



**ANALISIS TERLEPASNYA JANGKAR BESERTA
RANTAINYA DI MV. PATRICK STAR PADA SAAT
KAPAL *DRIFTING* DI SEKITAR JOLO ISLAND**

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

IOBAL NUR FUADI

531611105912 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

i

Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS TERLEPASNYA JANGKAR BESERTA RANTAINYA DI
MV. PATRICK STAR PADA SAAT KAPAL DRIFTING
DI SEKITAR JOLO ISLAND

Disusun Oleh:

IOBAL NUR FUADI
531611105912 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat ditunjukkan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, ..09-02-2024

Dosen Pembimbing I

Matematika

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Dosen Pembimbing II

Penulisan

Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV

Capt. DWI ANTORO, M.M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 19980 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul "Analisis Terlepasnya Jangkar beserta rantainya di MV.

Patrick Star pada saat kapal *drifting* di sekitar Jolo Island"

karya,

Nama : Iqbal Nur Fuadi

NIT : 531611105912 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M.

Capt. Dwi Antero, MM, M. Mar.

Dr. Riyanto, S.E., M.Pd.

Pembina Utama Muda (IV/c)

Penata Tk. I (III/d)

Pembina Tk. I (IV/d)

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 49670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Iqbal Nur Fuadi

NIT : 531611105912 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul "Analisis Terlepasnya Jangkar beserta rantainya di MV. Patrick Star pada saat kapal *drifting* di sekitar *Jolo Island*". Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 9 Juni 2021

Yang menyatakan,



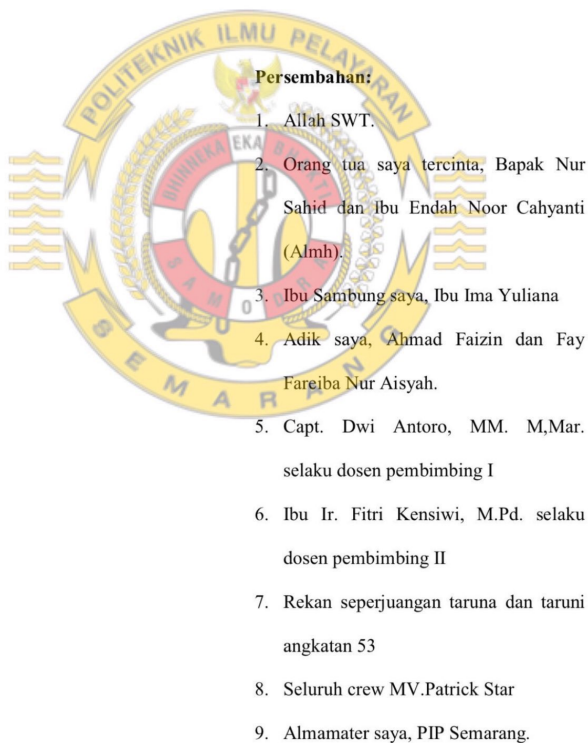
IQBAL NUR FUADI
NIT. 531611105912 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Waktu ibarat pedang.

Jika kamu tidak menebasnya, maka ialah yang akan menebasmu”

(Imam Syafi’i)



v

Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

PRAKATA



Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah diberikan sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Terlepasnya Jangkar Beserta Rantainya Di MV. Patrick Star Pada Saat Kapal Drifting Di Sekitar Jolo Island**”. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Agung Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang dan selaku dosen pembimbing materi skripsi.
3. Ir. Fitri Kesiwi, M.Pd. selaku dosen pembimbing metodolgi dan penulisan skripsi.

4. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
5. Kepada seluruh *crew* kapal MV. Patrick Star periode 2018-2019 yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
6. Semua teman-teman taruna dan taruni angkatan 53.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi pembaca.

Semarang,

Penulis

IQBAL NUR FUADI

531611105912 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah	3
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.4. Manfaat Penelitian	4
1.5. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II. LANDASAN TEORI	8
2.1. Tinjauan Pustaka.....	8
2.2. Definisi Operasional.....	19

2.3. Kerangka Pikir Penelitian	22
BAB III. METODE PENELITIAN	23
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian	23
3.2. Fokus dan Lokus Penelitian	25
3.3. Sumber Data Penelitian	26
3.4. Teknik Pengumpulan Data	27
3.5. Teknik Keabsahan Data	32
3.6. Teknik Analisa Data	34
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	40
4.1. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti	40
4.2. Analisis Masalah	44
4.3. Pembahasan Masalah	59
BAB V. PENUTUP	65
5.1. Simpulan	65
5.2. Saran	67
DAFTAR PUSTAKA	68
LAMPIRAN	70
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	93

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	22
Gambar 3.1 Teknik Triangulasi Dengan Tiga Sumber Data.....	34
Gambar 3.2 Gambar diagram <i>fishbone</i>	39
Gambar 4.1 MV. Patrick Star Tanpa Jangkar	41
Gambar 4.2 <i>Windlass</i> MV. Patrick Star Tanpa Jangkar.....	50
Gambar 4.3 <i>Fishbone Diagram analysis</i>	51



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Ship Particular</i>	42
Tabel 4.2 <i>Crew List</i>	43
Tabel 4.3 Keterangan Diagram <i>Fishbone</i>	52



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i>	70
Lampiran 2	<i>Crew List</i>	71
Lampiran 3	Foto MV. Patrick Star tanpa jangkar	72
Lampiran 4	Foto MV. Patrick Star pada saat <i>dry docking</i>	73
Lampiran 5	Foto MV. Patrick Star pada saat bongkar.....	74
Lampiran 6	Foto <i>Cleaning Palka</i>	75
Lampiran 7	Foto <i>crew</i> bersama <i>Philippine Coast Guard</i>	76
Lampiran 8	Foto <i>spare jangkar</i>	77
Lampiran 9	Foto <i>Anchor Windlass</i>	78
Lampiran 10	<i>Notice of Readiness</i>	79
Lampiran 11	<i>Stowage Plan</i>	80
Lampiran 12	<i>Draft Survey</i>	81
Lampiran 13	<i>Cargo Manifest</i>	82
Lampiran 14	<i>Mate Receipt</i>	83
Lampiran 15	<i>Port Clearence</i>	84
Lampiran 16	<i>Log Book</i>	85
Lampiran 17	<i>Noon Report</i>	86

Lampiran 18	Surat Keterangan Masa Berlayar.....	87
Lampiran 18	Transkrip Wawancara.....	88
Lampiran 19	Hasil Cek Plagiasi.....	92



ABSTRAKSI

Fuadi, Iqbal Nur, 531611105912 N, 2021, "Analisis Terlepasnya Jangkar Beserta Rantainya Di MV. Patrick Star Pada Saat Kapal *Drifting* Di Sekitar *Jolo Island*", Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., Pembimbing II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

Peran jangkar bagi sebuah kapal sangatlah penting, yaitu sebagai perangkat penambat kapal ke dasar perairan sehingga tidak berpindah tempat pada saat jangkar tersebut diturunkan. Pada tanggal 11 Agustus 2019 MV. Patrick Star kehilangan jangkar beserta rantainya pada saat kapal mengalami *trouble engine* dan *drifting* di sekitar *Jolo Island*. Dari kejadian tersebut peneliti melakukan analisa untuk mencari faktor penyebab, dampak yang ditimbulkan dan mencari upaya untuk mencegah agar jangkar beserta rantainya tidak terlepas pada saat kapal berlabuh jangkar di tempat yang arusnya kencang dan dalam.

Dalam skripsi ini, peneliti melaksanakan pengamatan secara langsung terhadap proses terlepasnya jangkar beserta rantainya pada kapal MV. Patrick Star di sekitar *Jolo Island* dan terdapat permasalahan yaitu jangkar beserta rantainya terlepas ketika kapal *drifting* karena berbagai faktor. Metode penelitian skripsi ini adalah metode deskriptif kualitatif yang dianalisis dengan metode *fishbone analysis* untuk menentukan penyebab masalah dari setiap faktor.

Berdasarkan hasil penelitian, faktor-faktor yang dapat menyebabkan terlepasnya jangkar beserta rantainya yaitu faktor kelalaian manusia, faktor kapal mengalami *engine trouble* dan tidak ditambakkannya *anchor lashing* pada saat kapal selesai berlabuh jangkar dengan tidak didukung dengan kondisi alamyang mana di daerah tersebut berarus kencang yang menyebabkan jangkar mudah untuk larat. Dampak yang ditimbulkan dari terlepasnya jangkar beserta rantainya yaitu perusahaan mengalami kerugian materil yang cukup besar dengan mengganti rantai jangkar yang hilang dan membayar *claims* dari *charterer* atas kapal *delay*. Untuk itu upaya-upaya dan saran yang dapat dilakukan untuk mencegah terlepasnya jangkar beserta rantainya yaitu: 1) Perwira jaga harus melakukan dinas jaga dengan baik dengan senantiasa melakukan pengecekan posisi kapal secara berkala pada saat kapal berlabuh jangkar. 2) Diperlukannya kerja sama yang baik dari pihak perusahaan mengenai request sparepart yang di butuhkan oleh pihak kapal demi kelancaran operasional kapal. 3) Harus menambahkan anchor lashing pada saat kapal selesai berlabuh jangkar di tempat yang dalam.

Kata Kunci: Jangkar, Rantai Jangkar, *Fishbone Analysis*

ABSTRACT

Fuadi, Iqbal Nur, 531611105912 N, 2021, "*Analysis Of The Detachment Of Anchors And Their Chains At MV. Patrick Star When Vessel Drifted In Jolo Island*", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., Supervisor II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

The role of the anchor for a ship is very important, namely as a device for fastening the ship to the seabed so that it does not change places when the anchor is lowered. On 11 August 2019 MV. Patrick Star lost anchor and their chains when the ship's got engine trouble and drifting around Jolo Island. From this incident, the researcher conducted an analysis to find the causative factors, the resulting impact and looked for efforts to prevent the anchor and chain from being released when the ship was anchored in a place with deep and strong currents.

In this thesis, the researcher carried out direct observations of the process of detachment the anchor and their chain on the MV. Patrick Star around Jolo Island and there is a problem, namely detachment of the anchor and their chains when the ship is drifting due to various factors. This thesis research method is a qualitative descriptive method which is analyzed by the fishbone analysis method to determine the cause of the problem from each factor.

Based on the research results, the factors that can cause the detachment of the anchors and their chains are human errors, the vessel got engine trouble and no anchor lashing is added when the ship is anchored and is not supported by natural conditions, which in the area the fast currents easily cause the anchor for dragging. The impact of the detachment of the anchor and their chain was that the company suffered substantial material losses by replacing the missing anchor chain and paying claims from the charterer for the delay vessel. For this reason, efforts and suggestions that can be made to prevent the detachment of the anchor and the chain are: 1) The officers on watch must carry out a good watchkeeping duty by constantly checking the position of the ship periodically when the ship is anchored. 2) It is necessary to have good cooperation from the company regarding the request for spare parts needed by the ship for smoothness operation of the vessel. 3) Must add anchor lashing when the ship is finished anchoring in a deep place.

Keywords: Anchor, Anchor Chains, Fishbone Analysis

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan zaman dan perkembangan teknologi yang semakin modern terutama dalam bidang industri, tentu membuat kebutuhan tenaga listrik semakin meningkat. Tenaga listrik di Indonesia dihasilkan dari pemanfaatan salah satu kekayaan alam yang melimpah di Indonesia yaitu batu bara. Batu bara adalah batuan sedimen yang terbentuk dari endapan *organic* dan mengalami proses pembatubaraan. Unsur-unsur utamanya terdiri dari *karbon, hidrogen dan oksigen*. Batu Bara sendiri merupakan bahan bakar untuk menghasilkan uap, uap inilah yang digunakan PLTU sebagai energi pembangkit listrik. Muatan batu bara umumnya diangkut oleh kapal dari pelabuhan tolak untuk menuju ke pelabuhan tujuan dan selanjutnya akan dibawa oleh truk menuju ke PLTU.

Kapal yang digunakan untuk memuat batu bara antara lain kapal Tongkang dan kapal *bulk carrier*. Kapal *bulk carrier* adalah sebuah kapal yang digunakan untuk memuat muatan curah (muatan tanpa kemasan). Pada saat taruna melaksanakan praktek laut taruna praktek di kapal MV. PATRICK STAR. Kapal MV. PATRICK STAR merupakan kapal curah berbendera Panama bertipe *Handymax* yang memiliki *DWT* 52454 MT, *Gross tonnage* 30057 MT, memiliki 5 palka sebagai ruang muatan dan 4 *crane* dipadu dengan *grab* yang digunakan untuk memindahkan muatan. Di

kapal ini *crane* dioperasikan oleh *stevedore* atau buruh dari darat. Setiap masing-masing palka memiliki ukuran yang berbeda satu sama lain. MV. PATRICK STAR merupakan jenis kapal yang menempuh *route* berganti ganti (*tramping*).

Pada saat taruna melaksanakan praktek laut yaitu tepatnya pada bulan Agustus 2019, Di MV. PATRICK STAR pernah terjadi peristiwa terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar sebelah kiri, kejadian ini terjadi sekitar pukul 15.45 LT dan pada saat itu kapal mengalami *trouble engine* ketika kapal akan *passing Sibutu Island* dan setelah itu kapal *drifting* selama 5 hari menuju ke arah sekitar *Jolo Island*, Filipina, pada saat itu kapal *drifting* dengan *speed 3 knots* dengan posisi mesin kapal mati dan kapal terdorong oleh arus. Sekitar 1 NM mendekati pulau kemudian *master* melihat *Echo Sounder* untuk mengetahui kedalaman laut saat itu dan ketika kedalaman laut 200 meter kemudian *master* memberikan *order* kepada *Chief Officer* untuk segera ke haluan untuk *Drop Anchor*. Setelah *Chief Officer* dan *Bosun* serta dibantu oleh *Cadet* telah *standby* di haluan, kemudian *master* memberikan *verbal order* untuk menurunkan jangkar 9 segel di dalam air dengan metode "*walk back ship anchoring method*" yaitu dengan menurunkan jangkar kiri dengan hati-hati menggunakan rem. Setelah itu jangkar telah menancap pada dasar laut, akan tetapi *crew* kapal tidak mengetahui kontur dasar laut daerah tersebut, dikarenakan pada saat itu di kapal tidak ada peta daerah tersebut. Pada keesokan harinya yaitu tepatnya pada pukul 15.45 LT ketika taruna akan melaksanakan *Anchoring Watch*

tiba-tiba Juru Mudi jaga yang semula *standby* di dekat *Gangway* berlari menuju ke arah haluan ketika melihat ada percikan api dari arah *windlass* kiri, setelah itu Juru Mudi jaga melapor kepada *Officer* jaga bahwa jangkar beserta rantai jangkar telah meluncur deras ke dasar laut, dikarenakan jangkar larat ke arah dasar laut yang dalamnya lebih dari 400 meter. Dari kejadian tersebut penulis tertarik untuk menganalisa masalah tersebut dan dijadikan sebagai bahan kajian penelitian untuk diteliti dari sisi mana jangkar beserta rantainya bisa terlepas pada saat kapal *drifting*. Maka dari itu penulis mengangkat judul tentang,

“ANALISIS TERLEPASNYA JANGKAR BESERTA RANTAI JANGKARNYA DI MV.PATRICK STAR PADA SAAT KAPAL *DRIPTING* DI SEKITAR JOLO ISLAND”

1.2. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka masalah pokok yang akan dibahas dalam skripsi ini.

- 1.2.1. Apa faktor yang menyebabkan terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar MV. PATRICK STAR?
- 1.2.2. Apa saja dampak yang ditimbulkan akibat terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar?
- 1.2.3. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mencegah terlepasnya jangkar beserta rantainya?

1.3. TUJUAN PENELITIAN.

Adapun tujuan penulis membahas masalah ini adalah :

- 1.3.1. Untuk mengetahui faktor apa sajakah yang menyebabkan terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar MV. PATRICK STAR ?
- 1.3.2. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan akibat terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar?
- 1.3.3. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan oleh *crew* kapal untuk mencegah terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar ketika kapal *drifting*?

1.4. MANFAAT PENULISAN

Berdasarkan permasalahan yang muncul diatas, maka penulis berharap akan beberapa manfaat yang dapat dicapai dan berguna bagi berbagai pihak, antara lain.

- 1.4.1. Untuk pihak kapal

Sebagai usulan dan saran bagi seluruh awak kapal agar dapat lebih memahami mengenai pencegahan terlepasnya jangkar beserta rantainya pada saat kapal *drifting* .

- 1.4.2. Untuk penulis

- 1.4.2.1. Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dengan sebutan Sarjana Transportasi Pelayaran (S.Tr.Pel).

1.4.2.2. Melatih penulis untuk menuangkan pemikiran ataupun pendapat dalam bahasa yang dapat dipertanggungjawabkan.

1.4.2.3. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang pencegahan terlepasnya jangkar beserta rantainya pada saat kapal *drifting*

1.4.3. Untuk lembaga pendidikan (PIP Semarang)

Diharapkan skripsi ini dapat menambah referensi ilmiah guna untuk meningkatkan mutu pendidikan dan pengetahuan bagi pembaca agar dapat menghasilkan sumber daya manusia yang benar benar handal dan terampil dalam bidangnya sehingga dapat bersaing di dunia kerja

1.5. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan skripsi ini. Maka sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi lima bab, dimana masing-masing bab memiliki pokok pikiran yang saling berkesinambungan, sehingga akan tercapai tujuan penulisan skripsi ini.

Berikut merupakan sistematika penelitian :

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini memaparkan tentang uraian yang melatar belakangi pemilihan judul. Selain itu pada bagian ini akan dipaparkan rumusan masalah terkait untuk dilakukan pembahasan selanjutnya. Tujuan penelitian dan manfaat penulisan, serta

sistematika penulisan juga dipaparkan secara runtut untuk dapat dengan mudah dipahami.

BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisikan tentang hal-hal yang bersifat teoritis yang dapat digunakan sebagai landasan teori guna mendukung uraian-uraian dan kerangka berpikir dan memperjelas serta menegaskan dalam menganalisa suatu data yang didapat secara relevan. Landasan teori merupakan hal yang sangat penting dalam penulisan skripsi karena skripsi yang baik harus didukung oleh teori-teori atau data yang mendasarinya.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian memaparkan tentang uraian metode-metode yang dilakukan penulis dalam rangka memperoleh data serta penjelasan mengenai cara-cara pengumpulan data guna menyelesaikan masalah yang ada.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Berisi tentang uraian hasil analisa dan penelitian yang diperoleh dari permasalahan yang ada seperti, objek yang diteliti, temuan penelitian, analisa permasalahan dan pembahasan masalah-masalah yang ada.

BAB V PENUTUP

SIMPULAN DAN SARAN

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan secara kronologis, jelas, singkat, dari hasil Analisa dan bukan merupakan pengulangan dari bagian pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran-saran dalam pemecahan masalah yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka adalah simpulan dari teori – teori, pemikiran yang menjadi landasan dalam penyusunan skripsi, selain itu penjelasan penjelasan mengenai tinjauan pustaka berisi jurnal – jurnal pendapat yang di kemukakan oleh para ahli dan pengertian-pengertian yang berhubungan dengan tema skripsi yang diperoleh penulis dari buku buku referensi dan sumber sumber data dengan memanfaatkan media internet, yang dipercaya dapat memudahkan tentang pemahaman maksud dari sebuah skripsi. Oleh karena itu, dalam tinjauan pustaka ini penulis akan menjelaskan tentang analisis terlepasnya jangkar beserta rantainya di MV. PATRICK STAR pada saat kapal *drifting* di sekitar *Jolo Island*.

2.1.1 Analisis

2.1.1.1 Analisis atau analisa berasal dari kata Yunani kuno *analisis* yang berarti melepaskan. *Analisis* terbentuk dari dua suku kata, yaitu *ana* yang berarti kembali, dan *luein* yang berarti lepas, jika digabung berarti melepas kembali atau menguraikan. Kata *analisis* ini diserap ke dalam bahasa Inggris menjadi *analysis*, yang kemudian juga diserap ke dalam bahasa Indonesia menjadi

analisis (<https://zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/>).

2.1.1.2 Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:59) analisis berasal dari kata analisa, definisi analisa adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), sedangkan analisis penguraian suatu pokok atas berbagai bagian dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Analisis dapat juga diartikan sebagai kemampuan memecahkan atau menguraikan suatu materi atau informasi menjadi komponen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami.

2.1.1.3 Menurut Wiradi (2009:20), analisis merupakan sebuah aktivitas yang memuat kegiatan memilah, mengurai, membedakan sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari dan ditaksir makna dan kaitannya.

Dari definisi-definisi tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa, pengertian analisa atau analisis yaitu suatu kegiatan berpikir dalam mengamati suatu permasalahan dan benda secara detail dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau menyusun

komponen tersebut untuk dikaji lebih mendalam agar lebih mudah dipahami.

2.1.2 Jangkar

2.1.2.1 Jangkar adalah perangkat penambat kapal ke dasar perairan yang bertujuan agar kapal tidak berpindah tempat karena hembusan angin, arus ataupun gelombang saat-jangkar diturunkan. Awal-mulanya jangkar dibuat dari karung yang diisi pasir dan kayu-log dan diisi lagi dengan timah sebagai pemberatnya. Namun, saat ini jenis jangkar menjadi beraneka ragam yang dapat dibedakan menjadi dua kategori yang berbeda berdasarkan peletakkan di kapal dan bentuknya.

2.1.2.2 Jenis jangkar berdasarkan peletakkannya di kapal:

2.1.2.2.1 Jangkar Haluan (*Stockless Anchor*), jangkar ini merupakan jangkar utama atau jangkar inti, kebanyakan jenis jangkar ini digunakan oleh kapal-kapal berukuran besar yang digunakan untuk menahan kapal di dasar laut dan peletakkannya berada pada lambung kiri dan kanan kapal dan beratnya antara kanan dan kiri harus sama.

2.1.2.2.2 Jangkar Arus (*Danforth Stock Anchor*), merupakan jangkar yang berukuran 1/3 berat

jangkar haluan atau jangkar utama yang ditempatkan pada buritan kapal. Jenis jangkar arus ini berguna untuk menahan buritan kapal supaya tidak berputar pada saat kapal sedang berhenti atau berlabuh. Jangkar ini biasanya di pasang pada kapal yang berlayar di perairan sungai.

2.1.2.2.3 Jangkar Cemat (*Mushroom Anchor*), merupakan jangkar yang berbentuk seperti jamur yang berguna untuk memindahkan jangkar utama jika kapal kandas terutama di dasar laut yang bertekstur lunak. Jangkar tipe ini berukuran 1/6 dari jangkar utama, sehingga berukuran lebih kecil agar dapat masuk dan mengait jangkar yang ada di dasar perairan.

2.1.2.3 Jenis jangkar berdasarkan bentuk dan fungsinya:

2.1.2.3.1 Jangkar *AC14*, merupakan jenis jangkar ini kebanyakan dipakai oleh kapal komersil dan *aqua culture*. Jangkar ini memiliki nilai efisiensi yang lebih tinggi, karena pengguna dapat menurunkan beratnya sesuai dengan yang dibutuhkan, tetapi tidak dapat turundengan

drastis melainkan mendekati ukuran berat aslinya.

2.1.2.3.2 Jangkar *Hall*, merupakan jangkar tipe ini banak dipakai untuk kapal-kapal pengangkut dan kapal-kapal komersil.

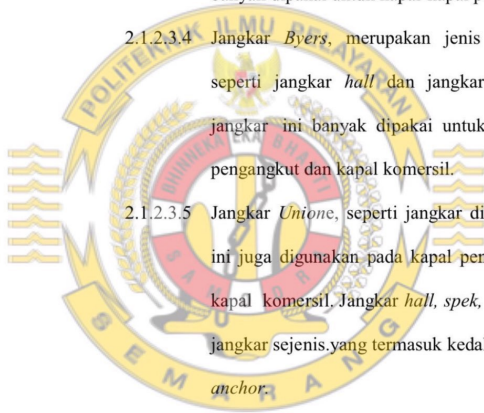
2.1.2.3.3 Jangkar *Spek*, yaitu jenis jangkar tipe ini juga banyak dipakai untuk kapal-kapal pengangkut.

2.1.2.3.4 Jangkar *Byers*, merupakan jenis yang sama seperti jangkar *hall* dan jangkar *spek*, jenis jangkar ini banyak dipakai untuk kapal-kapal pengangkut dan kapal komersil.

2.1.2.3.5 Jangkar *Unione*, seperti jangkar diatas, jangkar ini juga digunakan pada kapal pengangkut dan kapal komersil. Jangkar *hall*, *spek*, *byers* adalah jangkar sejenis yang termasuk kedalam *stockless anchor*.

2.1.2.3.6 Jangkar *Danforth*, merupakan jenis jangkar yang didesain dengan penambat yang terbuat dari baja berkekuatan tinggi sehingga dapat mencengkeram dengan baik dibandingkan *stockless anchor*.

2.1.2.3.7 Jangkar *Stevin*, merupakan jenis jangkar yang banyak digunakan untuk kebutuhan *offshore*



karena memiliki kemampuan menahan beban yang tinggi.

2.1.2.3.8 Jangkar *Flipper Delta*, merupakan jenis jangkar yang sama dengan jangkar *stevin*, karena memiliki kemampuan mencengkeram yang tinggi dan banyak digunakan untuk kebutuhan *offshore*.

2.1.3 Rantai Jangkar

2.1.3.1 Rantai jangkar merupakan rantai yang dihubungkan pada jangkar yang bertujuan untuk menghubungkan jangkar dengan kapal agar jangkar tidak terlepas saat diturunkan . Rantai jangkar terdiri dari beberapa bagian yang dinamakan *length* atau segel. Panjang setiap *length*/segel rantai menurut Lloyd Register, panjang satu segel yaitu 15 fathom atau sekitar 27,5m sedangkan menurut Biro Klasifikasi Jerman Germanischer Lloyd panjang satu segel adalah 25m. Klasifikasi tersebut juga digunakan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.

2.1.3.2 Susunan mata rantai dalam satu fathom terdiri dari segel penghubung (*connection shackle*), Mata rantai ujung (*end link*), mata rantai besar (*large link*), *ordinary link* dan sejenisnya sampai kembali kemata rantai besar, mata rantai ujung dan terakhir segel penghubung. Sedangkan susunan

rantai jangkar pada *fore runner* adalah jangkar, segel jangkar, mata rantai ujung mata rantai besar, kili kili (*swifel*), mata rantai biasa dan seterusnya, kemudian diakhiri dengan mata rantai besar, mata rantai ujung dan segel penghubung. Mata rantai ada yang dilengkapi dengan stut dan dan tanpa stut sedangkan mata rantai besar tanpa stut. Fungsi dari stut adalah untuk menjaga lebar mata rantai agar tidak berubah saat ada tarikan.

2.1.3.3 Alat-alat perlengkapan jangkar lainnya seperti:

2.1.3.3.1 Kabel Baja (*Wire Ropes*), merupakan tali yang dikonstruksikan dari kumpulan jalinan serat-serat baja. Tali baja terdiri dari beberapa serat baja yang dipintal hingga menjadi satu jalinan (*strand*), kemudian beberapa strand dijalin pada suatu inti (*core*) sehingga membentuk tali.

Panjang *wire ropes* harus 1,5 kali dari persyaratan panjang untuk jenis rantai kapal dengan batas kekuatan tarik dan beban putus sama dengan rantai karena apabila *wire ropes* terputus maka masih ada bagian yang dapat digunakan, selain itu juga dapat memperkuat *wire ropes* pada bagian pangkalnya dengan menambah jumlah lilitan *wire ropes* itu sendiri

2.1.3.3.2 *Haws pipe* (tabung jangkar) adalah sebuah pipa logam kuat yang dilalui rantai jangkar. Diameter dan tebal dari *haws pipe* ini tergantung pada diameter mata rantai jangkar yang digunakan.

2.1.3.3.3 *Chain Pipe* (tabung rantai) adalah sebuah lubang besi yang berada di geladak yang digunakan untuk jalannya rantai saat jangkar diangkat ataupun diturunkan.

2.1.3.3.4 *Chain Stopper / Guillotine Bar* adalah alat yang terbuat dari besi baja yang berfungsi untuk menahan tarikan jangkar pada saat kapal sedang berlabuh.

2.1.3.3.5 *Chain Locker* adalah ruang rantai jangkar adalah tempat penyimpanan rantai, pada umumnya pada kapal letak chain locker ini berada di atas forepeak tank. Tempat penyimpanan rantai jangkar ini harus selalu di jaga dari oksigen dan zat yang menimbulkan terjadinya korosi. Dan apabila ruang ini terkena air laut atau zat yang lainnya maka segera lakukan cleaning atau pembersihan supaya tidak berkarat dan tidak mudah korosi.

2.1.3.3.6 *Bitter End* adalah ujung rantai jangkar yang harus diikatkan pada struktur kapal di dalam *Chain Locker* dengan tujuan agar rantai dapat tertahan atau tidak hilang ketika jangkar diturunkan turun sampai batas maksimum panjang rantainya

2.1.3.3.7 Mesin Jangkar (*Anchor Windlass*) merupakan mesin derek jangkar yang dipasang di kapal guna keperluan mengangkat dan menurunkan jangkar melalui *haws pipe*.

2.1.3.3.8 Kerusakan yang pernah dialami pada peralatan jangkar

Kerusakan pada alat-alat jangkar yang terjadi pada MV. PATRICK STAR sebagai berikut :

2.1.3.3.7.1 Kerusakan pada *canvas* rem (*brake lining*)

2.1.3.3.7.2 Kerusakan pada motor / mesin penggerak tenaga hidrolik

2.1.3.3.7.3 Kerusakan pada *stopper* jangkar

2.1.3.3.7.4 Kerusakan pada *bitter end chain*

2.1.4 Pengertian Hilangnya Jangkar

2.1.4.1 Pengertian hilangnya jangkar menurut buku *Anchoring System and Procedures for Large Tankers* OCIMF (1982:1), menyatakan bahwa:

It is because experienced seamen are losing anchors and or cable, or experiencing windlass damage when anchoring vessels. This indicates that there is a need to consider the anchoring systems and the application of techniques to assist Master and Owners in a better understanding of the factors involved. Dapat diartikan bahwa pelaut yang berpengalaman dalam hal kehilangan jangkar dan rantai jangkarnya, atau mengalami kerusakan mesin jangkar ketika akan berlabuh jangkar. Ini menunjukkan bahwa ada kebutuhan untuk mempertimbangkan sistem berlabuh jangkar dan menerapkan teknik untuk membantu master dan pemilik kapal dalam pemahaman yang lebih baik tentang faktor-faktor yang terlibat.

Hilangnya jangkar dan rantai dari sebuah kapal dapat menyebabkan banyak kerugian waktu biaya serta tenaga.

2.1.4.2 Penyebab Hilangnya Jangkar

Hilangnya jangkar beserta rantai jangkar kapal dipengaruhi oleh faktor-faktor yang berasal dari dalam kapal itu sendiri dan faktor-faktor yang berasal dari luar kapal.

2.1.4.2.1 Faktor yang berasal dari dalam kapal :

2.1.4.2.1.1 Sumber Daya Manusia, Seorang *crew* kapal merupakan seorang operator dalam operasi berlabuh jangkar.

2.1.4.2.1.2 Kapal yang tidak bisa diolah gerak (*Not Under Command*), berarti kapal yang karena suatu keadaan istimewa tidak mampu untuk mengolah gerak seperti yang diisyaratkan oleh aturan-aturan ini dan karenanya tidak

mampu menyimpangi kapal- kapal lain.

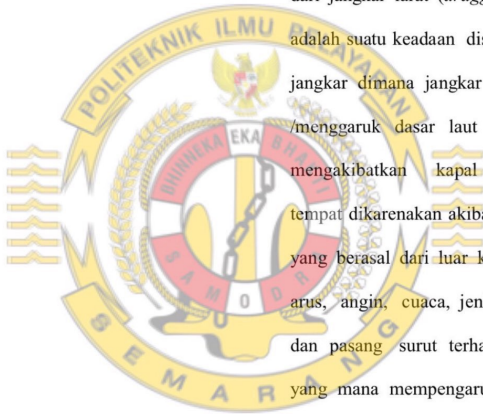
(<https://www.slideshare.net/Muhajiris/mail/p2-tl-1972>)

2.1.4.2.2 Faktor yang berasal dari luar kapal:

2.1.4.2.2.1 Jangkar Larat (*Dragging*), pengertian dari jangkar larat (*dragging anchor*)

adalah suatu keadaan disaat berlabuh jangkar dimana jangkar kapal larat /menggaruk dasar laut yang dapat mengakibatkan kapal berpindah tempat dikarenakan akibat dari faktor yang berasal dari luar kapal seperti, arus, angin, cuaca, jenis dasar laut dan pasang surut terhadap jangkar yang mana mempengaruhi kekuatan cengkraman jangkar dan rantai jangkar, serta adanya pengaruh dari faktor yang berasal dari kapal itu sendiri seperti, jangkar, rantai jangkar, *windlass*, *draft*, SDM

2.1.4.2.2.2 Arus Laut, menurut (Gross,1972) arus laut adalah proses pergerakan massa



air laut yang menyebabkan perpindahan horizontal dan vertikal massa air laut tersebut yang terjadi secara terus

2.1.4.2.2.3 Angin, yaitu udara yang bergerak

yang diakibatkan oleh rotasi bumi dan juga karena adanya perbedaan

tekanan udara (tekanan tinggi ke tekanan rendah) di sekitarnya. Angin merupakan udara yang bergerak dari tekanan tinggi ke tekanan rendah atau dari suhu udara yang rendah ke suhu udara yang tinggi.

(<https://www.gurupendidikan.co.id/pe-ngertian-angin/>)

2.1.4.2.2.4 Dasar Laut (*Seabed*), merupakan

bentuk dari permukaan bumi yang ada di dalam dasar laut.

2.2. Definisi Operasional

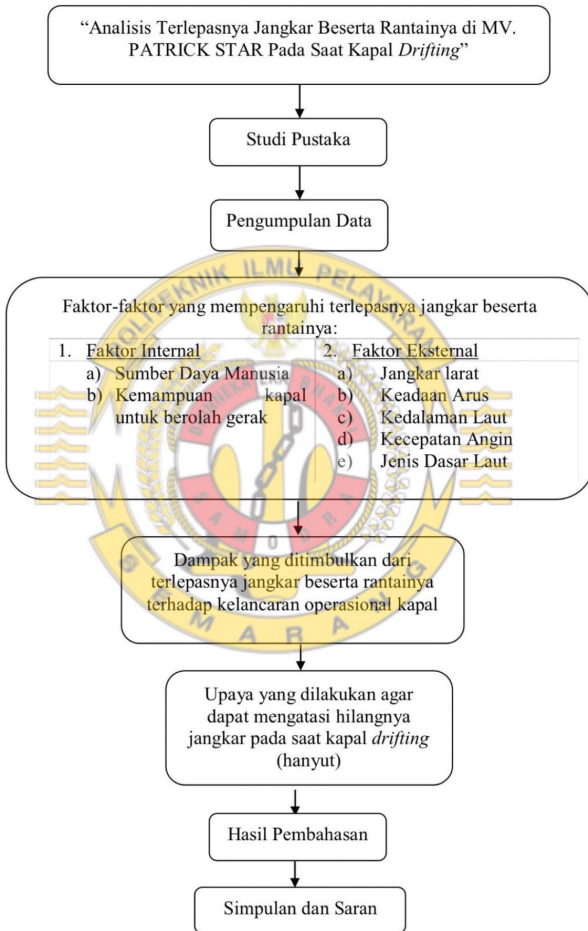
Definisi praktis dari istilah-istilah dalam bahasa Indonesia maupun bahasa asing yang dianggap penting. Agar tidak terjadi kesalahan dalam

pemahaman, maka di bawah ini akan dijelaskan pengertian dari istilah tersebut:

- 2.2.1 *Drifting*, merupakan keadaan dimana menyimpangnya kapal dan arahnya dikarenakan arus, angin, serta cuaca sehingga menyebabkan kapal hanyut atau terombang-ambing.
- 2.2.2 *Dragging Anchor* adalah suatu keadaan disaat berlabuh jangkar dimana jangkar kapal larat / menggaruk dasar laut yang dapat mengakibatkan kapal berpindah tempat dikarenakan adanya factor internal dan eksternal yang mempengaruhi kekuatan cengkraman jangkar dan rantai jangkar, serta adanya pengaruh dari faktor yang berasal dari kapal itu sendiri
- 2.2.3 *Hawsepipe* yaitu merupakan tabung yang dilalui jangkar yang konstruksinya terletak di lambung kapal bagian kiri dan kanan haluan kapal hingga geladak depan.
- 2.2.4 *Chain locker* yaitu ruang rantai jangkar adalah tempat penyimpanan rantai, pada umumnya di kapal.
- 2.2.5 *Bitter End* adalah ujung rantai jangkar yang harus diikatkan pada struktur kapal di dalam *Chain Locker* dengan tujuan agar rantai dapat tertahan atau tidak hilang ketika jangkar diturunkan turun sampai batas maksimum panjang rantainya
- 2.2.6 *Seabed*, merupakan bentuk dari permukaan dasar bumi yang ada di dalam laut.

- 2.2.7 *Windlass* adalah suatu permesinan bantu di dek kapal yang gunanya untuk menurunkan dan menaikan kembali jangkar kapal
- 2.2.8 Jangkar (*Anchor*) adalah merupakan alat labuh yang mempunyai bentuk dan berat khusus yang akan diturunkan ke dalam air sampai dasar.
- 2.2.9 Rantai jangkar merupakan peralatan penghubung antara kapal dengan jangkar.
- 2.2.10 *Bitter End* adalah ujung rantai jangkar yang harus diikatkan pada struktur kapal di dalam *Chain Locker* dengan tujuan agar rantai dapat tertahan atau tidak hilang ketika jangkar diturunkan turun sampai batas maksimum panjang rantainya.
- 2.2.11 *Anchor Lashing*, biasa digunakan untuk mengikat atau mengamankan jangkar ketika sesudah operasi berlabuh jangkar agar jangkar tidak jatuh ke laut atau merusak bagian lambung kapal ketika sudah di ulup jangkar.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.5 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan, penguraian, dan penjelasan tentang analisis terlepasnya jangkar beserta rantainya di MV. Patrick Star pada saat kapal *drifting* di sekitar *Jolo Island* yang pada bab 1 sampai dengan bab 5, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Faktor-faktor yang dapat menyebabkan terlepasnya jangkar beserta jangkar di MV. Patrick Star yaitu di antara lain faktor manusia, faktor peralatan, faktor alam, dan faktor prosedur. Dari keempat faktor penyebab tersebut, masing-masing mempunyai sub penyebab yaitu dari faktor manusia adalah Perwira jaga tidak melakukan dinas jaga dengan baik, dengan tidak melakukan pengecekan posisi kapal secara berkala pada saat kapal berlabuh jangkar. Kemudian dari faktor peralatan adalah keadaan mesin kapal yang sedang mengalami *engine trouble* yang menyebabkan kapal terhambat untuk berolah gerak. Setelah itu ada faktor alam yang mana pada saat proses berlabuh jangkar kondisi perairan berarus kencang yang menyebabkan jangkar mudah untuk larat. Dan yang terakhir dari faktor prosedur adalah tidak ditambakkannya *anchor lashing* pada saat kapal selesai berlabuh jangkar, yang menyebabkan jangkar

beserta rantai jangkar terlepas ketika kapal larat ke dasar laut yang lebih dalam (curam).

- 5.1.2. Dampak yang ditimbulkan dari terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar yaitu diantara lain kerugian materiil, perusahaan mengalami kerugian materiil yang cukup besar untuk mengganti rantai jangkar tersebut yang hilang dan membayar *claims* yang ditujukan *charterer* kepada pihak perusahaan (*owner*) sebesar \$8000 *per day* akibat kapal *delay* untuk sampai ke pelabuhan selanjutnya. Kemudian dampak yang ditimbulkan oleh terlepasnya jangkar beserta rantainya yaitu kerusakan alam bawah laut dikarenakan jangkar beserta rantainya tersebut akan bergerak bebas dan menghantam apa saja yang berada di permukaan bawah laut. Dan yang terakhir yaitu dampak yang ditimbulkan oleh terlepasnya jangkar beserta rantainya terhadap keselamatan kapal dan *crew* yaitu ketika kapal dalam keadaan emergency dan kapal tidak bisa berlabuh jangkar akan dapat mengakibatkan kapal *drifting* yang dapat menyebabkan kapal untuk kandas atau menabrak kapal disekitarnya
- 5.1.3. Upaya yang dilakukan agar jangkar beserta rantainya tidak terlepas pada saat kapal *drifting* yaitu Perwira jaga harus melakukan dinas jaga dengan baik, dengan senantiasa melakukan pengecekan posisi kapal secara berkala pada saat kapal berlabuh jangkar, pihak kapal dalam hal ini ABK jaga untuk selalu mengecek posisi jangkar ketika kapal berlabuh jangkar di perairan yang berarus kencang.

- 5.1.4. Sebaiknya *crew* kapal mengetahui prosedur berlabuh jangkar ditempat yang dalam untuk mencegah terlepasnya jangkar beserta rantainya.



DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2008. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Karya.
- Asmarines, 2012. *JENIS JANGKAR DAN KEGUNAANYA*. (<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaannya/>). Diakses pada tanggal 21 Agustus 2020 jam 21.14 WIB.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi keempat, Balai Pustaka, Jakarta.
- Gross, M.G. 1972. *Oceangraphy A View of The Earth*. Prentice Hall, Inc. Englewoods Cliffs, New Jersey.
- Iskandar. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Gaung Persada Press.
- Jonathan, Sarwono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Lofland dan Lofland dikutip oleh Lexy J. Moleong. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif, Edisi Revisi*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mulyana, Dedy. 2013. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh. 2013. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Sarwono, Jonathan. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Setyawan, Parta. 2014. *Pengertian dan Macam-macam Angin Terlengkap*. (<https://www.gurupendidikan.co.id/pengertian-angin/>). Diakses pada tanggal 22 Agustus jam 10.20 WIB.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: ALFABETA.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Method)*. Bandung: ALFABETA.
- Sukmadinata, 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Graha Aksara.
- Tim BPLP Semarang. 1998, *Perlengkapan Kapal Untuk Perwira Kapal Niaga*, Yayasan Neptunus, Semarang.

- Wiradi, Gunawan. 1998, *Metodologi Studi Agraria*, Sajogyo Institue, Bogor.
-, 2020. "Pengertian Analisis Menurut Para Ahli dan Secara Umum [Lengkap]". (<https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/>) Diakses pada tanggal 21 Agustus 2020 jam 20.30 WIB.
-, 1982, *Anchoring System and Procedures for Large Tanker, 1st Edition*. Witherby & Co.Ltd for on behalf OCIMF.




Lampiran 2

Crew List

CREW LIST

1. Name of ship M. V. " Patrick Star "		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure		Page No 1/1	
2. Port of arrival : LANGKAO		3. Date of Arrival : 12-10-2019			
4. Nationality of ship Panama		5. Port arrived from : KO SICHANG		6. Nature and No. of identity document (seaman's passport & expiry date)	
7. No.	8. Given name, Family name	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	
1	ENDANG SUKARSO	Head	Indonesian	14.06.1964 Kuningan	B5159613 13.02.2023
2	SUPRIYANTO ADHI KUSUMAH	Chief Officer	Indonesian	30.06.1970 Jakarta	C0254625 24.05.2023
3	VICKY FAUZI HERMANAN	2nd Officer	Indonesian	21.04.1995 Semarang	C0169784 23.04.2023
4	MUHAMAD RAMADHAN RKA SAPUTRA	3rd Officer	Indonesian	18.03.1993 Jakarta	B5724119 13.01.2022
5	ERWIN	Chief Engineer	Indonesian	07.08.1973 Kedondong	B7686655 11.08.2022
6	REDY RINDAH	2nd Engineer	Indonesian	27.06.1993 Jakarta	C0531113 21.06.2023
7	ERIC	3rd Engineer	Indonesian	18.01.1979 Kuning Pangsang	B5504890 20.01.2022
8	FAJAR ADI SELFA	4th Engineer	Indonesian	06.09.1990 Kediri	B8502542 04.12.2022
9	RASMI PERANGIN ANGIN	Electrician	Indonesian	10.09.1984 Berastagi	B4566768 08.08.2021
10	HJIMEN	Boatman	Indonesian	27.03.1965 Gupuh	C0749762 08.07.2023
11	IBRU DKO PRASETYO	A/B	Indonesian	29.02.1984 Jakarta	B1994435 10.09.2020
12	ABDUL RAHMAN PAOLA ADIL	A/B	Indonesian	11.12.1994 Labellingang	C1153883 10.09.2023
13	SURATNO BUDI RIUTAR	A/B	Indonesian	23.01.1985 Padang	B4730332 18.08.2021
14	AZIS BADAR	A/B	Indonesian	20.07.1970 Kebubun	B9991690 17.04.2023
15	ULUL ALBEB	A/B	Indonesian	20.03.1992 Kupayan	B9672327 08.03.2023
16	NASRUDDIN	Foreman	Indonesian	11.11.1966 Padang	C2848787 21.12.2023
17	ISEP AZMI NURSEHA	Oiler	Indonesian	22.02.1995 Cibaur	B5562896 29.11.2021
18	SAFINI	Oiler	Indonesian	14.08.1997 Kombora	B 8974311 27.08.2022
19	TANGRE	Oiler	Indonesian	10.02.1974 Rante Bala	C1474710 24.10.2023
20	BOMANTRI	Cook	Indonesian	17.06.1969 Bandung	B6824889 10.04.2022
21	MUHAMAD LUTHFY DARMAWAN	Steward	Indonesian	14.01.2000 Bandung	C372121 24.06.2024
22	IGBAL NUR FUADI	Deck Cadet	Indonesian	18.05.1998 Jassar	C0105482 22.08.2023
23	KAYSU CHABIBA	Engine Cadet	Indonesian	28.01.1997 Kab. Semarang	C0105496 22.05.2023

Master


Lampiran 3

Foto MV. Patrick Star tanpa jangkar



Lampiran 4

Foto MV. Patrick Star pada saat *dry dock*



Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

Lampiran 5

Foto MV. Patrick Star pada saat bongkar



Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

Lampiran 6

Foto Cleaning Palka



Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

Lampiran 7**Foto crew bersama Philippine Coast Guard**

Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

Lampiran 8

Foto *Spare* Jangkar

Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner


Lampiran 9

Foto Anchor Windlass



Lampiran 10

Notice Of Readiness


SunBulk Marine Co., Ltd.

Shipping Agency 454/1 PRATHOM PLACE, MUANG, NAKORNPRATHOM, THESA ROAD, PRAPRATONE,
(BANGKOK PERIMETER), THAILAND 73006. MOBILE : +664 4940077, +6688 0490094
Worldwide Transportation E-MAIL 1 : agency.sbc@sunbulkm.com, E-MAIL 2 : captain.sbc@sunbulkm.com
International Marine Services

VESSEL : M/V 'PATRICK STAR'
PORT : KOH SICHANG, THAILAND
DATE : 17th SEPTEMBER, 2019
TO : MESSRS SIAM CITY CEMENT TRADING CO., LTD.

NOTICE OF READINESS

DEAR SIRs,

THIS SERVES TO NOTIFY YOU THAT THE CAPTIONED VESSEL HAS ARRIVED AT KOH SICHANG PIS ON 17th SEP, 2019 AT 1330 HOURS AND SINCE THAT DATE AND TIME IS LYING IN ALL RESPECTS TO LOAD HER NOMINATED CARGO IN ACCORDANCE WITH TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE RELATIVE CHARTER PARTY.

NOT RE TENDERED BY Master
on 18/12 on HAS

YOURS FAITHFULLY,
[Signature]
MASTER OF M/V 'PATRICK STAR'

NOTICE OF READINESS TENDERED AT 14.48 HOURS ON 17th SEPTEMBER, 2019
NOTICE OF READINESS ACCEPTED AS PER CHARTER PARTY

'Notice of readiness accepted subject to all terms, conditions and exceptions of the relative charter party and/or fixture note and laytime is to commence in accordance with this charter party and/or fixture note.'

Acknowledged by :-
[Signature]
As Loading Agents
For and on behalf of
SunBulk Marine Co., Ltd.

Acknowledged and accepted by :-
[Signature]
Authorized Person
For and on behalf of
Siam City Cement Trading Co., Ltd.


Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

Lampiran 11

Cargo Stowage Plan

CARGO STOWAGE PLAN



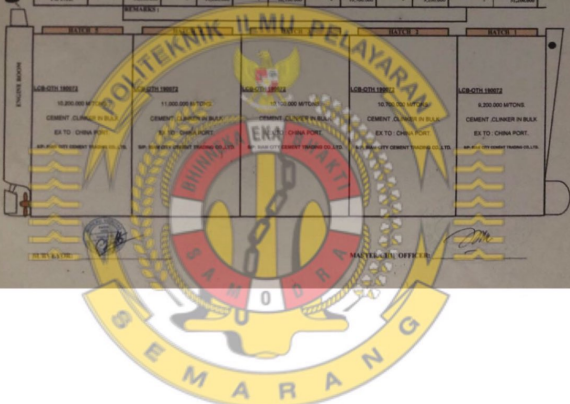
**BUREAU
VERITAS**

80-80001 CEMETAS (CHINA) 1,000 x 1,000
 12' 6" High, Single Tiered
 1270 Plus Palletized Block, Palletized
 Woodchips, Bagged 4000, Tiedback
 Tel: 0065 476-8888 Fax: 0065 476-8888

M.V. "PATRICK STAR" COMMENCED LOAD ON SEPTEMBER 16, 2019 @ 1400 Hrs. ARRIVED ON: SEPTEMBER 17, 2019 @ 1330 Hrs.

LOADING AT PORT: BANGKOK, THAILAND COMPLETED LOAD ON SEPTEMBER 16, 2019 @ 1400 Hrs. SAILED ON: SEPTEMBER 16, 2019 @ 1700 Hrs.

DESTINATION	STACK #1		STACK #2		STACK #3		STACK #4		STACK #5		TOTAL	
	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS	NO. OF TONS
1000000000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000
TOTAL	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000	11,000.000



Lampiran 12

Draft Survey

Draft Survey Calculation

SGS 2019-2000152 Commodity : Cinder cement in bulk

Vessel : M.V. "PATRICK STAR" Client : Siam Ship Charter Public Company Limited

Date : Sep.30.2019 Port : Sub-ichang Thailand

FINAL

	Observed	Mean	Correction	Draft Corr
Forward	12.270	12.270	12.275	12.244
Aft	12.530	12.530	12.535	12.446
Midship	12.520	12.280	12.480	12.4
Mean 2+3	12.245			0.190
Mean 4 Mean	12.492			0.202
Quarter mean	12.38625			182.000
Displacement	62,768,000	MTC	FP	1,200
Increment	35,000	MTC	AA	4950
Displacement + Inc	62,799,000	MTC	HP	56.70
Tides correction	2.075	base	1.6200	1.6200
Dra for draft	62,813,271	MTC	LCP	1,946
Density Core	996.295	MTC	MTC	744.100
Dra for density	62,204,715	MTC	MTC	744.300
Deductible liquid	-2,533.75	MTC	MTC	-21.80
Net Displacement	59,671,122	MTC	1 of 2 of 3 of 4 of 5 of 6 of 7 of 8 of 9 of 10 of 11 of 12 of 13 of 14 of 15 of 16 of 17 of 18 of 19 of 20 of 21 of 22 of 23 of 24 of 25 of 26 of 27 of 28 of 29 of 30 of 31 of 32 of 33 of 34 of 35 of 36 of 37 of 38 of 39 of 40 of 41 of 42 of 43 of 44 of 45 of 46 of 47 of 48 of 49 of 50 of 51 of 52 of 53 of 54 of 55 of 56 of 57 of 58 of 59 of 60 of 61 of 62 of 63 of 64 of 65 of 66 of 67 of 68 of 69 of 70 of 71 of 72 of 73 of 74 of 75 of 76 of 77 of 78 of 79 of 80 of 81 of 82 of 83 of 84 of 85 of 86 of 87 of 88 of 89 of 90 of 91 of 92 of 93 of 94 of 95 of 96 of 97 of 98 of 99 of 100 of 101 of 102 of 103 of 104 of 105 of 106 of 107 of 108 of 109 of 110 of 111 of 112 of 113 of 114 of 115 of 116 of 117 of 118 of 119 of 120 of 121 of 122 of 123 of 124 of 125 of 126 of 127 of 128 of 129 of 130 of 131 of 132 of 133 of 134 of 135 of 136 of 137 of 138 of 139 of 140 of 141 of 142 of 143 of 144 of 145 of 146 of 147 of 148 of 149 of 150 of 151 of 152 of 153 of 154 of 155 of 156 of 157 of 158 of 159 of 160 of 161 of 162 of 163 of 164 of 165 of 166 of 167 of 168 of 169 of 170 of 171 of 172 of 173 of 174 of 175 of 176 of 177 of 178 of 179 of 180 of 181 of 182 of 183 of 184 of 185 of 186 of 187 of 188 of 189 of 190 of 191 of 192 of 193 of 194 of 195 of 196 of 197 of 198 of 199 of 200 of 201 of 202 of 203 of 204 of 205 of 206 of 207 of 208 of 209 of 210 of 211 of 212 of 213 of 214 of 215 of 216 of 217 of 218 of 219 of 220 of 221 of 222 of 223 of 224 of 225 of 226 of 227 of 228 of 229 of 230 of 231 of 232 of 233 of 234 of 235 of 236 of 237 of 238 of 239 of 240 of 241 of 242 of 243 of 244 of 245 of 246 of 247 of 248 of 249 of 250 of 251 of 252 of 253 of 254 of 255 of 256 of 257 of 258 of 259 of 260 of 261 of 262 of 263 of 264 of 265 of 266 of 267 of 268 of 269 of 270 of 271 of 272 of 273 of 274 of 275 of 276 of 277 of 278 of 279 of 280 of 281 of 282 of 283 of 284 of 285 of 286 of 287 of 288 of 289 of 290 of 291 of 292 of 293 of 294 of 295 of 296 of 297 of 298 of 299 of 300 of 301 of 302 of 303 of 304 of 305 of 306 of 307 of 308 of 309 of 310 of 311 of 312 of 313 of 314 of 315 of 316 of 317 of 318 of 319 of 320 of 321 of 322 of 323 of 324 of 325 of 326 of 327 of 328 of 329 of 330 of 331 of 332 of 333 of 334 of 335 of 336 of 337 of 338 of 339 of 340 of 341 of 342 of 343 of 344 of 345 of 346 of 347 of 348 of 349 of 350 of 351 of 352 of 353 of 354 of 355 of 356 of 357 of 358 of 359 of 360 of 361 of 362 of 363 of 364 of 365 of 366 of 367 of 368 of 369 of 370 of 371 of 372 of 373 of 374 of 375 of 376 of 377 of 378 of 379 of 380 of 381 of 382 of 383 of 384 of 385 of 386 of 387 of 388 of 389 of 390 of 391 of 392 of 393 of 394 of 395 of 396 of 397 of 398 of 399 of 400 of 401 of 402 of 403 of 404 of 405 of 406 of 407 of 408 of 409 of 410 of 411 of 412 of 413 of 414 of 415 of 416 of 417 of 418 of 419 of 420 of 421 of 422 of 423 of 424 of 425 of 426 of 427 of 428 of 429 of 430 of 431 of 432 of 433 of 434 of 435 of 436 of 437 of 438 of 439 of 440 of 441 of 442 of 443 of 444 of 445 of 446 of 447 of 448 of 449 of 450 of 451 of 452 of 453 of 454 of 455 of 456 of 457 of 458 of 459 of 460 of 461 of 462 of 463 of 464 of 465 of 466 of 467 of 468 of 469 of 470 of 471 of 472 of 473 of 474 of 475 of 476 of 477 of 478 of 479 of 480 of 481 of 482 of 483 of 484 of 485 of 486 of 487 of 488 of 489 of 490 of 491 of 492 of 493 of 494 of 495 of 496 of 497 of 498 of 499 of 500 of 501 of 502 of 503 of 504 of 505 of 506 of 507 of 508 of 509 of 510 of 511 of 512 of 513 of 514 of 515 of 516 of 517 of 518 of 519 of 520 of 521 of 522 of 523 of 524 of 525 of 526 of 527 of 528 of 529 of 530 of 531 of 532 of 533 of 534 of 535 of 536 of 537 of 538 of 539 of 540 of 541 of 542 of 543 of 544 of 545 of 546 of 547 of 548 of 549 of 550 of 551 of 552 of 553 of 554 of 555 of 556 of 557 of 558 of 559 of 560 of 561 of 562 of 563 of 564 of 565 of 566 of 567 of 568 of 569 of 570 of 571 of 572 of 573 of 574 of 575 of 576 of 577 of 578 of 579 of 580 of 581 of 582 of 583 of 584 of 585 of 586 of 587 of 588 of 589 of 590 of 591 of 592 of 593 of 594 of 595 of 596 of 597 of 598 of 599 of 600 of 601 of 602 of 603 of 604 of 605 of 606 of 607 of 608 of 609 of 610 of 611 of 612 of 613 of 614 of 615 of 616 of 617 of 618 of 619 of 620 of 621 of 622 of 623 of 624 of 625 of 626 of 627 of 628 of 629 of 630 of 631 of 632 of 633 of 634 of 635 of 636 of 637 of 638 of 639 of 640 of 641 of 642 of 643 of 644 of 645 of 646 of 647 of 648 of 649 of 650 of 651 of 652 of 653 of 654 of 655 of 656 of 657 of 658 of 659 of 660 of 661 of 662 of 663 of 664 of 665 of 666 of 667 of 668 of 669 of 670 of 671 of 672 of 673 of 674 of 675 of 676 of 677 of 678 of 679 of 680 of 681 of 682 of 683 of 684 of 685 of 686 of 687 of 688 of 689 of 690 of 691 of 692 of 693 of 694 of 695 of 696 of 697 of 698 of 699 of 700 of 701 of 702 of 703 of 704 of 705 of 706 of 707 of 708 of 709 of 710 of 711 of 712 of 713 of 714 of 715 of 716 of 717 of 718 of 719 of 720 of 721 of 722 of 723 of 724 of 725 of 726 of 727 of 728 of 729 of 730 of 731 of 732 of 733 of 734 of 735 of 736 of 737 of 738 of 739 of 740 of 741 of 742 of 743 of 744 of 745 of 746 of 747 of 748 of 749 of 750 of 751 of 752 of 753 of 754 of 755 of 756 of 757 of 758 of 759 of 760 of 761 of 762 of 763 of 764 of 765 of 766 of 767 of 768 of 769 of 770 of 771 of 772 of 773 of 774 of 775 of 776 of 777 of 778 of 779 of 780 of 781 of 782 of 783 of 784 of 785 of 786 of 787 of 788 of 789 of 790 of 791 of 792 of 793 of 794 of 795 of 796 of 797 of 798 of 799 of 800 of 801 of 802 of 803 of 804 of 805 of 806 of 807 of 808 of 809 of 810 of 811 of 812 of 813 of 814 of 815 of 816 of 817 of 818 of 819 of 820 of 821 of 822 of 823 of 824 of 825 of 826 of 827 of 828 of 829 of 830 of 831 of 832 of 833 of 834 of 835 of 836 of 837 of 838 of 839 of 840 of 841 of 842 of 843 of 844 of 845 of 846 of 847 of 848 of 849 of 850 of 851 of 852 of 853 of 854 of 855 of 856 of 857 of 858 of 859 of 860 of 861 of 862 of 863 of 864 of 865 of 866 of 867 of 868 of 869 of 870 of 871 of 872 of 873 of 874 of 875 of 876 of 877 of 878 of 879 of 880 of 881 of 882 of 883 of 884 of 885 of 886 of 887 of 888 of 889 of 890 of 891 of 892 of 893 of 894 of 895 of 896 of 897 of 898 of 899 of 900 of 901 of 902 of 903 of 904 of 905 of 906 of 907 of 908 of 909 of 910 of 911 of 912 of 913 of 914 of 915 of 916 of 917 of 918 of 919 of 920 of 921 of 922 of 923 of 924 of 925 of 926 of 927 of 928 of 929 of 930 of 931 of 932 of 933 of 934 of 935 of 936 of 937 of 938 of 939 of 940 of 941 of 942 of 943 of 944 of 945 of 946 of 947 of 948 of 949 of 950 of 951 of 952 of 953 of 954 of 955 of 956 of 957 of 958 of 959 of 960 of 961 of 962 of 963 of 964 of 965 of 966 of 967 of 968 of 969 of 970 of 971 of 972 of 973 of 974 of 975 of 976 of 977 of 978 of 979 of 980 of 981 of 982 of 983 of 984 of 985 of 986 of 987 of 988 of 989 of 990 of 991 of 992 of 993 of 994 of 995 of 996 of 997 of 998 of 999 of 1000	

Time Sheet : 2nd = Actual x Actual + MCT x 50

Vessel/Barge arrival : Sep. 17.2019 @ 1445

Berth/Anchorage : Sep. 17.2019 @ 1500

Final draft Comm. : Sep. 30.2019 @ 1600

Final draft Comp. : Sep. 30.2019 @ 1600

Match survey comm. : Sep. 17.2019 @ 1730

Match survey comp. : Sep. 18.2019 @ 1730

Previous cargo : Coal in bulk

Commenced loading : Sep. 18.2019 @ 1800

Completed loading : Sep. 30.2019 @ 1400

Cargo Name : Quantity : Size : Unit : Weight : Volume

Cinder cement in bulk : 51,250,000 : M/Tons : Equipment : 0.600

Tailing draft : 12.4

Master : [Signature] Chief Engineer : [Signature]

Chief officer : [Signature] Surveyor : [Signature]

Lampiran 13

Cargo Manifest

SunBulk Marine Co., Ltd.
No. 411-1 Prachin Place (Fl. 2/3), Thira Road, Praprom,曼谷, Thailand 10260
M.B. (009) 4394 0077 E-mail: agency.tha@sunbulk.com, captain.tha@sunbulk.com

SEA EXPORT CARGO MANIFEST

THE CARGO LADEN ON BOARD THE M.V. PATRICK STAR WHERE OF CAPT. ENDANG SUKARSO IS THE MASTER
SAILING FROM KOBI SICHANG, THAILAND AND BOUND FOR LANQAO PORT, CHINA

BL. NO.	SHIPPER / CONSIGNEE / NOTIFY ADDRESS	MARKS & NUMBERS	QUANTITY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
888481	SHIPPER: SIAM CEMENT TRADING COMPANY LIMITED, COLUMBS TOWER 3RD, 10TH-12TH FL, 199 BATHURAPRUEK RD, KLONGTOEK, BANGKOK 10110, THAILAND. CONSIGNEE: TO ORDER NOTIFY ADDRESS: NIZHAYI FREEL HOLDING GROUP CO., LTD. NO. 688, YANSHAI ROAD, BEIHAI CITY, GUANGDONG, CHINA	NO MARK IN BULK	1 LOT	SAID TO BE CLINKER IN BULK SUITABLE FOR THE PRODUCTION OF ASTM C59 TYPE I CEMENT COUNTRY OF ORIGIN : THAILAND "LET BY AS SHIPPER CHARTER PARTY" "CLEAN ON BOARD" (170,000 SEPTEMBER 2019) TOTAL ONE LOT (1)	SAID TO WEIGH GROSS WEIGHT 51,200,000 NET MT

**POLITEKNIK ILMU DAN TEKNOLOGI
SAMPURAN
BUNDAKERA EKA
SIAKTI
SAMODRA
SEMARANG**

M.V. PATRICK STAR
17000
SEPTEMBER 2019


Lampiran 14

Mate Receipt


SHIPPER: SIAM CITY CEMENT TRADING COMPANY LIMITED, COLUMN TOWER 3RD, 10TH-12TH FL, 199 RATCHADAPISEK RD., KLONGTOEY, BANGKOK 10110, THAILAND.		MATE'S RECEIPT REF: MRP/300919 TO: THE MASTER OF MV. PATRICK STAR	
CONSIGNEE: TO ORDER		Please receive the undermentioned goods for carriage to the destination indicated below. Please refuse all packages which are not properly marked, addressed or in security packed.	
NOTIFY PARTY: RIZHAO STEEL HOLDING GROUP CO., LTD. NO. 406, YANHAI ROAD, RIZHAO, SHANGHAI, CHINA.			
VESSEL'S NAME: MV. PATRICK STAR			
PORT OF LOADING: KOHSICHANG ANCHORAGE, THAILAND.			
PORT OF DISCHARGE: LANQAO PORT, CHINA.			
MARKS & NOS.	QUANTITY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
NO MARK IN BULK	1 LOT	SAID TO BE CLINKER IN BULK SUITABLE FOR THE PRODUCTION OF ASTM COM-1 CEMENT CO. OF ORIGIN - THAILAND "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY" "CLEAN ON BOARD DATED 06 SEPTEMBER 2019" (TOTAL ONE LOT ONLY)	SAID TO WEIGH GROSS WEIGHT 51,200.000 NET
<p style="text-align: center;">Particulars above declared by shippers. This contract is subject to the condition in this company's Bill of Lading and the vessel arriving with space available which agents will make all reasonable efforts to ensure.</p>			

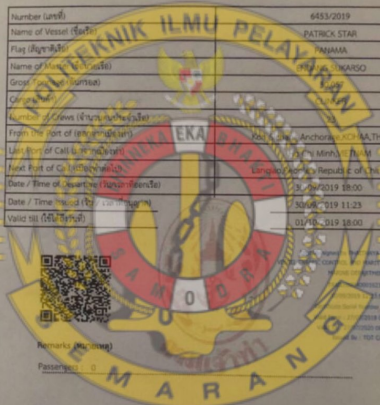
Lampiran 15

Port Clearance


 (รูปที่ ก. 23)
 THE KINGDOM OF THAILAND
 ประเทศไทย
 PORT CLEARANCE
 ใบอนุญาตเรือออกท่า

Number (เลขที่)	6453/2019
Name of Vessel (ชื่อเรือ)	PATRICK STAR
Flag (ธงชาติ)	PHILIPPINE
Name of Vessel's Owner (ชื่อเจ้าของเรือ)	PT. SAKARSO
Group / Type (ประเภท)	
Category (ประเภท)	
Number of Crew (จำนวนลูกเรือ)	INCL. Master
From the port of (จากท่าเรือ)	ANCHORAGE, PHUKHONG, THAILAND
Left Port of Call & Return (ออกท่าเรือและกลับ)	PHUKHONG, PHUKHONG
Next Port of Call (ท่าเรือถัดไป)	SAKARSO, PHUKHONG, PHUKHONG
Date / Time of Departure (ออกเรือ)	02/08/2019 09:00 HRS.
Date / Time of Arrival (เข้าเรือ)	02/08/2019 11:23 HRS.
Valid till (ใช้ได้ถึง)	02/08/2019 18:00 HRS.


 Remarks (หมายเหตุ)
 Passengers (ผู้โดยสาร)


 M A R A N G

Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

Lampiran 17


Noon Report

NOON POSITION CHIT		NOON POSITION CHIT	
M.V. <u>PATROK 1746</u>	DATE <u>09/08/2018 (REG 4)</u>	M.V. <u>PATROK 1746</u>	DATE <u>09/08/2018 (REG 4)</u>
LAT. <u>09 31.02 S</u>	LONG. <u>103 24 55 E</u>	LAT. <u>09 31.02 S</u>	LONG. <u>103 24 55 E</u>
COURSE MADE GOOD <u>285</u>	AVG. WINDSPEED <u>5.0 KTS</u>	COURSE MADE GOOD <u>285</u>	AVG. WINDSPEED <u>5.0 KTS</u>
HEAT MADE GOOD <u>253</u>	TOTAL DISTANCE <u>97.6</u>	HEAT MADE GOOD <u>253</u>	TOTAL DISTANCE <u>97.6</u>
STEERING TIME <u>24</u>	TOTAL STEERING TIME <u>105.8</u>	STEERING TIME <u>24</u>	TOTAL STEERING TIME <u>105.8</u>
AVERAGE SPEED <u>3.9</u>	GEN. AVERAGE SPEED <u>3.1</u>	AVERAGE SPEED <u>3.9</u>	GEN. AVERAGE SPEED <u>3.1</u>
DISTANCE TO GO <u>57.6 NM</u>		DISTANCE TO GO <u>57.6 NM</u>	
ETA NEXT PORT <u>09/10/18 (UNDECK / 10-00 UTC)</u>		ETA NEXT PORT <u>09/10/18 (UNDECK / 10-00 UTC)</u>	
REMARKS <u>SLIGHT SEA</u>		REMARKS <u>SLIGHT SEA</u>	
2ND OFFICER		2ND OFFICER	

NOON POSITION CHIT		NOON POSITION CHIT	
M.V. <u>PATROK 1746</u>	DATE <u>09/08/2018</u>	M.V. <u>PATROK 1746</u>	DATE <u>09/08/2018</u>
LAT. <u>09 31.02 S</u>	LONG. <u>103 24 55 E</u>	LAT. <u>09 31.02 S</u>	LONG. <u>103 24 55 E</u>
COURSE MADE GOOD <u>285</u>	AVG. WINDSPEED <u>5.0 KTS</u>	COURSE MADE GOOD <u>285</u>	AVG. WINDSPEED <u>5.0 KTS</u>
HEAT MADE GOOD <u>253</u>	TOTAL DISTANCE <u>97.6</u>	HEAT MADE GOOD <u>253</u>	TOTAL DISTANCE <u>97.6</u>
STEERING TIME <u>24</u>	TOTAL STEERING TIME <u>105.8</u>	STEERING TIME <u>24</u>	TOTAL STEERING TIME <u>105.8</u>
AVERAGE SPEED <u>3.9</u>	GEN. AVERAGE SPEED <u>3.1</u>	AVERAGE SPEED <u>3.9</u>	GEN. AVERAGE SPEED <u>3.1</u>
DISTANCE TO GO <u>57.6 NM</u>		DISTANCE TO GO <u>57.6 NM</u>	
ETA NEXT PORT <u>09/10/18</u>		ETA NEXT PORT <u>09/10/18</u>	
REMARKS <u>SLIGHT SEA</u>		REMARKS <u>SLIGHT SEA</u>	
2ND OFFICER		2ND OFFICER	

Lampiran 18

Surat Keterangan Masa Berlayar



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TANJUNG EMAS**

Jl. Yos Sudarso No. 30 Semarang - 50174 Telp. (024) 2540607 Faksimile : (024) 2522235
Email : adpel@tanjungemas@yahoo.co.id

SURAT KETERANGAN MASA BERLAYAR
No. AL/506/163/120 / KSCOP, Tg. Emas - 19

1. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas menerangkan bahwa:

Nama lengkap : IQBAL RUIR FUADI
Tempat & tanggal lahir : JEPARA, 18-05-1998
Alamat : PEKANGKAN KULON RT 5/4 DS. GEMANGAN KULON KEC. PENGANGAN KAB. JEPARA
Nomor Buku Pelaut : F 13789
Nomor Buku Saku :
Sertifikat Kesehatan : BST
Keterampilan :

Setelah diadakan penelitian pada Buku Pelaut dan Buku Saku, yang bersangkutan mempunyai masa berlayar seperti dibawah ini :

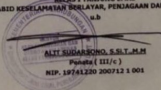
NO	NAMA KAPAL	MATERAI NO	MASA BERLAYAR DARI S/D	MATERAI NO	MATERAI JENIS	JASALATI NO	TANGGAL		MASA BERLAYAR		
							NAIK	TURUN	TH	BL	HR
1	IRV. PRITICK STAR	0207	13080808	108	FOR	KABIT DEK	18-11-2018	01-12-2018	1	0	17
JURUPAN MASA BERLAYAR									1	0	17

2. Surat keterangan masa berlayar ini diberikan untuk keperluan : LIJAN PAKSA PROLA

3. Demikian surat keterangan masa berlayar ini diberikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana perlunya.

Semarang
11-12-2019

a.n. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TANJUNG EMAS
KABID KESELAMATAN PELAYAN, PENJAGAAN DAN PATROLI
a.b


ALY SUGARSONO, S.Si, M.H
Pangkat (III/c)
NIP. 19741220 200712 1 001

Lampiran 19

Transkrip Wawancara

DAFTAR WAWANCARA 1

Sumber Informasi

Nama : Capt. Endang Sukarso

Jabatan : *Master*

Tempat : MV. Patrick Star

Daftar Pertanyaan :

1. Apa saja dampak yang ditimbulkan dari terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar ?

Jawab :

Dampak yang ditimbulkan dari terlepasnya jangkar beserta rantainya yaitu tentunya kerugian materiil. Kerugian perusahaan mulai dari kerugian membeli rantai jangkar untuk mengganti rantainya tersebut yang hilang di dasar laut dan membayar *claims* sebesar \$8000 *per day* yang ditujukan *charterer* kepada pihak *company* atas keterlambatan kapal sampai di pelabuhan tujuan.

2. Apa saja faktor yang menyebabkan terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar pada saat kapal *drifting* ?

Jawab :

Saya kira tentunya disebabkan kapal mogok di perairan yang arusnya kencang, perwira jaga tidak mengecek posisi kapal secara berkala, dan

tidak ditambahkannya pengaman tambahan pada jangkar atau yang disebut dengan *anchor lashing*.

3. Bagaimana pengaruh kedalaman laut dan bentuk permukaan dasar laut terhadap terlepasnya jangkar beserta rantainya ?

Jawab :

Pengaruhnya yaitu tentunya ketika kapal kita berlabuh jangkar ditempatkan yang dalam dan tidak adanya peta untuk mengetahui jenis kontur permukaan dasar laut yaitu kapal rentan untuk *dragging* dan jangkar bisa tersentak ke permukaan dasar laut yang lebih curam akibat beban jangkar beserta rantainya itu .

4. Bagaimana arus dapat berpengaruh pada terlepasnya jangkar beserta rantainya ?

Jawab :

Arus sangat berpengaruh terhadap terlepasnya jangkar tersebut yaitu dikarenakan arus yang kencang dapat menyebabkan jangkar larat.

5. Bagaimana upaya yang harus dilakukan crew kapal untuk mencegah terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar ?

Jawab :

Yang harus dilakukan *crew* kapal yaitu perwira jaga harus mengecek posisi kapal secara berkala pada saat berlabuh jangkar bagaimanapun kondisi kapal, menambahkan pengaman jangkar tambahan untuk mengurangi resiko jangkar beserta rantainya terlepas, perusahaan harus lebih *care* terhadap *request* yang diminta oleh pihak kapal.

DAFTAR WAWANCARA 2

Sumber Informasi

Nama : Digdo Priyono
 Jabatan : *Chief Officer*
 Tempat : MV. Patrick Star

Daftar Pertanyaan :

1. Apa saja dampak yang ditimbulkan dari terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar ?

Jawab :

Dampaknya yaitu rusaknya alam bawah laut, akibat jangkar beserta rantainya yang mempunyai beban sangat berat meluncur deras ke permukaan dasar laut yang tidak diketahui jenisnya dan jangkar beserta rantainya tersebut akan bergerak dengan bebas dan menghantam apa saja yang ada disekitarnya.

2. Apa saja faktor yang menyebabkan terlepasnya jangkar beserta rantai jangkar pada saat kapal drifting ?

Jawab :

Faktornya yaitu nakhoda terlalu berani untuk memerintahkan *crew* untuk berlabuh jangkar, arus sekitar kapal sangat kencang dan tidak diketahuinya jenis dasar laut yang ada dibawah ini dan tempat ini dilihat dari *echo sounder* sangat dalam.

3. Bagaimana *securing anchor* yang benar pada saat kapal berlabuh jangkar di daerah yang dalam ?

Jawab :

Securing Anchor tidak hanya pada saat kapal *sea voyage* saja, akan tetapi pada saat kapal berlabuh jangkar di daerah yang dalam perlu juga *securing anchor* yaitu dengan memasang *wire rope sling* ke lubang sela sela rantai jangkar tersebut lalu *wire* tersebut di lilitkan ke *windlass* sebanyak yang dibutuhkan kemudian kedua ujung dari *wire rope sling* tersebut yang sudah berbentuk mata dikaitkan dengan *shackle* kemudian pin dari *shackle* tersebut dikencangkan, jadi jangkar beserta rantainya bisa aman.

4. Apakah *chain stopper* berpengaruh pada terlepasnya jangkar beserta rantainya ?

Jawab :

Sangat berpengaruh, karena *chain stopper* berfungsi sebagai penahan dari tarikan yang berasal dari jangkar tersebut ketika larat, akan tetapi *chain stopper* saja tidak cukup untuk dapat menahan tarikan yang berasal dari jangkar yang larat ke permukaan dasar laut yang curam.

Lampiran 20

Hasil Cek Plagiasi

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 290/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/02/2021

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : IQBAL NUR FUADI
NIT : S31611105912 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS TERLEPASNYA JANGKAR BESERTA BANTAINYA DI MV. PATRICK STAR PADA SAAT KAPAL DRIFTING DI SEKITAR JOLO ISLAND

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 15 % (Lima Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 5 Februari 2021
KEPADA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALPI MARYATI, SH
Pemeriksa Tingkat I, III/d
NIP.49756119.199603.2.001

*Catatan:
> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

CS Scanned with CamScanner

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Iqbal Nur Fuadi
2. Tempat, Tanggal lahir : Jepara, 18 Mei 1998
3. Alamat : Jl. Pemuda No.89, RT 05/RW 06, Pecangaan
Kulon, Kec. Pecangaan, Kab. Jepara
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Nur Sahid
 - b. Ibu : Endah Noor Cahyanti
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri 1 Pecangaan Wetan
 - b. SMP Negeri 1 Pecangaan
 - c. SMA Negeri 1 Pecangaan
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

KAPAL : MV. Patrick Star

PERUSAHAAN : PT. Pelayaran Karya Teknik Operator

ALAMAT : Jl. Kali Besar Barat No.37 Jakarta Barat, Daerah
Khusus Ibukota Jakarta