

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah dalam penelitian ini, maka penulis dapat menarik kesimpulan sesuai dengan kondisi yang terjadi saat proses pengendalian olah gerak kapal AHTS Dian Radiance pada saat bongkar muat di FSO Gagak Rimang berdasarkan pengolahan data dalam analisa SWOT strategi yang terbaik untuk meningkatkan kekuatan, memaksimalkan peluang dan meminimalkan kelamahan serta menghindari ancaman, adalah sebagai berikut:

1. Strategi SO (*strength opportunity*) yaitu: Melakukan komunikasi dan koordinasi yang baik antara crew kapal dengan *crew* FSO saat kegiatan bongkar muat.
2. Strategi ST (*strength threat*) yaitu: Nakhoda atau perwira jaga selalu melakukan pengawasan dan memonitor terhadap keadaan cuaca di sekitar FSO.
3. Strategi WO (*weaknesses opportunity*) yaitu: Dibuat jadwal bongkar muat yang baik.
4. Strategi WT (*weaknesses threat*) yaitu: Diadakan *training* bersama antara *crew* kapal dengan *crew* FSO tentang *lifting cargo*.

B. Saran

Saran-saran yang dapat diambil dari penelitian, pengendalian olah gerak kapal AHTS Dian Radiance pada saat bongkar muat di FSO Gagak Rimang adalah sebagai berikut:

1. Ditujukan untuk *crew* kapal dan *crew* FSO harus selalu menjaga komunikasi dan koordinasi yang baik agar kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan aman dan lancar.
2. Nakhoda atau perwira jaga harus selalu melaksanakan pengawasan dan memonitor keadaan cuaca di sekitar FSO guna mewaspadai cuaca buruk yang menghambat kegiatan bongkar muat.
3. Pihak FSO atau pen-charter membuat jadwal kegiatan bongkar muat dan dilaksanakan sebagaimana mestinya sehingga pihak kapal memiliki persiapan yang cukup untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat.
4. Pihak pen-charter memberikan *training* atau pelatihan bersama antara *crew* kapal dengan *crew* FSO tentang *lifting cargo* guna terjalinnya kerjasama dan koordinasi yang baik saat kegiatan bongkar muat di FSO.

Demikian kesimpulan dan saran berdasarkan dari permasalahan yang pernah terjadi di atas kapal. Diharapkan dari permasalahan tersebut, dapat bermanfaat dan menambah wawasan, terutama bagi pelaut yang mungkin nantinya akan menemukan permasalahan yang sama seperti yang penulis alami di kapal selama menjalani praktek laut.

DAFTAR PUSTAKA

Departemen Pendidikan Nasional. 2014, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Baru*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Indrawan, Rully & Poppy Yaniawati. 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan dan Pendidikan*. Bandung: PT Refika Aditama.

Keputusan Menteri Perhubungan (2001), *Penyelenggaran dan Pengusahaan Angutan Laut*, Nomor : KM.33 Tahun 2001

McGeorge (2009), *Marine Auxiliary Machinery*, Elsevier butterworth Heinemann, 316, Seventh Edition 2009

Purwantomo, A, H. 2007, *Teknik Pengendalian dan Olah Gerak Kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Rangkuti, Freddy. 2008, *Analisis SWOT teknik membedah kasus bisnis*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama Kompas Gramedia Building.

Subandriyo Djoko (2011), *Olah Gerak dan Pengendalian Kapal*, Semarang, Penerbit Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Syafei, A. 2005, *Kumpulan Istilah-istilah Nautika*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Tim DBS. 2013, *Standard Operational Procedure*, PT. Dian Bahari Sejati, Jakarta.

Tim PIP Semarang. 2016, *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Undang-Undang RI No 17 (2008), *Pelayaran*, Nomor 4849 Tahun 2008.

LAMPIRAN 1

WAWANCARA PENGENDALIAN OLAH GERAK KAPAL PADA SAAT BONGKAR MUAT DI FSO GAGAK RIMANG

A. Pendahuluan

Pengendalian olah gerak kapal yang baik merupakan hal yang sangat penting guna pelaksanaan bongkar muat di FSO berjalan dengan lancar. Permasalahan tentang pengendalian olah gerak yang terjadi selama melakukan praktik akan dianalisis dengan metode IFAS dan EFAS lalu digabungkan dengan metode SWOT. Dengan tujuan mengetahui bagaimana proses bongkar muat dan bagaimana upaya untuk mengatasi kendala-kendala pada saat bongkar muat di FSO. Wawancara atau kuisioner ini bertujuan untuk memperoleh data-data sebagai bahan penyusunan skripsi penulis. Data-data yang akan anda isi ini berkaitan dengan pengendalian olah gerak kapal AHTS Dian Radiance pada saat bongkar muat di FSO Gagak Rimang.

Wawancara terstruktur ini menggunakan analisa *Strength, Weakness, Oportunities, Threat* (SWOT) sebagai pengolah data, dengan dibagi menjadi faktor internal dan eksternal, faktor internal terdiri dari kekuatan atau *strength* dan kelemahan atau *weakness*, sedangkan faktor eksternal terdiri dari peluang atau *opportunities* dan ancaman atau *threat*.

B. Data Responden

NAMA : Setio Tampubolon
TEMPAT, TANGGAL LAHIR : Pangkalan Bun, 20 September 1989
ALAMAT : Jl. Cilik Riwut, Kel. Madurejo,
Kab. Kotawaringin Barat,
Kalimantan Tengah
JABATAN DI KAPAL : Mualim 2
BEKERJA DI KAPAL : AHTS Dian Radiance
IJAZAH KEPELAUTAN : ANT-2
NO. HP / EMAIL : +6281213333350

C. Petunjuk dan Pertanyaan Wawancara

1. Beri bobot masing-masing faktor tersebut dengan skala mulai dari 1,0 hingga 6,0 berdasarkan kenyataan keadaan dikapal.
2. Hitung rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*), berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi suatu objek yang bersangkutan. Variabel yang bersifat positif (semua variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari +1 sampai dengan +4 (sangat baik) dengan membandingkannya dengan nilai rata-rata dari pesaing yang lainnya. Sedangkan variabel yang bersifat negatif, berlaku pula sebaliknya, yaitu mempunyai nilai paling kecil mendekati nol untuk sesuatu yang

ditemukan kondisi saat ini dari faktor tersebut yang masih jauh sekali dari kata baik. Contohnya, jika kelemahan suatu objek besar sekali dibandingkan dengan rata-ratanya, nilainya adalah 1, sedangkan jika kelemahan suatu objek di bawah rata-rata yang lainnya, maka nilainya adalah 4.

3. Kalikan bobot pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3, untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) sampai dengan 1,0 (*poor*).
4. Gunakan kolom 5 untuk memberikan komentar atau catatan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih, dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.

No	Faktor strategi internal <i>Strength</i> (kekuatan)	Bobot	Rating	Bobot \times Rating	Keterangan
1	Kemampuan kapal (mesin, bow thruster, bentuk kapal) untuk berolah gerak	5	4	20	
2	SOP (standart operation procedure) dari perusahaan	6	4	24	
3	Pengetahuan dan pengalaman nakhoda dalam berolah gerak	5	3	15	
4	Kerja sama dan kerjasama yang baik antara kru di kapal.	4	3	12	

5	Peralatan alat bongkar muat yang tersedia di atas kapal	3	2	6	
	Jumlah			77	
No	<i>Weakness</i> (kelemahan)				Keterangan
6	Kurangnya komunikasi antara bridge, crew deck dengan crane operator	2	3	6	
7	Kurangnya pengetahuan dan pengalaman crew deck dalam lifting cargo dengan FSO	2	1	2	
8	Kegitan bongkar muat yang tidak terjadwal	4	2	8	
9	Jarangnya diadakan rapat membahas detail proses bongkar muat	3	4	12	
10	Jumlah tenaga kerja yang terbatas di atas kapal	3	2	6	
	Jumlah			34	

1. Berilah bobot masing-masing faktor dalam kolom 2, mulai dari 1,0 sampai dengan 6,0. Semakin besar angka mendekati 6,0 semakin sesuai dengan keadaan kapal.
2. Hitunglah rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor di dalam EFAS dengan memberikan skala penilaian mulai dari nilai 4 (*outstanding*) sampai dengan nilai 1 (*poor*) berdasarkan pengaruh yang terdapat di dalam faktor tersebut terhadap kondisi suatu objek yang bersangkutan. Pemberian nilai dari rating untuk faktor

peluang mempunyai sifat yang positif (peluang yang semakin besar diberi rating +4, tetapi jika peluangnya semakin kecil maka diberi rating +1). Pemberian nilai rating ancaman adalah kebalikannya. Misalnya, jika nilai ancaman yang dimiliki sangat besar, ratingnya akan bernilai 1. Sebaliknya, jika ancamannya sedikit maka ratingnya adalah 4.

3. Kalikan bobot yang terdapat pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3, untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4.

Hasil yang akan didapat akan bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) yang merupakan nilai terbesar sampai dengan 1,0 (*poor*) yang merupakan nilai terkecil.

4. Gunakan kolom 5 untuk memberikan komentar atau catatan tambahan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.

No	Faktor Strategi Eksternal <i>Opportunity</i> (peluang)	Bobot	Rating	Bobot X Rating	Keterangan
11	Kecakapan dan ketrampilan crew FSO dalam lifting cargo	6	4	24	
12	Alat bongkar muat (crane FSO) beroperasi dengan baik	6	4	24	
13	Adanya data-data muatan yang akan dibongkar maupun dimuat	5	3	15	

14	Posisi FSO Rimang menghadap dengan arus	4	3	12	
15	Pengawasan dari CCR FSO saat proses bongkar muat	3	2	6	
Jumlah				81	
No	<i>Threat</i> (ancaman)	Bobot	Rating	Bobot × Rating	Keterangan
16	Keadaan cuaca yang sering berubah-ubah	5	3	15	
17	Jarak dengan kapal di sekitar FSO	2	2	4	
18	Adanya muatan yang memerlukan penanganan khusus dalam proses bongkar muat	3	3	9	
19	Kurangnya kewaspadaan crew kapal tentang resiko bahaya lifting cargo	4	3	12	
20	Terjadi miss komunikasi antara crew deck dengan crane operator FSO	2	2	4	
	Jumlah			44	

WAWANCARA PENGENDALIAN OLAH GERAK KAPAL PADA SAAT BONGKAR MUAT DI FSO GAGAK RIMANG

A. Pendahuluan

Pengendalian olah gerak kapal yang baik merupakan hal yang sangat penting guna pelaksanaan bongkar muat di FSO berjalan dengan lancar. Permasalahan tentang pengendalian olah gerak yang terjadi selama melakukan praktik akan dianalisis dengan metode IFAS dan EFAS lalu digabungkan dengan metode SWOT. Dengan tujuan mengetahui bagaimana proses bongkar muat dan bagaimana upaya untuk mengatasi kendala-kendala pada saat bongkar muat di FSO. Wawancara atau kuisioner ini bertujuan untuk memperoleh data-data sebagai bahan penyusunan skripsi penulis. Data-data yang akan anda isi ini berkaitan dengan pengendalian olah gerak kapal AHTS Dian Radiance pada saat bongkar muat di FSO Gagak Rimang.

Wawancara terstruktur ini menggunakan analisa *Strength*, *Weakness*, *Oportunities*, *Threat* (SWOT) sebagai pengolah data, dengan dibagi menjadi faktor internal dan eksternal, faktor internal terdiri dari kekuatan atau *strength* dan kelemahan atau *weakness*, sedangkan faktor eksternal terdiri dari peluang atau *opportunities* dan ancaman atau *threat*.

B. Data Responden

NAMA : Haris Gurniyanto
TEMPAT, TANGGAL LAHIR : Demak, 22 November 1981
ALAMAT : Ds. Sidonulyo RT 02, RW 01, Kec. Wonosalam, Kab. Demak Jawa Tengah
JABATAN DI KAPAL : Mualim 1
BEKERJA DI KAPAL : AHTS Dian Radiance
IJAZAH KEPELAUTAN : ANT-2
NO. HP / EMAIL : +6281326358337

C. Petunjuk dan Pertanyaan Wawancara

1. Beri bobot masing-masing faktor tersebut dengan skala mulai dari 1,0 hingga 6,0 berdasarkan kenyataan keadaan dikapal.
2. Hitung rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*), berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi suatu objek yang bersangkutan. Variabel yang bersifat positif (semua variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari +1 sampai dengan +4 (sangat baik) dengan membandingkannya dengan nilai rata-rata dari pesaing yang lainnya. Sedangkan variabel yang bersifat negatif, berlaku pula sebaliknya, yaitu mempunyai nilai paling kecil mendekati nol untuk sesuatu yang ditemukan kondisi saat ini dari faktor tersebut

yang masih jauh sekali dari kata baik. Contohnya, jika kelemahan suatu objek besar sekali dibandingkan dengan rata-ratanya, nilainya adalah 1, sedangkan jika kelemahan suatu objek di bawah rata-rata yang lainnya, maka nilainya adalah 4.

3. Kalikan bobot pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3, untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) sampai dengan 1,0 (*poor*).
4. Gunakan kolom 5 untuk memberikan komentar atau catatan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih, dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.

No	Faktor strategi internal <i>Strength</i> (kekuatan)	Bobot	Rating	Bobot \times Rating	Keterangan
1	Kemampuan kapal (mesin, bow thruster, bentuk kapal) untuk berolah gerak	5	4	20	
2	SOP (standart operation procedure) dari perusahaan	4	3	12	
3	Pengetahuan dan pengalaman nakhoda dalam berolah gerak	5	4	20	
4	Kerja sama dan kerjasama yang baik antara kru di kapal.	4	4	16	
5	Peralatan alat bongkar muat yang tersedia di	3	3	9	

	atas kapal				
	Jumlah			77	
No	<i>Weakness</i> (kelemahan)				Keterangan
6	Kurangnya komunikasi antara bridge, crew deck dengan crane operator	2	2	4	
7	Kurangnya pengetahuan dan pengalaman crew deck dalam lifting cargo dengan FSO	3	2	6	
8	Kegitan bongkar muat yang tidak terjadwal	4	2	8	
9	Jarangnya diadakan rapat membahas detail proses bongkar muat	4	4	16	
10	Jumlah tenaga kerja yang terbatas di atas kapal	5	3	15	
	Jumlah			43	

1. Berilah bobot masing-masing faktor dalam kolom 2, mulai dari 1,0 sampai dengan 6,0. Semakin besar angka mendekati 6,0 semakin sesuai dengan keadaan kapal.
2. Hitunglah rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor di dalam EFAS dengan memberikan skala penilaian mulai dari nilai 4 (*outstanding*) sampai dengan nilai 1 (*poor*) berdasarkan pengaruh yang terdapat di dalam faktor tersebut terhadap kondisi suatu objek yang bersangkutan. Pemberian nilai dari rating untuk faktor peluang mempunyai sifat yang positif (peluang yang semakin besar

diberi rating +4, tetapi jika peluangnya semakin kecil maka diberi rating +1). Pemberian nilai rating ancaman adalah kebalikannya. Misalnya, jika nilai ancaman yang dimiliki sangat besar, ratingnya akan bernilai 1. Sebaliknya, jika ancamannya sedikit maka ratingnya adalah 4.

3. Kalikan bobot yang terdapat pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3, untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4.

Hasil yang akan didapat akan bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) yang merupakan nilai terbesar sampai dengan 1,0 (*poor*) yang merupakan nilai terkecil.

4. Gunakan kolom 5 untuk memberikan komentar atau catatan tambahan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.

	Faktor Strategi Eksternal	Bobot	Rating	Bobot X Rating	Keterangan
No	<i>Opportunity</i> (peluang)				
11	Kecakapan dan ketrampilan crew FSO dalam lifting cargo	3	4	12	
12	Alat bongkar muat (crane FSO) beroperasi dengan baik	5	3	15	
13	Adanya data-data muatan yang akan dibongkar maupun dimuat	3	2	6	

14	Posisi FSO Rimang menghadap dengan arus	3	4	12	
15	Pengawasan dari CCR FSO saat proses bongkar muat	3	3	9	
Jumlah				54	
No	<i>Threat</i> (ancaman)	Bobot	Rating	Bobot × Rating	Keterangan
16	Keadaan cuaca yang sering berubah-ubah	5	3	15	
17	Jarak dengan kapal di sekitar FSO	3	2	9	
18	Adanya muatan yang memerlukan penanganan khusus dalam proses bongkar muat	4	2	8	
19	Kurangnya kewaspadaan crew kapal tentang resiko bahaya lifting cargo	3	3	9	
20	Terjadi miss komunikasi antara crew deck dengan crane operator FSO	3	2	6	
	Jumlah			46	

WAWANCARA PENGENDALIAN OLAH GERAK KAPAL PADA SAAT BONGKAR MUAT DI FSO GAGAK RIMANG

A. Pendahuluan

Pengendalian olah gerak kapal yang baik merupakan hal yang sangat penting guna pelaksanaan bongkar muat di FSO berjalan dengan lancar. Permasalahan tentang pengendalian olah gerak yang terjadi selama melakukan praktik akan dianalisis dengan metode IFAS dan EFAS lalu digabungkan dengan metode SWOT. Dengan tujuan mengetahui bagaimana proses bongkar muat dan bagaimana upaya untuk mengatasi kendala-kendala pada saat bongkar muat di FSO. Wawancara atau kuisioner ini bertujuan untuk memperoleh data-data sebagai bahan penyusunan skripsi penulis. Data-data yang akan anda isi ini berkaitan dengan pengendalian olah gerak kapal AHTS Dian Radiance pada saat bongkar muat di FSO Gagak Rimang.

Wawancara terstruktur ini menggunakan analisa *Strength*, *Weakness*, *Oportunities*, *Threat* (SWOT) sebagai pengolah data, dengan dibagi menjadi faktor internal dan eksternal, faktor internal terdiri dari kekuatan atau *strength* dan kelemahan atau *weakness*, sedangkan faktor eksternal terdiri dari peluang atau *opportunities* dan ancaman atau *threat*.

B. Data Responden

NAMA : Moh Haris
TEMPAT, TANGGAL LAHIR : Bangkalan, 25 September 1979
ALAMAT : Perum Permata Indah, Bangkalan, Madura
JABATAN DI KAPAL : Nakhoda
BEKERJA DI KAPAL : AHTS Dian Radiane

IJAZAH KEPELAUTAN : ANT-1

NO. HP / EMAIL : +6281331225111

C. Petunjuk dan Pertanyaan Wawancara

1. Beri bobot masing-masing faktor tersebut dengan skala mulai dari 1,0 hingga 6,0 berdasarkan kenyataan keadaan dikapal.
2. Hitung rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*), berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi suatu objek yang bersangkutan. Variabel yang bersifat positif (semua variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari +1 sampai dengan +4 (sangat baik) dengan membandingkannya dengan nilai rata-rata dari pesaing yang lainnya. Sedangkan variabel yang bersifat negatif, berlaku pula sebaliknya, yaitu mempunyai nilai paling kecil mendekati nol untuk sesuatu yang ditemukan kondisi saat ini dari faktor tersebut

yang masih jauh sekali dari kata baik. Contohnya, jika kelemahan suatu objek besar sekali dibandingkan dengan rata-ratanya, nilainya adalah 1, sedangkan jika kelemahan suatu objek di bawah rata-rata yang lainnya, maka nilainya adalah 4.

3. Kalikan bobot pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3, untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) sampai dengan 1,0 (*poor*).
4. Gunakan kolom 5 untuk memberikan komentar atau catatan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih, dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.

No	Faktor strategi internal <i>Strength</i> (kekuatan)	Bobot	Rating	Bobot \times Rating	Keterangan
1	Kemampuan kapal (mesin, bow thruster, bentuk kapal) untuk berolah gerak	5	4	20	
2	SOP (standart operation procedure) dari perusahaan	4	3	12	
3	Pengetahuan dan pengalaman nakhoda dalam berolah gerak	6	3	18	
4	Kerja sama dan kerjasama yang baik antara kru di kapal.	3	3	9	
5	Peralatan alat bongkar muat yang tersedia di	3	2	6	

	atas kapal				
	Jumlah			65	
No	<i>Weakness</i> (kelemahan)				Keterangan
6	Kurangnya komunikasi antara bridge, crew deck dengan crane operator	2	2	4	
7	Kurangnya pengetahuan dan pengalaman crew deck dalam lifting cargo dengan FSO	3	2	6	
8	Kegitan bongkar muat yang tidak terjadwal	4	2	8	
9	Jarangnya diadakan rapat membahas detail proses bongkar muat	4	4	16	
10	Jumlah tenaga kerja yang terbatas di atas kapal	5	3	15	
	Jumlah	10	10	34	

1. Berilah bobot masing-masing faktor dalam kolom 2, mulai dari 1,0 sampai dengan 6,0. Semakin besar angka mendekati 6,0 semakin sesuai dengan keadaan kapal.
2. Hitunglah rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor di dalam EFAS dengan memberikan skala penilaian mulai dari nilai 4 (*outstanding*) sampai dengan nilai 1 (*poor*) berdasarkan pengaruh yang terdapat di dalam faktor tersebut terhadap kondisi suatu objek yang bersangkutan. Pemberian nilai dari rating untuk faktor peluang mempunyai sifat yang positif (peluang yang semakin besar

diberi rating +4, tetapi jika peluangnya semakin kecil maka diberi rating +1). Pemberian nilai rating ancaman adalah kebalikannya. Misalnya, jika nilai ancaman yang dimiliki sangat besar, ratingnya akan bernilai 1. Sebaliknya, jika ancamannya sedikit maka ratingnya adalah 4.

3. Kalikan bobot yang terdapat pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3, untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4.

Hasil yang akan didapat akan bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) yang merupakan nilai terbesar sampai dengan 1,0 (*poor*) yang merupakan nilai terkecil.

4. Gunakan kolom 5 untuk memberikan komentar atau catatan tambahan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.

	Faktor Strategi Eksternal	Bobot	Rating	Bobot X Rating	Keterangan
No	<i>Opportunity</i> (peluang)				
11	Kecakapan dan ketrampilan crew FSO dalam lifting cargo	5	3	15	
12	Alat bongkar muat (crane FSO) beroperasi dengan baik	4	4	16	
13	Adanya data-data muatan yang akan dibongkar maupun dimuat	3	2	6	

14	Posisi FSO Rimang menghadap dengan arus	4	3	12	
15	Pengawasan dari CCR FSO saat proses bongkar muat	3	3	9	
Jumlah				49	
No	<i>Threat</i> (ancaman)	Bobot	Rating	Bobot × Rating	Keterangan
16	Keadaan cuaca yang sering berubah-ubah	4	4	16	
17	Jarak dengan kapal di sekitar FSO	3	3	9	
18	Adanya muatan yang memerlukan penanganan khusus dalam proses bongkar muat	4	3	12	
19	Kurangnya kewaspadaan crew kapal tentang resiko bahaya lifting cargo	3	3	9	
20	Terjadi miss komunikasi antara crew deck dengan crane operator FSO	3	2	6	
	Jumlah			46	

SPECIFICATION

DIAN RADIANCE [60.5M AHTS / 5150 BHP / DP1]

General

Type of Vessel	AHTS DP1 / FIFI 1
Flag	Indonesian
Place & Year Built	China, 2013

Principal Particulars

Length overall	60.50 m
Length waterline	58.17 m
Length between perpendiculars	55.00 m
Breadth moulded	14.60 m
Depth moulded	5.50 m
Draft moulded	4.50 m
Gross tonnage	1500~
Trial speed (@ 100% MCR)	13.5 knots
Static Bollard Pull (@ 100% MCR)	about 65 Tonnes
Class	BV
Notation	Class 1 + Hull + MACH "Supply Vessel, Fire Fighting Ship, Water Spraying + DYMAPOS Unrestricted Navigation

Cargo capacities

Deadweight @ 4.5m draft	1400 Tonnes
Deck loading	7.0 Tonnes/m ²
Clear deck area	370 m ²
Fuel oil	520 m ³
Fresh water	213 m ³
Water ballast/Drill water	460 m ³
Mud	260 m ³
Dry Bulk Cement	187 m ³
Foam	13 m ³
Detergent	13 m ³

Propulsion system

Main engine	2 x 2575 BHP Cat 3516C
Propulsion	Cp Berg open propeller
Generating set	2x450KW Cat C18
Shaft generator	2x900 KW shaft driven
Emergency generator	1x65KW Cat 4.4
Bow thruster/stern thruster	2x8.0T controllable pitch type
Steering gear	1 x electro-hydraulic

Pumps

Fuel oil cargo pump	1 x 150m ³ /hr @ 75m head
Fresh water cargo pump	1 x 100m ³ /hr @ 75m head
Drill Water pump	1 x 100m ³ /hr @ 75m head
Mud pump	2 x 70m ³ /hr @ 75m head

Deck Machinery

Anchor handling/towing winch	1 x 150 tonnes line pull
anchor windlass	Brake holding 200 tonnes
	1 electro-hydraulic type
	9 tonnes at 12 m/min for
Tuggers	40mm dia. chain
Capstan	2 x 10 tonnes @ 15m/min
Shark jaw & Towing pins	2 x 5 tonnes @ 15m/min
Stern roller	Hydraulic operated type
Deck Crane	S.W.L. 200 mt
	1 x 3T @14m

External Fire Fighting System

Fire pumps	2x1500 m ³ /hr at 13 Bar. driven by main engine front PTO.
Fire Monitors (water/foam)	Capacity:1200 m ³ /hr
	Inlet pressure:12 bar
	Throw length:20m
	Throw height:45m

Accommodation

2 x 1 - man cabins	2 men
4 x 2 - man cabins	8 men
8 x 4 - man cabins	32 men
Total	42 men
Hospital	1 man

Radio and Navigation Equipment

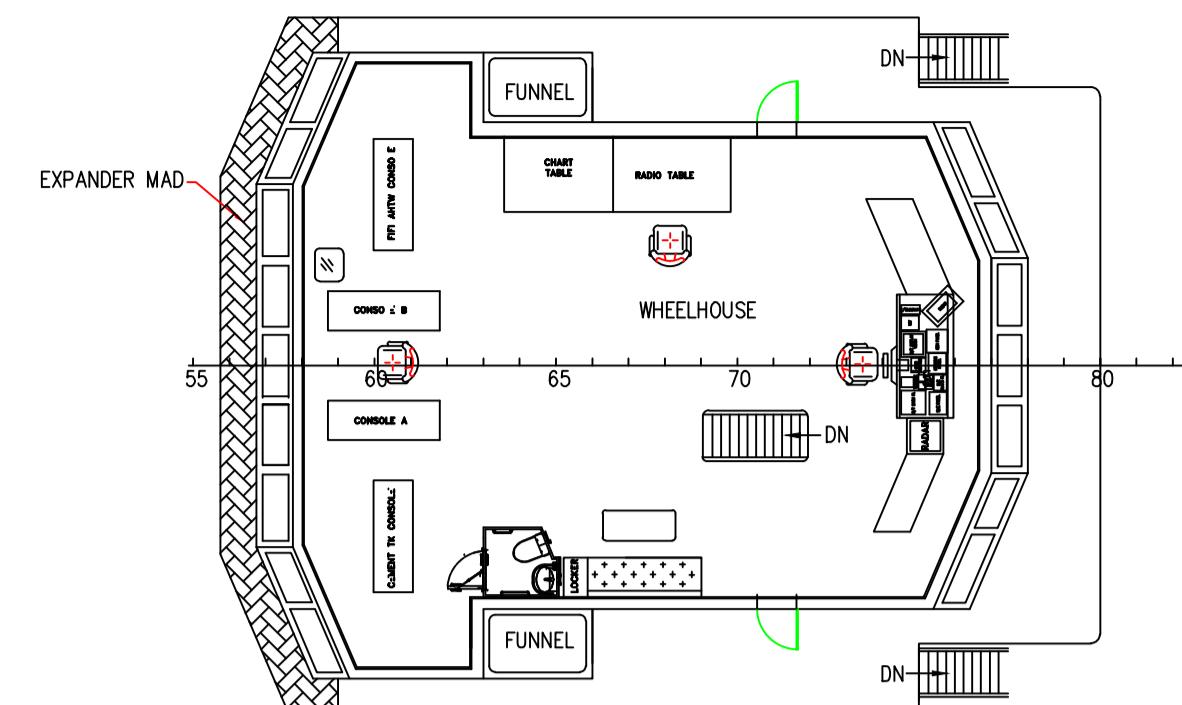
Radar	Furuno FR-2115
Radar	Furuno FR-1942 Mk-2
Echo Sounder	Furuno FE-700
DGPS	Furuno GP-90
Gyro Compass	Robertson RGC-11 or equal
Magnetic Compass	Saura MR-150 or equal
Autopilot	Raytheon NautoPilot NP60
Weather Facsimile Receiver	Furuno FAX-207
Doppler Speed Log	Furuno DS-80
AIS	Furuno FA-100
GMDSS	Furuno RT-1800T for A1-2-3 Areas C/W
	FS-1570 Synthesized SSB
	DSC-60 MF/HFDSC
	Felcom -15Inmarsat-C
	Furuno FM-8500 VHF
	McMurdo E3 EPIRB
	3 Icom GM-1500 VHF Handheld
	Furuno NX-500 Navtex Receiver

Dynamic Positioning System

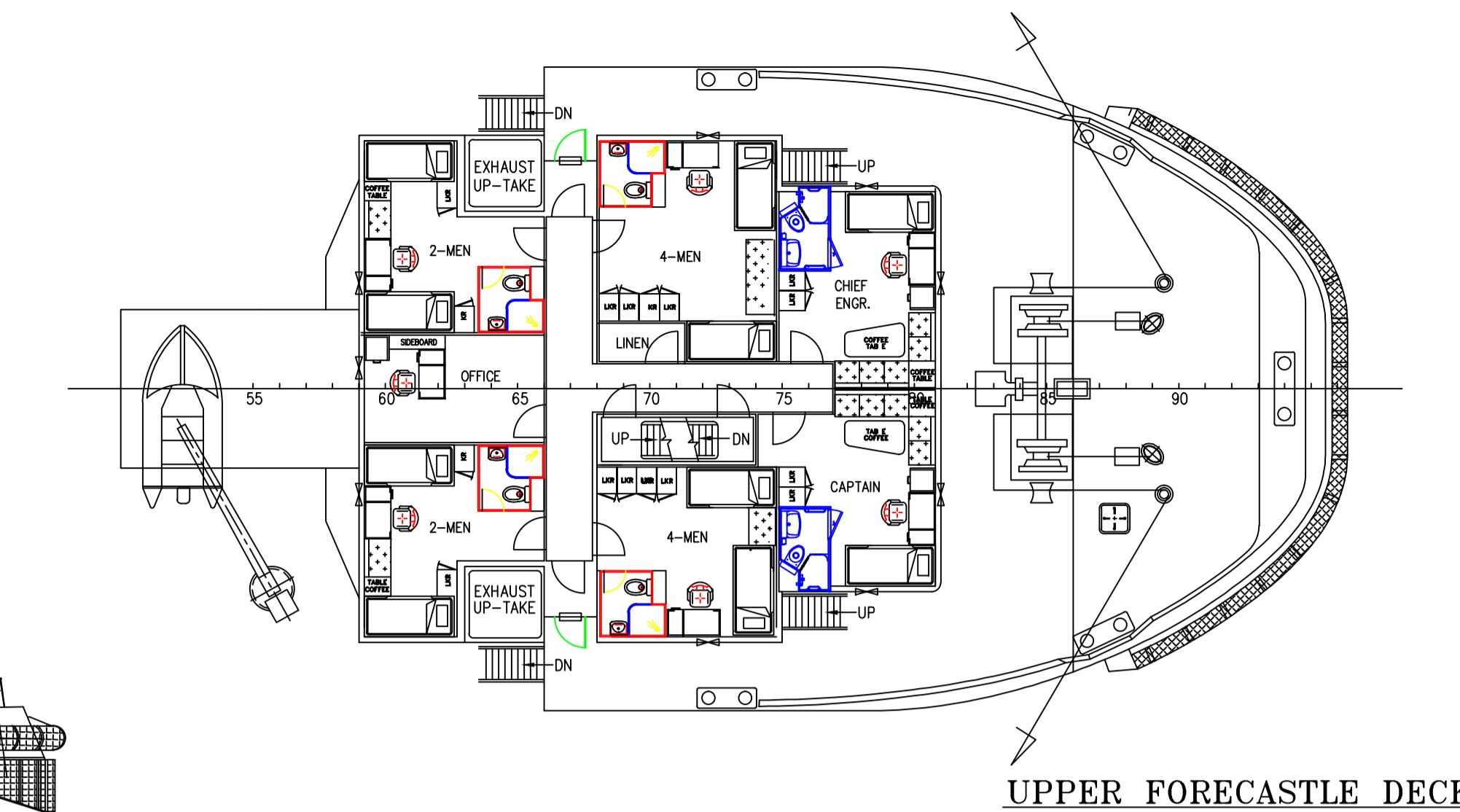
Basic System Hardware	configured or incorporated with: Two (2) position reference systems (DGPS)
	Two (2) wind sensors
	Two (2) Motion Reference Systems
	Two (2) gyro compasses
	One (1) UPS
	One (1) control station with two (2) computer systems of Joystick and DP system

- Joystick mode
- Mixed Joystick / Auto mode
- Auto heading mode
- Auto position mode
- Autopilot mode

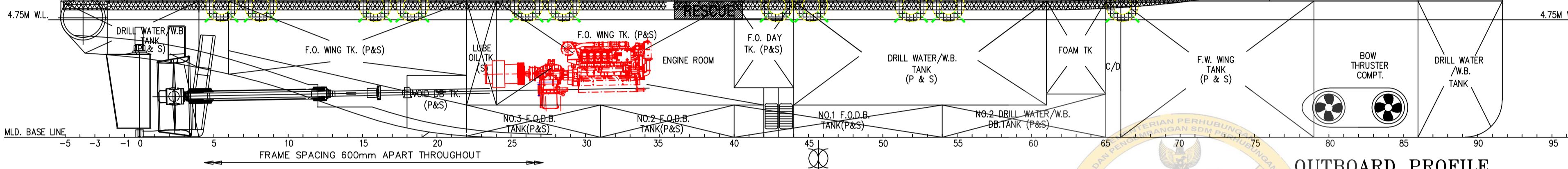
Miscellaneous	
Life Raft	4x20 men and 2x25 men persons
Rescue Boat (1 set)	6 persons Rigid fire-resistant FRP type
Search Light	3 x 2,000 W
Floodlight	4 x 1,000 W
Oily Water Separator	1 x 1 m3/h
Fresh Water Maker	1 x 5 m3/day
Sewage Treatment Plant	1 x 42 men/day



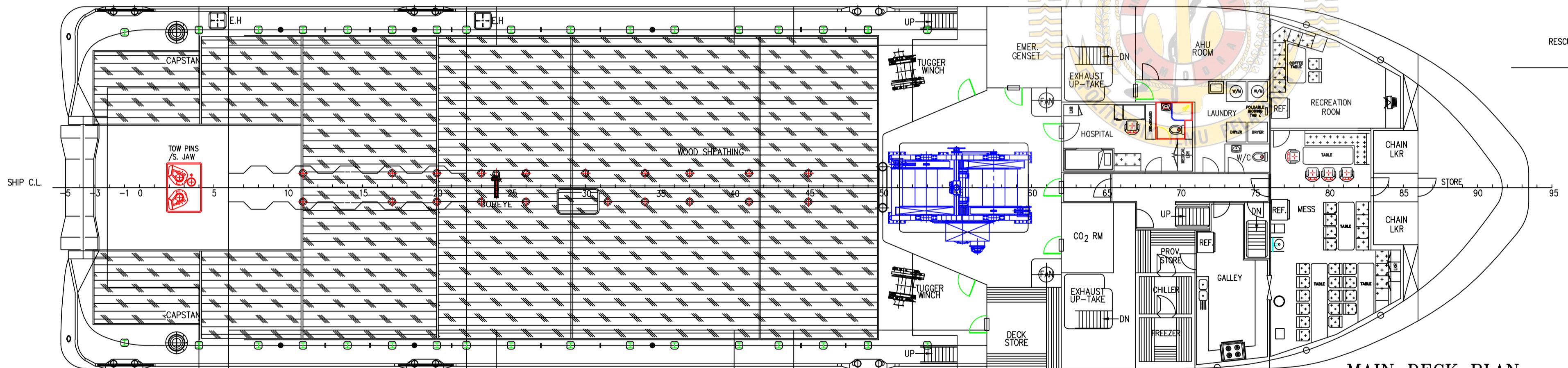
NAV. BRIDGE DECK



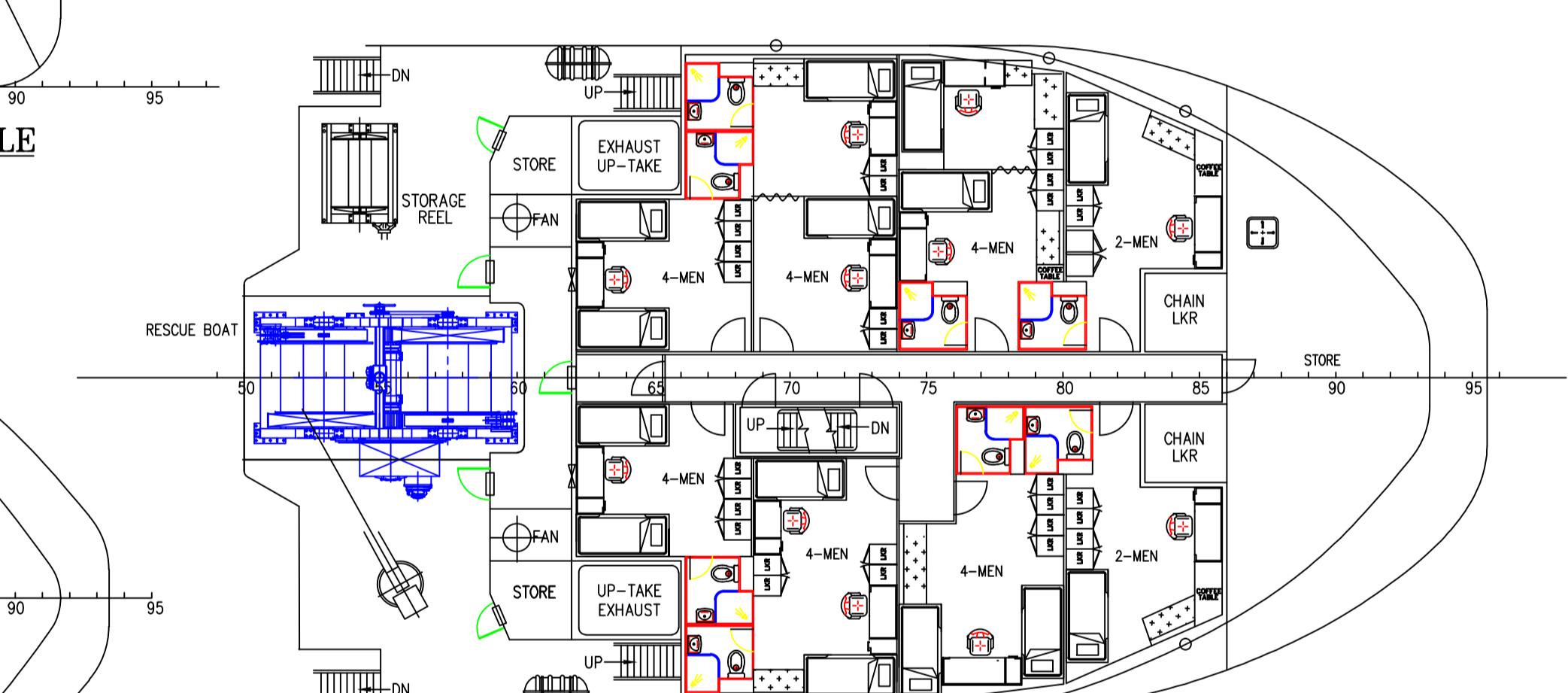
UPPER FORECASTLE DECK



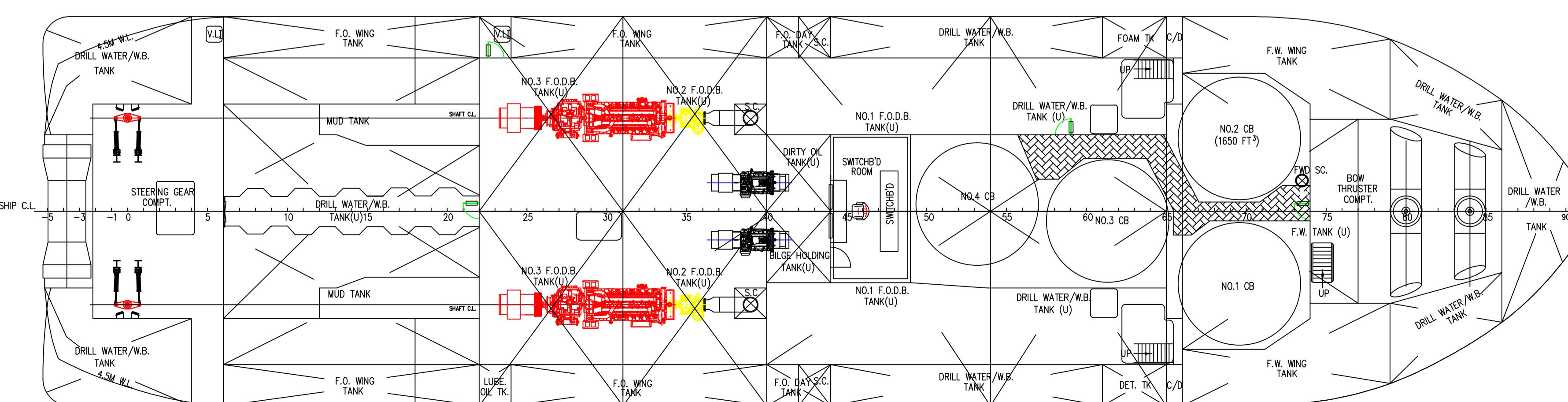
OUTBOARD PROFILE



MAIN DECK PLAN



FORECASTLE DECK



BELLOW MAIN DECK PLAN

PRINCIPAL DIMENSIONS

LENGTH OVERALL	60.50 M
LENGTH WATERLINE	58.17 M
LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS	55.00 M
BREADTH MOULDED	14.60 M
DEPTH MOULDED	5.50 M
MAX. DRAFT MOULDED	4.75 M
ACCOMMODATION	42 MEN
FUEL OIL	512 M ³
FRESH WATER	215 M ³
DRILL WATER	436 M ³
MUD (S.G. - 2.5)	251 M ³
DRY BULK TANKS (4 x 1650 FT ³ = 6600 FT ³)	187 M ³
CLEAR DECK AREA (DECK LOADING = 7 T/M ²)	370 M ²
TOTAL POWER	2 x 2575 BHP
BOLLARD PULL	65 TONNS
SPEED	13.5 KNOTS

DETAILS OF MODIFICATION		BY	DATE
CONSULTANT	KHIAM CHUAN MARINE PTE LTD		
15, HILLVIEW TERRACE, SINGAPORE 669226			
TEL: 67753383 (6 LINES) FAX: 67753788			
EMAIL : khamchuan@kcm.com.sg			
PROJECT	60.5m ANCHOR HANDLING SUPPLY VESSEL		
TITLE	GENERAL ARRANGEMENT		
CLASSIFICATION	HULL NO. HT122211		
DRAWN	YUMINGYE	CHECKED	1:125
REV.		DRAWING NUMBER	KCM/Q633-G1
16-10-2012			-

THIS DOCUMENT AND THE INFORMATION IT CONTAIN IS
COPYRIGHT REMAIN THE PROPERTY OF KHIAM
CHUAN MARINE PTE LTD. IT NOT TO BE COPIED
IN WHOLE OR IN PART OR DISCLOSED TO ANY THIRD
PARTY FOR ANY PURPOSE WHATSOEVER WITHOUT PRIOR
WRITTEN CONSENT.

IMO CREW LIST											
			Arrival	10.00	Departure	16.00					
1. Name of Ship AHTS DIAN RADIANCE			2. Port of Departure LAMONGAN SHORE BASE				3. Date of Arrival / Departure 18.06.2015				
4. Nationality of Ship JAKARTA			5. Port Arrived From FSO GAGAK RIMANG		5a. Destination FSO Gagak Rimang		6. Nature and No. Of Identity Document		Seaman Identification		
7. No.	8. Family name, Given names, Middle Name		8a.	9. Rank of Rating	10. Nationality	11. Date of Birth	Place of Birth	12. Passport No.	Expiry Date	13. Seaman Book	Expiry Date
1	MOH. HARIS		M	MASTER	INDONESIA	25.09.1979	BANGKALAN	A4132494	23.11.2017	A 045326	31.05.2017
2	HARIS GURNIYANTO		M	CH.OFF	INDONESIA	22.11.1981	DEMAK	A2892964	01.06.2017	X 038206	05.05.2017
3	SETIO TAMPUBOLON		M	2ND.OFF	INDONESIA	20.09.1989	PANGKALAN BUN	A 5425384	02.01.2019	C 042061	02.03.2017
4	TOTO RISDAYANTO		M	CH.ENG	INDONESIA	19.12.1978	JAKARTA	W 116097	08.10.2015	C 019434	12.11.2016
5	KHUDRI BIN LUBIS		M	2ND. ENG	INDONESIA	19.08.1977	KARMANI	W 566457	27.07.2016	D 037912	25.01.2018
6	GERMAN FETRIC		M	3RD.ENG	INDONESIA	19.04.1989	JAKARTA	A 7743362	12.03.2019	W 039432	07.05.2016
7	ILHAM BIN AMIRUDDIN		M	BOSUN	INDONESIA	18.04.1979	PALOPO	A 6631395	04.11.2018	A 050851	15.06.2017
8	DODI DARMAWAN		M	A/B 1	INDONESIA	23.11.1973	TASIKMALAYA	A 3207801	16.07.2017	W 076320	30.10.2016
9	RIKI MULA SAPUTRA		M	A/B 2	INDONESIA	20.10.1982	BLORA	A 6475247	01.10.2018	C 015140	23.10.2016
10	SUPRIYATNA		M	A/B 3	INDONESIA	28.12.1987	BOGOR	A 7744323	19.03.2019	C 055847	04.04.2017
11	JULIUS JOHANES MANGOWAL		M	OILER 1	INDONESIA	30.07.1970	JAKARTA	W 220737	11.11.2015	X 024133	09.03.2017
12	YASMAN RIAWAN		M	OILER 2	INDONESIA	22.02.1986	BOKIN	B 0144985	24.12.2019	A 051836	27.06.2017
13	ANDI TEGUH PRAYITNO		M	OILER 3	INDONESIA	14.07.1978	Tegal	A 5092763	18.04.2018	C 021962	11.11.2016
14	ABDUS SYAKUR		M	COOK	INDONESIA	14.12.1979	BANGKALAN	A 3691286	05.09.2017	Y 074641	26.09.2016
15	SUPRIYADI		M	M.BOY	INDONESIA	05.06.1990	BANGKALAN	A 2272387	16.02.2017	Y 078543	17.10.2016
16	OKKY BAYU MAHENDRA		M	D.CADET	INDONESIA	09.10.1993	TULUNGAGUNG	A 7897632	03.04.2019	C 061794	31.05.2017

Master of DIAN RADIANCE

MV. DIAN RADIANCE

Master





LAMPIRAN 4



Gambar FSO Gagak Rimang



Gambar FSO Gagak Rimang dan Kapal AHTS



Gambar Crane FSO Gagak Rimang



Gambar Deck Cargo



Gambar Cargo akan Diangkat oleh Crane FSO Gagak Rimang



Gambar Cargo Sedang Terangkat oleh *Crane* FSO Gagak Rimang



Gambar Keadaan Disekitar FSO

	Integrated QHSEMS ARRIVAL AT OFFSHORE LOCATION CHECKLIST	Form No. : QHSEA-445 Revision No. : 0 Rev. Date : Jan/10/2013 File in : QHSEA-4.45 Page : 1 of 1
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

NO.	ACTION
01	Check and prepare to follow any Procedures or Operational Guidelines published by Rig or platform operator prior to arriving within 3.0 miles off the field
02	At a platform range outside of ¼ mile, vessel stopped and autopilot in use disengaged
03	Verify engines, thrusters and rudder controls are operational in manual mode at the stern controls
04	Forward controls fully neutralized and engines settings at zero
05	Communications with rig or platform tested and operational
06	Internal communications tested and satisfactory
07	Crewmembers informed of arrival at rig or platform
08	Selected vessel heading to platform checked for handling performance
09	Verify maneuvering performance on Joystick control where fitted
10	Verify maneuvering performance on DP control where fitted
11	Obtain permission to approach rig or platform (if manned)

Note:

Send email to hse@dianbaharisejati.com and note in Deck Logbook that Checklist was completed.



Integrated QHSEMS

500 METER CHECKLIST

Form No. : **QHSEA-447**
 Revision No. : 0
 Rev. Date : Jan/10/2013
 File in : QHSEA-4.47
 Page : 1 of 1

Vessel Name:	DIAN RADIANCE	Date:	19.06.2015
Installation Name:	FSO GAGAK RIMANG	Location (Field / Block):	BANYU URIP TUBAN
Side of Installation worked:		Installation heading:	275°
VHF Installation:	Ch: 17	VHF (Crane/Deck):	Ch: 06

All specific marine hazards inside 500 meter to be recorded in the vessels log book

Anchoring position established	Yes <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	N/A <input type="checkbox"/>
Anchor Chain Used (shots):		Water Depth:	25 MTR

Before Arrival	Yes	No	N/A	Comments
Master and Watch keeping Mates understand the content of relevant sections of the SMS Manual SMS 7.0.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	GOOD
The weather conditions suitable for the proposed operations	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	GOOD
Two competent officers on bridge / Engine room manned (dependant upon ships manning)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	GOOD

On arrival vessel to confirm	Yes	No	N/A	Comments
Communications: VHF sets / deck speakers and two-way comms. With deck foreman and crane tested.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Assessment of prevailing conditions in 'set-up' position a minimum of 50 meters from the proposed working location has been preformed.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Radars set on standby	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Wearing of 'hi-vis' PPE by vessel deck crew whilst working alongside.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Internal and external Communications: VHF / UHF / Two-Way	Yes	No	N/A	Comments
On vessel: Bridge, Deck and engine room communications.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	VHF Ch. 01
With installation: Control room, Crane and Deck communications.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Installation Radio Operator to confirm to the vessel:	Yes	No	N/A	Comments
Whether the flare boom on the installation / rig is likely to be used.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Confirm when PSV / AHV operations are to commence.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Permission to enter 500MZ granted at: 16 : 00 Hrs.	Checklist completed by: Chief Mate			

Master or delegate to record completion of checklist in vessel log book!

Rig Alarms	Fire & Emergency	Abandon Rig	Toxic Gas
Sound	N/A	N/A	N/A
Light	N/A	N/A	N/A

Hose Ingestion	Yes	No	N/A	Comments
Inspect transfer hose to ensure it is floating and visible prior to transfer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Is the bulk transfer hose positioned astern of the PSV so that the hose is always observed from the control position and held clear of the vessel by the thrusters wash	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Follow the standard operating procedure for offloading the vessel. If needs be only one transfer operation at a time and that allows deviations from this procedure only after a formal risk assessment with both parties and the masters' / mate approval.				
Once the job is complete, the master / mate to input information into the log book				

Remarks:

Dry and wet Bulk Checklist to be completed prior to loading or discharging any bulk products!
Bunkering checklist is to be completed prior to loading or discharging of products.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : OKKY BAYU MAHENDRA



Tempat / Tgl. Lahir : Tulungagung, 09 Oktober 1993

Alamat : RT/RW 002/002 Ds. Bantengan,
Kec. Bandung, Kab. Tulungagung
Prov. Jawa Timur

Agama : Islam

Status : Belum Kawin

Nama Orang Tua

Ayah : SUKADI

Ibu : SRINI

Alamat : RT/RW 002/002 Ds. Bantengan,
Kec. Bandung, Kab. Tulungagung
Prov. Jawa Timur



Riwayat Pendidikan

• SDN BANTENGAN 1 : Tahun 2000 - 2006

• SMPN 1 BANDUNG : Tahun 2006 - 2009

• SMAN 1 BOYOLANGU : Tahun 2009 - 2012

• PIP SEMARANG : Tahun 2012 - Sekarang

Pengalaman Praktek : Cadet kapal AHTS. Dian Radiance

PT. Dian Bahari Sejati, Gd. Equity Tower Lt.43 Unit

F dan G, Jl. Jendral Sudirman Kav.52-53 Kebayoran

Baru Jakarta Selatan.