lintang duga :  
 DR: Latitude  
 Bujur duga :  
 DR: Longitude  
 Jarak yang ditempuh duga :  
 Estimated distance  
 Baringan tengah hari :  
 True bearing at noon  
 Arus dan/atau salah duga :  
 Current and/on DR. Error

Sarat kapal  
 Ship draught  
 muka Fore : 5.30 m  
 belakang After : 5.80 m  
 Tengah Middle : 5.55 m

Lintang sejati :  
 True Latitude  
 Bujur Sejati :  
 True Longitude  
 Jarak yang ditempuh :  
 True Distance Run  
 Pemakaian bahan bakar :  
 Fuel Oil Consumption  
 Sisa kemarin pada tengah hari :  
 Yesterday noon remain  
 Dipakai dalam sehari semalam :  
 Twenty four hours Consumption  
 Sisa pada tengah hari :  
 Remain at noon

# Lampiran III: Ship Logbook

ke  
to  
SEPTEMBER 24<sup>th</sup> 20 18

Paraf

Pengukuran Soundings				Penentuan posisi kapal secara nyata berdasarkan sejati, pemeruman catatan- catatan, kejadian - kejadian, hukuman - hukuman dsb. observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc	Paraf Mualim Jilga Office on duty sign	Catatan Nakhoda Annotations of the Master
Tinggi (Cm) Tanks (Cm)		Got (Cm) Bilges (Cm)				
Kiri P. S.	Kanan S.B.	Kiri P. S.	Kanan S.B.			
FRT		I		01-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.73' E		
WB I	758	10	10	02-00 Gr. 06° 51.47' S / 102° 46.73' E		
WB II	171			03-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.72' E		
WB III	141	II	10	04-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.73' E		
WB IV	168			05-00 Gr. 06° 51.44' S / 102° 46.73' E		
FWT	90	III	10	06-00 Gr. 06° 51.44' S / 102° 46.73' E		
FRT	757	I	10	07-00 Gr. 06° 51.47' S / 102° 46.74' E		
WB I	171	II	10	08-00 Gr. 06° 51.47' S / 102° 46.73' E		
WB II	142			09-00 Gr. 06° 51.46' S / 102° 46.73' E		
WB III	169	III	10	10-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.73' E		
WB IV	00			11-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.73' E		
FWT	90			12-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.73' E		
FRT	757	I	10	13-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.73' E		
WB I	171	II	10	14-00 Gr. 06° 51.45' S / 102° 46.73' E		
WB II	142			15-00 = OHH		
WB III	169	III	10	15-40 = SBE		
WB IV	00			16-00 = ANCHOR UP		
FWT	90			16-00 = T. ON 18.35.00 T. OF 18.35.00		
FRT	757	I	10	19-00 = FIRST LINE		
WB I	171	II	10	19-10 = 2ND LINE		
WB II	142			19-20 = 3RD LINE		
WB III	169	III	10	19-30 = COMMENCED DITCH TO BEAT		
WB IV	00			20-00 = FINISH HEAVE		
FWT	90			20-50 = START DITCH HEAVE 2-5 MIN		
FRT	757	I	10	21-15 = START DITCH HEAVE 10 MIN		
WB I	171	II	10	22-30 = REST TIME		
WB II	142					
WB III	169	III	10			
WB IV	00					
FWT	90					

Pada hari MONDAY 24 SEPTEMBER 2018  
Day

Nakhoda  
Master

CAPT. BUDI TEGUH SETUNO  
ABK yang diwajibkan menyelenggarakan buku harian ini  
Member of crew appointed on keeping this log book

Pekerjaan yang dilakukan dan latihan  
Activities and practices with

Alat2 keselamatan dan alat2 penolong  
Safety and life-saving-equipment

# Lampiran III: Ship Logbook

79

Bertayar di Sailing in: 79 Dari: From

Pada hari Tuesday Tanggal: Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putaran per menit Revolutions per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steerage Course			Variasi + Deviasi Var + Dev			Haluan Sejati dim True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force			Barometer	Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut Sea water temp
				Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Pedoman Sejati True compass	Pedoman Standar Standard compass	Pedoman Kemudi Steering compass	Kondisi Awan Cloudiness			Kondisi Cuaca Weather Condition	Kondisi Laut Sea Condition				
Lari - Malam Mid-watch	01.00 - 03.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			ST. AT. AC					SE-1					
Diri - Hari Morning watch	03.00 - 05.00			UMK LANG BERKONDISI DAN BERKONDISI			AC, C, G					E-1					
Diri - Hari Morning watch	05.00 - 07.00			UMK LANG BERKONDISI DAN BERKONDISI			SMOOTH					C					
Pagi - Hari Forenoon watch	07.00 - 11.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			CC, C, CC					SMOOTH					
Pagi - Hari Forenoon watch	11.00 - 13.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			SMOOTH					SE-1					
Siang - Hari Afternoon watch	13.00 - 15.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			SMOOTH					SE-1					
Siang - Hari Afternoon watch	15.00 - 17.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			SMOOTH					SE-1					
Pejang - Hari Day watch	17.00 - 19.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			SMOOTH					SE-1					
Pejang - Hari Day watch	19.00 - 21.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			SMOOTH					SE-1					
Malam - Hari Night watch	21.00 - 24.00			VESSEL STD SIDE A SIDE AT EAST BELLUW BANGK			SMOOTH					SE-1					

Posisi kapal pada tengah hari: 2400

Position at noon: 2400

Lintang duga: 2400

DR: Latitude

Bujur duga: 2400

DR: Longitude

Jarak yang ditempuh duga: 2400

Estimated distance

Baringan tengah hari: 2400

True bearing at noon

Arus dan/atau salah duga: 2400

Current and/or DR: Error

Sarat kapal: 2400

Ship draught

Tinggi: 2400

Middle

Lintang salah: 2400

True Latitude

Bujur Sejati: 2400

True Longitude

Jarak yang ditempuh: 2400

True Distance Run

Pemakaian bahan bakar: 2400

Fuel Oil Consumption

Sisa kemarin pada tengah hari: 2400

Yesterday noon remain

Dipakai dalam sehari semalam: 2400

Twenty four hours Consumption

Sisa pada tengah hari: 2400

Remain at noon

# Lampiran III: Ship Logbook

ke  
to  
SEPTEMBER 20<sup>th</sup> 18

Paraf

Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut Sea Water Temperature	Pengukuran Soundings			Penentuan posisi kapal secara nyata beringan sejati, pemeruman catatan- catatan, kejadian - kejadian, hukuman - hukuman dsb. observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc.	Paraf Muallim/Jaga Officer or duty sign	Catatan Nakhoda Annotations of the Master
		Kiri P.S.	Kanan S.B.	Got <sup>2</sup> (Cm) Bilges (Cm)			
25°C		FPT 75 WB I 170 WB II 141 WB III 170 WB IV 10 FWT	I 10 10	10	00:02 = FLUSH DISCH 1/4 Bay 07-05 11-13 00:14 = COMPLETED DISCH AIR CARBON 01:00 = CARBON W/C AIR BAY 01:30 = CHW 02:40 = SOB 03:50 = PDB /TUG LINE FAST 04:00 = CHW 04:10 = CHW 04:40 = CHW 05:10 = CHW 05:20 = DOCK REMOVED 05:40 = L. CHW 06:10 = L. KR. JUMUNG 06:40 = BUNYUS 07:10 = L. CHW 07:15 = 12.45.50E		
30		FPT 70 WB I 170 WB II 141 WB III 170 WB IV 10 FWT	I 10 10	10	08:00 GPS 06°51' 67S / 102°45' 50E 09:00 GPS 06°51' 05S / 102°45' 00E 10:00 GPS 06°51' 15S / 102°45' 07E 11:00 GPS 06°51' 26S / 102°45' 02E 12:00 GPS 06°51' 37S / 102°45' 08E 13:00 GPS 06°51' 48S / 102°45' 07E 14:00 GPS 06°51' 57S / 102°45' 00E 15:00 GPS 06°51' 78S / 102°45' 07E 16:00 GPS 06°51' 78S / 102°45' 00E 17:00 GPS 06°51' 77S / 102°45' 50E 20:00 GPS 06°51' 76S / 102°45' 50E 20:20 = SOB 23:45 = CHW		
27		FPT 73 WB I 171 WB II 141 WB III 171 WB IV 10 FWT	I 10 10	10	18:00 GPS 06°51' 78S / 102°45' 07E 19:00 GPS 06°51' 78S / 102°45' 07E 20:00 GPS 06°51' 78S / 102°45' 07E 21:00 GPS 06°51' 78S / 102°45' 07E 22:10 = PDB		
30°C		FPT 73 WB I 171 WB II 141 WB III 171 WB IV 10 FWT	I 10 10	10	01 SWITCH ON DECK LIGHT AND LOWERED THE FLAG 18:00 GPS 06°51' 77S / 102°45' 50E 20:00 GPS 06°51' 76S / 102°45' 50E 20:20 = SOB 23:45 = CHW		
29°C		FPT 70 WB I 171 WB II 141 WB III 171 WB IV 10 FWT	I 10 10	10	20:00 GPS 06°51' 76S / 102°45' 50E 20:20 = SOB 23:45 = CHW		
		FPT 70 WB I 171 WB II 141 WB III 171 WB IV 10 FWT	I 10 10	10	20:00 GPS 06°51' 76S / 102°45' 50E 20:20 = SOB 23:45 = CHW		

Pada hari TUESDAY tgl. SEPTEMBER 20<sup>th</sup> 18  
Day

Pekerjaan yang dilakukan dan latihan  
Activities and practices with

Alat2 keselamatan dan alat2 penolong  
Safety and life-saving equipment

NAKHODA  
Master  
CAPT. BUDI TESUH SARTONO  
ABK yang diwajibkan menyelenggarakan buku harian  
Member of crew appointed on keeping this log book

# Lampiran III: Ship Logbook

30  
 Berlayar di ..... Dari .....  
 Sailing in ..... From .....  
 Pada hari WEDNESDAY Tanggal .....  
 Day Date

Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putar per menit Revolution per minute	Kecepatan Kapal Speed	Haluan Kemudi Steered Course			Variasi + Deviasi Var + Dev		Haluan Sejati dim True course in	Jarak tempuh Distance run	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force		Barometer	Suhu Udara Air temperature	Suhu Air Laut Sea temperature
				Pelonomi Standar Standard compass	Pelonomi Kemudi Steering compass	Pelonomi Gasing Gyro compass	Pelonomi Standar Standard compass	Pelonomi Kemudi Steering compass			Keadaan Awan Cloudiness	Keadaan Cuaca Weather Condition			
Lagi - Malam Midnight watch 00.00 - 04.00	04.00				UME AND PILOT ARRIVE VESSEL DEOCKER A' SIDE AT EAST BERUJAN WHARF						E-2 AS, CC, AC C SMOOTH	1011	26°C		
Dim - Hari Morning watch 04.00 - 08.00	08.00				VESSEL TO SIDE ALONGSIDE AT EAST BERUJAN WHARF PORT OF TO PERAK						SE-1 AC, C, SE C SMOOTH	1012	27°C		
Pagi - Hari Forenoon watch 08.00 - 12.00	12.00				V/C STB SIDE ALONGSIDE AT EAST BERUJAN WHARF PORT OF TO PERAK						CS, C, C C SMOOTH	1014	28°C		
Siang - Hari Afternoon watch 12.00 - 16.00	16.00				VESSEL STB SIDE A' SIDE AT EAST BERUJAN WHARF PORT OF TANJUNG PERAK						E-1 C, AC, AS C SMOOTH	1011	30°C		
Petang - Hari Dop watch 16.00 - 20.00	20.00				UME / UIC VESSEL DEPARTURE FROM SUKABAYA GO SAILING TO ICUPANG						E-2 AC, C, S C SMOOTH	1012	29°C		
Malam - Hari First watch 20.00 - 24.00	24.00										C-1 CC, C, S C SMOOTH	1013	27°C		

Posisi kapal pada tengah hari, tanggal ..... 20 .....

Position at noon, on ..... 20 .....

Lintang duga DR. Latitude  
 Bujur duga DR. Longitude  
 Jarak yang ditempuh duga Estimated distance  
 Baringan tengah hari True bearing at noon  
 Anus dan/atau salah duga Current and/or DR. Error

Lintang sejati True Latitude  
 Bujur Sejati True Longitude  
 Jarak yang ditempuh True Distance Run  
 Penakalan bahan bakar Fuel Oil Consumption  
 Sisa kemarin pada tengah hari Yesterday noon remain  
 Dipakai dalam sehari semalam Twenty four hours Consumption  
 Sisa pada tengah hari Remain at noon

Sarat kapal Ship draught

muka Fore : 6.00 m  
 belakang After : 6.60 m  
 Tengah Middle : 6.30 m

# Lampiran III: Ship Logbook

ke  
to  
SEPTENBER 26<sup>th</sup> 20<sup>th</sup> 18

Paraf

Pengukuran Soundings				Perentuan posisi kapal secara nyata beringan sejati, pemeruman catatan-catatan, kejadian - kejadian, hukuman - hukuman dsb. <small>observation true bearings, soundings, remarks, incidents, penalties, etc</small>	Paraf Muallim Jaga Officer on duty sign	Catatan Nakhoda Annotations of the Master
Kiri S.B.	Kanan S.B.		Got <sup>2</sup> (Cm) Bilges (Cm)			
		Kiri P.S.	Kanan S.B.			
FPT		I		00:30 = FIRST LINE 00:10 = TUE ON		
756		10	10	00:30 = FIVE		
WB I				00:42 = IN POSITION		
170				02:12 = COMMENCED LOADING 1/4 BAY		
WB II		I		02:21 / 07:03		
142		10	10	02:10 = START LOADING 1/4 BAY 19-21/23-25		
WB III				03:30 = STOP ACTIVITY		
169				04:10 = START LOADING 1/4 BAY 11-13		
WB IV				06:00 = FINISH LOADING 1/4 BAY 13/23/25		
00		II		06:27 = FINISH LOADING 1/4 BAY 11-13		
FPT		10	10	06:30 = CLOSE HATCH COVER NO 3		
8667				06:30 = START LOADING 1/4 BAY 15-17		
				06:50 = REST TIME		
				08:00 = NO ACTIVITY		
				08:30 = CONTINUE LOADING 1/4 BAY 15-17		
				09:15 = CONTINUE LOADING 1/4 BAY 15-17		
				10:15 = CONTINUE LOADING 1/4 BAY 15-17		
				10:15 = CLOSE HATCH COVER NO 3		
				11:15 = START LOADING 1/4 BAY 19-21/23-25		
				11:30 = REST TIME		
				12:10 = RESUME LOADING 1/4 BAY		
		I		11-13 / 15-17		
		10	10	12:10 = RESUME LOADING 1/4 BAY		
				02-05 / 07-09		
				12:15 = RESUME LOADING 1/4 BAY		
				19-21 / 23-25		
				16:00 = ONH		
				16:10 = USE		
				16:50 = POB / RANGKUP		
				17:00 = TUE OFF		
				17:10 = TUE OFF		
				17:15 = TUE OFF		
				17:20 = TUE OFF		
				17:25 = TUE OFF		
				17:30 = TUE OFF		
				17:35 = TUE OFF		
				17:40 = TUE OFF		
				17:45 = TUE OFF		
				17:50 = TUE OFF		
				17:55 = TUE OFF		
				18:00 = TUE OFF		
				18:05 = TUE OFF		
				18:10 = TUE OFF		
				18:15 = TUE OFF		
				18:20 = TUE OFF		
				18:25 = TUE OFF		
				18:30 = TUE OFF		
				18:35 = TUE OFF		
				18:40 = TUE OFF		
				18:45 = TUE OFF		
				18:50 = TUE OFF		
				18:55 = TUE OFF		
				19:00 = TUE OFF		
				19:05 = TUE OFF		
				19:10 = TUE OFF		
				19:15 = TUE OFF		
				19:20 = TUE OFF		
				19:25 = TUE OFF		
				19:30 = TUE OFF		
				19:35 = TUE OFF		
				19:40 = TUE OFF		
				19:45 = TUE OFF		
				19:50 = TUE OFF		
				19:55 = TUE OFF		
				20:00 = TUE OFF		
				20:05 = TUE OFF		
				20:10 = TUE OFF		
				20:15 = TUE OFF		
				20:20 = TUE OFF		
				20:25 = TUE OFF		
				20:30 = TUE OFF		
				20:35 = TUE OFF		
				20:40 = TUE OFF		
				20:45 = TUE OFF		
				20:50 = TUE OFF		
				20:55 = TUE OFF		
				21:00 = TUE OFF		
				21:05 = TUE OFF		
				21:10 = TUE OFF		
				21:15 = TUE OFF		
				21:20 = TUE OFF		
				21:25 = TUE OFF		
				21:30 = TUE OFF		
				21:35 = TUE OFF		
				21:40 = TUE OFF		
				21:45 = TUE OFF		
				21:50 = TUE OFF		
				21:55 = TUE OFF		
				22:00 = TUE OFF		
				22:05 = TUE OFF		
				22:10 = TUE OFF		
				22:15 = TUE OFF		
				22:20 = TUE OFF		
				22:25 = TUE OFF		
				22:30 = TUE OFF		
				22:35 = TUE OFF		
				22:40 = TUE OFF		
				22:45 = TUE OFF		
				22:50 = TUE OFF		
				22:55 = TUE OFF		
				23:00 = TUE OFF		
				23:05 = TUE OFF		
				23:10 = TUE OFF		
				23:15 = TUE OFF		
				23:20 = TUE OFF		
				23:25 = TUE OFF		
				23:30 = TUE OFF		
				23:35 = TUE OFF		
				23:40 = TUE OFF		
				23:45 = TUE OFF		
				23:50 = TUE OFF		
				23:55 = TUE OFF		
				00:00 = TUE OFF		

Pada hari WEDNESDAY tgl. SEPTEMBER 26<sup>th</sup> 20<sup>th</sup> 18  
Day

**NAKHODA**  
Master

CPT BUDI IESUM SARTONO  
ABK yang diwajibkan menyelenggarakan buku log  
Member of crew appointed on keeping this log



# Lampiran IV: Bay Plan Voyage 1702 S

**PORT of Load : Banjarmasin**  
**POINT of Disch : Surabaya**  
**DATE : 22 - 01 - 2017**

**PORT of Load : Banjarmasin**  
**POINT of Disch : Surabaya**  
**DATE : 22 - 01 - 2017**

**BAY PLAN**  
**MV. MERATUS BANJAR 1**  
**VOY. 1702 S / BDJ - SUB**

**BAY 09/08**

08	04	02	01	03	06	07
	X	X	X	X	X	X
	X	X	X	X	X	X
	10	X	X	X	X	X

08	13	10	10	3
20	16	18	20	18
28	26	24	22	

**BAY 07**

04	02	01	03	06	07
	26	20	11	9	5
	15	15	15	15	31
	10	X	X	X	X

16	19	8	11	14
20	19	17	15	15
22	22	22	27	

**BAY 05/01**

08	06	04	01	03	06	07
	3	2	8	24	12	11
	20	24	24	24	24	
	20	24	24	24		
	20	20				

20	24	24	24	24
20	24	24	24	
20	20			

**BAY 03**

08	06	04	01	03	06	07

24	24	24	24	24	24
24	24	24	24		
22	24				

**BAY 01**

08	04	02	01	03	06	07
	3	3	3	3	3	3
	3	3	3	3	3	3
	3	3	3	3	3	3

**BAY 11**

08	06	04	02	01	03	06	07

3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3

**BAY 13/12**

08	06	04	02	01	03	06	07

3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3

**BAY 15**

08	06	04	02	01	03	06	07

3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3

**BAY 17/16**

08	06	04	02	01	03	06	07

3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3

**BAY 19**

08	06	04	02	01	03	06	07

16	19	16	15	20	16
24	24	24	21	24	24
24	26	24	28	28	24

**BAY 21/20**

04	02	01	03	06	07

3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3

**BAY 23**

08	06	04	02	01	03	06	07

24	24	24	24	24	9
13	14	7	6	12	6
20	22	20	20	26	19
25	24	24	24	24	24

**BAY 25/24**

08	06	04	02	01	03	06	07

6	17	17	6	4
19	20	22	6	9
17	24	16	21	20
25	22	20	22	

**BAY 27**

08	06	04	02	01	03	06	07

3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3	3

**PERINCIAN CONTAINER**

DG	REFFER	EC	ROKOK
----	--------	----	-------

Callatan  
 Bila Ada Tambahan Atur  
 Muatan Sesuai Dengan  
 Jenis Dan Tonase Dan  
 Uraian Tersebut Max DM  
 Ada Masalah Fish CO

**MAX DRAFT SYT : 6.508 MGS.644 M**

Draft Calculated: F = 4.64 m CM 2.38 m  
 A = 5.57 m Displ : 8597.38 Ton  
 M = 5.10 m Cargo : 3599.00 Ton  
 T = 0.93 m

Actual Draft: F = m  
 A = m  
 T = m

Crane No 2

04	02	01	03	06	07

21	18	18	17	19	04
24	24	24	25	22	04
25	22	24	22	22	02

Cont 20" = 268 box  
 Cont 40" = 12 box  
 Actual Total Cont = 300 box  
 Loose Cargo = Unit

IBO NO. 811875  
 Arinto M. C. S. Chief Officer  
 LUK. 12345678

# Lampiran IV: Bay Plan Voyage 1748 N

**PORT of Load : Surabaya**  
**PORT of Disch : Banjarmasin**  
**DATE : 28 - 05 - 2017**

**PORT of Load : Surabaya**  
**PORT of Disch : Banjarmasin**  
**DATE : 28 - 05 - 2017**

**BAY PLAN**  
**MV. MERATUS BANJAR I**  
**VOY. 1748 N / SUB - BDJ**

**MAX DRAFT SIT : 6,508 MR.644 M**

**Draft Calculated**  
 F = 5,20 m GM 2,78 m  
 A = 5,60 m Dlepti : 9187,38 Ton  
 M = 5,40 m Cargo : 4146,00 Ton  
 T = 0,40 m

**Actual Draft:**  
 F = m  
 A = m  
 T = m

Prepared By: *[Signature]*  
 Arinto M.C.M. / *[Signature]*  
 LOA : 125,00 M

**PERINCIAN CONTAINER**

DG
REFFEER
EC
ROKOK

Catatan  
 Bila Ada Tambahan Atur  
 Muatan Sesuai Dengan  
 Jenis Dan Tenase Dan  
 Usahan Trim Max DM  
 Ada Masalah Hub C/O

**Actual Total Cont = 238**  
**Loose Cargo =**  
**Unit**

**Crane No 1**

01	02	03	04	05	06	07
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	32	33	34	35

**Crane No 2**

01	02	03	04	05	06	07
4	18	9	11	7	8	
21	22	18	22	7	20	
24	24	25	24	23	24	

**BAY 09/08**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	
18	18	21	10	10	22	
21	16	20	24	20	20	
21	22	25	22			

**BAY 01**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 07**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	20	25	12	12
22	21	20	14	27		
25	22	22	22	24		
21	20	20	22			

**BAY 03**

01	02	03	04	05	06	07
15	10	15	24	16	5	20
19	16	7	6	30	20	
24	28	21	26			
24	24					

**BAY 05/01**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	9	8	10	
21	19	21	20	20		
18	20	19				
21	20					

**BAY 11**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 13/12**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	X
10	10	10	8	10		
5	5	7	7	5		
18	20	22	19	22	24	
22	24	24	27	25	24	

**BAY 21/20**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 15**

01	02	03	04	05	06	07
10	10	10	8	10		
5	5	7	7	5		
18	20	22	19	22	24	
22	24	24	27	25	24	

**BAY 23**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 17/16**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	X
10	15	8	7	12		
11	10	19	6	24	21	
24	24	24	23	26	28	

**BAY 25/24**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 19**

01	02	03	04	05	06	07
6	8	5	5	8	5	10
22	18	21	19	5	6	
20	15	5	5	27	25	
24	2	24	21	21	22	

**BAY 27**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 09/08**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	
18	18	21	10	10	22	
21	16	20	24	20	20	
21	22	25	22			

**BAY 21/20**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 07**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	20	25	12	12
22	21	20	14	27		
25	22	22	22	24		
21	20	20	22			

**BAY 23**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 05/01**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	9	8	10	
21	19	21	20	20		
18	20	19				
21	20					

**BAY 27**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 13/12**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	X
10	10	10	8	10		
5	5	7	7	5		
18	20	22	19	22	24	
22	24	24	27	25	24	

**BAY 25/24**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 17/16**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	X
10	15	8	7	12		
11	10	19	6	24	21	
24	24	24	23	26	28	

**BAY 21/20**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 09/08**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	
18	18	21	10	10	22	
21	16	20	24	20	20	
21	22	25	22			

**BAY 23**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 07**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	20	25	12	12
22	21	20	14	27		
25	22	22	22	24		
21	20	20	22			

**BAY 25/24**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 05/01**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	9	8	10	
21	19	21	20	20		
18	20	19				
21	20					

**BAY 27**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 13/12**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	X
10	10	10	8	10		
5	5	7	7	5		
18	20	22	19	22	24	
22	24	24	27	25	24	

**BAY 21/20**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 17/16**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	X
10	15	8	7	12		
11	10	19	6	24	21	
24	24	24	23	26	28	

**BAY 23**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 09/08**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	
18	18	21	10	10	22	
21	16	20	24	20	20	
21	22	25	22			

**BAY 25/24**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 07**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	20	25	12	12
22	21	20	14	27		
25	22	22	22	24		
21	20	20	22			

**BAY 21/20**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 05/01**

01	02	03	04	05	06	07
15	15	16	9	8	10	
21	19	21	20	20		
18	20	19				
21	20					

**BAY 23**

01	02	03	04	05	06	07

**BAY 13/12**

01	02	03	04	05	06	07
X	X	X	X	X	X	X
10	10	10	8	10		
5	5	7	7	5		

# Lampiran IV: Bay Plan Voyage 1748 S

**PORT of Load : Banjarmasin**  
**PORT of Disch : Surabaya**  
**DATE : 30 - 05 - 2017**

**PORT of Load : Banjarmasin**  
**PORT of Disch : Surabaya**  
**DATE : 30 - 05 - 2017**

**BAY PLAN**  
**MV. MERATUS BANJAR I**  
**VOY. 1748 S / BDJ - SUB**

**MAX DRAFT SVT : 6.508 M/6.644 M**

**Draft Calculatio** F = 4.81 m GM 3.04 m  
 A = 5.40 m Displ : 8673.38 Ton  
 M = 5.10 m Cargo : 3875.00 Ton  
 T = 0.59 m

**Actual Draft:** F = m  
 A = m  
 T = m

Prepared By: *[Signature]*  
 Arinto M.C.M. **Chief Off. NO. 8115125**  
 GT : 8285 NT : 2421  
 LOA : 128.80 M

**PERINCIAN CONTAINER**

DG	REFFER
EC	ROKOK

**Catatan**  
 Bisa Ada Tambahan Atur Muatan Sesuai Dengan Jenis Dan Yemase Dan Usahan Trim Max DM Ada Masalah Hub C/O

**Crane No 1**

06	04	02	01	03	05	07
18						
16						
20						
25						
25						

**Crane No 2**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
10	10	10	10	10	10	10
18	18	18	18	18	18	18
24	24	24	24	24	24	24

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3
4	6	16	15	3	3	3

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	20	20	20	16	04	02
25	25	25	25	25	25	25
25	25	25	25	25	25	25

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3
3	3	3	3	3	3	3

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	20	20	20	16	04	02
25	25	25	25	25	25	25
25	25	25	25	25	25	25

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
15	15	15	15	15	15	15
18	22	22	22	22	18	04
22	22	24	24	22	22	02



# Lampiran IV: Bay Plan Voyage 1777 S

**PORT of Load : Banjarmasin**  
**PORT of Disch : Surabaya**  
**DATE : 09 - 08 - 2017**

**PORT of Load : Banjarmasin**  
**PORT of Disch : Surabaya**  
**DATE : 09 - 08 - 2017**

**BAY PLAN**  
**MV. MERATUS BANJAR 1**  
**VOY. 1777 S / BDM - SUB**

**BAY 01**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 03**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 05/04**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 07**

04	02	01	03	05	07
18					
06					
04					
02					

**BAY 09/08**

06	04	02	01	03	05	07
18	25	25	25	25	25	25
06	20	25	25	25	25	25
04	25	25	25	25	25	25
02	25	25	25	25	25	25

**BAY 11**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 13/12**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 15**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 17/16**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 19**

06	04	02	01	03	05	07
18	18	18	18	18	18	18
06	24	24	24	24	24	24
04						
02						

**BAY 21/20**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 23**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 25/24**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**BAY 27**

06	04	02	01	03	05	07
18						
06						
04						
02						

**PERINCIAN CONTAINER**

06	04	02	01	03	05	07
18	18	18	18	18	18	18
06	24	24	24	24	24	24
04						
02						

**MAX DRAFT SGT : 6.608 1616.644 M**

**Deck Calculation** F = 4.87 m GM 2.82 m  
 A = 5.54 m Diepli : 4631.36 Ton  
 M = 5.20 m Cargo : 3833.00 Ton  
 T = 6.67 m

**Actual Draft:** F = m  
 A = m  
 T = m

**Catatan**

Bila Ada Tambahan Atur  
 Muatan Sesuai Dengan  
 Jenis Dan Tonase Dan  
 Usahan Trim Max DM  
 Ada Masalah Hub C/D

**Cent 20" = 188 box**  
**Cent 40" = 18 box**  
**Actual Total Cent = 206 box**  
**Loose Cargo = Unit**

Prepared by  
 Arinto M.C. (Signature)  
 NO. 0118075  
 01-08-2017  
 LOA: 128.00 M

**MERATUS BANJAR**  
**SURABAYA**

## Lampiran V: Ship Condition

		VESSEL DEPARTURE CONDITION																																							
Ship Name	MERATUS BANJAR I	Voyage	1702 N																																						
Flag/ Register	INDONESIA/ SURABAYA	Port Of	BERLIAN TIMUR	INDONESIA																																					
DESCRIPTION	DATE	LOCAL TIME	REMARKS																																						
One Hour Notice	20.01.17	23.00 LT	No. of Tugs : 2																																						
Pilot On Board	20.01.17	23.45 LT	Name of Tugs : Jaya Baya																																						
Vessel Cast Off	20.01.17	00.00 LT	Maiden III																																						
Pilot Off Board	21.01.17	02.45 LT																																							
Full Away / BOSV	21.01.17	03.18 LT																																							
ETA Next Port	22.01.17	02.00 LT																																							
Next Port	Banjarmasin/BDJ																																								
20'		Reefer Full		40'		TOTAL CARGO O/B		Total Cargo Weight (Tons)	DISPLACEMENT (Tons)																																
F	MT	20'	40'	F	MT	20'	40'																																		
179	0	4	0	30	0	183	30	213	243	4116.00	9114.38																														
Remarks:																																									
<p style="text-align: center;"><b>DEPARTURE CONDITION</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Draft Forward</td> <td>5.15</td> <td>Metres</td> <td>ROB. MPO</td> <td>120000</td> <td>Liters</td> </tr> <tr> <td>After</td> <td>5.56</td> <td>Metres</td> <td>MDO</td> <td>60000</td> <td>Liters</td> </tr> <tr> <td>Mean/ Trim</td> <td>5.35/0.41</td> <td>Metres</td> <td>LO ME/AE/CYL</td> <td>4500/500/3000</td> <td>Liters</td> </tr> <tr> <td>Effective GM</td> <td>2.66</td> <td>Metres</td> <td>ROB. Fresh Water</td> <td>180</td> <td>Tons</td> </tr> <tr> <td>Miscellaneous Weight</td> <td></td> <td>Tong</td> <td>Ballast</td> <td></td> <td>Tons</td> </tr> </table>												Draft Forward	5.15	Metres	ROB. MPO	120000	Liters	After	5.56	Metres	MDO	60000	Liters	Mean/ Trim	5.35/0.41	Metres	LO ME/AE/CYL	4500/500/3000	Liters	Effective GM	2.66	Metres	ROB. Fresh Water	180	Tons	Miscellaneous Weight		Tong	Ballast		Tons
Draft Forward	5.15	Metres	ROB. MPO	120000	Liters																																				
After	5.56	Metres	MDO	60000	Liters																																				
Mean/ Trim	5.35/0.41	Metres	LO ME/AE/CYL	4500/500/3000	Liters																																				
Effective GM	2.66	Metres	ROB. Fresh Water	180	Tons																																				
Miscellaneous Weight		Tong	Ballast		Tons																																				
REMARKS																																									
Crane / Derrick Condition																																									
Main Engine Condition																																									
Comment For Next Port																																									
Berthing																																									
Commence Discharge																																									
Commence Load																																									
<p><i>This form must be sent or faxed to head office – KO together with bay plant and the Stability Calculation and to Next Port of the vessel also. At least 2 Hour after the vessel Departure from pilot station</i></p>																																									
Date : 21.01.2018																																									
Branch / Agent Operation																																									
<p>COM-FR-OPS.01-03 Revisi 01</p>																																									
<p>Master              Capt. Usman  </p>																																									

## Lampiran V: Ship Condition

<b>MERATUS</b> PT. MERATUS LINE		<b>VESSEL ARRIVAL CONDITION</b>		Form Code	KO-03/0703
				Issued	15.07.13
				Revision : 1	Page: 1 Of 1
Ship Name	<b>MV. MERATUS BANJAR 1</b>	Voyage	<b>1702 N</b>		
Flag/Register	<b>INDONESIA / SURABAYA</b>	Port of	<b>TRISAKTI</b>	<b>INDONESIA</b>	
DESCRIPTION	DATE	LOCAL TIME	REMARKS		
No. Of Tugs			2 Tugs		
Name of Tugs			F: Maiden Time	A: Nusa Indah 3	
One Hour Notice	21.01.17	23.00 LT			
Arrival Pilot Station / EOSV	22.01.17	00.12 LT			
Anchorage					
Pilot On Board	22.01.17	00.30 LT			
First Line To Shore	22.01.17	04.45 LT			
All Fast / Alongside	22.01.17	05.00 LT			
Pilot Off	22.01.17	05.10 LT			
Vessel Complete Clearance					
ARRIVAL CONDITION					
Draft Forward	5.15	Metres	ROB, MFO	106468	Liters
After	5.56	Metres	MDO	54612	Liters
Mean	5.35	Metres	LO ME/AE/CYL	4250/480/2912	Liters
Total Distance Run	221	NM	ROB, Fresh Water	160	Tons
Effectifve GM	2.66	Metres	Ballast		Tons
TOTAL CARGO					
20' Reefer Hull		40'		TOTAL	
F	MT	F	MT	20'	40'
179	0	4	0	30	0
TOTAL		TOTAL		TOTAL BOX	
185	30	213	BOX	243	TEUS
					Cargo Weight O/B (Mtons)
					9114.38
Remarks:					
REMARKS					
Estimate/ Alongside	22/05.00 LT				
Wharf Condition	Direct Alongside / Waiting-Reason				
Cargo Condition	Ready / Not Ready-Waiting				
Crane, Weather, Others	O K				
Estimate E T D	22/17.00 LT				
Date : 22.01.2017					
Branch / Agent Operation			Master		
			 Capt. Usman Langkane		
					

## Lampiran V: Ship Condition

		VESSEL DEPARTURE CONDITION									
Ship Name	MERATUS BANJAR 1	Voyage	1702 S								
Flag/ Register	INDONESIA/ SURABAYA	Port Of	TRISAKTI	INDONESIA							
DESCRIPTION	DATE	LOCAL TIME	REMARKS								
One Hour Notice	22.01.17	18.00 LT	No. of Tugs : 2								
Pilot On Board	22.01.17	19.05 LT	Name of Tugs : Bima Sakti								
Vessel Cast Off	22.01.17	19.30 LT	Maiden Time								
Pilot Off Board	22.01.17	22.50 LT									
Full Away / BOSV	22.01.17	23.18 LT									
ETA Next Port	23.01.17	22.00 LT									
Next Port	Surabaya/SUB										
TOTAL CARGO O/B											
20'		Reefer Full		40'		TOTAL	TOTAL	Total Cargo	DISPLACEMENT		
F	MT	20'	40'	F	MT	20'	40'	(Boxes/Teus)	Weight (Tons)	(Tons)	
166	122	3	0	12	0	288	12	300	312	3599.00	8597.38
Remarks:											
DEPARTURE CONDITION											
Draft Forward	4.64	Metres	ROB. MFO	106468	Liters						
After	5.57	Metres	MDO	51398	Liters						
Mean Trim	5.10/0.93	Metres	LO ME/AE/CYL	4250/480/2912	Liters						
Effective GM	2.83	Metres	ROB. Fresh Water	142	Tons						
Miscellaneous Weight		Tons	Ballast		Tons						
REMARKS											
Crane / Derrick Condition											
Main Engine Condition	GOOD										
Comment For Next Port											
Berthing											
Commence Discharge	22/07.00 LT	Complete Discharge	22/15.00 LT								
Commence Load	22/15.30 LT	Complete Load	22/18.00 LT								
<i>This form must be sent or faxed to head office – KO together with bay plant and the Stability Calculation and to Next Port of the vessel also. At least 2 Hour after the vessel Departure from pilot station</i>											
Date : 22.01.2017											
Branch / Agent Operation											
Master   Capt. Usman Laekana											
COM-FR-OPS.01-03											
Rev. 01											

## Lampiran V: Ship Condition

	<b>VESSEL ARRIVAL CONDITION</b>		Form Code	KO-03/0703								
			Issued	15.07.13								
			Revision : 1	Page: 1 Of 1								
Ship Name	<b>MV. MERATUS BANJAR I</b>	Voyage	<b>1702 S</b>									
Flag/Register	INDONESIA / SURABAYA	Port of	<b>BERLIAN BARAT</b>	INDONESIA								
<b>DESCRIPTION</b>	<b>DATE</b>	<b>LOCAL TIME</b>	<b>REMARKS</b>									
No. Of Tugs			2 Tugs									
Name of Tugs			F: Jaya Baya	A: Victory 3								
One Hour Notice	23.01.17	20.00 LT										
Arrival Pilot Station / EOSV	23.01.17	20.42 LT										
Anchorage												
Pilot On Board	23.01.17	21.00 LT										
First Line To Shore	23.01.17	23.40 LT										
All Fast / Alongside	23.01.17	00.00 LT										
Pilot Off	24.01.17	00.15 LT										
Vessel Complete Clearance												
<b>ARRIVAL CONDITION</b>												
Draft Forward	4.64	Metres	ROB, MFO	91236 Liters								
After	5.57	Metres	MDO	47197 Liters								
Mean	5.10	Metres	LO ME/AE/CYL	4000/460/824 Liters								
Total Distance Run	221	NM	ROB, Fresh Water	121 Tons								
Effectifve GM	2.83	Metres	Ballast	Tons								
<b>TOTAL CARGO</b>												
20' Reefer Full		40'		TOTAL	TOTAL BOX	Cargo Weight O/B (Tons)						
F	MT	F	MT									
166	122	3	0	12	0	288	12	300	BOX	312	TEUS	3599.00
Remarks:												
<b>REMARKS</b>												
Estimate-/ Alongside	23/00.00 LT											
Wharf Condition	Direct Alongside / Waiting Reason											
Cargo Condition	Ready / Not-Ready-Waiting											
Crane, Weather, Others	O K											
Estimate E T D	24/19.00 LT											
Date : 24.01.2017												
Branch / Agent Operation						Master						
						 Capt. Usman Lamakana						

## Lampiran V: Ship Condition

		VESSEL DEPARTURE CONDITION									
Ship Name	MERATUS BANJAR 1	Voyage	1748 N								
Flag/ Register	INDONESIA/ SURABAYA	Port Of	BERLIAN UTARA	INDONESIA							
DESCRIPTION	DATE	LOCAL TIME	REMARKS								
One Hour Notice	29.05.17	16.18 LT	No. of Tugs : 2								
Pilot On Board	29.05.17	17.15 LT	Name of Tugs : Bima 3								
Vessel Cast Off	29.05.17	17.24 LT	Victory I								
Pilot Off Board	29.05.17	20.35 LT									
Full Away / BOSV	29.05.17	21.00 LT									
ETA Next Port	30.05.17	20.00 LT									
Next Port	Banjarmasin/BDJ										
TOTAL CARGO O/B											
20'		Reefer F/H		40'		TOTAL	TOTAL	Total Cargo	DISPLACEMENT		
F	MT	20'	40'	F	MT	20'	40'	(Boxes/Teus)	Weight (Tons)	(Tons)	
219	0	0	0	19	0	219	19	238	287	4149.00	9187.38
Remarks:											
DEPARTURE CONDITION											
Draft Forward	5.20	Metres	ROB. MFO	110400	Liters						
After	5.60	Metres	MGO	45750	Liters						
Mean/ Trim	5.40/0.40	Metres	LO ME/AF/CYL	4150/350/2700	Liters						
Effective GM	2.76	Metres	ROB. Fresh Water	130	Tons						
Miscellaneous Weight		Tons	Ballast		Tons						
REMARKS											
Crane / Derrick Condition											
Main Engine Condition											
Comment For Next Port											
Berthing											
Commence Discharge											
Commence Load											
28/19.00 LT Complete Discharge 29/04.30 LT 29/04.40 LT Complete Load 29/16.00 LT											
This form must be sent or faxed to head office – KO together with bay plant and the Stability Calculation and to Next Port of the vessel also. At least 2 Hour after the vessel Departure from pilot station											
Date : 29.05.2018											
Branch / Agent Operation											
Master  Capt. Usman Langkaha 											
COM-FR-OPS.01-03											
Rev. 01											

## Lampiran V: Ship Condition

<b>MERATUS</b> PT. MERATUS LINE		<b>VESSEL ARRIVAL CONDITION</b>		Form Code	KO-03/0703
				Issued	15.07.13
				Revision : 1	Page: 1 Of 1
Ship Name	<b>MV. MERATUS BANJAR I</b>	Voyage	<b>1748 N</b>		
Flag/Register	<b>INDONESIA / SURABAYA</b>	Port of	<b>TRISAKTI</b>	<b>INDONESIA</b>	
<b>DESCRIPTION</b>	<b>DATE</b>	<b>LOCAL TIME</b>	<b>REMARKS</b>		
No. Of Tugs			2 Tugs		
Name of Tugs			F: Subali	A: Nusa Indah 3	
One Hour Notice	30.05.17	17.00 LT			
Arrival Pilot Station / EOSV	30.05.17	18.24 LT			
Anchorage					
Pilot On Board	30.05.17	18.45 LT			
First Line To Shore	30.05.17	21.40 LT			
All Fast / Alongside	30.05.17	22.00 LT			
Pilot Off	30.05.17	22.05 LT			
Vessel Complete Clearance					
<b>ARRIVAL CONDITION</b>					
Draft Forward	5.20	Metres	ROB. MFO	96528	Liters
After	5.60	Metres	MDO	40906	Liters
Mean	5.40	Metres	LO ME/AE/CYL	3900/330/2612	Liters
Total Distance Run	221	NM	ROB. Fresh Water	118	Tons
Effectifve GM	2.76	Metres	Ballast		Tons
<b>TOTAL CARGO</b>					
20' Reefer Full		40'		TOTAL	TOTAL BOX
F	MT	F	MT		Cargo Weight O/B (Mtons)
219	0	19	0	238 BOX 257 TEUS	9187.38
<b>Remarks:</b>					
<b>REMARKS</b>					
Estimate / Alongside	30/22.00 LT				
Wharf Condition	Direct Alongside / Waiting-Reason				
Cargo Condition	Ready / Not-Ready Waiting				
Cranc, Weather, Others	O K				
Estimate E T D	31/06.00 LT				
Date : 30.05.2017					
Branch / Agent Operation			Master		
			  Capt. Usman Langhana		

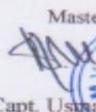
## Lampiran V: Ship Condition

		VESSEL DEPARTURE CONDITION									
Ship Name	MERATUS BANJAR 1	Voyage	1748 S								
Flag/ Register	INDONESIA/ SURABAYA	Port Of	TRISAKTI	INDONESIA							
DESCRIPTION	DATE	LOCAL TIME	REMARKS								
One Hour Notice	31.05.17	08.00 LT	No. of Tugs : 2								
Pilot On Board	31.05.17	08.50 LT	Name of Tugs : Subali								
Vessel Cast Off	31.05.17	09.12 LT	Nusa Indah 3								
Pilot Off Board	31.05.17	13.35 LT									
Full Away / BOSV	31.05.17	14.00 LT									
ETA Next Port	01.06.17	16.00 LT									
Next Port	Surabaya/SUB										
TOTAL CARGO O/B											
20'		Reefer/Fall		40'		TOTAL	TOTAL	Total Cargo	DISPLACEMENT		
F	MT	20'	40'	F	MT	20'	40'	(Boxes/Teus)	Weight (Tons)	(Tons)	
167	43	0	0	5	0	210	5	215	220	3575.00	8573.38
Remarks:											
DEPARTURE CONDITION											
Draft Forward	4.81	Metres	ROB. MFO	96258	Liters						
After	5.40	Metres	MDO	36370	Liters						
Mean/Trim	5.10/0.59	Metres	LO ME/AF/CYL	3900/330/2612	Liters						
Effectifve GM	3.04	Metres	ROB. Fresh Water	105	Tons						
Miscellaneous Weight		Tons	Ballast		Tons						
REMARKS											
Crane / Derrick Condition											
Main Engine Condition	GOOD										
Comment For Next Port											
Berthing											
Commence Discharge	30/22.30 LT	Complete Discharge	31/01.30 LT								
Commence Load	31/01.30 LT	Complete Load	31/08.00 LT								
<i>This form must be sent or faxed to head office – KO together with bay plant and the Stability Calculation and to Next Port of the vessel also. At least 2 Hour after the vessel Departure from pilot station</i>											
Date : 31.05.2017											
..... Branch / Agent Operation											
Master  Capt. Usmun Bungama 											
COM-FR-OPS.01-03 Rev. 01											

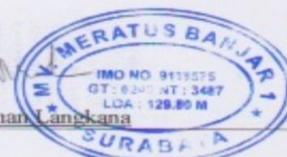
## Lampiran V: Ship Condition

<b>MERATUS</b> PT. MERATUS LINE		<b>VESSEL ARRIVAL CONDITION</b>		Form Code	KO-03/0703				
				Issued	15.07.13				
				Revision : 1	Page: 1 Of 1				
Ship Name	MV. MERATUS BANJAR 1	Voyage	1748 S						
Flag/Register	INDONESIA / SURABAYA	Port of	BERLIAN BARAT	INDONESIA					
<b>DESCRIPTION</b>	<b>DATE</b>	<b>LOCAL TIME</b>	<b>REMARKS</b>						
No. Of Tugs			2 Tugs						
Name of Tugs			F: Anjani	A: Victory 3					
One Hour Notice	01.06.17	11.42 LT							
Arrival Pilot Station / EOSV	01.06.17	13.00 LT							
Anchorage									
Pilot On Board	01.06.17	13.20 LT							
First Line To Shore	01.06.17	18.00 LT							
All Fast / Alongside	01.06.17	18.18 LT							
Pilot Off	01.06.17	18.30 LT							
Vessel Complete Clearance									
<b>ARRIVAL CONDITION</b>									
Draft Forward	4.81	Metres	ROB. MFO	80208	Liters				
After	5.40	Metres	MDO	30941	Liters				
Mean	5.10	Metres	LO ME/AE/CYL	3900/310/2524	Liters				
Total Distance Run	221	NM	ROB. Fresh Water	86	Tons				
Effectifve GM	3.04	Metres	Ballast		Tons				
<b>TOTAL CARGO</b>									
20' Reefer Hull		40'		TOTAL		TOTAL BOX		Cargo Weight O/B (Tons)	
F	MT	20'	40'	F	MT	20'	40'	BOX	TEUS
167	43	0	0	5	5	210	5	215	220
									3575.00
Remarks:									
<b>REMARKS</b>									
Estimate / Alongside	01/18.18 LT								
Wharf Condition	Direct Alongside / Waiting Reason								
Cargo Condition	Ready / Not Ready Waiting								
Crane, Weather, Others	O K								
Estimate E T D	02/08.00 LT								
Date : 01.06.2017									
Branch / Agent Operation					Master				
					  Capt. Usman Langgana				

## Lampiran V: Ship Condition

		VESSEL DEPARTURE CONDITION									
Ship Name	MERATUS BANJAR 1	Voyage	1777 N								
Flag/ Register	INDONESIA/ SURABAYA	Port Of	BERLIAN BARAT	INDONESIA							
DESCRIPTION	DATE	LOCAL TIME	REMARKS								
One Hour Notice	08.08.17	16.30 LT	No. of Tugs : 2								
Pilot On Board	08.08.17	17.20 LT	Name of Tugs : Maiden I								
Vessel Cast Off	08.08.17	17.42 LT	Jaya Baya								
Pilot Off Board	08.08.17	21.35 LT									
Full Away / BOSV	08.08.17	22.00 LT									
ETA Next Port	09.08.17	21.00 LT									
Next Port	Banjarmasin/BDJ										
TOTAL CARGO O/B											
20'		Reefer Full		40'		TOTAL	TOTAL	Total Cargo	DISPLACEMENT		
F	MT	20'	40'	F	MT	20'	40'	(Boxes/Teus)	Weight (Tons)	(Tons)	
216	0	0	0	21	0	216	21	237	258	4126.00	9164.38
Remarks:											
DEPARTURE CONDITION											
Draft Forward	5.21		Metres	ROB. MFO	100005		Liters				
After	5.60		Metres	MDO	50134		Liters				
Mean Trim	5.40/0.38		Metres	LO ME/AE/CYL	4100/320/2812		Liters				
Effectifve GM	2.78		Metres	ROB. Fresh Water	135		Tons				
Miscellaneous Weight			Tons	Ballast			Tons				
REMARKS											
Crane / Derrick Condition											
Main Engine Condition	GOOD										
Comment For Next Port											
Berthing											
Commence Discharge	08/01.00 LT		Complete Discharge		08/09.00 LT						
Commence Load	08/09.05 LT		Complete Load		08/16.12 LT						
<i>This form must be sent or faxed to head office – KO together with bay plant and the Stability Calculation and to Next Port of the vessel also. At least 2 Hour after the vessel Departure from pilot station</i>											
Date : 08.08.2017											
Branch / Agent Operation											
Master  Capt. Usman Langkana 											
COM-FR-OPS.01-03											
Rev. 01											

## Lampiran V: Ship Condition

<b>MERATUS</b> PT. MERATUS LINE		<b>VESSEL ARRIVAL CONDITION</b>		Form Code	KO-03/0703
				Issued	15.07.13
				Revision : 1	Page: 1 Of 1
Ship Name	<b>MV. MERATUS BANJAR I</b>	Voyage	1777 N		
Flag/Register	INDONESIA / SURABAYA	Port of	<b>TRISAKTI</b>	INDONESIA	
<b>DESCRIPTION</b>	<b>DATE</b>	<b>LOCAL TIME</b>	<b>REMARKS</b>		
No. Of Tugs			2 Tugs		
Name of Tugs			F: Subali	A: Maiden Time	
One Hour Notice	09.08.17	17.00 LT			
Arrival Pilot Station / EOSV	09.08.17	18.30 LT			
Anchorage					
Pilot On Board	09.08.17	18.50 LT			
First Line To Shore	09.08.17	22.30 LT			
All Fast / Alongside	09.08.17	22.48 LT			
Pilot Off	09.08.17	23.00 LT			
Vessel Complete Clearance					
<b>ARRIVAL CONDITION</b>					
Draft Forward	5.21	Metres	ROB, MFO	86475	Liters
After	5.60	Metres	MDO	45435	Liters
Mean	5.40	Metres	LO ME/AE/CYL	3850/300/2724	Liters
Total Distance Run	221	NM	ROB, Fresh Water	120	Tons
Effectivye GM	2.78	Metres	Ballast		Tons
<b>TOTAL CARGO</b>					
20' Reefer Full		40'		TOTAL	TOTAL BOX
F	MT	20'	40'	F	MT
216	0	0	0	216	21
				237	258
				BOX	TEUS
				Cargo Weight O/B (Mtons)	
				4126.00	
<b>Remarks:</b>					
<b>REMARKS</b>					
Estimate/ Alongside	09/22.48 LT				
Wharf Condition	Direct Alongside / Waiting Reason				
Cargo Condition	Ready / Not Ready Waiting				
Crane, Weather, Others	O K				
Estimate E T D	10/10.00 LT				
Date : 09.08.2017					
Branch / Agent Operation			Master		
			  Capt. Usman Lamkama		

## Lampiran V: Ship Condition

		VESSEL DEPARTURE CONDITION									
Ship Name	MERATUS BANJAR 1	Voyage	1777 S								
Flag/ Register	INDONESIA/ SURABAYA	Port Of	TRISAKTI	INDONESIA							
DESCRIPTION	DATE	LOCAL TIME	REMARKS								
One Hour Notice	10.08.17	11.12 LT	No. of Tugs : 2								
Pilot On Board	10.08.17	12.30 LT	Name of Tugs : Maiden Time								
Vessel Cast Off	10.08.17	13.00 LT	Nusa Indah 3								
Pilot Off Board	10.08.17	16.20 LT									
Full Away / BOSV	10.08.17	16.48 LT									
ETA Next Port	11.08.17	17.00 LT									
Next Port	Surabaya/SUB										
TOTAL CARGO O/B											
20'		Reefer Full		40'		TOTAL		TOTAL	Total Cargo	DISPLACEMENT	
F	MT	20'	40'	F	MT	20'	40'	(Boxes/Tons)	Weight (Tons)	(Tons)	
147	41	0	0	18	0	188	18	206	224	3833.00	8831.38
Remarks:											
DEPARTURE CONDITION											
Draft Forward	4.87	Metres	ROB	MFO	86475	Liters					
After	5.54	Metres		MDO	42173	Liters					
Mean/ Trim	5.20/0.67	Metres	LO	ME/AF/CYL	3850/300/2724	Liters					
Effectifve GM	2.82	Metres	ROB	Fresh Water	112	Tons					
Miscellaneous Weight		Tons	Ballast			Tons					
REMARKS											
Crane / Derrick Condition											
Main Engine Condition	GOOD										
Comment For Next Port											
Berthing											
Commence Discharge	09/23.00 LT	Complete Discharge	10/04.18 LT								
Commence Load	10/04.24 LT	Complete Load	10/11.12 LT								
<i>This form must be sent or faxed to head office – KO together with bay plant and the Stability Calculation and to Next Port of the vessel also. At least 2 Hour after the vessel Departure from pilot station</i>											
Date :	10.08.2017										
Branch / Agent Operation											
COM-FR-OPS.01-03											
Revisi 01											

Master




Capt. Usman Latif Ramli

## Lampiran V: Ship Condition

	<b>VESSEL ARRIVAL CONDITION</b>		Form Code	KO-03/0703		
			Issued	15.07.13		
			Revision : 1	Page: 1 Of 1		
Ship Name	MV. MERATUS BANJAR I	Voyage	1777 S			
Flag/Register	INDONESIA / SURABAYA	Port of	BERLIAN BARAT	INDONESIA		
<b>DESCRIPTION</b>	<b>DATE</b>	<b>LOCAL TIME</b>	<b>REMARKS</b>			
No. Of Tugs			2 Tugs			
Name of Tugs			F: Jaya Baya	A: Victory 3		
One Hour Notice	11.08.17	13.00 LT				
Arrival Pilot Station / EOSV	11.08.17	14.18 LT				
Anchorage						
Pilot On Board	11.08.17	14.30 LT				
First Line To Shore	11.08.17	18.15 LT				
All Fast / Alongside	11.08.17	18.30 LT				
Pilot Off	11.08.17	18.45 LT				
Vessel Complete Clearance						
<b>ARRIVAL CONDITION</b>						
Draft Forward	4.87	Metres	ROB. MFO	72535 Liters		
After	5.54	Metres	MGO	37467 Liters		
Mean	5.20	Metres	LO ME/AE/CYL	3600/280/2636 Liters		
Total Distance Run	221	NM	ROB. Fresh Water	97 Tons		
Effectifve GM	2.82	Metres	Ballast			
<b>TOTAL CARGO</b>						
20' Reefer Full		40'		TOTAL	TOTAL BOX	Cargo Weight O/B (Tons)
F	MT	F	MT			
147	41	0	0	188	18	206 BOX 224 TEUS 3833.00
Remarks:						
<b>REMARKS</b>						
Estimate/ Alongside	11/18.30 LT					
Wharf Condition	Direct Alongside / Waiting Reason					
Cargo Condition	Ready / Not Ready Waiting					
Crane, Weather, Others	O K					
Estimate E T D	12/15.00 LT					
Date : 11.08.2017						
Branch / Agent Operation				Master		
				  Capt. Usman Angkama		

## Lampiran VI: Ship Port Logbook

PORT	TRISAKTI - BANTARMASIN
DATE	13 JANUARI 2019
VOY	0034 / 19
19 07-30	COMM DISCH 0/0 NO 2, 1
19 07-55	FINISH DISCH 0/0 NO 3 CONT. OPEN H/C
20 08-15	OPEN H/C NO 1, 2
23-05	FINISH DISCH 1/4 NO 1
24-30	RESIDE DISCH 1/4 NO 2
23-45	COMPLETED DISCH
00-15	COMMENCED LOAD 1/4 NO 2
00-20	START LOAD 1/4 NO 1
00-30	START LOAD 1/4 NO 3
04-00	FINISH LOAD 1/4 NO 3
04-15	FINISH LOAD 1/4 NO 2 NO 1 CONT. CLOSE H/C
04-40	START LOAD 0/0 NO 1
05-00	REST TIME
06-50	CONTINUE LOAD 0/0 NO 1
07-50	START LOAD 0/0 NO 2
08-40	FINISH LOAD 0/0 NO 1
09-00	FINISH LOAD 0/0 NO 2
09-24	COMPLETED LOAD

## Lampiran VI: Ship Port Logbook

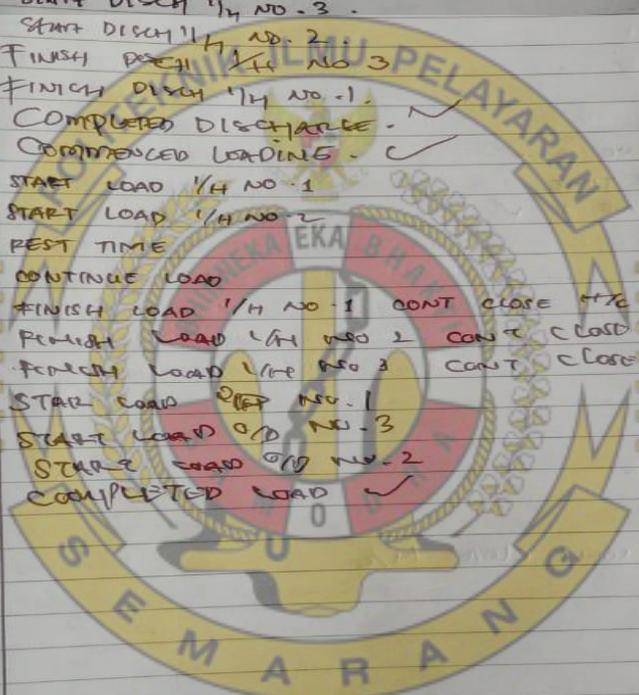
No. \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_

PORT	BERLIAN - SURABAYA
DATE	11 JANUARI 2019
VOY	003 A - 2019
07.50	COMMENCED DISCH. 0/0 NO. 1 ✓
08.10	START DISCH 0/0 NO. 2, 3
09.05	FINISH DISCH 0/0
10.10	FINISH DISCH 1/4 NO. 3
10.25	START DISCH 1/4 NO. 1, 2
11.30	REST TIME
12.40	RESUMED DISCH
12.55	FINISH DISCH 1/4 NO. 2
13.12	COMMENCED LOAD 1/4 ✓
13.15	COMPLETED DISCHARGE ✓
13.20	START LOAD 1/4 NO. 2
14.30	START LOAD 1/4 NO. 3
14.40	FINISH LOAD 1/4 NO. 1
17.15	START LOAD 0/0 NO. 1.
17.30	REST TIME
18.00	CONTINUE LOAD 0/0 NO. 3.
18.30	FINISH 1/4 NO. 2 CONTINUE CLOSE 1/2
19.00	FINISH LOAD 1/4 NO. 3 CONTINUE CLOSE 1/2
20.05	FINISH LOAD 0/0 NO. 1, NO. 2
20.24	COMPLETED LOAD ✓

## Lampiran VI: Ship Port Logbook

No. \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_

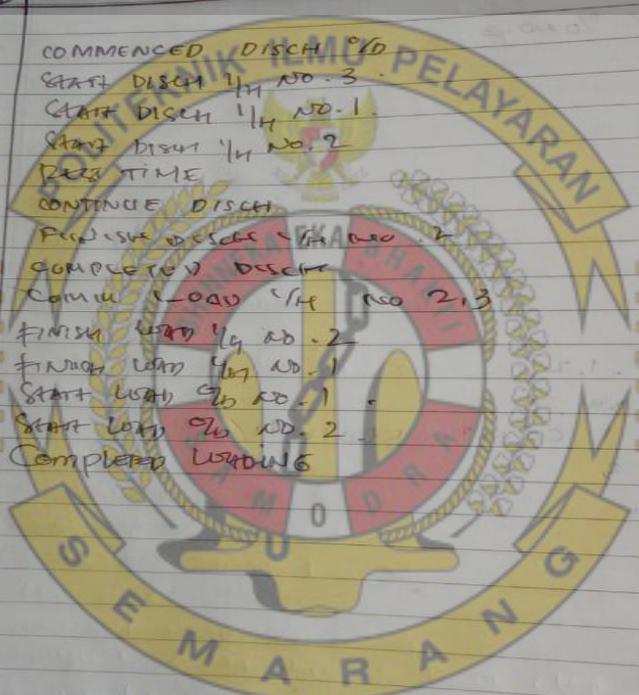
PORT	DATE	VOY
BERLIAN - SURABAYA	05 JANUARI 2019	002 A / 19
11.05	COMMENCED DISCH O/D ✓	
12.15	START DISCH 1/4 NO. 3	
12.35	START DISCH 1/4 NO. 2	
14.55	FINISH DISCH 1/4 NO. 3	
15.05	FINISH DISCH 1/4 NO. 1	
15.20	COMPLETED DISCHARGE ✓	
15.29	COMMENCED LOADING ✓	
16.12	START LOAD 1/4 NO. 1	
16.10	START LOAD 1/4 NO. 2	
17.30	REST TIME	
18.00	CONTINUE LOAD	
18.03	FINISH LOAD 1/4 NO. 1 CONT. CLOSE H/C NO. 1	
19.35	FINISH LOAD 1/4 NO. 2 CONT. CLOSE H/C	
20.20	FINISH LOAD 1/4 NO. 3 CONT. CLOSE H/C	
20.35	START LOAD O/D NO. 1	
21.00	START LOAD O/D NO. 3	
22.10	START LOAD O/D NO. 2	
22.40	COMPLETED LOAD ✓	



## Lampiran VI: Ship Port Logbook

No. \_\_\_\_\_  
Date : \_\_\_\_\_

PORT	BANJAR MASIAH
DATE	03 MARCH 2019
VOYAGE	001 B / 19
16.15	COMMENCED DISCH. P/D
16.40	START DISCH 1/4 NO. 3
16.45	START DISCH 1/4 NO. 1
17.10	START DISCH 1/4 NO. 2
17.55	REST TIME
19.15	CONTINUE DISCH
20.20	FINISH DISCH 1/4 NO. 2
21.20	COMPLETE DISCH
21.25	COMM. LOAD 1/4 NO. 2, 3
01.10	FINISH LOAD 1/4 NO. 2
01.20	FINISH LOAD 1/4 NO. 1
02.10	START LOAD 1/4 NO. 1
02.25	START LOAD 1/4 NO. 2
03.30	Completed LOADING



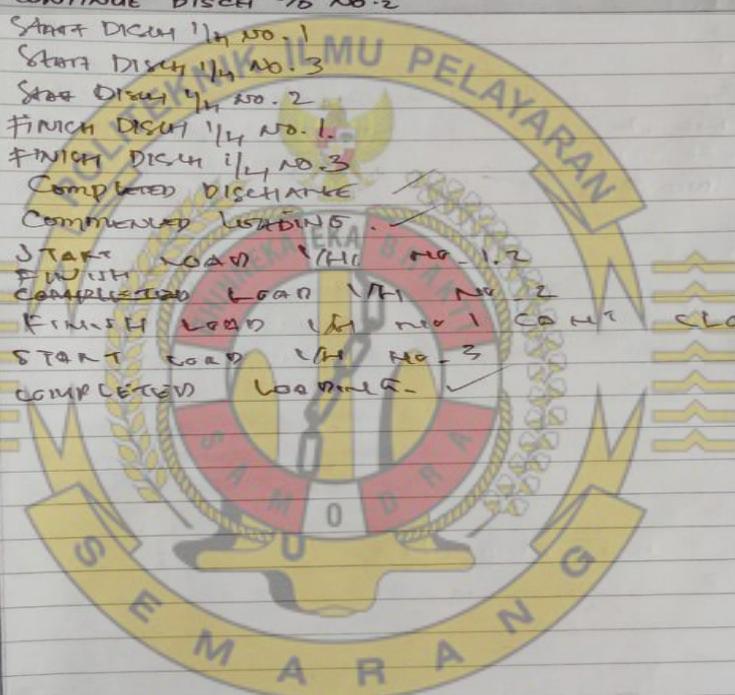
## Lampiran VI: Ship Port Logbook

PORT	TRISAKTI - BANJARMASIN
DATE	<del>08</del> 08 JANUARI 2019
MOY	002 B - 19
00.00	COMMENCED DISCH. / 24.00 ✓
01.00	START DISCH 1/4 NO. 2.
01.40	START DISCH 1/4 NO. 3
02.10	START DISCH 1/4 NO. 1
03.50	FINISH DISCH 1/4 NO. 2
04.42	FINISH DISCH 1/4 NO. 3
04.48	COMPLETED DISCH 1/4 NO. 3
04.00	<del>START LOAD</del> REST TIME
06.40	COMMENCED LOADING 1/4 NO. 1 ✓
08.20	START LOAD 1/4 NO. 2
09.04	START LOAD 1/4 NO. 3
12.00	REST TIME
12.15	RESUMED LOAD.
15.00	FINISH LOAD 1/4 NO. 2.
15.20	FINISH LOAD 1/4 NO. 1
16.00	CLOSE H/C NO. 2 NO. 1
16.28	START LOAD 0/D NO. 1
17.30	REST TIME
18.20	CONTINUE LOAD 1/4 NO. 3
20.0	FINISH LOAD 1/4 NO. 3 CONT. CLOSE H/C.
21.04	START LOAD 0/D NO. 2
22.44	START LOAD 0/D NO. 3
23.14	FINISH LOAD 0/D NO. 3
01.08	Completed Loading.

## Lampiran VI: Ship Port Logbook

140  
164548 → stop

PORT	BERLIAN - SURABAYA
DATE	31 DESEMBER 2018
VOY	001 A / 19
23.24	COMMENCED DISCH % NO.1 ✓ / % NO.3
23.45	REST TIME
23.55	CONTINUE DISCH % NO.2
01.25	START DISCH 1/4 NO.1
02.10	START DISCH 1/4 NO.3
02.20	START DISCH 1/4 NO.2
03.05	FINISH DISCH 1/4 NO.1
04.00	FINISH DISCH 1/4 NO.3
05.12	COMPLETED DISCHARGE
05.24	COMMENCED LISTENING ✓
08.30	START LOAD 1/4 NO.1,2
09.05	FINISH LOAD 1/4 NO.2
10.15	FINISH LOAD 1/4 NO.1 COME CLOSE H/C
10.17	START LOAD 1/4 NO.3
10.50	COMPLETED LOADING ✓



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : BRIAN THORIQ GUSMAR  
Tempat / Tgl. Lahir : Jakarta, 2 Oktober 1995  
Alamat : Jl. Rajawali No.6 Panca Arga I  
RT.03/RW.XII Kel. Banyurojo,  
Kec. Mertoyudan, Kab. Magelang  
Agama : Islam  
Status : Belum Kawin



### Nama Orang Tua

Ayah : Agus Sulistiyono  
Ibu : Djumariyah  
Alamat : Jl. Rajawali No.6 Panca Arga I  
RT.03/RW.XII Kel. Banyurojo,  
Kec. Mertoyudan, Kab. Magelang

### Riwayat Pendidikan

- SD KARTIKA XII-1 : Tahun 20001-2007
- SMPN 7 KOTA MAGELANG : Tahun 2007 - 2010
- SMAN 1 MERTOYUDAN : Tahun 2010 - 2013
- PIP SEMARANG : Tahun 2014 - Sekarang

Pengalaman Praktek : Cadet MV. Meratus Banjar 1

PT. Meratus Line

Telp. +62 31 293 1000, 329 2288, 329 4488 (hunting)