

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah pada bab sebelumnya dari judul skripsi “PROSES BONGKAR DAN MEMUAT AVTUR DIKAPAL MT. SINAR JOGYA” maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis mencoba memberikan beberapa kesimpulan dan saran yang berkaitan dengan permasalahan proses bongkar muat product oil adalah :

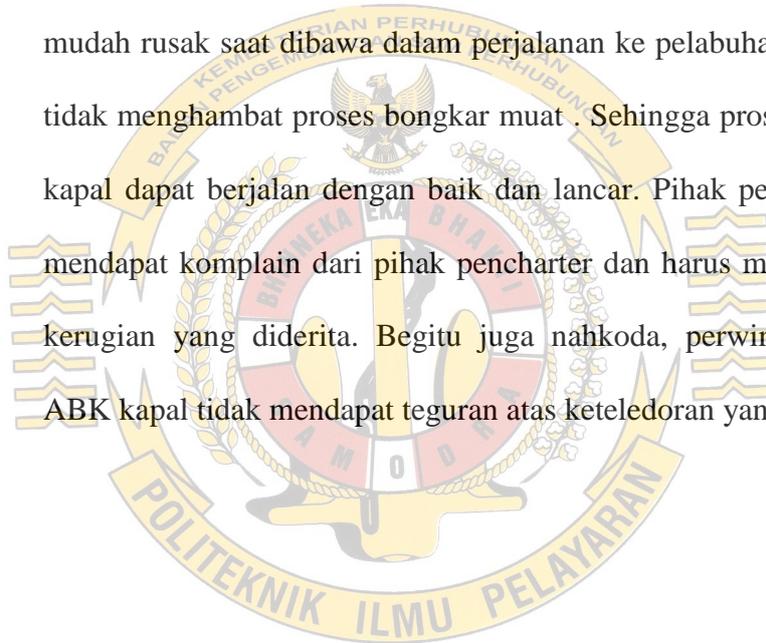
1. Terjadi keterlambatan pada proses bongkar muat muatan avtur disebabkan oleh kurangnya perawatan alat-alat bongkar dan muat serta kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam hal penanganan muatan.
2. Terjadinya kerusakan muatan avtur disebabkan karena *man hole* yang tidak kedap sehingga air dapat masuk kedalam tangki. Ada juga penyebab lainnya adalah karena kualitas muatan avtur rendah sehingga muatan mudah rusak.

B. Saran

Berdasarkan simpulan diatas untuk meningkatkan proses bongkar muat product oil penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Memberikan pengarahan dan pelatihan mengenai proses bongkar muat dan memberikaan sangsi yang tegas kepada ABK apabila tidak disiplin dalam melaksanakan proses bongkar muat. Juga lakukan perawatan peralatan bongkar muat secara berkala.

2. Agar tidak terjadi kerusakan pada muatan sebaiknya menambah ketelitian dalam bekerja untuk mengecek kembali penutupan *man hole* sudah benar-benar rapat dan kedap air. Supaya tidak menimbulkan kejadian kerusakan muatan setelah dilakukannya pemuatan di atas kapal. Sebelum proses pemuatan dilakukan di atas kapal, perwira yang bertanggung jawab pada muatan (*chief officer*) harus memeriksa kembali kualitas avtur yang akan dimuat. Supaya muatan avtur tidak mudah rusak saat dibawa dalam perjalanan ke pelabuhan bongkar dan tidak menghambat proses bongkar muat. Sehingga proses operasional kapal dapat berjalan dengan baik dan lancar. Pihak perusahaan tidak mendapat komplain dari pihak pencharter dan harus mengganti biaya kerugian yang diderita. Begitu juga nahkoda, perwira dan seluruh ABK kapal tidak mendapat teguran atas keteledoran yang telah terjadi.



DAFTAR PUSTAKA

Arso Martopo, 2001, *Penanganan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

ICS OCIMF, 1996, *ISGOT (International Safety Guide For Oil Tanker and Terminal, Fourth Edition)*.

Istopo. 1999, *Kapal dan Muatannya*, Koperasi BP3IP, Jakarta.

Moleong, 2004, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Prima Karya, Bandung

Pendidikan dan Latihan pelayaran, 2000, *Oil Tanker Familiarisation*, Jakarta.

Rutherford D, 1980, *Tanker Cargo Handling*, London.

Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung, Alfa Beta.

Sutiyar, 1996, *Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan*, Pustaka Beta, Jakarta.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Referensi Internet:

www.google.com

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Neny Indriani Hadi
 2. Tempat / Tanggal Lahir : Semarang, 21 Mei 1994
 3. NIT : 49124330.N
 4. Alamat Asal : Jl. Ketileng Kencana X blok K-267 , RT/RW
009/012
Kel. Sendang Mulyo Kec. Tembalang
Semarang, Jawa Tengah
 5. Agama : Islam
 6. Jenis kelamin : Perempuan
 7. Golongan darah : A
 8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Supadi Hadi
 - b. Ibu : Erny Meriani
 9. c. Alamat Orang Tua : Jl. Ketileng Kencana X blok K-267 , RT/RW
009/012
Kel. Sendang Mulyo Kec. Tembalang
Semarang, Jawa Tengah
- Riwayat Pendidikan
- a. SD : SD N Sendang Mulyo 03/04 tahun 2001 - 2006
 - b. SMP : SMP N 29 Semarang, tahun 2006 - 2009
 - c. SMA : SMA 15 Semarang, tahun 2009 - 2012
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2012 - 2016
10. Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Samudera Indonesia Ship Management
 - b. Nama Kapal : MT. Sinar Jogy
 - c. Masa Layar : 15 September 2014 – 18 September 2015

CHIEF OFFICER STANDING INSTRUCTION

MT. SINAR JOGYA / PNTC

JAKARTA

DUTIES OF DECK OFFICER AND PUMPMAN DURING CARGO HANDLING OPERATIONS.

Port : Cilacap

Loading : Avtur

Voyage : 31 / L / 15

Date : December, 2015

Meeting Before Loading

Opening : Hrs

Closing : Hrs

- During Cargo Operation think for Safety First and Master Standing Order and Chief Officer Standing Instruction to be noted.
- To prevention of pollution all the times.
- Loading Arm (Hose) shall be in good condition and have a correct position in relation to the manifold, without twist or bends. Possible fault must be reported to the Terminal Representative.
- The ventilation fans in pump room must be always be working when pump room is being used.
- Shall be ensured that the doors and ventilation channels which are required to be closed, are shut.
- Fire wires shall be rigged forward and aft, securely fastened and reaching down to the water line.
- Valves in the piping system which are not in used shall be closed.
- Mooring lines to be monitored due to loading condition or tide.
- Before starting received cargo shall be check the valve, which valve shall be opened.
- The earthing (bonding cable) to the vessel from shore shall be done, where the earthing minimize the danger arising from :
 - Fault between electrically live conductors and non current carrying metal work.
 - Atmospheric discharge (lightning).
 - Accumulations of electrostatic charge.
- Loading rate max. 1000 kl / hrs shall be monitored and recorded.
- All scuppers effectively plugged and drip trays in position.
- Loading operation shall be initiated with the low capacity. The tightness of piping system shall be checked before the capacity is increased to agree rate.
- The fire extinguisher equipment and positions the water monitor to manifold correctly position.
- Shipside if any oil immediate to inform Chief Officer and Duty Engineer.
- Shall be follow the smoking regulation, smoking shall be inside the room as per smoking regulation.
- Have all fire fighting equipment's ready for usc.
- Supervise the setting of cargo lines and valves, and keep vessel upright all the times.

- Manifolds not being used should be blanked with all bolts.
 - Fire screens shall be placed on all cargo tank openings being used.
 - Established communication system with terminal regarding loading rates.
 - Keep unauthorized people away from the cargo area and have proper warning sign posted.
 - Check that vapour P/V valves are operating properly and set for the proper operation.
 - Warning signal by the day the red flag "B" to be hoisted and by night an all around red light to be exhibited.
 - Check that all sea valves connected to the cargo piping are closed.
 - Oil containers of all manifolds shall be empty at all times.
 - Emergency shut down system must be available and in good working order.
 - Check if fire extinguishers, gas mask, protective clothing and other safety equipment is in order.
 - A life buoy with line shall be placed near the gangway or the pilot ladder.
 - International Shore Connection to be ready available.
 - When topping up the tank required to reduce the flow rate before that inform to the Loading Master.
 - Observe and adjust as necessary pressure on cargo system.
 - Shall be monitored the crew member on the watch is in position and walky talky they used correctly and tested frequently to make sure walky talky in order.
 - DO NOT RUN WAY FROM THE CARGO CONTROL ROOM DURING TOPPING UP OR THE LAST MINUTE THE CARGO WILL FULL THE TANK OR TRANSFER TO OTHERS TANK.
 - SHALL BE CHECK EVERYTHING BEFORE START THE CARGO OPERATION AND RUNNING WELL.
 - DO NOT HESITATE TO DISCUSE WITH CHIEF OFFICER ALL THE TIME DURING CARGO OPERATION.
 - SEE THE DISCHARGING PLAN AND DISCHARGING SEQUENCES, BALLAST AND DE-BALLASTING SEQUENCES.
- Should be check regularly to prevention of sea pollution around the ship and if any signing the oily to inform the duty engineer to take action.*

MT. Sinar Jogja


Chief Officer



2nd. Officer : 

3rd. Officer : 

Pumpman : 

Bosun : 

CREW LIST

NAME OF SHIP'S : MT. SINAR JOGYA / PNG R T / N R T : 13960 RT / 47 DATE : 18 - SEP -2015
 F L A G : INDONESIA L O A / DEPTH : 160.0 M / 11.7 PORT OF ARR : TG. PRIOK
 TYPE OF SHIP'S : WHITE PRODUCT OIL * LOCAL AGENT : PERTAMINA S LAST PORT : CILACAP
 OWNER / OPERATOR : PT.SAMUDERA SHIPPING SERVICES

NO	NAME OF CREW	RANK	QUALIFICATIONS							
			PERJANJIAN KERJA LAUT (PKL)	SEAMAN BOOK		ENDORSMENT		CERTIFICATE OF COMPETENCY		
				Numbers	Exp.Date	Numbers	Date Issued	No.Of Certificate	Date Issued	
01.	S A I D	Master	PK.305/19/9/KSOP.BTN.15	W 068001	05.09.2016	6200032458NA0102	11.04.2012	ANT I	6200032458NA10102	08.07.2002
02.	YULIUS SAPTO PUTRANTO	Ch.Off	PK.308/1378/SYB.TPK	B 061491	08.07.2016	6200159564NB0312	25.05.2017	ANT II	6200159564N20312	15.05.2012
03.	AGUNG HENDRAWAN PUTRANTO	2nd.Off	PK.308/674/SYB.TPK	B 039209	29.01.2016	6200426314NB0314	21.04.2014	ANT II	6200426314N20314	14.04.2014
04.	AHMAD CANDRA BAYU SUNGKONO	3rd.Off	PK.308/834/SYB.TPK	X026800	25.04.2015	6201294407NC0313	27.05.2013	ANT III		23.05.2013
05.	BENYAMIN ROMBE	Chief.Eng	PK.308/259/SYB.TPK	W 057473	29.07.2016	6200086209TA0208	18.12.2013	ATT I		04.06.2008
06.	PALAR PURNAMA	2nd.Eng	PK.308/1180/SYB.TPK	B 061779	18.04.2016	6200520567TA0114	05.01.2015	ATT I		30.12.2014
07.	ARIS CHANDRA SOPIANDI	3rd.Eng	PK.308/787/SYB.TPK	W 054722	04.08.2016	6200145524TC0209	17.03.2014	ATT III		06.11.2009
08.	WAHYU AJI PURWOKO	4th.Eng	PK.308/1400/SYB.TPK	X 026750	21.04.2015	6201294551TC0313	09.04.2013	ATT III		04.04.2013
09.	MOHAMAD NASIR	Electricent	PK.308/075/SYB.TPK	C 034333	09.01.2017			BST		06.03.2014
10.	MAHPUDIN	Bosun	PK.308/1615/SYB.TPK	A 015476	17.02.2017			ANT D		21.12.2001
11.	MUHAMMAD JUHARTO	Pumpman	PK.308/68/SYB.TPK	A 000693	23.12.2016			ANT D		28.05.2001
12.	MASRIDI	A.B 1	PK.308/1634/SYB.TPK	W 041497	13.05.2016			ANT D		23.05.2002
13.	DEDI HANDAYANA	A.B 2	PK.308/076/SYB.TPK	X 014838	01.02.2017			ANT D		08.01.2007
14.	FIRMAN ARAFAT	A.B 3	PK.308/1829/SYB.TPK	B076190	02.09.2016			ANT D		08.08.2002
15.	JECKSON CAREL PESIWARISSA	A.B 4	PK.308/1268/SYB.TPK	W 064653	04.09.2016			ANT D		24.12.2001
16.	LA MUHAMMAD	Eng Foreman	PK.308/1214/SYB.TPK	C 074574	09.07.2017			ATT V		11.09.2011
17.	BANGUN RONALD SINAGA	Oiler 1	PK.308/836/SYB.TPK	W049897	25.06.2016			ATT D		01.12..2009
18.	HERI	Oiler 2	PK.308/803/SYB.TPK	C 000918	27.08.2016			ATT D		03.10.2003
19.	ADI SWANTORO	Oiler 3	PK.308/837/SYB.TPK	Y024413	24.02.2016			ATT D		06.03.2003
20.	WHIKA HIDAYAT JATI	Oiler 4	PK.308/508/SYB.TPK	W 074898	25.10.2016			ATT D		06.04.2010
21.	MAHMUD	Ch. Cook	PK.308/1630/SYB.TPK	B 001258	25.09.2015			BST		22.07.2013
22.	EUIS DAHLIA APRILLIYATI	Steward	PK.308/563/SYB.TPK	Y 061428	07.08.2016			BST		27.06.2011
23.	TISTANIA RAKASIWI	Dk.Cadet 1		C 061800	31.05.2017			BST		30.01.2013
24.	NENY INDRIANI HADI	Dk.Cadet 2		C 061769	27.05.2017			BST		30.01.2013
25.	ADITYA MUHAMAD IRSYAD	Dk.Cadet 3		C032339	03.01.2017			BST		23.07.2015
26.	CHRISTINE ASTRID AURORA	Dk.Cadet 4		C 007046	05.09.2016			BST		01.08.2012
27.	ASDAR RERUNG	Eng Cadet 1		C 059698	29.04.2017			BST	6,20201E+15	09.04.2013
28.	NUR ADIANTO	Eng Cadet 2		C061973	12.06.2017			BST	6,20212E+15	30.01.2013

Date : 18 SEPTEMBER 2015



Capt. S A I D
Master





MT. Sinar Jogya

DRY CERTIFICATE
Voyage : 09 / D1 / 16

Date : May 26th, 2016
Port : Surabaya
(Semampir Timur)

Messrs : Master of MT. SINAR JOGYA / PNTC
I, the Oil Inspector, have inspected all ship's tanks
at 19.00 - 19.30 hours local time, on May 26th, 2016
and found dry and empty

Note :
Cargo Oil Tank no : 1, 2 & 6 Port / Stbd
Slop Tank no : Slop Port & Starboard

Cargo Oil Tank and Slop Tank above in condition dry and empty

Yours truly,

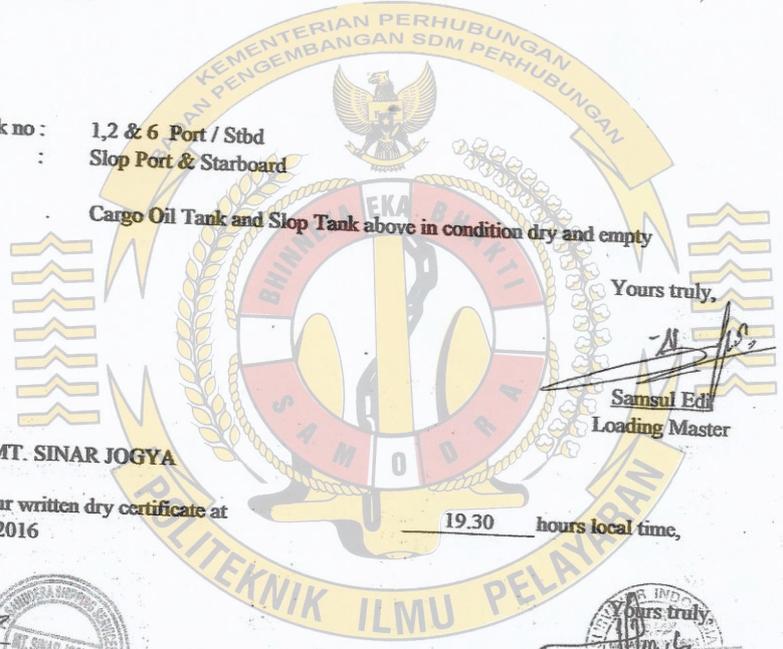
Samsul Edli
Loading Master

To Master of MT. SINAR JOGYA

We received your written dry certificate at 19.30 hours local time, on May 26th, 2016


Setia Budi
Chief Officer


Yours truly,
Samsul Edli
Surveyor



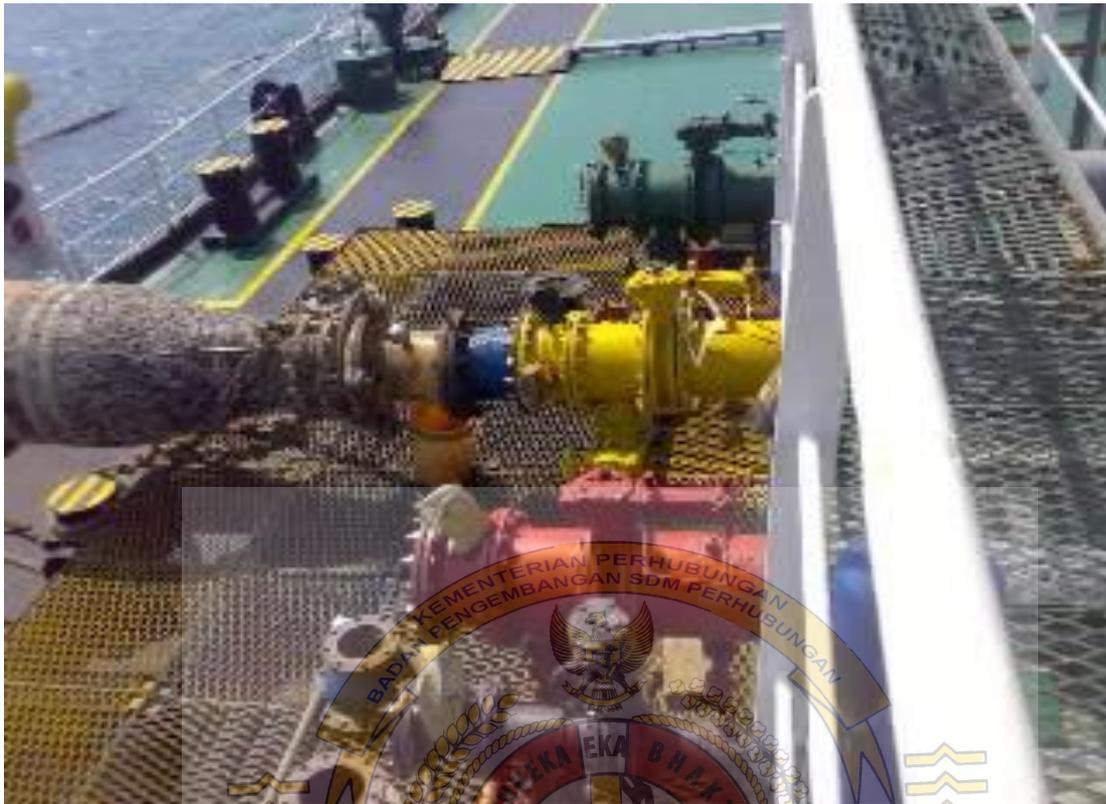
GAMBAR - GAMBAR



Gambar 1. Cargo Control Panel yang terletak di CCR (Cargo Control Room)
kapal MT. Sinar Jogya



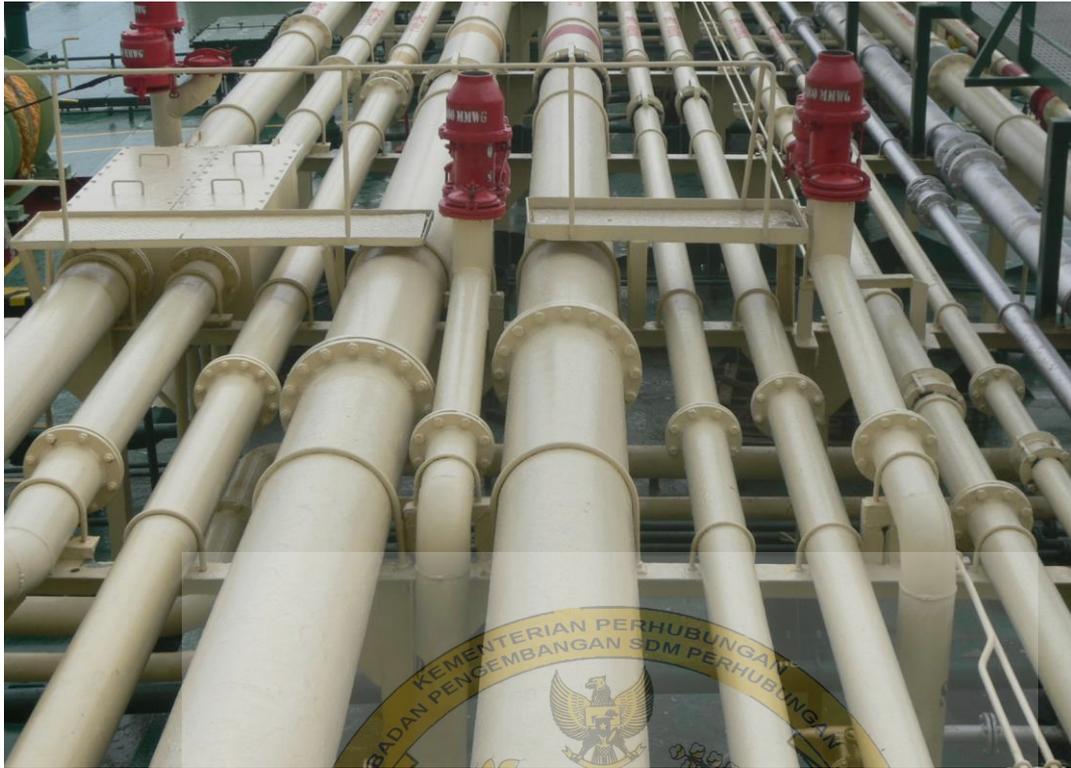
Gambar 2. Cargo Pump di kapal MT. Sinar Jogya



Gambar 3. Cargo manifold MT. Sinar Jogya



Gambar 4. PV Valve MT. Sinar Jogya



Gambar 5. Pipe Line cargo MT. Sinar Jogya



Gambar 6. Pekerjaan tank cleaning yang tidak sesuai aturan di kapal MT. Sinar Jogya



Gambar 7. Gambar pompa jinjing (*wilden pump*) yang digunakan untuk cleaning kapal MT.
Sinar Jogya



LAMPIRAN-LAMPIRAN



Daftar nama *crew* di MT. Sinar Jogja yang menjadi responden.

No	Jabatan	Nama
1.	Nakhoda	Said
2.	Mualim I	Yulius Sapto P
3.	Mualim II	Agung Hendrawan P
4.	Mualim III	Ahmad Candra B.S
5.	Juru Pompa	Mohammad Nasir
6.	Juru Mudi	Firman Arafat



DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

a. Pertanyaan untuk Nakhoda

1. Apakah alat-alat yang digunakan untuk bongkar muat sudah memenuhi standar yang telah ditentukan?
2. Siapakah yang diberikan tugas dalam kegiatan pembongkaran dan pemuatan?
3. Apakah pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah sesuai dengan prosedur yang ada?
4. Pada saat persiapan menerima muatan, apakah sudah dilaksanakan prosedur-prosedur sesuai dengan check list yang ada?
5. Apakah kendala-kendala yang sering dihadapi pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?
6. Bagaimanakah upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut?
7. Sebelum melaksanakan kegiatan pemuatan ataupun pembongkaran dinyatakan siap, siapakah yang bertanggung jawab untuk mempersiapkan kegiatan tersebut?
8. Apakah yang dipersiapkan oleh Mualim I sebelum menerima dan membongkar muatan?
9. Pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran, apakah perwira atau abk jaga telah melaksanakan pengawasan dengan baik?

b. Pertanyaan untuk Mualim I

1. Apakah Nakhoda sudah memberikan perintah harian kepada Mualim I sebelum kapal menerima dan membongkar muatan?
2. Bagaimana persiapan anda pada saat akan menerima dan membongkar muatan?
3. Sebelum melaksanakan pemuatan dan pembongkaran, apakah *Stowage Plan* sudah disiapkan?

4. Kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
5. Dapatkah anda menyebutkan kendala apa saja yang anda alami dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
6. Apakah alat-alat yang digunakan dalam pengukuran dan perhitungan muatan sudah standar?
7. Apakah sarana dan prasarana bongkar muat sudah memadai?
8. Loading Plan dan Discharge Plan, apakah sudah dipahami oleh perwira jaga dan Abk jaga?

c. Pertanyaan untuk Muallim II

1. Apa saja yang anda lakukan pada saat persiapan menerima dan membongkar muatan?
2. Pada saat tugas jaga, apa saja yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
3. Apakah anda sudah melaksanakan order-order yang telah diberikan oleh Muallim I?
4. Kendala-kendala apa yang anda hadapi dalam melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?
5. Apakah anda sudah melakukan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?
6. Setelah selesai pemuatan dilakukan pengukuran dan perhitungan, apa yang anda lakukan sebagai perwira jaga sewaktu tugas jaga?

d. Pertanyaan untuk Muallim III

1. Sebagai perwira jaga, apa yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
2. Dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran, apakah alat-alat safety sudah tersedia?

3. Apakah pengawasan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah dilaksanakan dengan baik?
4. Setelah selesai pemuatan dilakukan perhitungan dan pengukuran, apa yang anda lakukan sebagai mualim jaga pada saat tugas jaga?

e. Pertanyaan untuk Juru Pompa

1. Apakah tugas anda pada saat kegiatan pemuatan maupun pembongkaran?
2. Apakah Mualim I sudah memberikan order kepada anda tentang *cargo oil tank* (COT) mana saja yang harus dimuati terlebih dahulu dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
3. Apakah alat-alat yang digunakan dalam pemuatan dan pembongkaran telah memenuhi standar yang telah ditentukan?
4. Bagaimana tindakan anda pada saat mengetahui bahwa alat-alat bongkar muat tidak bekerja dengan maksimal?

f. Pertanyaan untuk Juru Mudi

1. Pada saat melaksanakan tugas jaga, apa saja yang anda lakukan?
2. Apakah anda telah melaksanakan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan muat ataupun bongkar?
3. Sebelum anda melaksanakan tugas jaga, apakah anda telah melihat order-order yang diberikan oleh Mualim I yang ada di *Cargo Control Room* (CCR)?
4. Pada saat selesai pemuatan dilakukan pengukuran, anda sebagai Abk jaga apa yang anda lakukan?

TRANSKRIP WAWANCARA

a. Wawancara dengan Nakhoda

Penulis : Apakah alat-alat yang digunakan bongkar muat sudah memenuhi standar yang telah ditentukan?

Nakhoda: Alat-alat yang digunakan sekarang ini tidak memenuhi standar yang telah ditentukan, seperti sounding tape, hydrometer, thermometer dimana sudah tidak tepat penunjukannya sehingga sering terjadi kesalahan dalam penunjukan.

Penulis : Siapakah yang diberikan tugas dalam kegiatan pemuatan dan pembongkaran?

Nakhoda: Mualim I yang bertugas dan bertanggung jawab dalam kegiatan pemuatan dan pembongkaran.

Penulis : Apakah pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah sesuai dengan prosedur yang ada?

Nakhoda: Pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran tidak berjalan sesuai dengan prosedur yang ada.

Penulis : Pada saat persiapan menerima muatan, apakah sudah dilaksanakan prosedur-prosedur sesuai dengan check list yang ada?

Nakhoda: Belum, dikarenakan Mualim I masih belum mengerti betul bagaimana fungsi dari check list tersebut.

Penulis : Apakah kendala-kendala yang sering dihadapi pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?

Nakhoda: Kendala-kendala yang dihadapi adalah kesalahan dalam pengukuran dan perhitungan, kesalahan melihat tabel tanki dan tabel ASTM (*American Society for Testing and Material*), Tidak standarnya alat-alat pengukuran yang

digunakan serta kurangnya pengawasan pada saat pemuatan dan pembongkaran berlangsung.

Penulis : Bagaimanakah upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut?

Nakhoda : Melaksanakan proses pemuatan dan pembongkaran sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan dan mengadakan pengawasan terhadap pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran tersebut serta mengsosialisasikan kepada crew khususnya Mualim I tentang penyusutan muatan.

Penulis : Sebelum melaksanakan kegiatan pemuatan dan pembongkaran dinyatakan siap, siapakah yang bertanggung jawab untuk mempersiapkan kegiatan tersebut?

Nakhoda : Mualim I

Penulis : Apakah yang dipersiapkan oleh Mualim I sebelum menerima dan membongkar muatan?

Nakhoda : Mempersiapkan *stowage plan*, serta *loading plan* dan *discharge plan*.

Penulis : Pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran, apakah perwira atau abk jaga telah melaksanakan pengawasan dengan baik?

Nakhoda : Belum sepenuhnya, karena kurang pedulinya terhadap tugas masing-masing.

b. Wawancara dengan Mualim I

Penulis : Apakah Nakhoda sudah memberikan perintah harian kepada Mualim I sebelum kapal menerima dan membongkar muatan?

Mualim I: Sudah.

Penulis : Bagaimana persiapan chief pada saat akan menerima dan membongkar muatan?

Mualim I: Pada saat sebelum tiba di pelabuhan muat atau pelabuhan bongkar saya terlebih dahulu membuat *stowage plan* sesuai dengan nominasi yang kami terima, setelah tiba saya mempersiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pemuatan ataupun pembongkaran.

Penulis : Sebelum melaksanakan pemuatan dan pembongkaran, apakah *stowage plan* telah disiapkan?

Mualim I: Sudah.

Penulis : Kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim I: Kendala-kendala yang dihadapi adalah kesalahan dalam pengukuran dan perhitungan, kurang standarnya alat-alat ukur yang digunakan serta pengawasan pada saat kegiatan pemuatan dan pembongkaran tidak dilaksanakan dengan baik.

Penulis : Dapatkah chief menyebutkan kendala apa saja yang di alami dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim I: Alat-alat ukur yang kami gunakan kurang standar sehingga pada saat melakukan pengukuran penunjukannya kurang tepat dan dalam pembacaan tabel ASTM (*American Society for Testing and Material*) yang kami pakai sudah lama sehingga kami kesulitan dalam pembacaannya dan menginterpolasi untuk mendapatkan angka yang tepat untuk mendapatkan nilai density 15°C, VCF dan longtons.

Penulis : Apakah alat-alat yang digunakan dalam pengukuran dan perhitungan muatan sudah standar?

Mualim I: Di kapal kami alat-alat ukur yang digunakan belum memenuhi standar yang telah ditentukan.

Penulis : Apakah sarana dan prasarana bongkar muat sudah memadai?

Mualim I: Belum, masih banyak yang belum seperti kondisi kerangan yang tidak kedap, pompa cargo yang bocor, PV Valve yang keropos dan lubang tanki yang tidak kedap.

Penulis : Apakah loading plan dan discharge plan sudah dipahami oleh perwira jaga dan abk jaga?

Mualim I: Saya sudah membuat dan sebelum pemuatan atau pembongkaran mereka sudah membacanya dan menandatangani *loading/discharge plan* tersebut yang menandakan mereka telah paham dan mengerti order yang saya berikan

Penulis: Jenis muatan apa saja yang biasa di angkut oleh kapal ini?

Mualim I: Dulunya kapal ini mengangkut muatan PKS (*Premium, Kerosine, Solar*) tapi setelah itu kapal ini di khususkan untuk mengangkut muatan Avtur. Jadi kapal ini spesialis Avtur sampai sekarang.

Penulis: Apakah di kapal ini pernah melakukan proses *tank cleaning*?

Mualim I: Pernah, di kapal MT. Sinar Jogya ini setiap kali kapal selesai melakukan proses bongkar dan akan melakukan proses pemuatan selalu di lakukan *tank cleaning*.

Penulis: Berapa kali dalam sebulan melakukan proses *tank cleaning*?

Mualim I: Dalam sebulan rata - rata melakukan proses tank cleaning sebanyak 2 - 3 kali.

Penulis: Apakah ada prosedur yang diharuskan oleh perusahaan untuk dilakukan dalam pelaksanaan tank cleaning?

Mualim I: Perusahaan dalam hal ini superintendent hanya melakukan pengecekan terhadap alat-alat yang digunakan. Mereka hanya percaya terhadap awak kapal yang mereka pekerjakan.

Penulis: Bagaimana proses pelaksanaan *tank cleaning* di kapal anda?

Mualim I: Di kapal ini proses tank cleaning dilaksanakan sesuai dengan pengalaman saya sebagai Mualim I, dan prosedur *tank cleaning* pada umumnya selain berdasarkan permintaan pemilik muatan berikutnya.

Penulis: Apakah proses *tank cleaning* di kapal ini selalu berhasil?

Mualim I: Proses *tank cleaning* di kapal ini tidak selalu berhasil, bahkan sering mengalami kegagalan.

Penulis: Apakah yang menjadi penyebab dari kegagalan *tank cleaning* di kapal ini? Bisakah anda jelaskan?

Mualim I: Banyak sekali penyebab kegagalan *tank cleaning* di kapal ini. Di kapal ini proses *tank cleaning* sering gagal karena peralatan yang digunakan sudah banyak yang rusak, juga kurangnya pemahaman mengenai prosedur *tank cleaning* dari para personil yang terlibat dalam pelaksanaan *tank cleaning*. Sering juga penyebab kegagalan proses tank cleaning dilaksanakan terburu-buru dan kurang teliti personil yang terlibat dalam pelaksanaan pembersihan tangki tersebut. Hal ini terjadi bila proses *tank cleaning* dilakukan pada saat jarak yang ditempuh kapal pendek sehingga kapal mengejar batas waktu pemuatan (laytime).

Penulis: Untuk mengatasi kerusakan terhadap alat-alat *tank cleaning* apa yang dilakukan pihak kapal?

Mualim I: Kapal dalam hal ini akan mengirimkan daftar permintaan pengganti peralatan yang rusak untuk segera dikirim dalam waktu dekat.

Penulis: Apakah perusahaan selalu memenuhi semua permintaan dari kapal?

Mualim I: Tidak, perusahaan terkadang hanya mengirim sebagian peralatan yang diminta pihak kapal dan memerintahkan awak kapal untuk memperbaiki alat yang rusak tersebut.

Penulis: Untuk mengatasi proses tank cleaning yang dilakukan pada saat jarak tempuh kapal pendek, apa yang dilakukan oleh pihak kapal?

Mualim I: Kapal dalam melakukan proses pembersihan tangki tidak melakukannya sesuai dengan prosedur yang ditentukan karena memakan waktu yang lama dan untukantisipasi kegagalan pembersihan tangki pihak kapal akan melakukan pembersihan tangki tambahan.

Penulis: Menurut anda apakah dengan cara tersebut masalah ini dapat teratasi?

Mualim I: Kadang bisa dan tanpa masalah akan tetapi sering sekali terjadi kegagalan dalam pengecekan yang dilakukan oleh *cargo surveyor*.

Penulis: Sebagai awak kapal, saran apa yang anda berikan untuk perusahaan dan para pemilik muatan?

Mualim I: Perusahaan pemilik kapal seharusnya menyediakan peralatan *tank cleaning* yang sesuai serta membekali para awak kapal dengan pengetahuan dan pemahaman tentang muatan maupun prosedur *tank cleaning*, sehingga awak kapal cakap dalam melakukan *tank cleaning*, khususnya untuk personil *tank cleaning* dengan memperhitungkan jarak tempuh kapal, waktu *cleaning* dan periode istirahat yang cukup bagi crew sesuai peraturan yang berlaku. Pihak pemilik muatan hendaknya bisa mengerti keluhan - keluhan pihak kapal, baik mengenai waktu *cleaning*, peralatan yang tersedia dan jarak tempuh pelayaran. Selain itu pemilik muatan hendaknya memberikan waktu yang logis dan nyata dalam melaksanakan pelaksanaan pencucian tangki muatan terhadap pihak kapal sehingga pihak kapal dapat mengatur waktu pelaksanaan dengan baik untuk mencapai hasil yang optimal. Serta awak kapal hendaknya mempunyai kemampuan yang memadai dalam pelaksanaan pembersihan tangki sesuai

prosedur yang berlaku guna memperlancar proses pemuatan kapal untuk muatan berikutnya.

Penulis: Apakah bahaya dari kegagalan proses *tank cleaning*?

Mualim I: Bahaya dari kegagalan proses *tank cleaning* itu menyebabkan kerusakan dari muatan yang akan di muat.

Penulis: Apakah pengaruh dari kegagalan proses *tank cleaning* itu? Bisa anda jelaskan?

Mualim I: Menyebabkan kerusakan muatan dan proses bongkar muat kapal menjadi terhambat karena muatan tersebut sebelum di bongkar akan dilakukan tes di laboratorium dan itu akan memakan waktu yang cukup lama. Apabila muatan dinyatakan rusak, maka pihak *pencharter* akan melakukan komplain terhadap perusahaan pemilik kapal. Dengan kata lain perusahaan akan mendapatkan imbas dari kerusakan muatan itu. Apabila sudah seperti itu semua awak kapal akan mendapatkan teguran ataupun sanksi dari perusahaan atas keteledoran yang telah diperbuat sehingga perusahaan harus menanggung biaya kerugiannya.

Penulis: Pernahkah kapal mengalami hal seperti itu? Dan bagaimana cara mengatasinya?

Mualim I: Kapal pernah mengalaminya dikarenakan dari kegagalan proses *tank cleaning* apabila sudah seperti itu mualim I akan mendapatkan teguran dari nakhoda dan perusahaan karena dianggap tidak dapat melakukan tugasnya dengan benar. Tidak jarang mualim I tersebut akan diturunkan dan diganti dengan mualim I lainnya. Untuk mengatasi hal tersebut benar-benar di butuhkan kerjasama dari seluruh awak kapal dalam melakukan proses *tank cleaning* maupun dalam penanganan muatan.

Penulis: Apakah tanda - tanda apabila muatan itu mengalami kerusakan muatan?

Mualim I:

1. Terjadi perubahan pada warna dan bau nya.
2. Terjadi perubahan pada *viscositas* nya.
3. Terjadi perubahan pada *density* nya.
4. Terjadi perubahan pada temperaturnya

Penulis: Hal - hal apa saja yang menyebabkan terjadinya kerusakan muatan?

Mualim I:

1. Deck *seal* yang kurang tertutup rapat atau kurang kedap.
2. Muatan baru tercampur dengan muatan sebelumnya.
3. Adanya kebocoran pada tangki *ballast*.
4. Kurang bersihnya alat pengambil sample muatan.
5. Tidak berfungsinya alat untuk mengetahui adanya kadar air didalam tangki.
6. Kurangnya pengetahuan dari para *crew* kapal mengenai sifat kepekaan dari muatan yang di muat ataupun di bongkar.
7. Kurangnya ketrampilan dari para *crew* kapal dalam menangani muatan.

Penulis: Upaya-upaya apa saja yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kerusakan muatan? Bisa anda jelaskan?

Mualim I:

1. Cleaning tangki dan pipa – pipa
2. Merawat alat pengambilan sampel dengan baik
3. Menambah ketelitian dan pengetahuan awak kapal dalam penanganan muatan sehingga menghindari terjadinya kerusakan muatan.
4. Mengecek kembali dan memastikan bahwa penutupan lubang *deck seal* dan *man hole* sudah benar - benar rapat dan kedap air agar tidak terjadi kerusakan pada muatan.

5. Mengecek apakah ada kebocoran pada tangki *ballast*, apabila ada maka segera melakukan perbaikan sebelum melaksanakan proses bongka muat.
6. Pelaksanaan *precleaning* menggunakan mesin *butterworth* dengan suhu $\pm 72^{\circ}$ C dan tekanan 13 atm, dengan menggunakan air laut atau air tawar yang berguna untuk membersihkan minyak dan endapan - endapannya pada *bulkhead*, dasar tangki, dan *underdeck*.
7. Nahkoda diharuskan mengadakan pengarahan pada seluruh awak kapal agar menambah ketelitian dan pengetahuan dalam penanganan *kontaminasi* muatan agar proses bongkar muat berjalan lancar.
8. Proses pengeringan yang dilakukan dengan *gas free fan* untuk mempercepat pengeringan tangki sekaligus menghilangkan bau dan sisa - sisa gas. Proses pengeringan ini dapat juga dilakukan dengan *mopping*, yaitu pengelapan dasar tangki yang masih basah agar terhindar dari *kontaminasi* minyak.

Penulis: Bagaimanakah prosedur dalam melakukan penanganan kerusakan muatan tersebut?

Mualim I:

1. Persiapan meliputi:
 - a) Pengecekan tangki dengan menggunakan alat sounding UTI (*ullage temperature identification*) secara baik dan teliti.
 - b) Menyiapkan peralatan pengambilan sampel.
 - c) Menyiapkan peralatan untuk membongkar muatan.
2. Pelaksanaan meliputi:

Setelah semua persiapan dilakukan dan telah dinyatakan bahwa muatan itu rusak maka pelaksanaan penanganan kerusakan muatan dapat dilakukan. Pihak kapal mulai membongkar semua muatan yang telah rusak tersebut ke tangki darat,

dengan konsekuensi perusahaan harus menanggung semua biaya kerugian atas kerusakan yang terjadi pada muatan itu.

3. Pengawasan meliputi:

Pengawasan ini harus dilaksanakan sepanjang proses pembongkaran muatan tersebut mulai dari tangka-tangki, pipa-pipa dan pompa cargo, dimaksudkan agar proses pembongkaran berjalan dengan lancar dan muatan yang di bongkar tersebut tidak masuk ke tangki lain yang muatannya masih bagus.

c. Wawancara dengan Muallim II

Penulis : Apa saja yang anda lakukan pada saat persiapan menerima dan membongkar muatan?

Muallim II: Pada saat jam jaga saya apabila pada saat penerimaan muatan dengan mempersiapkan line-line dan di tanki-tanki di deck yang digunakan sesuai dengan nominasi dan order yang diberikan oleh muallim I begitu pula pada saat pembongkaran dimulai yaitu pertama-tama mewakili pihak kapal mengambil pengukuran untuk perhitungan angka kapal sebelum bongkar (*Ship figure before discharge*) setelah itu mempersiapkan line-line yang digunakan untuk pembongkaran sesuai order dari Muallim I.

Penulis : Pada saat tugas jaga, apa saja yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Muallim II: Saya akan melaksanakan apa yang di order Muallim I dengan mengadakan pengasawasan terhadap anak buah saya dalam setiap kegiatan seperti mempersiapkan line-line juga mengambil kecepatan minyak tiap jam (*loading rate/discharge rate*) dan mencegah terjadinya pencemaran (*oil pollution*).

Penulis : Apakah anda sudah melaksanakan order-order yang telah diberikan Muallim I?

Muallim II : Saya sudah melaksanakannya sesuai dengan *loading/discharge plan* yang telah dibuat oleh Muallim I.

Penulis : Kendala-kendala apa yang anda hadapi dalam melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?

Muallim II : Pada saat pemuatan kami mempunyai kendala pada kerangan-kerangan yang tidak kedap sedangkan pada saat pembongkaran pompa cargo yang kami gunakan mengalami kebocoran sehingga pada saat pengeringan kerja pompa tidak maksimal akibatnya muatan tidak dapat kering di dalam tanki.

Penulis : Apakah anda sudah melakukan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?

Muallim II : Sudah, dengan mengkoordinir regu jaga sesuai dengan Order Muallim I.

Penulis : Setelah selesai pemuatan dilakukan pengukuran dan perhitungan, apa yang anda lakukan sebagai perwira jaga sewaktu tugas jaga?

Muallim II : Pada saat selesai pemuatan saya sebagai perwira jaga mewakili pihak kapal bersama-sama pihak darat untuk mengambil pengukuran setiap kompartemen untuk perhitungan muatan oleh Muallim I.

d. Wawancara dengan Muallim III

Penulis : Sebagai perwira jaga, apa saja yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Muallim III: Saya sebagai perwira jaga pada saat jam jagaan saya akan melaksanakan pemuatan atau pembongkaran sesuai apa yang di order Muallim I dengan mengadakan pengawasan pada saat pemuatan atau pembongkaran

berlangsung dan mengkoordinir anak buah saya sesuai yang ada dalam *loading/dischaharge plan*.

Penulis : Dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran,apakah alat-alat safety sudah tersedia?

Mualim III: Saya sebagai Perwira safety sudah mempersiapkan peralatan-peralatan safety yang diperlukan untuk pemuatan atau pembongkaran.

Penulis : Apakah pengawasan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah dilaksanakan dengan baik?

Mualim III: Belum sepenuhnya,kerena masih ada anak buah yang belum peduli dengan apa yang menjadi tanggung jawabnya pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran.

Penulis : Setelah selesai pemuatan dilakukan perhitungan dan pengukuran, apa yang anda lakukan sebagai Mualim jaga pada saat tugas jaga?

Mualim III: Pada saat selesai pemuatan saya sebagai perwira jaga mewakili pihak kapal bersama-sama pihak darat untuk mengambil pengukuran setiap kompartemen untuk perhitungan muatan oleh Mualim I.

e. Wawancara untuk Operator Pompa

Penulis : Apakah tugas anda pada saat kegiatan pemuatan maupun pembongkaran?

Op Pompa : Tugas saya pada saat pemuatan yaitu mempersiapkan line-line dideck dibantu oleh Kelasi dan Juru mudi,membuang ballast sesuai order dari Mualim I sedangkan pada waktu pembongkaran juga menyiapkan line-line dikamar pompa dan di deck juga menyiapkan pompa yang akan digunakan pada saat pembongkaran,mengecek kamar pompa secara berkala,mengisi ballast sesuai order yang diberikan oleh Mualim I.

Penulis : Apakah Mualim I sudah memberikan order kepada anda tentang cargo oil tank (COT) mana saja yang harus dimuati atau dibongkar terlebih dahulu dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Op Pompa : Sebelumnya Mualim I sudah mengorder kepada saya dengan loading dan discharge plan sudah termasuk ballast mana yang akan di isi dan di buang untuk stabilitas kapal.

Penulis : Apa yang menyebabkan penyusutan sering terjadi di kapal ini?

Op Pompa : Sering terjadi dikarenakan kesalahan dalam pengukuran dan perhitungan juga kondisi alat-alat pengukuran yang tidak standar selain itu pula kondisi lubang tanki, PV Valve, pompa cargo yang tidak memadai.

Penulis : Apakah alat-alat yang digunakan dalam pemuatan dan pembongkaran telah memenuhi standar yang telah ditentukan?

Op Pompa : Masih ada yang belum standar dan tidak layak lagi untuk digunakan.

Penulis : Bagaimana tindakan anda pada saat mengetahui bahwa alat-alat bongkar muat tidak bekerja dengan maksimal?

Op Pompa : Saya akan melaporanya kepada Mualim I sebagai Perwira yang bertanggung jawab tentang kondisi dari alat tersebut.

f. Wawancara untuk Jr Mudi

Penulis : Pada saat melaksanakan tugas jaga, apa saja yang anda lakukan?

Jr Mudi : Didalam tugas jaga, saya hanya menjalankan apa yang diperintahkan atau diorderkan dari perwira jaga.

Penulis : Apakah anda telah melaksanakan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan muat atau bongkar?

Jr Mudi : Belum sepenuhnya, karena saya belum paham tanpa arahan mualim jaga.

Penulis : Sebelum anda melaksanakan tugas jaga, apakah anda telah melihat order-order yang diberikan oleh Muallim I yang ada di CCR (*Cargo control Room*)?

Jr mudi : Ya, tetapi saya belum memahaminya.

Penulis : Pada saat selesai pemuatan dilakukan pengukuran, anda sebagai abk jaga apa yang anda lakukan?

Jr Mudi : Saya melakukan pengukuran di setiap kompartemen sesuai apa yang diroderkan oleh muallim jaga dan pihak darat.



PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA
(PERTAMINA)

DIRECTORATE OF SHIPPING, HARBOUR AND COMMUNICATION

JL. YOS SUDARSO 32 - 34 JAKARTA

PO. BOX 327

CABLE ADDRESS "PERTAMINA" TELEX : 64086, 64085, 64221, FAX : 4301482, 48310 PHONE : 4301088

NOTICE OF READINESS

Voyage : 09 / D1 / 16

Date : May 25th, 2016

Port : Surabaya

Time tendered 05.00 hrs

To : PERTAMINA (PERSERO) UPMS III - JAKARTA

Dear Sirs,

I hereby tender you the Master of MT. Sinar Jogya / PNTC at the date time show above as being ready in all respect to commence the Discharge of her cargo consisting of :

Description of cargo

Approximate amount Bill of Lading quantity

Bill of Lading Figures :

AVTUR/JET A1

136,162.906 Bbls

Laytime will commence as specified in the charter party covering this voyage

ACCEPTED

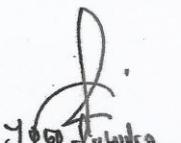
May 25th, 2016

at

11.06

hrs

Very truly yours,


Loading Master

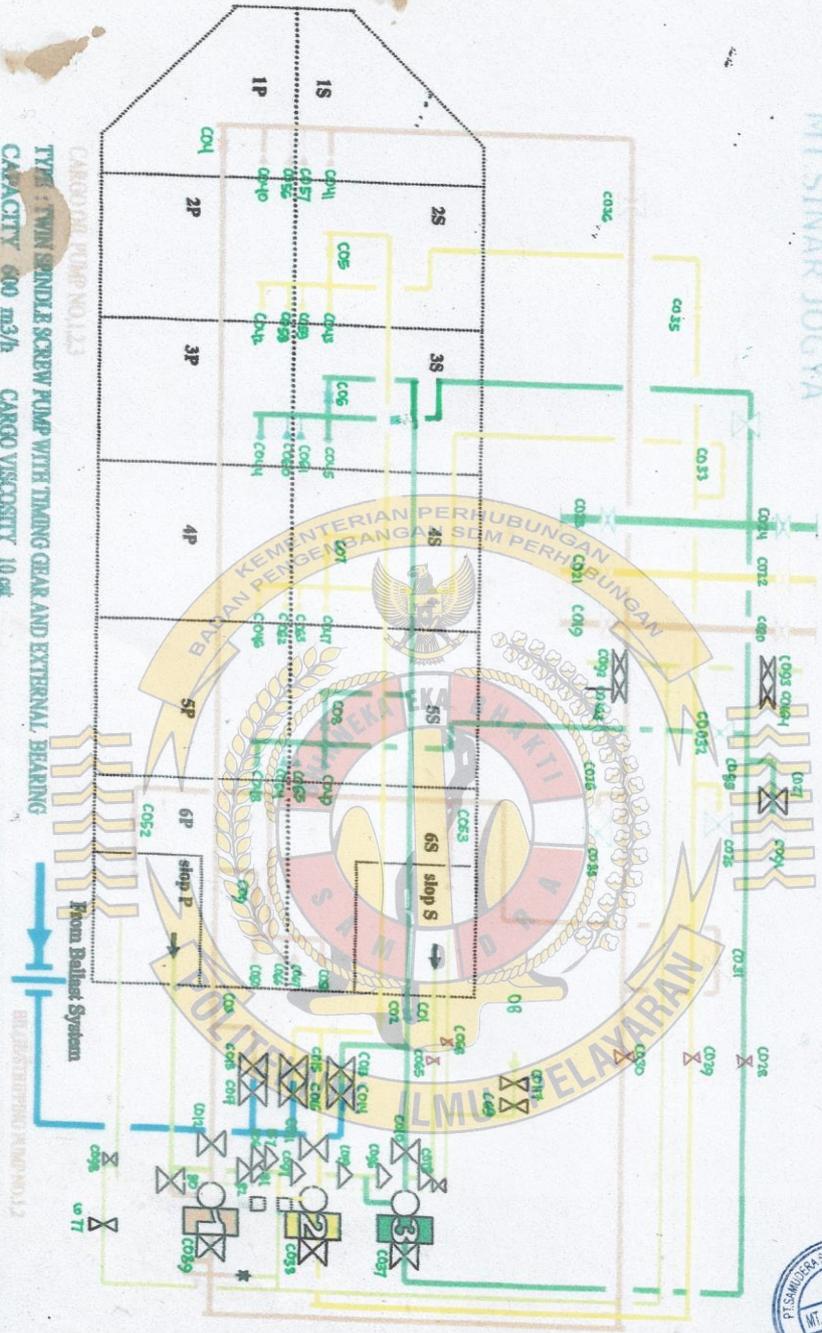

Capt. Rahmat Adi Tumeko
Master

SHIP PARTICULAR'S

NAME OF SHIP		MT.SINAR JOGYA			
KIND AND TYPE OF SHIP		WHITE PRODUCT OIL TANKER			
OWNERS		FOREMOST MARITIME (S) Pte. Ltd			
CRUISING AREA		UNRESTRICTED SERVICE			
CLASSIFICATION		LR (LLOYD REGISTER) / LRS +100 A1 DOUBLE HULL			
OPERATOR / CHARTERER		PT. SAMUDERA SHIPPING SERVICE / PERTAMINA			
PORT OF REGISTRY / FLAGS		JAKARTA / INDONESIA			
CALL SIGN		P N T C			
MMSI NO.		5 25 009 084			
HULL NUMBER / PORT NUMBER		JD1 7500 - 002 / 01120 - B / 00			
INMARSAT - C TELEX/ INMARSAT- C EMAIL		452 501 823 / 452501823@in.mail65.com.sg			
INMARSAT M /PHONE/FACSIMILE		652 500 050 / 652 500 049			
MOBILE PHONE		765 061 789			
EMAIL / GLOBEWIRELESS		PNTC@globeemail.com			
OFFICIAL NUMBER / IMO NUMBER		3 8 8 4 9 8 / 9 1 7 8 2 4 0			
BUILDER / DATE OF BUILT		Jiangdu Shipyard, China (JD 17500-001)			
DATE OF KEEL LAID/ LAUNCHING		November 06th 1998 / March 26th 1999			
DATE OF DELIVERY		January 19th 2001			
DWT / LIGHT WEIGHT		17500 LONG TONS DWT / 6241.360 tons (Draft : 2.057 Mtr)			
HEIGHT		37.35 Mtr			
PRINCIPAL DIMENSION			FREEBOARD AND DEADWEIGHT		
LOA	160.00 Mtr	ITEM	FREEBOARD	DRAFT	DISPL
LBP	150.86 Mtr		(Mtr)	(Mtr)	(T)
BREATH (MOULDED)	27.00 Mtr	S	4.715	7.015	24291.83
DEPTH (MOULDED)	11.70 Mtr	T	4.569	7.161	24844.77
TONNAGE			W	4.861	6.869
GROSS TONNAGE	13960.00 GRT				23691.84
NET TONNAGE	4722.00 NRT				17450.010
SPEED AND FUEL CONSUMPTION					
Service Speed : 10.00 Kts (MCO at full draft of 7.015 Mtr)					
Bunker Consumption : IN LADEN MFO = 13.0 tons/day IN BALLAST MFO= 12.0 tons/day					
Bunker Consumption : IN LADEN MDO= 2.0 tons/day IN BALLAST MDO= 2.0 tons/day					
ENGINE PARTICULARS					
MAIN ENGINE			AUX. BOILER		
TYPE	YICHANG MAN B&W 7S35 MC-mk VI/4900kw/170Rpm,350mm		TYPE & NUMBER	Vertical Circulating Type 1 Set	
NUMBER	1 Set		STEAM CONDITION	7 kg/Cm ²	
M.C.O	6350ps x 170 RPM (Max) BHP 5500PS x 164 RPM (Service) BHP		MAX EVAPORATION	1850 kg/Hour	
			FEED TEMPERATURE	60°C	
PROPELLER			ELECTRIC DIESEL GENERATOR		
TYPE & NUMBER	Fixed Type Propeller 4 Blade Solid Type 1x		DIESEL ENGINE	ANQING -DAIHATSU 6DL - 20 Bore 200mm/Strk	
DIAMETER/ PITCH	4.300 Mtr / 2.736 Mtr		GENERATOR	637.5 KVA x 3	
DIRECTION OF ROTATION	RIGHT - HANDED				
CARGO TANK - PUMP - COATING					
CARGO TANK OIL TK (SG=0.720)		CAPACITY		PUMP	STRIPPING/BALLAST PUMP
COATING DOT EPOXY HEMPEL		M3	Tonne 98% Full	CARGO OIL PUMP NO.1,2,3 Capacity : 600 m3/h Pressure head 1.0 MPa Cargo Viscosity 10 cSt CARGO S.G = 0.72 MAX. S.G = 1.025 Type Double Suction, double volute, one stage, radially split Centrifugal Pump Model C05BX 6-10 AAN H91	2 Set Pressure Head 1.0 MPa Cargo Viscosity 10 cSt Type: Twin Spindle Screw Pump With Timing Gear and External Bearing Model 98-20635 to 98-20636
COT	LOCATION				
No.1COT P&S	FR163-188	3957.46	3878.31		
No.2COT P&S	FR139-163	4263.93	4178.65		
No.3COT P&S	FR115-139	4258.57	4173.40		
No.4COT P&S	FR 91-115	4262.41	4177.16		
No.5COT P&S	FR 67 - 91	4260.12	4174.92		
No.6COT P&S	FR 42 - 67	3682.45	3608.80		
TOTAL		24684.94	24181.24		
DIESEL OIL TANKS (SG=0.85)		CAPACITY		FW TANK	LOCATION
		M3	Tonne 98% Full		
D.O. TK (P)	FR 23 - 26	83.74	82.08		
D.O. TK (S)	FR 23 - 26	75.84	74.32		
TOTAL		159.58	156.40	FW TK (P&S)	AE - FR 6
HEAVY FUEL OIL TANKS (SG=0.95)		CAPACITY		SLOP TANKS (SG= 1.025)	
		M3	Tonne 98% Full		
No.1 H FOT P&S	FR188 - 191	324.27	317.78	SLOP TANK P&S	PR 38 - 48
No.2 H FOT (P)	FR 26 - 38	330.50	323.96	CAP. BWT	
No.2 H FOT (S)	FR 26 - 38	373.54	366.07		
TOTAL		1028.38	1007.81		
TOTAL CREW 28 PERSONS INCLUDING MASTER					
Master of MT.SINAR JOGYA CAPT. RAHMAT ADI TUMEKO					



SKETCH CARGO OIL PIPING
MT SINAR JOGJA



CARGO OIL PUMP NO.123
TYPE : TWIN SPINDLE SCREW PUMP WITH TIMING GEAR AND EXTERNAL BEARING
CAPACITY 600 m³/h CARGO VISCOSITY 10 cSt
PRESSURE HEAD 1.0 MPa CARGO SG 0.72 MAX SG 1.05

CARGO OIL PUMP NO.122
TYPE : TWIN SPINDLE SCREW PUMP WITH TIMING GEAR AND EXTERNAL BEARING
CAPACITY 100 m³/h PRESSURE HEAD 1.0 MPa
CARGO VISCOSITY 10 cSt CARGO SG 0.7



B. Ing 9.A

JL. YOS SUDARSO 32 - 34 JAKARTA

PO. BOX 327

CABLE ADDRESS "PERTAMINA" TELEX : 64096, 64085, 64221, FAX : 4301492, 49310 PHONE : 4301086

MT. Sinar Jogva

Date : May 26th, 2016

Port : Surabaya

(Semampir Timur)

TANKER TIME SHEET

Voyage : 09 / D1 / 16

Loading Port : PERTAMINA (Persero) RUIV - CILACAP
Discharging Port : PERTAMINA (Persero) - TBBM SURABAYA
Cargo : Avtur

(DWT : 17.500 T)

Quantity	B/L Figures	136.162.906	Bbls	Arrv. Draft		
				Fwd	7.00	Mtr
	Ship Figures A/L	136.128.298	Bbls	Mid	7.13	Mtr
				Aft	7.25	Mtr
(Ship's Calculation)				Dept Draft :		
	Ship Figures B/D	136.098.824	Bbls	Fwd	3.80	Mtr
	Ship Figures A/D	61.944.341	Bbls	Mid	4.75	Mtr
	New B/L	61.906.182	Bbls	Aft	5.70	Mtr
	Shore Received A/D	74.256.724	Bbls	Trim	1.90	Mtr
	Ship's Disch	74.154.483	Bbls			

Laytime allowed as per C P

Records

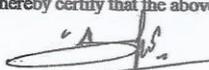
1 Vessel Arrived at Pilot Station	:	05.00 hrs	May 25th	2016
2 Notice of Readiness Tendered	:	05.00 hrs	May 25th	2016
3 Notice of Readiness Accepted	:	11.06 hrs	May 25th	2016
4 Dropped Anchore	:		May 25th	2016
5 Anchore Aweigh	:		May 25th	2016
6 Pilot on Board for Berthing	:	06.18 hrs	May 25th	2016
8 First Line Ashore	:	08.54 hrs	May 25th	2016
9 Vsl All Made Fasted	:	09.12 hrs	May 25th	2016
10 Hose Connected	:	11.06 hrs	May 25th	2016
7 Ullaging and Calc Cargo before Disch	:	10.00 - 11.06 hrs	May 25th	2016
11 Commenced Discharging	:	15.18 hrs	May 25th	2016
12 Completed Discharging	:	18.48 hrs	May 26th	2016
13 Tanks Inspected	:	19.00 - 19.30 hrs	May 26th	2016
14 Ullaging and Calc Cargo after Disch	:	19.00 - 20.00 hrs	May 26th	2016
15 Hose Disconnected	:	19.30 hrs	May 26th	2016
16 Vessel Sailed at	:		May 26th	2016

Remark :

ROB on Arrival FO : 157.152 MT DO : 48.123 MT FW : 114.0 MT
 ROB on Departure FO : 157.152 MT DO : 45.476 MT FW : 100.0 MT

Received FO : Nil KL
 DO : Nil KL
 FW : Nil MT

We hereby certify that the above statements are true and correct


Samsul Edi
 Loading Master


Sana Budi
 Chief Officer