



**IMPLEMENTASI MANAJEMEN RANCANGAN
PELAYARAN MV. KT 06 DALAM MENUNJANG
KESELAMATAN PELAYARAN**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**YUSMAN
541711106370 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021



**IMPLEMENTASI MANAJEMEN RANCANGAN
PELAYARAN MV. KT 06 DALAM MENUNJANG
KESELAMATAN PELAYARAN**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**YUSMAN
541711106370 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI MANAJEMEN RANCANGAN PELAYARAN MV. KT
06 DALAM MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN

Disusun oleh:



YUSMAN
NIT. 541711106370 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 15 - 07 - 2021

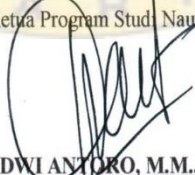
Dosen Pembimbing I
Materi

Capt. SUHERMAN, M.Si., MMar
Pembina Tingkat I (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

PRANYOTO, S.Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWIAN TORO, M.M., M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”

karya,

Nama : Yusman

NIT : 541711106370 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

Penguji I

Capt. ARIKA KALAPA, M.Si., M.Mar
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji II

Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar
Pembina, (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Penguji III

RETNO HARIYANTI, SPd., M.M.
Penata, (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yusman

NIT : 541711106370 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul “Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”

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 orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 26 AGUSTUS 2021

Yang membuat pernyataan,


YUSMAN
541711106370 N

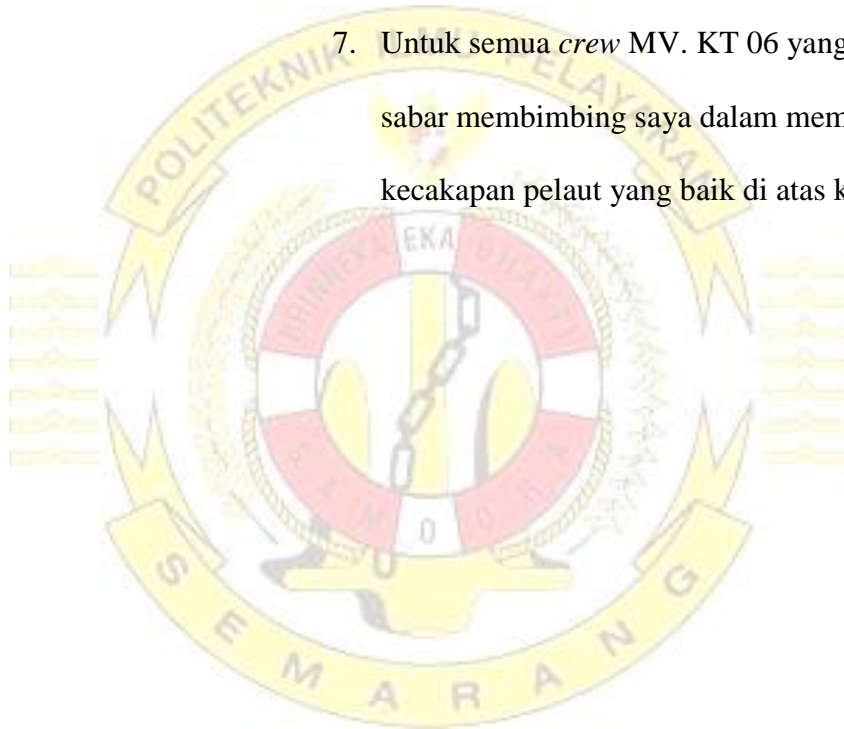
MOTO DAN PERSEMBAHAN

“SERSANLUPA (SERIUS MELAKUKAN, SANTAI MENJALANI, YANG PASTI LAKUKAN, DENGAN UPAYA OPTIMAL, YAKINI PAHAM, AMALKAN)”

Persembahan:

1. Bapak dan Ibu yang senantiasa selalu memberikan dukungan, kasih sayang dan doa.
2. Capt. Suherman, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi yang membantu dan memberi kelancaran dalam proses pembuatan skripsi.
3. Pranyoto, S.Pi, M.AP selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang selalu memberi bimbingan dan dukungan.
4. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika yang selalu memberikan arahan terhadap taruna-taruni dalam pembuatan skripsi

5. Segenap dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang atas bimbingan dan pembelajarannya.
6. Teman-teman kelas Nautika VIII B, rekan satu dosen pembimbing skripsi dan seluruh teman-teman angkatan LIV, terima kasih atas dukungan dan kebersamaan selama ini.
7. Untuk semua *crew* MV. KT 06 yang dengan sabar membimbing saya dalam mempelajari kecakapan pelaut yang baik di atas kapal.



PRAKATA



Segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran**”

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), sebagai 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. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
3. Bapak Suherman, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Bapak Pranyoto, S.Pi, M.AP selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
5. Perusahaan PT. Karya Sumber Energy yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian serta praktek diatas kapal.
6. Nahkoda, *Chief Officer, Second Officer, Third Officer, Junior Third Officer*, beserta seluruh *crew* kapal MV. KT 06 yang telah memberikan penulis ilmu

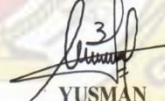
yang sangat bermanfaat, membantu penulis melakukan penelitian, serta menyelesaikan praktek diatas kapal.

7. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

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

Semarang, 26 AGUSTUS 2021

Penulis



YUSMAN

NIT. 541711106370 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	4
1.3 Pembatasan Masalah.....	5
1.4 Tujuan Penelitian	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
1.6 Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka.....	10
2.2 Definisi Operasional.....	30
2.3 Kerangka Pemikiran	33

BAB III	METODE PENELITIAN	
	3.1 Metode Penelitian	35
	3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	36
	3.3 Sumber Data	37
	3.4 Teknik Pengumpulan Data	38
	3.5 Teknik Analisis Data	40
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	4.1 Gambaran Umum	43
	4.2 Analisis Masalah.....	48
	4.3 Pembahasan Masalah.....	61
BAB V	PENUTUP	
	5.1 Simpulan.....	73
	5.2 Saran	73
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Contoh Peralatan Navigasi Tiap-Tiap Daerah	20
Tabel 4.1 <i>Crew List</i> MV. KT 06	44
Tabel 4.2 <i>Master's Passage Plan</i> MV. KT 06.....	46
Tabel 4.3 Daftar Publikasi Indonesia MV. KT 06	49



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	34
Gambar 4.1 Kapal MV. KT 06.....	42
Gambar 4.2 Peta Laut No. 70 (Jawa bagian timur).....	51
Gambar 4.3 Gyro compass (<i>center repeater</i>).....	52
Gambar 4.4 Radio Detection and Ranging (RADAR) No. 2.....	53
Gambar 4.5 Radio Detection and Ranging (RADAR) No. 1.....	53
Gambar 4.6 Indonesian Notice To Mariners (28 Juni 2019)	54



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Ship's Particular*

Lampiran 2 *Crew List*

Lampiran 3 Wawancara

Lampiran 4 *Master's Passage Plan*

Lampiran 5 *Check List Of Passage Plan*

Lampiran 6 *Check List for Port Entry*

Lampiran 7 *Check List for Departure*

Lampiran 8 *Ship Condition*

Lampiran 9 *Pilot Chart*

Lampiran 10 *Sign On*

Lampiran 11 *Sign Off*

Lampiran 12 Surat Keterangan Masa Berlayar

Lampiran 13 *Seaman's Book*

Lampiran 14 Surat Hasil Turnitin



INTISARI

Yusman, 2021, NIT : 541711106370 N, “Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”, Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt Suherman, M.Si., M.Mar., Pembimbing II: Pranyoto, S.Pi, M.AP.

Keselamatan pelayaran merupakan masalah dan tanggung jawab bersama yang harus dilaksanakan oleh semua pihak khususnya bagi mereka yang bergerak di dalam dunia pelayaran, hal ini tentu memberikan dampak yang sangat besar terutama masalah keselamatan jiwa di laut, serta kapal, dan muatannya yang sangat mempengaruhi kepercayaan para pemakai jasa transportasi laut. Saat penulis praktek di kapal MV. KT 06 rancangan pelayaran hanya dibuat sesuai kebiasaan di kapal tanpa memperhitungkan faktor lain yang sewaktu-waktu dapat berubah, sehingga rancangan pelayaran tidak optimal. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor yang menyebabkan penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal dan upaya untuk menanggulangi faktor tersebut

Metode penelitian skripsi ini adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan langsung atau observasi mengenai pembuatan rancangan pelayaran di kapal pada tanggal 10 Juli 2020 dan 11 Agustus 2020, melakukan wawancara dengan Nakhoda dan Mualim II, adanya dokumentasi berbentuk foto dan dokumen-dokumen kapal serta studi pustaka berupa buku dan literatur yang berkaitan dengan penelitian ini. Adapun pelaksanaan penelitian ini berlangsung selama satu tahun, dimulai dari tanggal 31 Agustus 2019 sampai 11 September 2020.

Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan kesimpulan bahwa faktor yang menyebabkan penyusunan rancangan pelayaran tidak optimal di atas kapal adalah kurangnya perencanaan dalam pembuatan rancangan pelayaran, kurangnya pelaksanaan dalam pembuatan rancangan pelayaran, dan kurangnya pengawasan dalam pembuatan rancangan pelayaran. Upaya yang dilakukan untuk menanggulangi penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal di atas kapal adalah Mualim II selaku perwira navigasi harus melaksanakan kontrol melalui *Check list* yang ada di atas kapal, melengkapi semua sarana dan prasarana di atas kapal, membentuk dan meningkatkan kinerja anggota tim anjungan, pengumpulan data selengkap mungkin sebelum berlayar dan melaksanakan pengawasan dan pengecekan ulang oleh Nakhoda dan Mualim II terkait pembuatan rancangan pelayaran sebelum melaksanakan pelayaran di atas kapal.

Kata Kunci: Implementasi, Rancangan pelayaran, keselamatan pelayaran

ABSTRACT

Yusman, 2021, 541711106370 N, “*Implementation of cruise design management. MV. KT 06 in supporting shipping safety*”, thesis of Nautical Study Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Capt Suherman, M.Si., M.Mar., Supervisor II: Pranyoto, S.Pi, M.AP.

Shipping safety is a problem and a shared responsibility that must be carried out by all parties, especially for those who are engaged in the world of shipping, this certainly has a very large impact, especially the problem of life safety at sea, as well as ships, and their cargo which greatly affects the trust of users. sea transportation services. When the author practices on the MV ship. KT 06 cruise design is only made according to the custom on the ship without taking into account other factors that can change at any time, so that the cruise design is not optimal. This study aims to identify the factors that cause the preparation of shipping designs that are not optimal and efforts to overcome these factors.

The research method of this thesis is a qualitative descriptive method. Sources of data are taken from primary data and secondary data. Data collection techniques were carried out through direct observations or observations regarding the making of shipping designs on ships on July 10, 2020 and August 11, 2020, conducting interviews with the Master and Commander II, documentation in the form of photos and ship documents as well as literature study in the form of books and literature. related to this research. The implementation of this research lasted for one year, starting from August 31, 2019 to September 11, 2020.

Based on the results of the study, it was concluded that the factors that caused the preparation of shipping designs to be not optimal on the ship were the lack of planning in making shipping designs, lack of implementation in making shipping designs, and lack of supervision in making shipping designs. Efforts made to overcome the preparation of shipping designs that are not optimal on the ship are second officer as the navigation officer must carry out control through the Check list on the ship, complete all facilities and infrastructure on board, form and improve the performance of the bridge team members, collecting complete data as possible before sailing and carry out supervision and re-checking by the Master and second officer regarding the making of the voyage plan before carrying out the voyage on the ship.

Keywords: *Implementation, Passage Plan, Shipping Safet*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi telah menjadi kebutuhan manusia di zaman sekarang. Transportasi merupakan hasil karya yang dapat memudahkan manusia melakukan aktifitasnya baik itu dalam pekerjaan maupun hiburan. Transportasi telah dikenal oleh manusia baik itu dari masyarakat kalangan bawah sampai masyarakat kalangan atas. Transportasi mempunyai banyak jenis mulai dari darat, kereta api, laut, sungai, udara, contohnya: mobil, sepeda motor, kapal laut, pesawat terbang dan lain-lain.

Salah satu peran penting transportasi pada zaman sekarang adalah memperlancar arus peredaran dan pemerataan barang di tiap-tiap daerah atau negara. Karena dengan adanya transportasi yang baik, daerah-daerah / negara-negara dengan sumber daya yang berbeda dapat dijangkau dan dicukupi kebutuhannya berdasarkan kekurangan yang ada. Maka dari itu dibutuhkan suatu alat transportasi yang dapat mengangkut muatan dalam jumlah yang besar dengan biaya seminimal mungkin. Jenis alat transportasi yang cocok dengan kriteria tersebut adalah alat transportasi laut yang berupa kapal, seperti yang kita ketahui bahwa kapal dapat berlayar untuk mengangkut muatan dalam jumlah banyak dan menempuh jarak yang sangat jauh dengan biaya yang lebih sedikit.

Keselamatan merupakan hal yang perlu diperhatikan karena hal tersebut merupakan faktor utama guna tercapainya peredaran dan pemerataan barang diberbagai daerah. Efisien berarti bahwa pelayaran harus ditempuh dalam waktu yang singkat dan bagaimana agar bahan bakar serta bahan makanan yang

digunakan selama pelayaran tersebut dapat ditekan seminimal mungkin agar biaya yang dikeluarkan sedikit, maka dari itu rancangan pelayaran yang baik harus selalu diterapkan di atas kapal.

Keselamatan pelayaran merupakan masalah dan tanggung jawab bersama yang harus dilaksanakan oleh semua pihak khususnya bagi mereka yang bergerak di dalam dunia pelayaran, hal ini tentu memberikan dampak yang sangat besar terutama masalah keselamatan jiwa di laut, serta kapal, dan muatannya yang sangat mempengaruhi kepercayaan para pemakai jasa transportasi laut. Masalah ini tentunya menjadi perhatian utama dari *Internasional Maritime Organisation (IMO)* yang berkedudukan sebagai sebuah Organisasi Maritim Internasional di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), yang bertanggung jawab dalam bidang keselamatan pelayaran sesuai dengan misinya yaitu *safer shipping and cleaner ocean* (pengiriman yang lebih aman dan laut yang lebih bersih).

Tujuan utama dari berniaga adalah untuk memastikan bahwa kapal beserta muatannya akan mencapai tujuannya dengan aman dan selamat, efektif serta seefisien mungkin. Dalam pencapaian tujuan tersebut dapat ditentukan oleh 3 faktor yaitu manusia, alam, dan teknis. Dari ketiga faktor tersebut 60%-80% kecelakaan kapal di laut banyak diakibatkan oleh kesalahan manusia.

Human error atau kesalahan manusia merupakan faktor yang paling tinggi prosentasenya yaitu 60%-80% dibandingkan dengan faktor yang lain. Untuk faktor manusia penyebab terjadinya kesalahan dapat dibuktikan dengan beberapa hal, yaitu ketidak disiplin para anak buah kapal (ABK) dalam menjalankan semua pekerjaannya dan lain-lain. Termasuk ketidak pahaman atau kurang pengetahuan tentang kondisi pelabuhan yang akan di singgahi, dengan pembuatan rancangan pelayaran yang kurang baik atau memadai untuk

digunakan dalam pelayaran, hal tersebut sangat merugikan pihak yang terkait dalam hal ini pemilik kapal, pemilik muatan, serta ABK kapal itu sendiri. Di samping faktor manusia penyebab yang lain yaitu faktor alam sebagai contoh seperti pengalaman penulis di atas kapal MV. KT 06, sewaktu dalam perjalanan dari Cilacap menuju ke Tabaneo. Waktu itu pembuatan rancangan pelayaran (*passage plan*) yang bertanggung jawab di sini adalah Mualim II, dalam pembuatan garis haluan hanya berdasarkan kebiasaan saja yang sudah dipakai sebelumnya tanpa memperhatikan faktor lain yang dapat berpengaruh seperti arah angin dan kecepatan arus yang sewaktu-waktu dapat berubah. Dalam hal ini Mualim II tidak memperhatikan hal tersebut sehingga dalam pelaksanaan pelayaran, kapal bergerak melawan arus sehingga mengakibatkan kecepatan kapal menjadi berkurang, dan kapal mengalami *rolling* (gerakan ke kiri dan ke kanan kapal) atau *pitching* (gerakan mengangguk kapal) yang sangat besar sehingga ABK mabuk laut yang berakibat terhadap kinerja dari ABK.

Di samping itu kerugian yang lain adalah jadwal tiba kapal di pelabuhan selanjutnya mengalami keterlambatan, dan membuat pihak pencharter kapal atau pemilik barang memberikan komplain dan kepercayaan dari pemilik barang akan berkurang. Oleh karena itu pembuatan suatu rancangan pelayaran itu sangatlah penting karena ini yang menentukan kapal selamat, efektif serta efisien dalam berlayar. Untuk melaksanakan hal ini secara benar dan bertanggung jawab, dibutuhkan tingkat keahlian yang tidak mudah. Tetapi hal itu merupakan bagian dari budaya kelautan yang seragam dan standar bagi pelaut maupun perusahaan pelayaran, mengingat sangat banyaknya kapal-kapal yang berniaga secara nasional maupun secara internasional. Sering timbul alasan bahwa persiapan dan pelaksanaan serta tidak dilaksanakannya pengawasan, dalam pembuatan

rancangan pelayaran menyebabkan suatu rancangan pelayaran tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya. Seharusnya rancangan pelayaran merupakan bagian dari manajemen pengoperasian kapal di anjungan dan dengan tegas-tegas disinggung dalam salah satu aturan yaitu *Internasional Convention Standards of Training Certification and WatchKeeping for Seafarers, 1978 (STCW Convention) Chapter II Regulation II/1*. Melihat pentingnya masalah di atas, maka penulis akan mengangkat tema dan akan membahas tentang permasalahan pembuatan suatu rancangan pelayaran guna menunjang operasional kapal dan mengurangi tingkat kecelakaan serta mewujudkan *safer shipping and cleaner ocean* (pengiriman yang lebih aman dan laut yang lebih bersih), sehubungan dengan hal tersebut, maka peneliti mengangkat judul pada penelitian ini yaitu : **“Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”**.

1.2 Perumusan Masalah

Dari latar belakang masalah di atas, peneliti menemukan permasalahan yang ingin diungkapkan dalam penelitian ini yaitu: **“Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”**. Perumusan masalah tersebut akan mempermudah kita dalam melakukan penelitian, ada beberapa masalah pokok yang akan dibahas oleh peneliti dalam skripsi ini berdasarkan fakta-fakta yang pernah peneliti alami selama praktek laut di atas kapal MV. KT 06, adapun rumusan masalah tersebut adalah sebagai berikut:

1.2.1 Bagaimana implementasi manajemen rancangan pelayaran di MV. KT 06?

1.2.2 Apakah upaya yang harus dilakukan untuk menanggulangi penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal ?

1.3 Pembatasan Masalah

Dari perumusan masalah di atas, mengingat terlalu banyaknya masalah yang akan timbul maka penulis membatasi ruang lingkup masalah skripsi ini, dan dalam penulisan hanya membahas mengenai penyusunan rancangan pelayaran sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) di kapal, dan tindakan-tindakan yang perlu dilakukan guna mencegah penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal. Dalam skripsi ini batasan masalah diambil dari pengalaman penulis pada saat pelaksanaan praktek berlayar di atas kapal MV. KT 06 milik PT. Karya Sumber Energy.

1.4 Tujuan Penelitian

Suatu kegiatan yang baik dan terarah tentu mempunyai tujuan yang ingin dicapai dan diperoleh. Demikian juga dalam penelitian ini peneliti mempunyai tujuan yaitu :

- 1.4.1 Untuk Mengidentifikasi bagaimana implementasi manajemen rancangan pelayaran di MV. KT 06.
- 1.4.2 Untuk menganalisa apakah upaya yang dilakukan untuk menanggulangi penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal.

1.5 Manfaat Penelitian

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap dapat tercapainya manfaat sebagai berikut :

1.5.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi dunia pendidikan khususnya ilmu nautika, dalam kawasan pengembangan khususnya perpustakaan sebagai pusat sumber belajar dan informasi yang

dapat memberikan pelayanan prima (*service excellence*) kepada masyarakat, serta pemanfaatan dan pengembangan media informasi di perpustakaan dalam memberikan kontribusi terhadap peningkatan kualitas pembelajaran terutama dalam penyelesaian penelitian.

1.5.1.1 Sebagai bahan perbandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapat pada saat melaksanakan praktek di atas kapal.

1.5.1.2 Dapat memberikan perbendaharaan perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, dan bermanfaat untuk memberikan sumbangan pikiran bagi perusahaan PT.Karya Sumber Energy, dan perusahaan pelayaran pada umumnya dalam hal pengoperasian kapal-kapal yang berlayar dengan menggunakan rute pelayaran tetap (*liner service*).

1.5.1.3 Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dengan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.).

1.5.2 Manfaat Praktis

1.5.2.1 Bagi Penulis

1.5.2.1.1 Sebagai salah satu syarat akademika untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

1.5.2.1.2 Penulis dapat memperoleh pengetahuan di bidang penyusunan rancangan pelayaran (*passage plan*) yang dibuat secara optimal dan sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) di atas kapal.

1.5.2.2 Bagi pihak *crew* kapal

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan pengetahuan dalam pembuatan rancangan pelayaran yang tidak sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) di atas kapal. Sehingga mencegah terjadinya pembuatan rancangan pelayaran yang tidak optimal.

1.5.2.3 Institusi terkait

Sebagai pembendaharaan karya ilmiah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya prodi Nautika.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pembaca mengikuti seluruh uraian dan bahasan skripsi dengan judul “Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”, skripsi ini penulis sajikan terdiri dari lima bab yang saling berkaitan satu sama lain sehingga penulis berharap agar para pembaca sekalian dapat dengan mudah memahami seluruh uraian dan bahasan, maka penulis menyusun skripsi ini dengan sistematika diantara lain sebagai berikut :

1.6.1 Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, prakata, daftar isi, daftar tabel, daftar gambar, daftar lampiran, arti lambang, dan abstraksi.

1.6.2 Bagian Utama

Bagian utama dalam skripsi ini disajikan dalam lima bab yang saling keterkaitan antara masing masing bab, sehingga penulis berharap pembaca

dapat memahami seluruh uraian dalam skripsi ini. Adapun sistematika tersebut sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan berbagai aspek antara lain latar belakang masalah skripsi, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan skripsi ini.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menjelaskan uraian yang terjadi landasan teori dalam pemilihan judul, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menguraikan tentang metode yang digunakan penulis dalam penyusunan skripsi yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran dan definisi operasional tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini merupakan inti atau pun isi pokok dari skripsi yang penulis tulis. Pada bab ini terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti, analisa, dan pembahasan.

BAB V : PENUTUP

Pada bagian akhir penulisan skripsi ini akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan. Dalam bab ini, penulis juga memberikan saran yang bermanfaat bagi pihak-pihak terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

1.6.3 Bagian Akhir

Pada bagian skripsi ini mencakup daftar pustaka, daftar riwayat hidup, dan lampiran. Pada halaman lampiran berisi data/keterangan lain yang menunjang uraian disajikan dalam bagian utama skripsi.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Buku-buku panduan baik dari terbitan pemerintah lokal maupun badan-badan kelautan internasional misalnya *International Maritime Organization (IMO)*, *International Chamber of Shipping (ICS)* dan lain sebagainya dapat dijadikan suatu pedoman atau pendukung di dalam pelaksanaan strategi pembuatan rancangan pelayaran, sehingga dapat diketahui apakah rancangan pelayaran dapat dimengerti dan bejalan dengan baik dan benar.

2.1.1 Pengertian Implementasi

Menurut Oktasari (2015) Implementasi berasal dari bahasa inggris yaitu *to implement* yang bearti mengimplementasikan. Implementasi merupakan penyediaan saran untuk melaksanakan sesuatu yang menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu. Sesuatu tersebut dilakukan untuk menimbulkan dampak atau akibat itu dapat berupa undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan peradilan dan kebijakan yang dibuat oleh lembaga lembaga pemerintah dalam kehidupan kenegaraan.

Sedangkan menurut Tahir (2014),”mengartikan implementasi sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh baik individu-individu/pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada pencapaian tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam kebijakan”.

Kemudian menurut Mulyadi (2015), implementasi mengacu pada tindakan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu

keputusan. Tindakan ini berusaha untuk mengubah keputusan-keputusan tersebut menjadi pola-pola operasional serta berusaha mencapai perubahan-perubahan besar atau kecil sebagaimana yang telah diputuskan sebelumnya. Implementasi pada hakikatnya juga merupakan upaya pemahaman apa yang seharusnya terjadi setelah program dilaksanakan. Dalam tataran praktis, implementasi adalah proses pelaksanaan keputusan dasar. Proses tersebut terdiri atas beberapa tahapan yakni:

1. Tahapan pengesahan peraturan perundangan.
2. Pelaksanaan keputusan oleh instansi pelaksana.
3. Kesediaan kelompok sasaran untuk menjalankan keputusan.
4. Dampak nyata keputusan baik yang dikehendaki maupun tidak.
5. Dampak keputusan sebagaimana yang diharapkan instansi pelaksana.
6. Upaya perbaikan atas kebijakan atau peraturan perundangan.

Proses persiapan implementasi setidaknya menyangkut beberapa hal penting yakni:

1. Penyiapan sumber daya, unit dan metode.
2. Penerjemahan kebijakan menjadi rencana dan arahan yang dapat diterima dan dijalankan
3. Penyediaan layanan, pembayaran dan hal lain secara rutin.

Berdasarkan berbagai pendapat di atas tersebut dapat diketahui bahwa pengertian implementasi merupakan suatu proses yang berkaitan dengan kebijakan dan program-program yang akan diterapkan oleh suatu organisasi atau insitusi, khususnya yang berkaitan dengan institusi negara dan menyerahkan sarana dan prasarana untuk mendukung program-program yang akan dijalankan tersebut.

2.1.2 Rancangan Pelayaran (*passage planning*)

Sebelum melaksanakan suatu pelayaran maka terlebih dahulu harus dibuat rencana pelayaran, yang dalam hal ini lebih ditujukan pada pembuatan atau penentuan arah-arah (haluan) yang harus ditempuh sejak dari tempat bertolak atau tempat berangkat hingga ke tempat tujuan atau tempat tiba. Pekerjaan ini lazim disebut dengan perencanaan trek pelayaran, dalam pembuatan suatu trek pelayaran haruslah memegang prinsip bahwa pelayaran yang akan ditempuh harus dapat terselenggara dengan selamat dan efisien. Selamat artinya bagaimana kapal harus menetapkan haluan yang tepat/benar agar selama pelayarannya terhindar dari rintangan-rintangan yang ada di laut seperti karang, dangkalan, kerangka kapal tenggelam dan lain sebagainya hingga tiba ditempat tujuan dengan selamat, baik yang menyangkut jiwa manusia maupun seluruh barang yang berada di dalamnya. efisien mengandung arti bahwa pelayaran dapat ditempuh dalam waktu yang singkat. Efisien lebih ditekankan pada unsur ekonomi yaitu bagaimana agar bahan bakar serta bahan makanan yang digunakan selama pelayaran dapat seminimal mungkin. Dari dua indikator di atas, selamat dan aman, keselamatan lebih utama. (Setyanga Nur Pratama, 2019: 13)

Rancangan pelayaran merupakan suatu cara atau metode, untuk memperkecil kemungkinan timbulnya resiko bahaya/pelanggaran atau kesalahan navigasi kapal. Rancangan pelayaran diperlukan untuk mendukung pelaksanaan dari ***Bridge Team Management*** atau ***Bridge Resource Management***, dan untuk memastikan bahwa kapal dilayari dengan aman dari pelabuhan tolak sampai dengan pelabuhan tiba (dari

dermaga ke dermaga pelabuhan). Adapun pelayaran yang akan di layari **harus telah direncanakan** dengan seksama dengan mempertimbangkan serta memperhitungkan serta memperhitungkan semua informasi penting perihal navigasi pelayaran. Garis haluan yang diplot dipeta laut harus diperiksa/*dicheck* dan disetujui oleh Nahkoda sebelum pelayaran dimulai. Apabila dalam pelayaran terdapat perubahan terhadap navigasi kapal, kepada seluruh team anjungan **haruslah diberitahukan**. Hal ini untuk memastikan bahwa rencana perubahan navigasi tersebut telah diketahui dan dipahami. (Agus Subardi, 2017: 1)

Menurut *Bridge procedure guide third edition* (Rachman Rizaldi Syarif, 2009: 12) rancangan pelayaran adalah suatu data yang sangat dibutuhkan untuk mendukung tim anjungan agar dapat memastikan kapal dapat berlayar dengan aman dari pelabuhan awal ke pelabuhan tujuan. Rancangan pelayaran melingkupi pelayaran samudera, pelayaran pantai dan wilayah pandu. Rancangan pelayaran dapat dilakukan perubahan selama pelayaran, sebagai contoh pelabuhan tujuan yang tidak diketahui atau perubahan haluan dari haluan semula, atau dapat merubah rancangan pelayaran sesuai konsultasi dari pandu. Jika rancangan pelayaran dirubah dalam pelayaran, dalam serah terima jaga, perwira jaga yang akan diganti harus melakukan diskusi atau menjelaskan tentang perubahan tersebut kepada perwira jaga yang akan menggantikan sampai mengerti dan paham. Sebelum membuat rancangan pelayaran semua peta-peta dan publikasi-publikasi yang digunakan harus dikoreksi sesuai terbitan terbaru sehingga dapat terlaksana dengan baik. Setelah rancangan pelayaran selesai dibuat, Nahkoda diharuskan memeriksa garis haluan yang dibuat aman dari

bahaya-bahaya navigasi dan efisien. Begitu pula kepala kamar mesin (KKM) harus memastikan bahwa kapal memiliki bahan bakar, air bersih, dan pelumas yang cukup selama pelayaran. Sehingga terpenuhi tujuan dari rancangan pelayaran itu sendiri yaitu aman dan selamat, efektif serta seefisien mungkin

Menurut *Manual for the preparation planning and conduct of passages* (Rachman Rizaldi Syarif, 2009: 13) dalam pembuatan rancangan pelayaran, terdapat 4 (empat) tahapan yang harus dilaksanakan yang pada intinya yaitu :

1. Tahap pertama adalah persiapan (*Preparation phase*)

Dimana dalam tahap ini seorang perwira navigasi (Mualim II) harus melaksanakan :

- 1) *Check list* peta yang akan dipakai.
- 2) *Check list* publikasi navigasi yang akan dipakai.
- 3) *Check list* peralatan navigasi.
- 4) *Check list* data-data kapal.
- 5) Dan lain-lain

2. Tahap kedua adalah pemilihan rute pelayaran (*Choosing the route phase*).

Dimana dalam tahap ini seorang perwira navigasi (Mualim II) harus melaksanakan :

- 1) Menandai peta yang akan dipakai
- 2) Catatan-catatan yang dilakukan di anjungan

3. Tahap ketiga adalah perencanaan navigasi (*Planning the navigation phase*)

Dimana dalam tahap ini seorang perwira navigasi (Mualim II) harus menentukan taktik yang tepat untuk melakukan navigasi dan pertimbangan-pertimbangan dalam pelayaran khusus.

4. Tahap keempat adalah pelaksanaan dan pengawasan (*Conducting and monitoring phase*).

Dimana dalam tahap ini seorang perwira navigasi / mualim II harus melaksanakan :

- 1) Monitor dilaksanakan terus menerus.
- 2) Tampilan yang dihasilkan oleh alat navigasi selalu *dicheck*.
- 3) Memanfaatkan semua alat navigasi yang ada untuk menentukan posisi.
- 4) Dan lain-lain

Untuk melaksanakan suatu pelayaran perlu mengikuti tahapan-tahapan prosedur yaitu tahap pengumpulan dan penilaian data (*appraisal*), perencanaan rute pelayaran (*planning*), pelaksanaan rute pelayaran (*execution*), pengawasan rute pelayaran (*monitoring*). Penjelasan secara rinci dapat dilihat sebagai berikut:

1. Pengumpulan dan Penilaian data (*appraisal*)

Nakdoka berkonsultasi dengan para mualimnya dalam hal mempertimbangkan semua variabel informasi yang berhubungan dengan rute yang akan dilayari, baik variabel internal seperti kemampuan olah gerak kapal, status *bunker* kapal, dan juga ETA ke pelabuhan tujuan, maupun variabel eksternal seperti keadaan cuaca, fasilitas *pilotage*, dan keadaan geografis rute tersebut, lalu memutuskan trek manakah yang harus diambil dan akan dilayari.

2. Perencanaan (*Planning*)

Perwira navigasi membuat garis haluan dipeta yang telah sesuai dengan rutenya dan memberikan catatan yang detail dari rencana yang telah disetujui mualim dari *berth to berth*. Persiapan-persiapan berlayar dengan pandu juga harus dipersiapkan untuk membantu perwira jaga sehubungan dengan keamanan kapal waktu kapal berlayar dengan pandu. Pada pelayaran tetap (*liner service*), terdapat 2 jenis yaitu rute yang menuju ke arah timur (*East Bound*) dan rute yang menuju ke arah barat (*West Bound*).

3. Pelaksanaan (*Execution*)

Apabila waktu tolak diketahui, keputusan yang telah diambil harus dipertimbangkan benar-benar. Kondisi penerangan-penerangan, keadaan arus (pasang surut) harus diperhitungkan. Bilamana Nahkoda dapat mengatur kecepatan dan memodifikasi haluan kapal untuk mencapai pelayaran yang lebih menyenangkan.

4. Pengawasan (*Monitoring*)

Pada tahap ini dapat dilaksanakan oleh perwira jaga untuk mengecek setiap menjalankan tugas jaga. Apabila pada saat perwira jaga mendapat suatu keragu-raguan harus segera menghubungi nahkoda, tetapi jika dalam keadaan darurat dapat segera melakukan tindakan.

Tujuan dari tahapan-tahapan prosedur sebelum berlayar adalah menyiapkan navigasi kapal agar pelayaran dapat ditentukan dari dermaga ke dermaga dengan aman dengan memperhatikan kapal-kapal dan lingkungannya. Tanpa perencanaan pelayaran, waktu untuk memproses informasi yang penting/diperlukan tidak dapat dengan segera diperoleh, ketika navigasi

menemui tanda daratan yang meragukan, merubah haluan, menghindari lalu lintas yang padat.

2.1.3 Keselamatan pelayaran

Menurut Aulia Widyandari (2011) Indonesia merupakan Kepulauan Maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut, namun demikian dalam aspek teknik dan ekonomi perlu dikaji lebih mendalam, karena umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, pemesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Wiji santoso, dkk (2013), menyebutkan bahwa keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen kekeamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Sesuai SOLAS (*Safety of Life at sea*) chapter V reg. 34 mengenai *safe navigational and avoidance of dangerous situations* (navigasi aman dan pencegahan situasi darurat) menjelaskan bahwa.

Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into guidelines and recommendations developed by the Organization. The voyage plan shall identify a route which:

1. *Takes into account any relevant ship's routing system;*
2. *Ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage;*
3. *Anticipates all known navigational hazards and adverse weather condition; and*
4. *Takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids, as far as possible, actions and activities which could cause damage to the environment.*

Dengan penjelasan sebagai berikut.

Sebelum berlayar, seorang Nahkoda harus memastikan terlebih dahulu bahwa pelayaran yang dimaksudkan telah direncanakan menggunakan peta-peta navigasi dan publikasi nautika yang sesuai untuk *area* pelayaran yang dimaksud, yang diambil dari pedoman dan rekomendasi yang telah dibuat oleh organisasi. Rancangan pelayaran harus mengidentifikasi sebuah rute yang:

1. Memperhitungkan sistem rute kapal yang sesuai.
2. Menjamin ruang gerak laut yang cukup bagi kapal selama berlayar.

3. Mengantisipasi semua bahaya navigasi yang dikenal dan kondisi cuaca buruk.
4. Memperhitungkan tindakan perlindungan lingkungan laut yang sudah dilaksanakan, menghindari, apabila mungkin, semua tindakan dan kegiatan yang dapat merusak lingkungan.

Dengan penjelasan SOLAS (*Safety of Life at Sea*) tersebut dapat dikatakan bahwa suatu rancangan pelayaran yang dibuat oleh perwira kapal harus tetap memperhitungkan keselamatan kapal dan seluruh awak kapal, selain itu juga tetap melindungi kelestarian lingkungan laut, dengan cara memperhitungkan rute kapal yang akan dilayari maupun keadaan cuaca yang mungkin terjadi selama pelayaran dan segala kebutuhan operasional kapal selama berlayar, sehingga dapat menjamin ruang gerak kapal dalam berolah gerak selama berlayar.

2.1.4 Tanggung jawab perwira dalam pembuatan rancangan pelayaran

Dimana inti dari kesemuanya di atas dibutuhkan performa yang baik dari seorang perwira navigasi di dalam membuat suatu strategi rancangan pelayaran, juga diperlukan tahapan-tahapan untuk menghasilkan pelayaran yang menunjang keselamatan kapal, yaitu :

1. Tahap perencanaan

Pengumpulan dan persiapan data-data yang berisi informasi-informasi sehubungan dengan :

- 1) Sarat dan tinggi pada waktu keberangkatan
- 2) Berat bendaman dan *Gross register tonnage*
- 3) Panjang dan lebar kapal
- 4) Kecepatan ekonomis kapal

5) Data-data olah gerak kapal

Data-data ini memudahkan pandu untuk membawa kapal saat memasuki ataupun keluar suatu pelabuhan.

6) Jumlah dan lokasi muatan (bila ada muatan)

Mempersiapkan peralatan komunikasi yang sesuai dengan ketentuan *IMO* untuk tiap-tiap daerah pelayaran. *IMO, SOLAS 1974 and Its Protocol 1978 Consolidated* (1997, Bab IV Regulasi 8-11, halaman 382-386).

<i>SEA AREA</i> PERALATAN	A1	A1/A2	A1/A2 A3	A1/A2 A3/A4
<i>VHF</i>	Harus ada	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>VHF-DSC Controller-receiver</i>	Harus ada	Harus ada	Harus ada	Harus Ada
<i>Watchkeeping receiver ch.70</i>	Harus ada	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>NAVTEX</i>	Harus ada	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>EPIRB</i>	Harus ada	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>SART</i>	Harus ada	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>Portable VHF</i>	Harus ada	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>MF Transceiver</i>	Tidak wajib	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>DSC Controller freq. 2187,5 kHz</i>	Tidak wajib	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>Watchkeeping receiver freq. 2182 & 2187,5 kHz</i>	Tidak wajib	Harus ada	Harus ada	Harus ada
<i>Inmarsat A atau C</i>	Tidak wajib	Tidak wajib	Harus ada	Harus ada
<i>Receiver EGC</i>	Tidak wajib	Tidak wajib	Harus ada	Harus ada
<i>MF/HF Transceiver</i>	Tidak wajib	Tidak wajib	Tidak wajib	Harus ada
<i>HF-DSC Controller- receiver</i>	Tidak wajib	Tidak wajib	Tidak wajib	Harus ada

Tabel 2.1 Contoh peralatan navigasi tiap-tiap daerah

Jann M.Olsen dan Tor R.Kristensen (Rachman Rizaldi Syarif,

2009: 17) bahwa pembagian wilayah perairan dalam *GMDSS* yaitu :

- 1) *Sea area 1* yaitu wilayah pantai yang dapat dijangkau oleh stasiun radio pantai yang dilengkapi dengan sedikitnya 1 set *VHF transceiver* + *DSC* memancar secara terus-menerus.
- 2) *Sea area 2* yaitu wilayah pelayaran tidak termasuk dalam *area 1* yang dapat dijangkau oleh stasiun radio pantai dengan pesawat *MF* yang dilengkapi *DSC* yang mampu memancar terus-menerus.
- 3) *Sea area 3* yaitu wilayah pelayaran tidak termasuk *area 1* dan 2, tetapi masuk dalam jangkauan sistem satelit komunikasi *Inmarsat* dan mampu memancar terus-menerus.
- 4) *Sea area 4* yaitu semua wilayah pelayaran selain *area 1, 2, dan 3* (termasuk dekat kutub).

Sesuai *SOLAS (Chapter V)*, yaitu :

- 1) *Gyro dan Magnetic compass* beserta *repeaternya*
- 2) *RADAR* dan *ARPA*
- 3) *Automatic pilot and Rate of turn indicator*
- 4) *Echosounder, Chronometer dan Sextant*
- 5) *Course and Engine movement recorder*
- 6) *Thermometer and Barometer / barograph*
- 7) *Weather faximile*

Menyiapkan sumber-sumber informasi tentang pelabuhan dan alur pelayaran dari buku-buku atau peta-peta navigasi yang sudah dikoreksi dengan *NTM (Notice To Mariners)* edisi terbaru adalah berita pelaut yang digunakan untuk mengoreksi publikasi-publikasi dan peta terbitan

(*Brithish Admiralty*) maupun Dinas *Hidro-Oseannografi* TNI AL misalnya :

- 1) Peta-peta *BAC (British Admiralty Chart)* maupun Dinas *Hidro-Oseannografi* TNI AL. Di atas kapal peta navigasi kurang *up to date*, karena terlambatnya *NTM (Notice To Meriners)* begitu juga publikasi navigasinya.
- 2) *Chart Catalogue, Sailing Direction, Admiralty List of Lights & Fog Signals.*
- 3) *Admiralty List of Radio Signal.*
- 4) Informasi tentang pelabuhan seperti pandu, dermaga, sistem lalu lintas pelayaran, tempat melapor ke kepanduan dan sebagainya.
- 5) *Navigational warning and Weather report.*
- 6) Petunjuk pengamatan meteorologi di laut.
- 7) *The Mariner's Handbook and Ocean Passage for the World.*
- 8) *Tide Table and Tidal Stream Atlas.*
- 9) *Ship's routeing, Nautical Almanac and Guide to Port Entry.*
- 10) Peta-peta cuaca dan peta-peta arus.
- 11) Termasuk juga mempersiapkan alat-alat tulis untuk meja peta.

Pemilihan rute pelayaran (*Choice of the route*) dalam pemilihan rute pelayaran haruslah dibedakan menjadi beberapa bagian agar mempermudah pembuatan rute, yaitu:

1) Pelayaran pantai

Dalam hal ini penentuan titik-titik tertentu yang dijadikan sebagai *waypoint* atau batas-batas keselamatan kapal dari bahaya tubrukan dengan kapal-kapal *ferry*, nelayan maupun dengan kedalaman dari

perairan tersebut. Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam penentuan rute di perairan pantai adalah sebagai berikut:

- a. Penentuan letak *waypoint* atau titik ubah kapal harus selalu diusahakan dengan berpatokan pada benda-benda tertentu misalnya ujung atau *beacon*.
- b. Menggunakan metode *Paralell indexing* yaitu teknik untuk mengontrol posisi selama berlayar, agar kapal tetap berada digaris haluannya.
- c. Senantiasa berlayar bebas dari bahaya-bahaya navigasi seperti karang, kerangka kapal atau dangkalan / gosong di laut yang telah diberi tanda khusus dalam peta.
- d. Adanya bagan pemisah lalu lintas yang harus dipatuhi dan harus dilaksanakan sesuai aturan setempat.
- e. Rute yang direkomendasikan *Sailing Direction* / peta.
- f. Memperhatikan dan memperhitungkan pergerakan kecepatan angin dan kecepatan arus.
- g. Kedalaman alur pelayaran sehubungan dengan sarat kapal yang dapat menimbulkan efek squat.
- h. *No-go areas* atau daerah yang tidak boleh dilalui harus diberi tanda yang khusus dan jelas.
- i. Adanya daerah-daerah aktifitas kapal-kapal ikan, latihan perang, kegiatan di bawah air maupun *Oil rig* atau *platform*.
- j. *Area-area* tertentu seperti *area* berlabuh jangkar, *Restricted area* dan *area* bajak laut sebisa mungkin dihindari.
- k. Kepadatan lalu lintas dengan adanya kapal-kapal.

2) Pelayaran samudera

Dalam menentukan rute berlayar di samudera ada beberapa hal yang harus diperhatikan, yaitu :

- a. Memperhatikan jarak, apakah akan mempergunakan *Loxodrom*, *Great circle*, atau kombinasi keduanya.
- b. Memperhatikan zona daerah pelayaran yang berhubungan dengan *Convention on Load Line*.
- c. Menganalisa kemungkinan adanya storm atau *Tropical cyclone* serta adanya gelombang samudera.
- d. Menentukan sistem penentuan posisi yang dapat dipakai.
- e. Selalu mengikuti perkembangan cuaca dari *Weather Fax*, *Navtex* atau *Inmarsat*.
- f. Memperhatikan rute yang dianjurkan dalam peta atau buku.
- g. Memperhatikan petunjuk yang ada dalam "*Ocean Passage of the World*".

3) Pelayaran di sekitar atau di dalam pelabuhan dan alur pelayaran sempit (sungai).

Adapun menurut ketentuan IMO, SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974 yang terbaru menjelaskan bahwa rencana pembuatan rancangan pelayaran itu bukan lagi dari titik tolak awal ke titik tolak akhir, melainkan dari mulai kapal lepas sandar sampai kapal sandar di pelabuhan tiba. Hal-hal yang harus diperhatikan diantaranya adalah sebagai berikut :

- a. Menentukan arah haluan sesuai dengan aturan pemerintah setempat atau lokal.

- b. Menentukan tempat-tempat untuk melakukan laporan kepada stasiun tertentu yang bertugas mengawasi daerah perairan guna menjaga kelancaran dan keselamatan perairan.
- c. Menentukan tempat untuk melapor kepada kepanduan.
- d. Menentukan tempat untuk berlabuh jangkar apabila kapal diwajibkan untuk berlabuh jangkar terlebih dahulu.

Selain hal-hal di atas yang harus diperhatikan dalam menentukan rute pelayaran, ada beberapa hal tambahan secara umum yang juga tidak kalah pentingnya untuk pelayaran pantai, samudera dan sekitar pelabuhan, yaitu :

- a. Mempersiapkan alat komunikasi pada setiap *area* pelayaran yang berbeda, dan alat navigasi serta penentuan posisi dengan menggunakan metode-metode yang ada dan interval yang cukup.
- b. Memperhatikan jumlah dan sifat-sifat muatan, karakteristik olah gerak kapal, perlu atau tidaknya mengurangi kecepatan jika kapal dalam keadaan badai atau perairan sempit (guna mengurangi efek *squat*).
- c. Memperhatikan jumlah perbekalan, bahan bakar maupun air tawar yang cukup untuk melakukan pelayaran.
- d. Mempersiapkan adanya *Aborts* dan *Contegencies* Menurut *A.J.Swift MNI, Bridge team management* (Rachman Rizaldi Syarif, 2009: 22) bahwa situasi dimana kapal terpaksa mengabaikan rancangan pelayaran yang telah dibuat, karena adanya beberapa faktor yang tidak dapat dihindari, yaitu :
 - a) Kerusakan atau ketidak-mampuan mesin.

- b) Perubahan pelabuhan tujuan.
- c) Kerusakan vital pada peralatan navigasi.
- d) Tidak siapnya *Tugboat* atau dermaga untuk menerima kapal.
- e) Keadaan pelabuhan yang membahayakan jiwa awak kapal karena adanya perang atau penyakit.
- f) Adanya angin taifun yang menyebabkan perubahan haluan.

Dengan adanya faktor di atas, maka harus dibuat sesuatu *Contingency planning* yang meliputi rute alternatif yakni tempat berlabuh jangkar baik untuk keadaan biasa maupun keadaan darurat (*Safe anchorage or emergency anchorage*). Menentukan *area* yang aman untuk menunggu tanpa perlu berlabuh jangkar atau dermaga tempat sandar pada saat kapal berada dalam keadaan darurat.

Perencanaan navigasi Seperti halnya pada tahap pemilihan rute, tahap perencanaan navigasi juga terbagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu :

- a. Perencanaan untuk pelayaran pantai

Yang perlu diperhatikan dalam hal ini ialah :

- a) Adanya informasi-informasi yang cepat, akurat dan dengan selang waktu yang singkat terutama pada berlayar di daerah yang dekat dengan bahaya-bahaya navigasi dan bagan pemisah lalu lintas.
- b) Penentuan posisi harus dilakukan secara teratur, akurat dan memiliki interval yang singkat (setiap 3-5 menit) dengan menggunakan metode baringan visual.
- c) *Ground course* dan *Ground speed* harus selalu diamati.

- d) Melakukan ekstra pengamatan terhadap bahaya navigasi atau daerah-daerah yang terdapat perompak laut.
- e) Memperhatikan tanda-tanda rambu laut atau suar penuntun yang berfungsi memandu kapal dalam berlayar.
- f) Data tentang pasang-surut alur pelayaran dicantumkan dan juga menghitung efek *squat* kapal.

b. Perencanaan untuk pelayaran samudera

Yang perlu diperhatikan dalam hal ini ialah :

- a) Optimalkan penggunaan arah lalu lintas.
- b) Selalu mencari informasi tentang keadaan gelombang atau ombak melalui *Weather routing office*.
- c) Melakukan pengamatan yang teratur terhadap *meteorology* atau cuaca selama pelayaran.
- d) Melakukan penentuan posisi dengan observasi / pengamatan benda angkasa, karena di samping menjadi suatu ketentuan berlayar di laut bebas, juga dapat melatih kembali kemampuan untuk melakukan observasi benda-benda angkasa.

c. Perencanaan untuk pelayaran wilayah kepanduan (*Pilot area*)

Hal ini penting direncanakan mengingat kewajiban dari pandu hanyalah bersifat memberi masukan atau nasihat. Tanggung jawab bernavigasi tetap berada pada Nakhoda dan perwira navigasi jaga. Untuk itu perencanaan pelayaran di bawah wilayah kepanduan adalah sama dengan berlayar di perairan pantai dan yang paling penting adalah rancangan pelayaran yang telah dibuat juga dimengerti oleh pandu serta adanya pertukaran informasi perairan

serta keadaan kapal dengan pandu haruslah dilakukan dengan lengkap.

2. Tahap pelaksanaan

1) Pelayaran pantai

- a. Selalu melakukan pengecekan terhadap posisi kapal, *Ground course* dan *Speed*, kedalaman di bawah lunas kapal (UKC) agar kapal dapat berlayar dengan aman.
- b. Setiap anggota tim manajemen anjungan harus selalu melaksanakannya tugasnya dengan baik.
- c. Apabila dalam perjalanan terjadi perubahan tujuan atau rancangan pelayaran, maka haruslah diberitahukan kepada anggota tim manajemen anjungan dengan jelas agar mudah dipahami serta tidak ada keraguan saat jaga laut.
- d. Melengkapi segala *Check list* yang berkaitan dengan navigasi, agar semua kegiatan dapat dimonitor, dikontrol, dan diawasi dengan baik.
- e. Mempersiapkan diri dengan sebaiknya sebelum melakukan tugas jaga, yaitu dengan beristirahat yang cukup karena kelelahan dapat menimbulkan kelalaian yang sangat berbahaya bagi keselamatan kapal.

2) Pelayaran samudera

- a. Haluan yang dikemudikan selalu dikoreksi karena kemungkinan adanya pengaruh arus dan angin.
- b. Melakukan pengamatan terhadap cuaca dan gelombang.
- c. Memonitor waktu tiba di pelabuhan tujuan.

3. Tahap pengawasan

1) Kontrol dan pengawasan

Adanya kontrol dan pengawasan adalah untuk memastikan bahwa rencana-rencana yang telah dibuat sesuai pada pelaksanaannya. Faktor-faktor yang berpengaruh dalam pengawasan adalah sebagai berikut:

a. Frekuensi

Semakin jarang diawasi dan dikontrol pelaksanaan sesuatu, apalagi sesuatu itu adalah berkaitan dengan kapal dan pelayarannya maka kemungkinan berkembangnya situasi bahaya semakin besar. Sesering mungkin diadakan pengontrolan dan pengawasan, dimana situasi dan kondisi bahaya akan semakin kecil, maka hal itu jauh lebih baik untuk mencegah situasi bahaya yang besar. Kerena segala sesuatunya akan berjalan sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

b. Teratur

Dalam mengontrol sesuatu hal bukan harus akurat/tepat dan sering, tapi perlu juga keteraturan serta kedisiplinan dalam waktu yang tetap.

c. Kontrol silang (*Cross check*)

Hasil kerja dua orang akan lebih baik dan produktif, dibanding hasil satu orang. Demikian pula halnya dengan pengawasan, kontrol oleh dua orang atau lebih dari dua orang, akan menimbulkan perbandingan satu sama lain, dan hasilnya tentu akan lebih baik.

d. Kontrol ganda (*Double check*)

Mengulangi kembali kontrol yang sama adalah sikap waspada dan kebiasaan yang baik. Hasil yang lebih meyakinkan, walaupun menyita sedikit waktu.

e. Peraturan-peraturan

Berkenaan dengan rencana pelayaran yang telah dibuat, Pengawasan juga harus tetap berpatokan pada peraturan-peraturan yang berlaku secara Internasional dan dimengerti oleh perwira pelaku navigasi yang ada di atas kapal.

2.2 Definisi Operasional

Berikut ini adalah daftar dari istilah-istilah yang penulis gunakan dalam skripsi ini beserta artinya, sehingga memudahkan para pembaca dalam memahami skripsi yang telah disusun oleh penulis:

2.2.1 *Navigational warning*

Adalah berisi informasi untuk pelaut tentang perubahan pada alat bantu navigasi dan aktivitas atau bahaya laut lain.

2.2.1 *Bridge team management*

Adalah tim manajemen anjungan yang terdiri dari Nakhoda dan perwira-perwira navigasi dalam melayarkan kapal.

2.2.2 *Parallel indexing*

Adalah metode yang mengontrol pergerakan kapal agar tetap berada di garis haluan.

2.2.3 *No go area*

Adalah daerah yang tidak boleh didekati sehubungan dengan kedalaman air dan bahaya navigasi di bawah air

2.2.4 Pelayaran pantai

Adalah pelayaran di perairan yang jaraknya kurang dari 50 Nm dari pulau atau daratan yang terdekat.

2.2.5 Pelayaran samudera

Adalah pelayaran yang dilakukan di perairan yang jaraknya lebih dari 50 Nm (*Nautical Miles*) dari daratan yang terdekat atau juga bisa dikatakan berlayar di tengah-tengah samudera atau laut lepas.

2.2.6 Pelayaran di sekitar atau di dalam pelabuhan dan alur pelayaran sempit (sungai).

Adalah menentukan rute pelayaran di sekitar suatu pelabuhan dan biasanya akan dibantu oleh seorang pandu, baik itu pandu laut maupun pandu pelabuhan.

2.2.7 *Waypoint*

Adalah titik perubahan garis haluan di peta.

2.2.8 *Weather fax*

Adalah alat yang berfungsi menerima faksimili yang berisikan gambaran tentang cuaca, angin, arus dan sebagainya.

2.2.9 *Barometer*

Adalah alat untuk mengukur tekanan udara.

2.2.10 *Thermometer*

Adalah alat untuk mengukur suhu udara.

2.2.11 *Echosounder*

Adalah alat untuk mengukur kedalaman laut atau perairan.

2.2.12 *Gyro compass*

Adalah alat untuk menentukan arah mata angin sejati.

2.2.13 *Tropical cyclone*

Adalah sebuah jenis sistem tekanan udara rendah terbentuk secara umum di daerah tropis.

2.2.14 *Aborts*

Adalah titik dimana kapal dapat mengambil tindakan untuk pembatalan saat berlayar.

2.2.15 *Point no return*

Adalah titik atau situasi dimana kapal tidak ada jalan lain kecuali maju terus.

2.2.16 *Contigencies plan*

Adalah rencana penanggulangan segala macam kemungkinan akan timbul keadaan darurat di atas kapal yang didasarkan pada suatu pola terpadu, yang mampu mengintegrasikan upaya penanggulangan secara cepat, tepat, aman dan terkendali.

2.2.17 *Loxodrom*

Garis lurus di peta laut yang membentuk sudut-sudut yang sama dengan semua derajat.

2.2.18 *Great circle*

Lingkaran pada permukaan sebuah bola yang memiliki keliling yang sama dengan keliling bola tersebut.

2.2.19 *Notice to meriners*

Pemberitahuan kepada pelaut menyarankan pelaut tentang hal-hal penting yang mempengaruhi keselamatan navigasi, termasuk informasi hidrografi baru, perubahan saluran, dan alat-alat bantu navigasi, dan data penting lainnya

2.2.20 *Ocean passage for the world*

Publikasi yang berisikan informasi pada perencanaan pelayaran samudra dan berita cuaca serta arus.

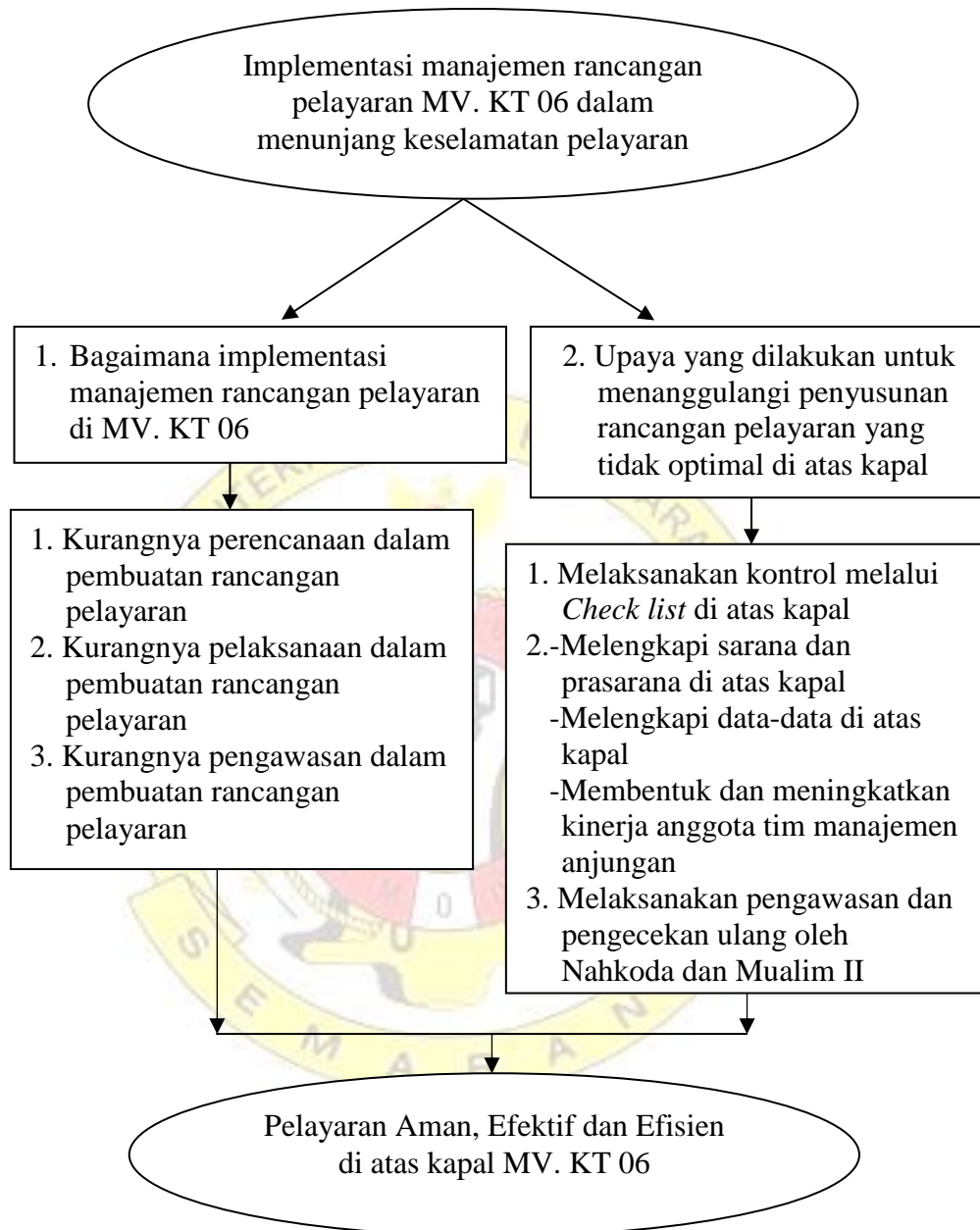
2.2.21 Peta laut

Adalah proyeksi bumi atau sebagian muka bumi yang digambarkan di atas bidang datar dan digunakan untuk berlayar di laut.

2.3 Kerangka Pemikiran

Untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi, maka penulis menggunakan kerangka pemikiran secara sistematis berupa bagan. Pada kerangka yang disusun, menitik beratkan pada penelitian tentang penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal di atas kapal MV. KT 06. Faktor-faktor tersebut antara lain disebabkan kurangnya perencanaan dalam pembuatan rancangan pelayaran, kurangnya pelaksanaan dalam pembuatan rancangan pelayaran dan kurangnya pengawasan dalam pembuatan rancangan pelayaran. Dengan memperhatikan fakta-fakta yang menyebabkan terjadinya penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal di atas kapal, maka penulis memberikan acuan-acuan dalam upaya yang dilakukan untuk menanggulangi penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal di atas kapal MV. KT 06. Acuan tersebut berupa melaksanakan kontrol melalui *Check list*, melengkapi sarana dan prasarana, melengkapi data-data sebelum berlayar, membentuk dan meningkatkan kinerja anggota tim manajemen anjungan dan melaksanakan pengawasan serta pengecekan ulang oleh Nahkoda dan Mualim II. Hal ini dilaksanakan guna menunjang keselamatan pelayaran yang aman, efektif dan

efisien. Untuk lebih jelasnya, penulis menggambarakan dalam bentuk kerangka pikir di bawah ini :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian dan pembahasan tentang “Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1 Bagaimana implementasi manajemen rancangan pelayaran di MV. KT 06 adalah kurangnya perencanaan dalam pembuatan rancangan pelayaran, kurangnya pelaksanaan dalam pembuatan rancangan pelayaran, dan kurangnya pengawasan dalam pembuatan rancangan pelayaran.

5.1.2 Upaya yang dilakukan untuk menanggulangi penyusunan rancangan pelayaran yang tidak optimal di atas kapal adalah melaksanakan kontrol melalui *Check list* yang ada di atas kapal, melengkapi sarana dan prasarana, melengkapi data-data kapal, membentuk dan meningkatkan kinerja anggota tim manajemen anjungan, dan melaksanakan pengawasan dan pengecekan ulang oleh Nahkoda dan Mualim II sebelum melaksanakan pelayaran di atas kapal.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil pembahasan di atas mengenai “Implementasi manajemen rancangan pelayaran MV. KT 06 dalam menunjang keselamatan pelayaran”, maka penulis memberi saran sebagai berikut:

5.2.1 Saran untuk di kapal, meningkatkan mutu dari kinerja sumber daya manusia yang diberikan tanggung jawab, maka para perwira yang bersangkutan

dalam pembuatan rancangan pelayaran sebaiknya dilakukan sesuai standar operasional prosedur di kapal dengan memperhatikan semua sarana dan prasarana di atas kapal. saran untuk perusahaan, untuk menunjang kelancaran pembuatan rancangan pelayaran hendaknya perusahaan memperhatikan kebutuhan-kebutuhan navigasi di kapal mulai dari peta-peta, publikasi-publikasi dan alat-alat navigasi sebaiknya tersedia serta dalam kondisi yang baik dan *up to date* dan lain-lain.

5.2.2 Saran untuk di kapal, sebagai penanggung jawab pengoperasian kapal, hendaknya Nakhoda memberikan pelatihan yang berguna dan bermanfaat, serta memberikan koreksi yang bersifat membangun, serta Nakhoda hendaknya melakukan pengawasan dan pengecekan ulang secara rutin untuk membuktikan apakah suatu prosedur sudah berjalan dengan baik. Saran untuk perusahaan, sebaiknya menyeleksi *crew* yang akan naik di atas kapal dengan pertimbangan berkualitas, bersertifikat dan dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Bagian Proyek Pengembangan Kurikulum Dikmenjur, Departemen Pendidikan Nasional, 2003. *Perencanaan Trek Pelayaran*, Jakarta. <https://dokumen.tips/documents/perencanaan-trek-pelayaran.html>
- IMO. *International Convention For the Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*.
- Maleong, j, Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Mardalis. 2007. *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Mulyadi, Deddy. 2015. *Study Kebijakan Publik Dan Pelayanan Publik*, Bandung: Alfabeta
- Nazir, Moh. (2005). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nazir, Moh. (2014). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- OktaSari dan Linda Duana. 2015. *Implementasi Kebijakan Pendidikan Lingkungan Hidup di SMA Negeri 1 Prembun*. S1 thesis, UNY. Diambil dari <https://eprints.uny.ac.id/28079/> Diakses pada tanggal 25 juli 2021
- Rachman Rizaldi Syarif. 2009 *Peningkatan Kinerja Personil dalam Penyusunan Rancangan Pelayaran Guna Menunjang Keselamatan Pelayaran pada MT. GRIYA ASMAT. STIP Jakarta. Skripsi*
- Santoso, Wiji. 2013. *Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan Kalimantan Timur*. Diambil dari <http://e-journals.unmul.ac.id/index.php/JAR/article/view/485/438> Diakses pada tanggal 25 juli 2021.
- Setyanga Nur Pratama. 2019 *Analisis Pentingnya Pengoperasian ECDIS Dalam Pembuatan Passage Plan Ketika Melewati Elbe River di Kapal MV. NYK KORION. PIP Semarang, Skripsi*
- SOLAS *Consolidated edition 1997 and Its Protocol of 1978: articles, annexes and certificates*.
- Subardi, Agus. 2017. *Merancang Pelayaran Untuk Mualim Pelayaran Niaga*. Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Sugiyono. 2014. *Metode penelitian Kuantitatif Kualitatif R&d*. Bandung: Alfabeta
- Tahir, Arifin. 2014. *Kebijakan Publik Dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah*. Bandung: Alfabeta.

Tim Penyusun PIP SEMARANG. 2018. *Buku pedoman penyusunan Skripsi*.
Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Widyandari, Aulia. 2011. *Tantangan Sistem Komunikasi Laut Di Indonesia Sebagai Faktor Pendukung Keselamatan Pelayaran*. Diponegoro university. Diambil dari <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/teknik/article/view/1680> Diakses pada tanggal 25 juli 2021.



Lampiran I

Ship's Particular

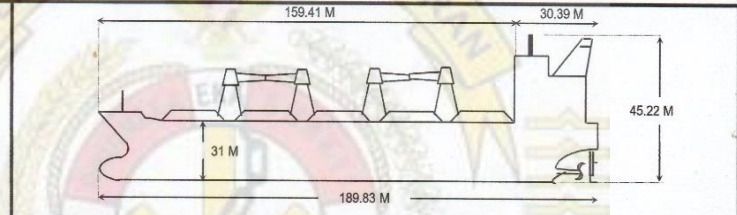


PT. KARYA SUMBER ENERGY SHIP'S PARTICULARS

NAME	MV. KT 06	KEEL LAID	28-Feb-94	SATELLITE COMMUNICATION	
CALL SIGN	Y B W Y 2	LAUNCHED	24-May-94	E-MAIL	1. kt06@fio.onsatmail.com
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	26-Jul-94		2. mvkt06kse@gmail.com
PORT OF REGISTRY	TANJUNG PRIOK	SHIPYARD	KOYO DOCKYARD CO.,LTD	PHONE	(007) 8707739
KIND OF SHIP	BULK CARRIER			FAX	
TYPE OF SHIP	Flush Deck With Forecastle			TELEX	NA
IMO NUMBER	9100396			MMSI	525100645
CLASS SOCIETY	NK			EX. NAME	EKS TOP GENIUS EKS STAVROS P
CLASSIFICATION	1A1			CS / FLAG	TANJUNG PRIOK/ INDONESIA
P & I CLUB	NORTH OF ENGLAND				

OWNERS	KOKUSAI LTD				
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY, JL KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA TLP +62216910382 , PIC SUHAFRINAL , MOBILE PHONE +6281381699009 , EMAIL suha@indoshipping.com , dpa.kse1@gmail.com				

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	189.83 M
LBP	179.8
BREADTH	31 M
DEPTH (molded)	16,5 M
HEIGHT (maximum)	45.22 M
BRIDGE FRONT - BOW	159.41 M
BRIDGE FRONT - STERN	30.39 M



TONNAGE	
NET	15.480 MT
GROSS	25.943 MT
GROSS Reduced (Rn:13495)	NA

TANK CAPACITIES (cbm)					
CARGO HOLD CAPACITY				BLST TKS (100 %)	
GRAIN (M3)	BALE (M3)		F.P.TK.		
NO 1	10.752 m	NO 1	10.379 m	NO.1P/S	777,32
NO 2	12370 m	NO 2	11.975 m	NO.2P/S	651,35
NO 3	12.370 m	NO 3	11.875 m	NO.3P/S	652,32
NO 4	12.370 m	NO 4	11.975 m	NO.4P/S	637,07
NO 5	11.053 m	NO 5	11.748 m	NO.5P/S	583,49
				APT	348,04
				NO CH	12.374,20
TOTAL	58.917 m	TOTAL	56.954 m	TOTAL	25.267,16

LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH	11.902 M	47.057 MT	
FRESH	11.926 M	45.861 MT	
TROPICAL	11.902 M	47.088 MT	
SUMMER	11.66 M	45.863 MT	
WINTER	11.418 M	44.643 MT	

LIGHT SHIP T= 8,002 MT

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	MITSUBISHI-AKASAKA 6UEC52LS X 1 SET
M.C.O	9950 PS (7320KW) 111 RPM
N.C.R	75% - 7462 PS 95 RPM
Consumption	23 MT / DAY
MAX CRITICAL RANGE	
AUX. BOILER TYPE	
GENERATOR (3 sets)	YANMAR M 220L-UN X 3 SET
Working - Idle	4.5 MT / DAY - 2.6 MT / DAY
EMER D.G.	
PROPELLER	
RUDDER	

BUNKER TANKS	
TOTAL MDO	172,34 M3
TOTAL MFO	1906,33 M3

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES			
MRG Ropes			
Winch BHC			
WINDLASS		N/A	
FIRE WIRE			
ANCHOR		N/A	
EMG.			
TOWING			

BALLAST PUMPING SYSTEM				
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM
BALLAST PUMP		600 T/HOURS		
BALLAST TANK 100%		12.892 M		
FRESH WATER		329,16 M		

LIFE BOATS	

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	
CARGO/ DK AREA	FIXED FIRE FIGHTING EQUIPMENT

LUBE OIL TANK M3	
NO 1 CYL TK	
NO 2 CYL TK	
G/E LO SETT TK	
G/E LO STOR TK	
TOTAL	

CRANES	
	4 X 25 T SWL

Lampiran 2

Crew List

(Name of shipping line, agent, etc)		Arr	Dept	Page No.		Nomor PKL
1. Name of ship MV. KT 06		2. Port of Departure/-Arrival		3. Port Of Registry TANJUNG PRIOK		
4. Nationality of ship INDONESIA		5. Last Port of Call		7. Nature and No. of identity document (seamen's Book/validity) (DD / MM / YY)		
9. No	10. Family name, Given names	11. Rank or rating	12. Nationality	13. Date and place (DD / MM / YY)	8. Date : Date and Place of Engagement (DD / MM / YY)	
1	MUHAMMAD YANI	MASTER	INDONESIA	Jakarta 03/05/1957	D 048974 17/02/2022	Suralaya, Indonesia 29/02/2020
2	LALU HERU SUGIAN	C/OFF	INDONESIA	Praya 29/12/1985	F 186323 11/11/2022	Suralaya, Indonesia 29/01/2020
3	KHAIRUL AMRI	2/OFF	INDONESIA	Tanjung Ampalu 21/11/1993	C 061815 31/05/2021	Bayah, Indonesia 19/10/2019
4	FHENDY AJIE WIDYARAMA	3/OFF	INDONESIA	Semarang 3/2/1997	F 028520 19/06/2022	Tarahan 22/02/2020
5	MUKIDIN	CHIEF ENG.	INDONESIA	REMBANG 25/01/1959	Y 094853 08/06/2023	Suralaya, Indonesia 03/06/2020
6	ROMI ADRIANTO	2/ENG	INDONESIA	BATIPIUH ATAS 03/06/1978	F 181663 08/10/2023	Suralaya, Indonesia 05/06/2020
7	DJAKA YANOTTAMA	3/ENG	INDONESIA	Jakarta 22/10/1987	F 166074 20/08/2021	Bayah, Indonesia 4/12/2019
8	DANNY ARIF SETIAWAN	4/ENG	INDONESIA	Semarang 24/12/1993	C 062019 24/05/2022	Suralaya, Indonesia 01/04/2020
9	FIKRI ARDHAN A	Jr 4/ENG	INDONESIA	Salatiga 26/10/1997	F 028645 3/7/2020	Tarahan 17/03/2020
10	TORO	BOATSWAIN	INDONESIA	Tegal 20/02/1977	D 088180 19/06/2020	Bayah, Indonesia 5/12/2019
11	YUDY ELIAKIM TB	A/B - 1	INDONESIA	JAKARTA 01/10/1977	C 061284 08/05/2021	Suralaya, Indonesia 05/06/2020
12	ACHMAD YUSUF	A/B - 2	INDONESIA	JAKARTA 07/10/1976	F 244003 19/07/2022	Suralaya, Indonesia 31/05/2020
13	JODI NURUL HUDA	A/B - 3	INDONESIA	Purwakarta 22/06/1995	F 071021 14/11/2022	Tarahan 22/02/2020
14	IRWAN	OILER - 1	INDONESIA	Duri 24/08/1975	D 089890 26/06/2020	Belawan, Indonesia 13/01/2020
15	JOVAN INDRA. P.	OILER - 2	INDONESIA	Jakarta 6/12/1986	E 158470 11/04/2020	Bayah, Indonesia 4/12/2019
16	CHEIRUL SOBRI	OILER - 3	INDONESIA	TANGERANG 19/04/1980	F 150745 02/04/2022	Suralaya, Indonesia 05/06/2020
17	ANSORUL ANAM HIDAYAT	COOK	INDONESIA	Madiun 17/09/1969	C 005869 06/10/2020	Suralaya, Indonesia 01/04/2020
18	TIYO MUKTI. M.	D/CADET 1	INDONESIA	Banyuwangi 14/09/1995	F 158269 13/08/2021	Suralaya, Indonesia 28/06/2019
19	RIO ERSANDI. M.	D/CADET 2	INDONESIA	Semarang 20/01/1997	F 241834 27/06/2022	Suralaya, Indonesia 31/08/2019
20	YUSMAN	D/CADET 3	INDONESIA	Pelimpaan 05/06/1998	F 241832 27/06/2022	Suralaya, Indonesia 31/08/2019
21	TRI EDY WIBOWO	ENG/CADET 1	INDONESIA	Semarang 27/07/1998	F 257546 17/07/2022	Bayah, Indonesia 31/10/2019
22	ALI IRAWAN	ENG/CADET 2	INDONESIA	Pati 23/01/1999	F 241929 11/07/2022	Tarahan, Indonesia 07/04/2020
23	YOSEP PRAMUDYA	ENG/CADET 3	INDONESIA	Magelang 18/03/1999	F 257547 17/07/2022	Tarahan, Indonesia 07/04/2020



Lampiran 3

TRANSKIP WAWANCARA

Pada penelitian ini, wawancara merupakan salah satu teknik dalam pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti untuk mendapatkan informasi dengan melakukan tanya jawab langsung antara peneliti dengan narasumber di atas kapal MV. KT 06, Dalam hal ini adalah Nahkoda dan Mualim II.

DAFTAR NAMA-NAMA RESPONDEN

Responden	Nama	Kebangsaan	Jabatan
I (Satu)	Muhammad Yani	Indonesia	Nahkoda
II (Dua)	Khairul Amri	Indonesia	Mualim II

1. HASIL WAWANCARA

1) Wawancara dengan Nahkoda MV. KT 06

P : “Selamat sore Capt. Izin bertanya mengenai rancangan pelayaran?”.

N : “Silahkan mau tanya yang bagian mana det?”.

P : “ Izin Capt. Apa saja tahapan-tahapan prosedur dalam membuat rancangan pelayaran Capt?”.

N : “Dalam membuat rancangan pelayaran ada 4 tahapan det, yang pertama adalah tahap pengumpulan dan penilaian data (*appraisal*), kedua adalah tahap perencanaan (*planning*), ketiga adalah tahap pelaksanaan (*execution*) dan keempat adalah tahap pengawasan (*monitoring*)”.

P : “Izin Capt. Upaya apa yang harus dilakukan Capt, untuk mengatasi apabila ada kekurangan dari salah satu empat tahapan tersebut, khususnya dalam tahapan perencanaan (*planning*) Capt?”.

N : “Untuk mengatasi kendala tersebut, maka Mualim II selaku perwira navigasi selalu senantiasa mengontrol dengan menggunakan *Check list* yang ada di atas kapal, serta mempersiapkan rute yang baik sebelum merancang suatu pelayaran di atas kapal”.

P : “Izin Capt, izin bertanya lagi, untuk mengatasi dalam tahap pelaksanaan (*execution*) bagaimana Capt. Maaf Capt sedangkan kondisi sarana dan prasana di atas kapal ini juga kurang memadai saya liat Capt?”.

N : ” Untuk mengatasi kendala tersebut Nahkoda sudah berkomunikasi dengan pihak kantor untuk memperbaiki sarana dan prasarana di atas kapal, namun belum ada konfirmasi lebih lanjut. Dan selalu saling koordinasi dengan tim anjungan di bawah komando Nahkoda dalam merancang suatu pelayaran di atas kapal, agar ketika merancang suatu pelayaran dapat berjalan dengan baik”.

P : “Siap Capt, terimakasih banyak Capt , atas penjelasannya”.

N : “Ya sama-sama det”.

Narasumber 1

Capt. Muhammad Yani
Master

2) Wawancara dengan Mualim II MV. KT 06

P : “Selamat sore *Second*, izin bertanya mengenai pembuatan rancangan pelayaran / *passage plan*”.

N : “Iya det, mau tanya yang bagian mananya?”.

P : “Izin *Second*, apa saja kendala dalam pembuatan rancangan pelayaran selama di atas kapal MV. KT 06?”.

N : “Selama saya di kapal ini, yang menjadi kendala dalam pembuatan rancangan pelayaran adalah yang pertama dikarenakan kondisi peta-peta yang tidak sesuai terbitan terbaru, kedua Publikasi-publikasi navigasi juga tidak sesuai dengan terbitan terbaru dan kondisi yang kurang baik, ketiga kondisi alat-alat navigasi yang rusak seperti *Gyro compass* dan tidak beroperasi dengan baik seperti RADAR”.

N : “Izin *Second*, jadi apa upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut?”.

P : “Untuk mengatasi kendala tersebut saya (Mualim II) selaku perwira navigasi sudah membuat laporan ke kantor untuk memperbaiki sarana dan prasarana di atas kapal, tapi belum ada konfirmasi lebih lanjut.”

N : “Terima kasih banyak *Second* atas penjelasannya”

P : “Sama-sama det”.

Narasumber 2

Khairul Amri
Mualim II

Lampiran 4

Master's Passage Plan

MASTER'S PASSAGE PLAN	Ship's Name : MV. KT 06
	Voy. No.: 022 L

1. PASSAGE PLAN

1.1 PORT ROTATION AND DISTANCE

PORT	HBR DIST.(OUT)	DISTANCE	SAILING TIME	REMARK
	HBR DIST.(IN)			
BAYAH	X X X	BAYAH EOPL : 701.45	(AV.SPD KTS) Speed 10 knot	CHART IN USE: INDONESIAN CHART : 93-71-78-104-103-352 349-348-347-351-12- 350-101-10-19
BELAWAN	X X X		Speed 9.5 knot	
		EOPL BELAWAN: 410.48 (To Pilot Stn)	117H 2M	
		TOTAL DISTANCE 1111.93 NM	Speed 9.0 Knot 123H 32M	
			Speed 8.5 Knot 130H 48M	
			Speed 8.0 Knot 138H 59M	

1.1 PASSAGE PLAN (ANCH TO F/A or STBY TO ANCH)

VOY NO. 022 L DEP./ARR. PORT: **SURALAYA/ BAYAH** GYRO COMPASS ERROR : 0.5 °E/W

NO	WAYPOINT (Land/Buoy Mark)	CO.	DIST.	DISTANCE MANEUVER	MASTER'S INSTRUCTIONS & SPECIAL / CRITICAL OPERATION PROCEDURE
1.	05°52'90"S 106°01'86"E	296°	2.06	VAR	MANEUVER UNBERTHING FROM SURALAYA PORT TO FULL AWAY, PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 5 MINUTES INTERVAL
2.	05°52'00"S 106°00'00"E				
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					

[note] The PIC or 2nd officer should prepare this table before sailing from berth to P/S or P/S to berth.
The MASTER should describe instructions and all navigation information (shallow water, radio signals, reporting system, UKC, Min. depth, parallel indexing etc.) in details. In liner operation, prepare this table in case of any change.

1.2 PASSAGE PLAN (PILOT STATION TO PILOT STATION)

VOY NO.022 L DEP/ARR. PORT: **BAYAH/BELAWAN** GYRO COMPASS ERROR :0.5° E/W

NO WPT	WAYPOINT	CO. (DEG)	DIST (NM)	DIST. TO P/S	CURRENT (Dir./kts)	MASTER'S INSTRUCTIONS & SPECIAL/CRITICAL OPERATION PROCEDURE
165	06°57'00"S 106°12'00"E	274°	23			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
166	06°55'50"S 105°49'00"E	267°	9			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
167	06°56'00"S 105°40'00"E	270°	9			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
168	06°56'00"S 105°31'00"E	280°	18.2			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
169	06°53'00"S 105°13'00"E	330°	8.2			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
170	06°46'00"S 105°09'00"E	043°	74.29			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
171	05°52'00"S 106°00'00"E	073°	8.5			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
172	05°49'50"S 106°08'00"E	097°	7.5			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
173	05°50'50"S 106°15'50"E	090°	18.8			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
174	05°50'50"S 106°33'80"E	066°	15			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
175	05°44'50"S 106°47'50"E	041°	19.3			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
176	05°30'00"S 107°00'00"E					PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT

[note] The PIC or 2nd officer should prepare this plan before sailing from P/S to P/S. The Master should describe instructions, Special/critical items and all navigation information (shallow water, radio signals, reporting system, UKC, Min. depth, parallel indexing etc.) in details. In liner operation, prepare this table in case of any change.

I.3 PASSAGE PLAN (PILOT STATION TO PILOT STATION)

VOY NO.022 L DEP./ARR. PORT: **BAYAH/ BELAWAN** GYRO COMPASS ERROR :0.5° E/W

NO WPT	WAYPOINT	CO. (DEG)	DIST (NM)	DIST. TO P/S	CURRENT (Dir./kts)	MASTER'S INSTRUCTIONS & SPECIAL/CRITICAL OPERATION PROCEDURE
176	05°30'00"S 107°00'00"E	000°	25			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
177	05°05'00"S 107°00'00"E	047°	18			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
178	04°53'00"S 107°13'00"E	012°	84.8			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
179	03°30'00"S 107°30'00"E	325°	23.2			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
180	03°11'00"S 107°17'00"E	010°	11			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
181	03°00'00"S 107°19'00"E	335°	16.8			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
182	02°45'00"S 107°12'00"E	309°	33.8			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
183	02°24'00"S 106°46'00"E	346°	24.65			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
184	02°00'00"S 106°40'00"E	330°	139.4			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
185	00°00'00"N 105°30'00"E	338°	32.5			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
186	00°30'00"N 105°18'00"E	329°	35			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
187	01°00'00"S 105°00'00"E					PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT

[note] The PIC or 2nd officer should prepare this plan before sailing from P/S to P/S. The Master should describe instructions, Special/critical items and all navigation information (shallow water, radio signals, reporting system, UKC., Min. depth, parallel indexing etc.) in details. In liner operation, prepare this table in case of any change.

1.4 PASSAGE PLAN (PILOT STATION TO PILOT STATION)

VOY NO.022 L DEP./ARR. PORT: **BAYAH/BELAWAN** GYRO COMPASS ERROR :0.5° E/W

NO WPT	WAYPOINT	CO. (DEG)	DIST (NM)	DIST. TO P/S	CURRENT (Dir./kts)	MASTER'S INSTRUCTIONS & SPECIAL/CRITICAL OPERATION PROCEDURE
187	01 °00'00"S 105 °00'00"E	311°	38.43			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
188	01 °25'00"S 104 °31'00"E	034°	7.22			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
189	01 °31'00"S 104 °35'00"E	308°	10.36			MANEUVER
190	01 °37'35"S 104 °30'00"E					ARRIVAL AT EOPL
189	01 °37'00"S 104 °27'50"E	136°	2.9			DEPARTURE TO BELAWAN
190	01 °35'00"S 104 °29'50"E	187°	8.06			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
191	01 °27'50"S 104 °28'50"E	227°	12.42			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
192	01 °18'00"S 104 °19'50"E	262°	19.9			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
193	01 °15'70"S 104 °00'00"E	247°	13.2			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
194	01 °10'50"N 103 °48'00"E	238°	4.8			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
195	01 °08'00"N 103 °44'00"E	307°	5			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
196	01 °11'00"S 103 °40'00"E					PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT

[note] The PIC or 2nd officer should prepare this plan before sailing from P/S to P/S. The Master should describe instructions, Special/critical items and all navigation information (shallow water, radio signals, reporting system, UKC., Min. depth, parallel indexing etc.) in details. In liner operation, prepare this table in case of any change.

1.5 PASSAGE PLAN (PILOT STATION TO PILOT STATION)

VOY NO.022 L DEP./ARR. PORT: **BAYAH/BELAWAN** GYRO COMPASS ERROR :0.5° E/W

NO WPT	WAYPOINT	CO. (DEG)	DIST (NM)	DIST. TO P/S	CURRENT (Dir./kts)	MASTER'S INSTRUCTIONS & SPECIAL/CRITICAL OPERATION PROCEDURE
196	01 °11'00"S 103 °40'00"E	280°	14.2			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
197	01 °13'50"S 103 °26'00"E	305.8	47.2			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
198	01 °41'00"S 102 °48'00"E	° 295°	36.7			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
199	01 °56'50"S 102 °15'00"E	311°	36			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
200	02 °20'00"S 101 °48'00"E	307.5	23			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
201	02 °34'00"S 101 °30'0"E	° 297°	33.8			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
202	02 °49'50"S 101 °00'00"E	317°	29.5			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
203	03 °11'00"S 100 °40'00"E	283°	41.1			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
204	03 °20'00"S 100 °00'00"E	300°	70.2			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
205	03 °55'50"N 098 °59'00"E	271°	12.5			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
206	03 °55'65"N 098 °46'60"E					PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT

[note] The PIC or 2nd officer should prepare this plan before sailing from P/S to P/S. The Master should describe instructions, Special/critical items and all navigation information (shallow water, radio signals, reporting system, UKC., Min. depth, parallel indexing etc.) in details. In liner operation, prepare this table in case of any change.

1.6 PASSAGE PLAN (EOSV or STBY TO ANCH AT ARRIVAL)

VOY NO. 022 L ARR. PORT: **BELAWAN** GYRO COMPASS ERROR : 0.5 °E/W

NO WPT	WAYPOINT	CO. (DEG)	DIST (NM)	DIST. TO P/S	CURRENT (Dir./kts)	MASTER'S INSTRUCTIONS & SPECIAL/CRITICAL OPERATION PROCEDURE
207	03 °54'40"N 098 °44'90"E	188°	3.38			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
208	03 °50'55"S 098 °44'35"E	200°	2.12			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
209	03 °48'56"S 098 °43'61"E	220°	1.12			PLEASE PLOTTING FIX POSITION BY 1 HR INTERVAL N ALWAYS KEPT SHARP LOOK OUT
210	03 °47'70"S 098 °42'89"E	243°	0.89			ARRIVAL AT EOPL
211	03 °47'30"S 098 °42'10"E					EOPL BELAWAN

[note] The PIC or 2nd officer should prepare this plan before sailing from P/S to P/S. The Master should describe instructions, Special/critical items and all navigation information (shallow water, radio signals, reporting system, UKC, Min. depth, parallel indexing etc.) in details. In liner operation, prepare this table in case of any change.

2. VOYAGE REVIEW

SHIP'S NAME : **MV. KT 06** VOY. NO. 022 L DATE: **19 SEPT 2019**

No	ITEM	Y	N	REMARK
1.	Port Information updated & confirmed	√		All Calling Ports (Request to MC)
2.	Charts & Hydrographic Pub. - New Ed. & Latest N/M corrected	√		Correction Date
3.	Seaworthiness secured	√		Before dep. Each port
4.	Optimum Sailing Route selection	√		O.S.R.S, etc.
5.	Loadable Cargo Quantity(Prospect), Loading & Dish. Plan, shore facility	√		Stowage, Securing, Stability, Etc. (Before dep. Each port)
6.	Cargo Handling Material/Cargo Hold	√		Suitability, ready, (Before Arr. each Loading port)
7.	Crew change or Vacancy	√		Port : Person(s)
8.	Special Sea area to be reported on route - Code & Name :			See 'Communication &
9.	Fuel oil, Lub. Oil & Fresh Water(Port & Q'ty) :			Bunkering, Supply..
10.	Spare Parts & stores supplied:			Port :
11.	Provision(Port):			NIL
12.	Master's experience of calling each port:			
13.	Master's Opinion:			Any Special Cases for discussion, Request, Problems, Etc. NIL

3. RESTRICTED OR SPECIAL SEA AREA/PORT [(KINDS) & NAME OF AREA/PORT]

1) RESTRICTED WEATHER (BAD WEATHER, FOG ICE, TROPICAL DEPRESSION, COLD AREA, INSTITUTE WARRANTY LIMIT, ETC) :

SOUTH CHINA SEA; PHILLIPINE SEA; CELEBES SEA; HINDIAN OCEAN

2) ILLEGAL DRUGS SMUGGLING, STOWAWAY, WAR, PIRACY, ROBBERY :

NIL

3) INFECTIOUS DISEASE :

NIL



Lampiran 5

Check List of Passage Plan

4. CHECK LIST OF PASSAGE PLAN

No.	Check Items	Check	
		Yes	No
1	Ensure all charts necessary for estimated courses ?	Y	
2	Check to see if all charts of courses are updated course notice ?	Y	
3	Is it possible to use all the following publications ?	Y	
	④ Tide Table <input type="checkbox"/>	④ Port Information <input type="checkbox"/>	Y
	② Lighthouse List <input type="checkbox"/>	⑤ Routing Information <input type="checkbox"/>	Y
	③ Sailing Directions/Pilot Book <input type="checkbox"/>	⑥ Radio Signals (A.L.R.S) <input type="checkbox"/>	Y
4	Is it possible to use the updated Navigational Warning ? BMKG.GO.ID	Y	
5	Is it possible to use the updated weather information And has the information been received on board ?	Y	
6	Report estimated course to the Master, and get instructions from the Master ?	Y	
7	Draw the estimated course in the chart of the most appropriate size ?	Y	
8	Put down necessary information on the chart - such as vertical or horizontal distance, azimuth and etc. ?	Y	
9	Mark dangerous areas, or restricted areas, etc. in red ?	Y	
10	Set courses in the Traffic Separation Zone in accordance with regulations ?	Y	
11	Mark the ship's estimated courses even in piloting areas ?	Y	
12	Inform the Master of the passages under bridges, shallow water, or narrow channels within estimated sailing areas. And, check the safety ?	Y	

No.	Check Items	Check				
		Yes	No			
13	Prepare for information that shall be provided to the Sailing Report Scheme (JASREP, AUSREP & etc.) ? BMKG.GO.ID	Y				
14	Input the voyage WAY POINTS at ELECTRONIC NAV. AID SYSTEM ? (If have) GPS GP- 80	Y				
15	Post the Voyage Memo of the relevant passage at the chart room ? (Record distance, course, and other remarks between each point)	Y				
16	Prepare for information about tide and current in areas where they are needed, and post the information ? CHECKED DATE :	Y				
17	Receive necessary navigational warnings from shore stations, and record it on the chart ? CHECKED DATE :	Y				
18	Obtain all necessary information about the port where the ship is expected to arrive If it is checked and marked by "NO", request necessary data ?		N			
19	If it is checked and marked by "NO", request necessary data ?		N			
20	In case of passage in the Passage Report Area that is set up by the Shore authority, be sure to be familiar with the points of reporting and how to report.?	Y				
21	Prepare for data about pilot information ?	Y				
	Name	3/O	2/O(or PIC)	C/O	C/E	Master
	Signature					
	Date					

Lampiran 6

Check List for Port Entry

CHECK LIST FOR PORT ENTRY		Ship's Name: MV. KT 06		
		Voy. No. : 026 B		
		Port : KAYAH PORT		
No.	Check Items	Date :	P.I.C	Y/N
		Time :		Check
		P.I.C Master		
1	Sending of ETA and RPM		Master	✓
2	Test of preparedness for Loading/Discharging till arrival - Is there Plan of Loading/Discharging ?		C/O	✓
3	Arrival DRAFT : Fore/ Aft/		3/O	✓
	Departure DRAFT : Fore/ Aft/		3/O	✓
	Depth on enroute : Depth on berth :		C/O	
4	Check prepare and correct of small correction for Charts :		2/O	✓
5	Check receive the weather information and navigation warning		2/O	✓
6	Prepare of arrival documents (MANIFEST, CREW LIST etc.)		Master	✓
7	Post of Tide table for arrival port		3/O	
8	Order the precaution for arrival at order and NIGHT ORDER		Master	✓
9	Experience of visiting a port before 4 months? When:		Master	✓
10	Check arrival schedule, check the side where pilot ladder is supposed to be installed, and check to see if the ladder is installed		Master	✓
11	Check method of contact for Traffic Control, Port Control & Pilot		Master	✓
12	Pre-Check the Customs Inspection and List-up of application be able things (e.g. : Wine, Cigarette, Magazine/TAPES for Adult etc.) ?		Master	✓
13	Cleaning of accommodation, Treatment of wastes		C/O	✓
14	Check the Plan of Loading/Discharging of cargo		C/O	✓
	① Educated character of cargo			
	② Loading Quantity, Sequence and method, expected working Time			
	③ Ballasting			
	④ Alongside : PT/ST'BD, Condition of using Load./ Disch. FACILITIES			
	⑤ Other supplies related working			
	⑥ Detail of terminal and Remarks			
15	Check the Engine Control Room		C/E	
	① Cleaning of overboard bilge v/v, C/E keep the Lock key			
	② Test of SEWAGE			
	③ Check the outlet V/V of Oil-Water Separator whether oil contamination & etc. (Preparation of PSC inspection)			

No.	Check Items	P.I.C	Y/N Check	
			P.I.C	Master
16	Check of drain off in winter area for prevention frozen to breast (If any)	C/O		
	Check the plugs of Air Vent's Anti-Contamination Containers	C/O		
17	Test critical machines before entering port limit, and record it in the Log Book	C/E C/O		
	① Steering gear and relevant machine	2/O	✓	
	② All navigational equipment	3/O	✓	
	③ All navigation lamps	3/O	✓	
	④ Condition of water tight door	C/O	✓	
	⑤ Ahead and Astern of propulsion system	Master		✓
	⑥ Emergency generator and emergency condenser	C/E		
	⑦ Black-out of steering gear, Alarm of small amount in Hyd. oil tank	C/E		
	⑧ Operation of sewage	C/E		
	⑨ Test of Communication equipment	2/O	✓	
18	Check of PILOT boarding : Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Master		
	① Prepare the "PILOT INFORMATION" and Check boarding Side		✓	
	④ Post of the ICS PILOT BOARDING ARRANGEMENT			
※ After arrival, report arrival according to Procedure for Communication and Reports as soon as possible				
Date		Approved by	Master : Capt. Jalinson Saragih	

Note) 1. Above form shall be made the coating and keep recording 1 time per 1 month to record file.
 2. If was not 3/O, P.I.C. of checking, the Master shall designated the 2/O or other Officers.

Lampiran 7


Check List for Departure

CHECK LIST FOR DEPARTURE		Ship's Name : <i>MV. KTO6</i>		
		Voy. No. : <i>023 B</i>		
		Port : <i>BELAWAN</i>		
No.	Items	Check by	Y/N Check	
			Check by	Master
1	Inform the engine room of the expected time of departure. Prepare for the main engine	Master		✓
2	Prepare for steering gear and test it	E/E	✓	
3	Test all navigational equipment and check to see if there is trouble. Especially, ① Check the heading of main gyro and repeater ② Check the operation of the GPS, the echo sounder, and navigation lamp, and whistle, etc. ③ Check the inventory, time and work status of main recorder (TELEGRAPH LOGGER, COURSE RECORDER, ECHO SOUNDER etc.)	3/O	✓	
3-1	Input AIS data of ship's information (Destination, ETA, Draft, etc)	3/O	✓	
4	Test all communication equipment and check to see if there is trouble.	3/O	✓	
5	Receive the Port Clearance and all documents for the ship that are issued at the port concerned	Master		✓
6	Receive back all shipboard documents and certificates that were sent to land	Master		✓
7	Check small revision of charts of expected course and the plotted courses. Ensure the relevant charts and publications.	3/O	✓	
	Inspect the ship's condition, especially by checking the following matters, and check to see if there is trouble			
	① Cargo amount/Cargo condition/Stability condition	2/O	✓	
8	② Ensure sufficient amount of fuel oil and L.O.	C/E	✓	
	③ Check the draft and check the air draft when passing through bridges	C/O	✓	
	④ Ensure fresh water and food sufficiently	C/O	✓	
9	Did all marine personnel return to the ship, and did they prepare for the ship's departure ?	C/O	✓	
10	Inspect the lashing and closing condition of the following ① closed water tight door, hatch cover of hold, entrance & etc. ② Before sailing to the open sea, lash items, equipment,	C/O	✓	

derrick, and crane that may be movable			
--	--	--	--

No.	Items	Check by	Y/N Check	
			Check by	Master
11	Search stowaways and smuggled items	C/O	✓	
12	Prepare deck machines for ship's departure, and especially, prepare for anchor in a way that it can be used in an emergency	C/O	✓	
13	Check to see if it is clear around the hull and especially, around the propeller	C/O	✓	
14	Are all shipboard equipment returned from land, and are all materials from land sent back to land	C/O	✓	
15	Put away the ship's gangway and prepare pilot ladders for pilots boarding the ship	C/O	✓	
16	Check the following matters in the engine room, and try the engine	Master		✓
	① Put the alarm back to the original state, which was cancelled while staying at a port) ?	C/E	✓	
	② Change spare pumps and machines to the state of S/B	C/E	✓	
	③ Ensure spare electric power (parallel operation of generator)	C/E	✓	
	④ Increase amount of CYL. oil (after R/UP engine is restored)	C/E	✓	
	⑤ Change Kingston valve(H↔L)	C/E	✓	
17	⑥ Operate pumps of circulating water of boiler (before departure)	C/E	✓	
	Record the time when all checking were finished and the description in the Log Book	C/O	✓	

Remarks:

Date	12. OKTOBER 2019	Approved by	Master 
------	------------------	-------------	--

Note) 1. Above form shall be made the coating and keep recording 1 time per 1 month to record file.
 2. If was not 3/O, P.I.C. of checking, the Master shall designated the 2/O or other Officer.

Lampiran 8

Ship Condition

MV. KT 06

ARRIVAL BELAWAN IABE				SHIP CONDITION	
DEPARTURE/ ARRIVAL REPORT					VOY: 023L
DATE	10 NOVEMBER 2019			R.O.B	
PORT OF	BELAWAN			STANDBY	
DRAFT				FO	: 668,18 CONS : 25,02
F	A	M	TRIM	DO	: 47,88 CONS : -
9.84	9.88			LUBE OIL	
OHN	: 1100	P.O.B	: -	MAIN CYL	: 907 CONS : 214
SYC TIME	: 1106	PILOT OFF	: -	ENGINE SYS	: 1100 CONS : 60
TEST EQUIP.	: 1106	1ST LINE	: -	G/E SYS	: 690 CONS : 120 (AE 162)
TEST TELGR	: -	IN POST	: -	FINISH WITH ENGINE	
TEST M/E	: -	ALL FAST	: -	FO	: 665,95 CONS : 2,22
S.B.E	: 1129	SINGLE UP	: -	DO	: 47,83 CONS : 0,05
HEAVE ↓	: -	CAST OFF	: -	LUBE OIL	
DROP ↓	: 1206	FULL AWAY	: -	MAIN CYL	: 972 CONS : 15
↓ UP	: -	F.W.E	: 13.12	ENGINE SYS	: 1172 CONS : 5
ASSIST TUG'S				G/E CYL	: 690 CONS : -
TUG POST.	NAME	FAST	OFF	REMARK :	
FWD TUG				1206 Prop 9.0 ON DECK	
MID TUG				PORT 03°-55'-45M 098°-49.05E	
AFT TUG					
FRESH WATER : 617					



Capt. SUKARTIYO
Master of MV. KT 06

Lampiran 9

Pilot Card

PILOT CARD		M/V : KT 06	
		Voy. No. :	
Port :	Arr.	Dep.	Date :
Call sign : YBWY2	Flag : INDONESIA	Year Built : 1994	
Gross Ton : 25.943 MT	Net Ton : 15.480 MT	Deadweight : 45.863 M/T	
Draft Aft : _____ m(ft) _____ cm(in)	Fwd : _____ m(ft) _____ cm(in)	Summer draft : 11.66 m	
Ship's particulars			
Length overall	: 189.83 m	Anchor chain	: Port 11 shackles
Breadth	: 31 m		: Stbd 11 shackles
Depth	: 16.5 m		(1 shackle : 27,5 m)
Type of Engine : mitsubishi akasaka Max. Power : 7.320KW (9.950 PS) x 111 RPM			
Engine Order	RPM	Speed (knots)	
Nav. Full ahead			
Full ahead	75	10.1 Knots	
Half ahead	55	7.4 Knots	
Slow ahead	48	6.5 Knots	
Dead slow ahead	40	5.4 Knots	
Dead slow astern	40	Full ahead to full astern :	sec
Slow astern	48	Max. No. of consecutive starts :	
Half astern	55	Min. RPM : _____, Min. steering Speed :	
Full astern	75		
Bow <input type="checkbox"/> / Stern <input type="checkbox"/> Thruster Power : _____ PS / _____ PS			
* The Rear Side : Check List For Navigational Equipment.			

Check List For Navigational Equipment and others

<p><u>I. Navigation Aids</u></p> <p>1. Magnetic Compass (CE: ° E/W) <input type="checkbox"/></p> <p>2. Gyro Compass <input type="checkbox"/></p> <p> • Gyro Repeater <input type="checkbox"/></p> <p> • Gyro Error _____ ° E/W</p> <p>3. Clear View Screen <input type="checkbox"/></p> <p> • Window Wiper <input type="checkbox"/></p> <p>4. RPM Indicator <input type="checkbox"/></p> <p>5. Steering Gear <input type="checkbox"/></p> <p> • Main Steering Gear(No 1 and No.2) <input type="checkbox"/></p> <p> • Power unit failure alarms <input type="checkbox"/></p> <p> • Auto pilot system <input type="checkbox"/></p> <p> • Auto pilot power fail alarms <input type="checkbox"/></p> <p> • Full movement of rudder <input type="checkbox"/></p> <p> • Rudder angle indicator <input type="checkbox"/></p> <p> • Visual inspection of steering gear <input type="checkbox"/></p> <p> • Communication between bridge & steering gear room <input type="checkbox"/></p> <p><u>II. Searching Equipment</u></p> <p>1. Echo Sounder <input type="checkbox"/></p> <p>2. Speed Log <input type="checkbox"/></p> <p>3. Radar (10 cm) <input type="checkbox"/></p> <p> ARPA (3 cm) <input type="checkbox"/></p> <p> Others (cm) <input type="checkbox"/></p> <p>4. Anemometer <input type="checkbox"/></p> <p>5. Electric Clock <input type="checkbox"/></p> <p>6. Automatic Identification System (AIS) <input type="checkbox"/></p> <p><u>III. Navigator</u></p> <p>1. GPS/DGPS Navigator <input type="checkbox"/></p> <p>2. NAVTEX Receiver <input type="checkbox"/></p> <p>3. Total Navigation System <input type="checkbox"/></p> <p>4. Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) <input type="checkbox"/></p> <p><u>IV. Whistle</u></p> <p>1. Whistle (Air Horn / Electric Horn) <input type="checkbox"/></p>	<p><u>V. Lighting</u></p> <p>1. Navigation Lights <input type="checkbox"/></p> <p>2. Signal Lights <input type="checkbox"/></p> <p>3. Anchor Lights <input type="checkbox"/></p> <p>4. Outside Lights <input type="checkbox"/></p> <p>5. Flood Lights <input type="checkbox"/></p> <p>6. Anchor lights <input type="checkbox"/></p> <p>7. Other lights <input type="checkbox"/></p> <p><u>VI. Communications & Pilot on board</u></p> <p>1. Notice to Port Authority(VHF Ch.) <input type="checkbox"/></p> <p>2. Notice to Pilot Station (VHF Ch.) <input type="checkbox"/></p> <p>3. Preparation of Pilot Ladder <input type="checkbox"/></p> <p>4. Life buoy (Ring) with light and line <input type="checkbox"/></p> <p>5. Tug boat(s) assistance or escort <input type="checkbox"/></p> <p> - (VHF Ch.) <input type="checkbox"/></p> <p>6. Pilot's Body Condition <input type="checkbox"/></p> <p> - Apparent health (Good/Normal/Bad) <input type="checkbox"/></p> <p> - Alcohol (Yes/No) <input type="checkbox"/></p> <p> - Drug (Yes/No) <input type="checkbox"/></p> <p>7. Provide ship's particulars to Pilot. <input type="checkbox"/></p> <p>8. Monitoring, checking, confirmation of Pilot's directions/Orders <input type="checkbox"/></p> <p><u>Monitoring time after Pilot conning</u></p> <p><input type="checkbox"/> 15 min. <input type="checkbox"/> 30 min. <input type="checkbox"/> 45 min.</p> <p><input type="checkbox"/> 60 min. <input type="checkbox"/> 1 h 15 min.</p> <p><input type="checkbox"/> 1 h 30 min. <input type="checkbox"/> 1 h 45 min.</p> <p><input type="checkbox"/> 2 h 00 min. <input type="checkbox"/> 2 h 15 min.</p> <p><input type="checkbox"/> 2 h 30 min. <input type="checkbox"/> 2 h 45 min.</p> <p><input type="checkbox"/> 3 h 00 min. <input type="checkbox"/> 3 h 15 min.</p> <p><u>VII. Weather/Wind/Tide/Tug(s)</u></p> <p>1. Weather Condition ()</p> <p>2. Wind Force (m/s)/ Wind Direction ()</p> <p>3. Tide - High(h m / m)</p> <p> - Low (h m / m)</p> <p>4. Arrange () more Tug(s) according to above condition.</p>
--	---

Remarks :

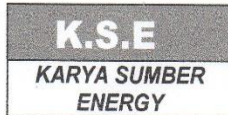
PILOT

CAPT. SUKARTIYO
MASTER OF MV. KT 06



Lampiran 10

Sign On



SHIPPING COMPANY
P.T. KARYA SUMBER ENERGY.
JL. KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT 11230.INDONESIA.
TEL. (021) 6910382 (Hunting) FAX. (021) 69162888,

LETTER ON MUTATION

Started from the date, 31 AUG 2019 the following person :

Name : YUSMAN
Passport : C 3989060 / 12 JUL 2024
Seaman Book : F 241832 / 24 JUN 2022
Place/Date of Birth : PELIMPAAN, 05 JUN 1998

Sign on at MV.KT 06 as, DECK CADET please report to the Master on board.

Certificate	Issued at	Number
1. PASPOR	SEMARANG, 12 JUL 2019	C 3989060
2. SB	SEMARANG, 27 JUN 2019	F 241832
3. BST	SEMARANG, 05 NOV 2018	6211853835010318
4. MFA	SEMARANG, 07 DEC 2018	6211853835070318
5. AFF	SEMARANG, 07 DEC 2018	6211853835060318
6. SDSD	SEMARANG, 14 DEC 2018	6211853835320318
7. RADAR	SEMARANG, 18 DEC 2018	6211853835030318
8. ARPA	SEMARANG, 07 DEC 2018	6211853835020318
9. BOCT	SEMARANG, 12 JUN 2018	6211853835390318
10. SAT	SEMARANG, 11 DEC 2018	6211853835310318
11. BLGT	SEMARANG, 12 JUN 2019	6211853835390318
12. KTP	SAMBAS, 05 JUN 2018	6101030506980004



Lampiran 11

Sign Off



PT. KARYA SUMBER ENERGY
MV. KT 06

SURAT MUTASI OFF


Sesuai dengan instruksi dari Kepala Divisi Armada Perusahaan Pelayaran PT. Karya Sumber Energy sesuai instruksi tanggal 11 September 2020, dengan ini di instruksikan kepada :

Nama : YUSMAN
Jabatan : DECK CADET
Buku pel. No : F 241832
Sign On : Suralaya, 31 Agustus 2019

Untuk turun dari kapal terhitung mulai tanggal 11 September 2020 setelah melaksanakan Serah Terima Tugas dan Jabatan kepada penggantinya dan selanjutnya melapor kepada Kepala Divisi Armada Perusahaan Pelayaran PT. Karya Sumber Energy untuk menerima tugas lebih lanjut dan menyelesaikan masalah administrasi.

Demikian Surat Mutasi ini diberikan dan dapat digunakan seperlunya.

Cilacap, 11 September 2020


Capt. Sukartoyo
Master



Lampiran 12

Surat Keterangan Masa Layar



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

Jl. Yos Sudarso No. 30
Semarang - 50174

Telp. (024) 3540687

Faximile : (024) 3582335

Email : adpeltanjungemas@yahoo.co.id

SURAT KETERANGAN MASA BERLAYAR

No. AL.506 / 102 / 102 / KSOP. Tg. Emas - 20

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

Nama lengkap : YUSMAN
Tempat & tanggal lahir : PELIMPAAN, 05-06-1998
Alamat : DSN.TALAUDAN RT.2/1 DS.PELIMPAAN KEC.JAWAI KAB.SAMBAS
Nomor Buku Pelaut : F 241832
Nomor Buku Saku : -
Sertifikat Keahlian / Keterampilan : BST

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

NO	NAMA KAPAL	ISI KOTOR GT	TENAGA PENGGERAK (KW)	DAERAH PELAYARAN	JABATAN	TANGGAL		MASA BERLAYAR		
						NAIK	TURUN	THN	BLN	HARI
1	MV. KT. 06	25942	7320 HP	NCV	KADET DEK	31-08-2019	11-09-2020	1	0	11
JUMLAH MASA BERLAYAR						1 TAHUN 0 BULAN 11 HARI		1	0	11

2. Surat keterangan masa layar ini diberikan untuk keperluan : UJIAN PASKA PROLA
3. Demikianlah surat keterangan masa layar ini diberikan untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Dikeluarkan : Semarang

Pada Tanggal : 14-09-2020

a.n.KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TANJUNG EMAS

KABID KESELAMATAN BERLAYAR, PENJAGAAN DAN PATROLI



Lampiran 14

Surat Hasil Turnitin

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 379/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/03/2021

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

Nama : YUSMAN
NIT : 541711196370
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENYUSUNAN RANCANGAN PELAYARAN
GUNA MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN PADA MV.
KT 06

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 12 %* (Dua Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 25 Maret 2021
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH

Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Yusman
Tempat/tgl lahir : Pelimpaan, 05 Juni 1998
NIT : 541711106370 N
Alamat Asal : Dusun Tauladan, RT 002 / RW 001,
Desa Pelimpaan, Kecamatan Jawai,
Kabupaten Sambas, Kalimantan Barat



Agama : Islam
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
Status : Belum Kawin
Hobby : Catur

Orang Tua

Nama Ayah : Asmadi
Pekerjaan : Petani
Alamat : Dusun Tauladan, RT 002 / RW 001, Desa Pelimpaan,
Kecamatan Jawai, Kabupaten Sambas, Kalimantan Barat
Nama Ibu : Erlis
Pekerjaan : Petani
Alamat : Dusun Tauladan, RT 002 / RW 001, Desa Pelimpaan,
Kecamatan Jawai, Kabupaten Sambas, Kalimantan Barat

Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri 6 Pelimpaan (2005 – 2011)
2. SMP Negeri 4 Jawai (2011 – 2014)
3. SMK Negeri 1 Pemangkat (2014 – 2017)
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2017 – Sekarang)

Pengalaman Prala (Praktek Laut)

Kapal : MV. KT 06
Perusahaan : PT. KARYA SUMBER ENERGY (PT.KSE)
Alamat : Jalan Kopi No.2F, RT07/RW03, Roa Malaka, Kec
Tambora, DKI Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota
Jakarta