

**TERJADINYA KERUSAKAN MOORING WINCHES  
PADA SAAT MUAT DI MV.LEVROSO.**



**Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan  
dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I**

**A.SYAMSUL MUNIS**

**N I S : 20.03.101.006**

**AHLI NAUTIKA TINGKAT I**

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2020**

**PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH TERAPAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : A.SYAMSUL MUNIS

Nomor Induk Siswa : 20.03.101.006

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I (ANT-1)

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan dengan judul :

**TERJADINYA KERUSAKAN MOORING WINCHES PADA SAAT  
MUAT DI MV.LEVROSO.**

merupakan karya asli, Seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan ini kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide dari saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang diterapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 15 Juni 2020

**A.SYAMSUL MUNIS**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **TERJADINYA KERUSAKAN MOORING WINCHES  
PADA SAAT MUAT DI MV.LEVROSO.**

Nama Pasis : A.SYAMSUL MUNIS

NIS : 20.03.101.006

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 15 Juni 2020

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. ZAINAL YAHYA IDRIS,M.Mar.

Capt.METI KENDEK,S.SiT.,M.A.P.,M.Mar.

Penata (III/c)

Pembina (IV/a)

NIP. 19710405 201012 1 001

NIP. 19770522 200502 2 001

Mengetahui :

Ketua Program Studi Nautika

Capt.WELEM ADA',M.Pd

Pembina (IV/b)

NIP. 19670517 199703 1 001

**TERJADINYA KERUSAKAN MOORING WINCHES PADA SAAT  
MUAT DI MV.LEVROSO.**



Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Tanggal 15 Juni 2020

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. ZAINAL YAHYA IDRIS, M.Mar.

Penata (III/c)

NIP. 19710405 201012 1 001

Capt. METI KENDEK, S.SiT., M.A.P., M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 19770522 200502 2 001

Mengetahui

An. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I

Capt. HADI SETIAWAN, M.T., M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 19751224 199808 1 001

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini. KIT merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira siswa dalam menyelesaikan studi pada Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Dalam penulisan tugas akhir ini, penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi tata bahasa maupun metode penulisan serta kesempurnaan materi didalamnya. Olehnya itu dengan segala kerendahan hati, penulis mengharapkan sumbangsih kritik maupun saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan penulisan KIT ini.

Pada kesempatan ini pula, penulis menghaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. SUKIRNO, M.M.Tr, M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. ZAINAL YAHYA IDRIS, M.Mar. selaku Pembimbing I..
3. Ibu Capt. METI KENDEK, S.Si.T., M.A.P., M.Mar. selaku Pembimbing II.
4. Bapak Capt. WELEM ADA', M.Pd. Selaku Ketua Program Studi Nautika
5. Kedua orang tua, istri dan anak serta keluarga tercinta yang telah memberikan doa dan dorongan serta bantuan moril dan materi.
6. Seluruh rekan-rekan Pasis Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar terutama rekan-rekan seperjuangan PISIS DP-1 angkatan XX.

Akhir kata penulis berharap semoga Karya Ilmiah Terapan ini dapat bermanfaat bagi pembaca pada umumnya dan bagi penulis khususnya. Semoga Allah SWT senantiasa melindungi dan memberikan RahmatNya bagi kita semua Amin.

Makassar, 15 juni 2020

A.SYAMSUL MUNIS

## ABSTRAK

A.SYAMSUL MUNIS, Terjadinya Kerusakan Mooring Winches Pada Saat Muat di MV.LEVROSO. dibimbing oleh Capt.\_Zainal Yahya Idris dan Capt.Meti Kendek.

Pentingnya kedisiplinan ABK DiKapal MV. LEVROSO khususnya kedisiplinan pada saat ABK Deck melaksanakan Dinas jaga dipelabuhan akan menghasilkan efektifitas, hasil yang bagus, serta kesuksesan dalam kegiatan bongkar/muat dipelabuhan, namun dengan padatnya aktifitas yang harus dikerjakan oleh ABK pada saat kegiatan bongkar/ muat dipelabuhan, serta hal hal lain yang harus di perhatikan pada saat di pelabuhan terkadang menyebabkan kelalaian berdinas jaga oleh ABK yang dapat berdampak buruk bagi kru dan kapal serta pekerja yang ada di atas kapal.

Chief Officer bertanggung jawab untuk memanage Crew Deck dalam melakukan kedisiplinan berdinas jaga, serta memberi informasi-informasi yang penting baik tentang muatan atau situasi pelabuhan serta instruksi-instruksi dari Master yang ada hubungannya dengan kegiatan bongkar muat yang pada akhirnya semua aktifitas di pelabuhan berjalan lancar tanpa ada kendala.

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MV. LEVROSO, yang pemiliknya adalah LIBERTY NAVIGATION C.LTD. . Sumber data diperoleh secara langsung di atas kapal dan dari buku-buku referensi yang berkaitan dengan judul Karya Ilmiah Terapan (KIT). Kesimpulan dari penelitian ini agar para ABK Deck dapat lebih fokus dan disiplin dalam melaksanakan tugas jaganya sehingga hal-hal yang tidak diinginkan dapat dihindari.

## ABSTRACT

A.SYAMSUL MUNIS, The Happening of Mooring Winches Damage during loading at MV. LEVROSO, quided by Capt.\_Zainal Yahya Idris and Capt.Meti Kendek

How important the dicipline of crew at MV. LEVROSO, specially when the crew in duty time at port will get effectiveness result, success in loading and discharge operations, but so many crew's activity in loading and discharge operation at port, and other thing it must be under control when at port, some times come as cause of negligences when crew in duty and can be as way unexpected things happen.

Chief officer responsible of managing his/how crew to do the discipline of watching, give some important information, it can as cargo information or some information about port, or Master instructions regarding loading or discharging operation. to make everithing run well without any abstade.

This research was done in MV. LEVROSO vessel which was owner by LIBERTY NAVIGATION C.LTD, source of date got directly on the ship and from reference books which were connected with the litle of applicated scholarly paper.the condution of this research is to make the deck crew would be able to be more focus and discipline to do their watch keeping on avoid the unexpected things happen.

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
ABSTRAK .....	vi
ABSTRACT.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABLE.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Hipotesis .....	3
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA</b>	
A. Faktor Manusia .....	4
B. Faktor Organisasi Di Atas Kapal .....	5
C. Faktor Kapal.....	11
D. Faktor Dari Luar Kapal.....	11
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Lokasi Kejadian.....	12
B. Situasi dan Kondisi.....	12
C. Temuan.....	12
D. Urutan Kejadian .....	16
E. Upaya-Upaya yang Dilakukan .....	17
<b>BAB IV PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan.....	20
B. Saran .....	20
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	



**DAFTAR TABEL**

<b>Nomor</b>	<b>Halaman</b>
1.1 Daftar Dinas Jaga saat kapal berlayar	9
1.2 Daftar Dinas Jaga pada saat kegiatan Bongkar dan Muat	10
2.1 Organisasi di kapal	14
3.1 Pasang Surut	16

**DAFTAR LAMPIRAN**

<b>Nomor</b>		<b>Halaman</b>
1.	Poto MV. LEVROSO	22
2.	Ship Particular MV.LEVROSO	23
3.	Crew List MV.LEVROSO	24
4.	<i>Blue Code Safety Check list</i>	25

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Disiplin merupakan hal yang sudah sering didengar di masyarakat dan diberbagai lembaga baik negeri maupun swasta. Istilah disiplin biasanya dikaitkan dengan beberapa hal seperti disiplin diri, disiplin belajar, termasuk disiplin dalam bekerja. Disiplin adalah suatu sikap mental yang dimiliki oleh individu terhadap kepatuhan, kesetiaan terhadap tata tertib, norma dan nilai-nilai yang berlaku (<https://binham.wordpress.com>, diakses tanggal 15 April 2020).

Suatu organisasi yang baik selalu mempunyai aturan internal dalam rangka meningkatkan kinerja dan profesionalisme, budaya organisasi maupun kebersamaan, kehormatan dan kredibilitas organisasi serta untuk menjamin tetap terpeliharanya tata tertib. Faktor disiplin kerja mempunyai peranan yang sangat penting untuk membentuk seseorang mempunyai tanggung jawab dalam bekerja (<https://www.langkahpembelajaran.com>, diakses tanggal 15 April 2020). Disiplin juga merupakan bentuk pengendalian diri anak buah kapal dan pelaksanaan yang teratur merupakan tingkat kesungguhan tim kerja dalam sebuah organisasi, khususnya kedisiplinan ABK di MV. LEVROSO dalam melaksanakan dinas jaga.

Pada waktu kapal dalam pelayaran dari suatu tempat ke tempat lain maupun ketika sandar dan berlabuh jangkar di pelabuhan perlu dilakukan dinas jaga yang baik. Prinsip utama dalam pengaturan dan pelaksanaan dinas jaga adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan kapal baik pada waktu kapal berlayar, berlabuh jangkar, maupun pada waktu sandar di dermaga pelabuhan serta menjaga lingkungan maritim yaitu menekan pencemaran lingkungan laut dari kapal. Pengaturan dinas jaga harus mematuhi aturan-aturan Internasional dan aturan-aturan yang dibuat oleh pemerintah setempat. Pengaturan dinas jaga secara Internasional bagi kapal mengacu pada STCW (*Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares*) yaitu STCW

pada *Code 2010* pada seksi A-VIII dan seksi-VIII yang meliputi dinas jaga deck, dinas jaga kamar mesin dan dinas jaga radio.

Mualim I bertanggung jawab untuk keselamatandan *efisisensi* pengoperasian, pemeliharaan dan perawatan deck yang mempengaruhi keselamatan kapal dan juga bertanggung jawab dalam pemeriksaan, pengoperasian dan pengujian peralatan yang dibawah tanggung jawab tugas jaga di deck. Mualim I berperan sebagai pemimpin di kapal untuk meberikan pengarahan tentang kedisiplinan ABK saat melaksanakan tugas jaga di atas kapal, Disiplin kerjajharus di lakukan baik dalam kondisi kerja normal maupun dalam keadaan darurat, untuk meningkatkan komitmen daan mengurangi tingkat kesalahan ABK.

Aturan dalam melaksanakan dinas jaga telah ditetapkan dalam organisasi di atas kapal, dimana semua awak kapal wajib melaksanakan aturan jaga tersebut tanpa terkecuali. Didalam organisasi ini harus mencerminkan suasana yang kondusif yang mampu menunjang terciptanya suasana kerja yang nyaman bagi seluruh awak kapal.

Kurang efektifnya pelaksanaan tugas jaga terutama pada saat jaga dini hari atau antara pukul: 12.00-18.00 dimana sering terjadi pada Anak Buah Kapal (ABK) jaga yang memanfaatkan waktu tersebut untuk beristirahat. Pada saat penulis bekerja di MV. LEVROSO, Mualim II sering mendapati ABK tidak menerapkan kedisiplinan dengan baik dalam pelaksanaan jam jaga yang sudah ditentukan di atas kapal diantaranya seringnya anak buah kapal kurang pengawasan di saat melaksanakan dinas jaga. Kejadian itu terjadi pada tanggal 10 October 2019 Pukul 15.00 LT, saat kapal sedang sandar *di Bourdeaux (Port of France)* dan terjadi kejadian yang tidak diinginkan yakni kapal bergerak di akibatkan oleh tali tambat kapal yang kendor dan kurang pengawasan oleh ABK yang sedang berdinas jaga serta kejadian ini juga mengakibatkan rusaknya *mooring winches* depan dan belakang.

Dari uraian kejadian di atas, melatarbelakangi penulis untuk membuat Karya Ilmiah Terapan dengan judul **“Terjadinya Kerusakan *Mooring Winches* Pada Saat Muat Di “MV. LEVROSO”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, adapun rumusan masalah adalah Bagaimana mengatasi kemungkinan terjadinya kerusakan *Mooring winches* pada saat muat di “MV. LEVROSO.

## **C. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui penyebab terjadinya kerusakan *Mooring winches* pada saat muat di MV. LEVROSO.

## **D. Manfaat Penelitian**

### 1. Manfaat Teoritis

Diharapkan dapat menambah wawasan dan memperkaya referensi pengetahuan terutama tentang kedisiplinan dalam berdinis jaga khususnya dinas jaga di deck pada saat muat di Pelabuhan.

### 2. Manfaat Praktis

Penulis berharap agar karya ilmiah ini dapat memberikan sumbangan informasi bagi pembaca jika menemui masalah yang sama terkait kedisiplinan ABK dalam berdinis jaga khususnya pada saat dinas jaga Deck di pelabuhan.

## **E. Hipotesis**

Dari latar belakang masalah yang penulis kemukakan di atas, maka Hipotesis dari karya ilmiah ini bahwa diduga kedisiplinan ABK *Deck* dalam melaksanakan aturan dinas jaga pelabuhan masih kurang.

## BAB II KAJIAN PUSTAKA

### A. Faktor Manusia

Aturan-aturan mengenai tugas jaga diatur dalam *Standar of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 2010* pada *Chapter VIII* (delapan), mengenai standar-standar yang berkaitan dengan Tugas Jaga, Kedisiplinan dalam menjalankan aturan-aturan ini di kapal sangat penting agar pekerjaan di kapal dapat terlaksana dengan baik tanpa mengabaikan keamanan dan keselamatan yang diinginkan oleh semua pihak, kedisiplinan ini juga sebagai tolak ukur pengetahuan dan keterampilan kru di atas kapal, namun terkadang di lapangan sering kita lihat ketidaksesuaian antara aturan yang berlaku dengan tindakan yang dilakukan dalam suatu kondisi di lapangan kerja,

*M. Sajoto (1988: 10)*, bahwa “kondisi fisik adalah salah satu syarat yang sangat diperlukan dalam setiap usaha peningkatan prestasi, yang dimaksud dengan prestasi disini ialah menyangkut dengan hasil kerja yang dihasilkan dari kondisi seseorang dalam bekerja di atas kapal, *ILO Convention No. 180, the minimum resting hours on board are 10 per day and minimum resting hours per week is 77*, Kondisi fisik ABK di atur dalam *ILO Convention No.180* dengan harapan agar kondisi fisik kru di kapal terjaga dalam keadaan kondusif dan menghasilkan hasil kerja yang diinginkan, namun kejadian yang terjadi di atas kapal MV.LEVROSO yang mengakibatkan rusaknya *mooring winches* depan dan belakang, penulis beranggapan adanya factor lain yang menjadi penyebab terjadinya kejadian tersebut, diantaranya ialah factor kelalaian, kurangnya koordinasi antar petugas jaga, dan terkadang factor kemalasan adalah factor yang paling mendasar dalam setiap kelalaian kerja.

Kejadian ini terjadi pada saat jam jaga *2<sup>nd</sup> Officer* ( 15.00 LT) dengan dimulai dari teriakan AB jaga yang melihat kapal telah bergerak dan hilang control, dengan saksama kru kapal bersiap depan dan belakang kapal

untuk mengambil alih pergerakan kapal yang di komando oleh *Ch. Officer*, kesigapan ini dilakukan dengan harapan pergerakan kapal tidak menyentuh kapal lain di depan dan belakang kapal yang sedang operasi bongkar muat, serta resiko<sup>2</sup> lain yang dapat terjadi, namun sangat disayangkan kejadian ini merusak mooring winche kapal yang di pergunakan untuk menahan laju kapal.

## **B. Faktor Organisasi di Atas Kapal**

Mualim I sebagai Perwira Senior atau sebagai pemimpin di Deck, menurut Wahjosumidjo (2005:17) Kepemimpinan di terjemahkan kedalam istilah sifat-sifat, perilaku pribadi, pengaruh terhadap orang lain, pola-pola interaksi, hubungan kerja sama antar peran, kedudukan dari satu jabatan administrative, dan persuasive, dan persepsi dari lain-lain tentang legitimasi pengaruh. sehingga mualim I berkewajiban untuk memberikan instruksi dan penjelasan yang tepat sehingga dapat menjamin pelaksanaan aktifitas yang baik. Keperluan kerja normal untuk keperluan kesiapsiagaan dari pelaksanaan yang dilaksanakan sebagai tugas tambahan dan bagian dari pelaksanaan tugas jaga yang baik harus dimasukkan sebagai rutinitas tetap dalam sistem dinas jaga. Untuk pengawasan muatan, penutupan ruang muat apabila diharuskan untuk ditutup maka pengecekan peralatan alat bongkar harus dilaksanakan dengan kerja sama antara Perwira deck dan ABK dinas jaga dengan berkordinasi dengan Mualim I. Setiap aktifitas dicatat dalam Port log dan Log Book deck kapal.

Adapun kru kapal MV. LEVROSO Berjumlah 20 orang, yang terdiri dari *Master, Deck Officer, Rating, Enginer, dan oiler*, yang semuanya datang dari latarbelakang bangsa yang berbeda beda yang kesemuanya dibawah oleh kepala dari masing-masing department dan memiliki tugas masing-masing, salah satu tugas diatas kapal ialah tugas jaga di *deck*, komposisi tugas jaga *Deck* (Dinas Jaga) harus selalu memadai untuk menjamin pengoperasian secara aman seluruh kegiatan bongkar / muat kapal dan melakukan pengecekan secara rutin

semua peralatan bongkar / muat untuk menghindari hal hal yang bisa berakibat fatal. Dimana ABK jaga wajib secara rutin melaporkan situasi dan kondisi peralatan muat / bongkar kepada Mualim jaga, kemudian diteruskan kepada Mualim I.

Hal-hal yang menjadi bahan pertimbangan dalam melakukan dinas jaga deck di Pelabuhan :

- a. Jenis dan kondisi muatan yang dimuat
  - b. Kordinasi dengan pihak Buruh yang bekerja diatas kapal untuk meminimalisasi kerusakan peralatan bongkar / muat kapal.
  - c. Keselamatan jiwa, kapal, muatan dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan.
  - d. Kepatuhan terhadap peraturan-peraturan setempat, nasional dan internasional
  - e. Menjaga pengoperasian bongkar / muat kapal secara normal.
1. Pembagian dinas jaga
    - a. Menurut pembagian tugas
      - 1) Bagian *deck*: Dinas jaga yang dilakukan oleh awak kapal yang melakukan pekerjaan bagian *deck*.
      - 2) Bagian mesin: Dinas jaga yang dilakukan oleh awak kapal yang melakukan pekerjaan bagian mesin.
    - b. Menurut pengoperasian kapal
      - 1) Jaga laut, yaitu tugas jaga yang dilakukan pada saat kapal sedang berlayar.
      - 2) Jaga pelabuhan, yaitu tugas jaga yang dilakukan pada saat kapal berada di pelabuhan baik sandar (*a long side*) atau labuh jangkar (kegiatan bongkar muat, perbaikan dok maupun standby).
    - c. Menurut sifatnya
      - 1) Jaga rutin : Dinas jaga oleh awak kapal secara rutin baik di laut maupun pelabuhan sesuai pembagian tugas dan jadwal yang ditetapkan dalam pengoperasian kapal.



- 2) Jaga darurat : Dinas jaga oleh awak kapal pada saat dalam keadaan darurat dan dilakukan tindakan penyelamatan (badai, cuaca buruk dan situasi emergency).
  - 3) Jaga khusus : Dinas jaga oleh awak kapal yang sifatnya khusus yang di dalam pelaksanaannya tidak mengacu pada pembagian tugas dan jadwal tetapi mengacu pada kegiatan yang sedang dilakukan.
2. Syarat-syarat dalam melaksanakan dinas jaga
    - a. Sehat jasmani dan rohani dan tidak mabuk.
    - b. Disiplin dan tepat waktu
    - c. Harus mempunyai sertifikat pelaut
    - d. Memiliki rasa tanggung jawab yang tinggi
  3. Syarat-syarat pengganti dinas jaga
    - a. ABK dinas jaga tidak boleh mengalihkan jaganya kepada ABK pengganti jika tidak ada alasan yang kuat dan harus memberitahuke Muallim I dan diteruskan ke Nakhoda.
    - b. ABK dinas jaga deck harus memastikan bahwa anggota pengganti tugas jaga deck sepenuhnya mampu melaksanakan tugas jaga secara efektif.
    - c. Jika suatu kegiatan penting sedang dilakukan, maka kegiatan tersebut harus diselesaikan oleh ABK yang akan diganti, kecuali jika diperintahkan lain oleh Muallim I, Nakhoda atau Kepala Kamar Mesin.
    - d. Sebelum mengambil alih tugas, ABK pengganti harus mendapatkan informasi sebagai berikut:
      - 1) Perintah harian yang berkelanjutan dan petunjuk khusus dari Muallim I, khususnya yang berkaitan dengan pengoperasian alat-alat bongkar atau operasional kapal di bagian deck
      - 2) Kondisi cuaca yang berkaitan dengan jenis muatan yang di muat / bongkar.

- 3) Kondisi tangki ballast dan tangki-tangki lainnya yang berhubungan dengan stabilitas dan bending moment kapal
  - 4) Kondisi tali tambat kapal apabila kapal sandar didermaga dan kondisi arus dan posisi labuh jangkar apabila kapal berlabuh jangkar.
  - 5) Kondisi yang dapat berakibat buruk apabila kapal berlabuh jangkar dan tongkang cargo posisi terikat di lambung kapal atau posisi STS dengan kapal.
  - 6) Cara pengoperasian khusus yang disebabkan oleh tidak berfungsinya peralatan atau oleh kondisi kapal yang buruk.
  - 7) Laporan dari ABK yang bertugas di deck yang berkaitan dengan tugas masing-masing.
  - 8) Ketersediaan peralatan pemadam kebakaran diposisi yang telah ditentukan untuk memudahkan dalam menangani bahaya kebakaran.
  - 9) Pengecekan secara rutin dan pelaporan kondisi Ballast tank ke Perwira jaga apabila ada aktifitas operasional ballast atas perintah dari Mualim I.
4. Pengaturan waktu istirahat (STCW Chapter VIII Section A-VIII / 1 mengenai Fitness / kebugaran):
- a. Setiap anggota yang ditunjuk untuk menjalankan dinas jaga harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
  - b. Jam istirahat dibagi dua periode istirahat, dimana salah satu periodenya minimal 6 jam. Waktu istirahat hanya dapat dikurangi apabila terjadi suatu keadaan darurat, situasi latihan atau kondisi operasional yang mendesak.
  - c. Waktu istirahat minimum 6 jam tersebut dapat dilaksanakan berturut-turut maksimal 2 hari dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

- d. Dibawah ini adalah pembagian tugas jaga di deck, pada saat kapal berlayar dan pada saat kapal di pelabuhan sandar atau saat kapal dalam keadaan berlabuh jangkar dengan kegiatan bongkar/ muat.

Tabel 1.1 Daftar Dinas Jaga *Deck dan Engine* saat kapal berlayar.

**DUTY SCHEDULE SAILING ACTIVITY**

<i>MASTER &amp; CHIEF ENGINEER</i>	
<i>STANDBY 24 HOURS</i>	
1. Chief officer + AB 1 + OS 1 04.00 – 08.00 Hours 16.00 – 20.00 Hours 2. 2 <sup>nd</sup> Officer + AB 2 + OS 2 00.00 – 04.00 Hours 12.00 – 16.00 Hours 3. 3 <sup>rd</sup> Officer + AB 3 + Bosun 08.00 – 12.00 Hours 20.00 – 24.00 Hours  STAND BY SETIAP WAKTU APABILA ADA EMERGENCY	1. 2 <sup>nd</sup> Engineer + Oiler 04.00 – 08.00 Hours 16.00 – 20.00 Hours 2. 3 <sup>rd</sup> Engineer + Oiler 00.00 – 04.00 Hours 12.00 – 16.00 Hours 3. 4 <sup>th</sup> Engineer + Oiler 08.00 - 12.00 Hours 20.00 – 24.00 Hours  STANDBY SETIAP WAKTU APABILA ADA EMERGENCY
BOSUN Dan FITTER KERJA HARIAN 08.00 – 17.00 Hours  KERJA HARIAN UNTUK PERAWATAN KAPAL DAN STAND BY SETIAP WAKTU APABILA ADA YANG EMERGENCY	
COOK Dan Mess Man 05.00 – 17.00 Hours  ON TIME UNTUK MEMPERSIAPKAN MAKANAN BAGI KEBUTUHAN SELURUH CREW DAN STAND BY SETIAP WAKTU APABILA ADA EMERGENCY	

**Prepared by : Chief Officer**

Tabel 1.2 Daftar Dinas Jaga *Deck dan Engine* saat kapal dalam kegiatan Bongkar dan Muat.

**DUTY SCHEDULE LOADING OR DISCHARGE ACTIVITY**

<p><i>MASTER ,CHIEF OFFICER,CHIEF ENGINER &amp; 2<sup>nd</sup> ENGINER</i></p> <p><i>STANDBY 24 HOUR</i></p>	
<p>1. 2<sup>nd</sup> Officer + AB2 + OS 1 00.00 – 06.00 Hours 12.00 – 18.00 Hours</p> <p>2. 3<sup>rd</sup> Officer + AB 3 + OS 2 08.00 – 12.00 Hours 20.00 – 24.00 Hours</p> <p>3. AB1 dan BOSUN Kerja Harian.</p>	<p>1. 3<sup>rd</sup> Enginer 00.00 – 06.00 Hours 12.00 – 18.00 Hours</p> <p>2. 4<sup>th</sup> Enginer 06.00 - 12.00 Hours 18.00 – 24.00 Hours</p> <p>3.Oiler Kerja Harian</p>
<p>BOSUN, MISTRI Dan MANDOR MESINKERJA HARIAN 08.00 – 17.00 Hours KERJA HARIAN UNTUK PERAWATAN KAPAL DAN STAND BY SETIAP WAKTU APABILA ADA YANG EMERGENCY</p>	
<p>KOKI Dan PELAYAN 05.00 – 17.00 Hours ON TIME UNTUK MEMPERSIAPKAN MAKANAN BAGI KEBUTUHAN SELURUH CREW &amp; STANDBY SETIAP WAKTU APABILA ADA EMERGENCY</p>	

**Prepared by : Chief Officer**

### C. Faktor Kapal

Kapal berfungsi sebagai alat transportasi yang dikemukakan oleh *Nasution (1996)* diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Data kapal yang biasa disebut SHIP PARTICULAR Kapal penulis sisipkan dalam lampiran KIT ini.

Sekilas informasi tentang MV.LEVROSO ialah kapal ini berbendera Liberia, dengan panjang keseluruhan 179,28m, di buat pada September 2002, yang ownernya bernama **LIBERTY NAVIGATION C.LTD**, kondisi dan keadaan kapal MV.LEVROSO tergolong masi lumayan bagus, dari segi perawatan kapal ini menjalani DRY DOCK terakhir pada tahun 2017, pada umumnya voyage yang di lalui kapal ini terbilang padat dengan menjalani 3 - 4 voyage dalam sebulannya, jenis kargo yang diangkutpun berbeda-beda, namun jenis kargo yang sering di angkut adalah biji-bijian (Grain), jenis ini biasanya di ambil dari daerah eropa untuk dibawah ke daerah arab pada umumnya.

### D. Faktor Dari Luar Kapal

Salah satu factor luar kapal yang sering menyebabkan suatu dampak ialah kondisi cuaca seperti besar kecilnya curah hujan, pengaruh angin, posisi dan keadaan pelabuhan, serta kondisi laut yang tidak menentu dan kadang sulit diprediksi, menurut *Schemel (1976)* Dampak adalah tingkat perusakan terhadap tata-guna tanak lainnya yang ditimbulkan oleh suatu pemanfaatan lingkungan tertentu, salah satu contoh dampak dari pengaruh ini ialah pergeseran posisi kapal dari posisi *mooring* yang telah ditentukan pada saat di dermaga, kejadian ini dapat beresiko kerugian dan kecelakaan yang sangat serius baik pada batang pemuat, kapal yang lain yang berada di sekitar kapal, serta resiko putusnya tali tambat kapal yang sering merenggut nyawa anak buah kapal, salah satu contoh *checklist* untuk menjaga *safety operation* pada saat muat dan bongkar yang sering digunakan *BLU Code Book (including BluManual Book 2011 Edition)*, dan *BLU CODE SAFETY CHECKLIST* penulis lampirkan dalam KIT ini.

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Lokasi kejadian**

Lokasi kejadian tempat rusaknya *Mooring winches* ialah di pelabuhan Bourdeaux (Port of France) pada saat operasi muat di atas kapal MV. LEVROSO. Dimana saat itu kapal sedang memuat gandum curah, dengan pasang surut yang lumayan tinggi, Kejadian itu terjadi pada saat jam jaga 2<sup>nd</sup> Officer ( 15.00 LT) LT.

#### **B. Situasi dan Kondisi**

Perbedaan situasi dan kondisi pada setiap pelabuhan seiring dengan perbedaan tata cara pengawasan, interval time pengawasan serta hal-hal yang perlu di perhatikan, situasi ini menuntut tanggung jawab ABK dalam berdinis jaga pada saat di pelabuhan, namun pada kenyataannya tanggung jawab yang diharapkan pada ABK yang sedang melakukan dinas jaga terkadang tidak sesuai dengan harapan, hal ini diakibatkan oleh factor kesadaran kru itu sendiri yang tidak mau tahu tentang keadaan dan situasi pelabuhan dan juga rasa malas yang terkadang di miliki oleh ABK untuk melaksanakan monitoring dinas jaga sesuai prosedur dinas jaga dari perusahaan, sehingga hal serta kejadian yang tidak diinginkan pun dapat terjadi yang berimbas pada kerugian materi serta kehilangan jiwa ABK itu sendiri.

#### **C. Temuan**

##### **1. Faktor Manusia**

Kurangnya kesadaran dan kedisiplinan ABK dalam melaksanakan dinas jaga sehingga membuat yang hal yang tidak diinginkan pun terjadi. Seperti yang diketahui bersama bahwa kedisiplinan dalam berdinis jaga sangat penting agar pekerjaan di kapal dapat terlaksana dengan baik tanpa mengabaikan keamanan dan keselamatan yang diinginkan oleh semua pihak.

Sesuai dengan STCW Chapter VIII Section A – VIII / 1 mengenai *Fitness* (kebugaran) untuk melaksanakan tugas jaga, bahwa semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas jaga harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 12 jam setiap periode 24 jam. Jam–jam istirahat paling banyak hanya boleh dibagi menjadi dua periode istirahat yang salah satu periodenya tidak boleh kurang dari 6 jam agar kondisi kru dalam menjalankan tugas tetap stabil, karna selain dampak dari kesibukan aktifitas jaga itu sendiri sehingga membuahkan kemalasan dan rasa lelah kepada Anak Buah Kapal yang menjalankan tugas, kurangnya jam istirahat juga menjadi hal yang penting untuk di atur agar kondisi kru tetap stabil dan dapat berkonsentrasi full pada saat berdinas jaga, manajemen waktu ini di atur oleh organisasi dan peraturan dikapal serta dari kru itu sendiri, karna aktifitas lain diluar jam jaga juga terkadang banyak menyita waktu yang pada akhirnya waktu istirahat yang harusnya terpakai secara optimal terbuang sia-sia dengan adanya aktifitas lain yang tidak termasuk dalam aktifitas jaga itu sendiri, dan inilah factor terbesar yang menyebabkan kejadian rusaknya *mooring winches* di MV.LEVROSO yang diakibatkan kelalaian dalam berdinas jaga di pelabuhan.

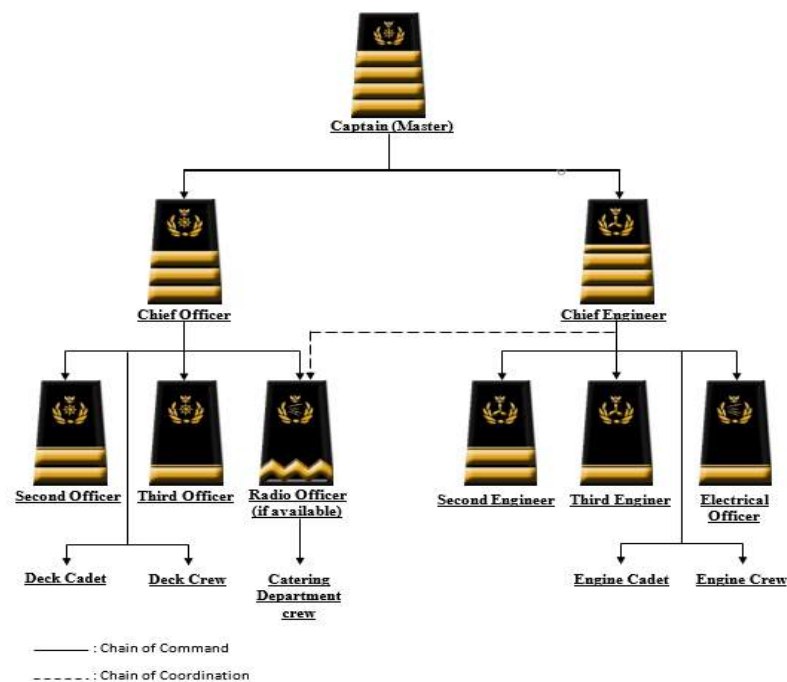
Ketentuan Bab VIII *STCW* bersifat operasional dan berakibat langsung terhadap kelancaran dan pengoperasian sebuah kapal yang ditentukan oleh awak kapal dalam hal Pengetahuan dan keterampilan sesuai tanggung jawab, Kesiapan fisik dan mental, hal-hal tersebut secara langsung belum diterapkan selama dinas jaga deck di atas kapal karenanya kedisiplinan dan tanggung jawab dalam melaksanakan dinas jaga harus dilakukan dengan baik sebagai awak kapal sehingga dengan demikian organisasi di atas kapal dapat berjalan semestinya.

## **2. Faktor Organisasi**

Organisasi berasal dari bahasa latin organum yang berarti alat atau badan. Menurut *Mills & Mills dalam Desmawangga (2013)*, mendefinisikan organisasi sebagai *kolektivitas* khusus manusia yang aktivitas-aktivitasnya terkoordinasi dan terkontrol dalam dan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. kru yang melakukan dinas jaga deck belum melaksanakan tugasnya

secara efektif selama tidak dalam koordinasi serta kerjasama yang baik dalam suatu organisasi sistem di atas kapal pada saat Dinas jaga khususnya di pelabuhan. Salah satu contoh bagan organisasi di kapal adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1. Organisasi di kapal



Sumber: Google ( Organisasi di kapal )

Menurut *Miftahuddin* (2013) pengalaman berorganisasi memberikan bekal untuk kemampuan berinteraksi, kemampuan berkomunikasi, kemampuan berpikir logis-sistematis, kemampuan menyampaikan gagasan di muka umum, kemampuan melaksanakan fungsi manajemen, seperti perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan evaluasi, kemampuan memimpin, serta kemampuan memecahkan permasalahan, dengan terjalin suatu organisasi yang baik di kapal akan banyak menghasilkan nilai nilai positif serta nilai kerja yang baik agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

### 3. Faktor External

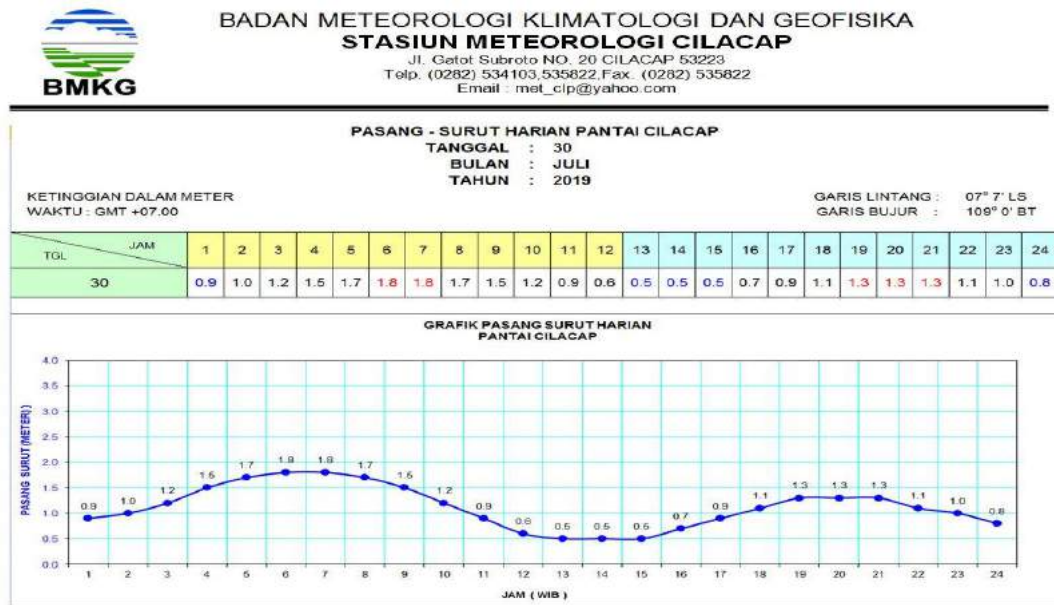
(*Pond dan Pickard*, 1983) Pasang surut air laut (pasut) adalah peristiwa naik turunnya muka air secara periodik dengan rata-rata periodenya 12,4 jam



(di bbrapa tmpat 24,8 jam), Pasang surut air laut trjadi disebabkan olh adanya gaya tarik dari bnda-bnda angkasa, trutama bulan dan matahari, trhadap massa air yang ada di bumi. Pada kadaan dimana bumi, matahari dan bulan brada dalam satu garis (yakni pada saat bulan purnama dan bulan baru), maka pasut stimbang yang dihasilkan olh bulan dan matahari akan saling brimpit, shingga tinggi pasang surutnya mncapai maksimum, kejadian ini dapat mengakibatkan putusnya tali tambat kapal pada saat pasang maximum dan kendornya tali tambat kapal pada saat surut maximum sehingga kapal dapat bergerak dan tidak dalam kondisi aman apabila tidak dalam pengawasan yang baik oleh ABK pada saat melaksanakan dinas jaga., kondisi ini tidaklah sama antara satu pelabuhan dan pelabuhan yang lain, hal ini yang mengharuskan para ABK yang berdinas jaga harusnya mengetahui situasi dan kondisi pelabuhan sebelum melaksanakan dinas jaga.

Kesibukan dalam melaksanakan dinas jaga antara lain mengontrol jalannya proses bongkar muat, mengawasi pekerja dan mempersiapkan alat bantu bongkar muat menjadi penyebab kelengahan dalam memonitor tali tambat kapal, ini sehingga di harapkan kepada seluruh anggota dinas jaga pada saat melaksanakan dinas jaga agar bersama-sama dalam mengkoordinir segala aspek-aspek yang perlu diperhatikan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, berikut ini adalah salah satu contoh daftar pasang surut Badan Meteorologi dan Geofisika Cilacap.

Tabel 3.1. Pasang surut



Sumber : Google ( Daftar pasang sur

#### D. Urutan Kejadian

Kejadian yang penulis alami saat penulis bekerja di kapal MV. LEVROSO sehubungan dengan masalah yang penulis uraikan pada BAB I. Adapun urutan kejadiannya yaitu, pada tanggal 10 October 2019 saat kapal MV. LEVROSO sedang muat gandum di pelabuhan *Bordeaux (Port of France)*, beruntung kejadian tersebut terjadi pada siang hari tepatnya pada jam jaga *2<sup>nd</sup> Officer (15.00.LT)* dimana kondisi air laut beransur surut sekitar 3-4 mtr, crew yang melaksanakan Dinas jaga pada saat itu yang di pimpin oleh *2<sup>nd</sup> officer* lengah dengan kondisi pelabuhan yang memiliki tingkat pasang surut yang cukup tinggi, beruntung pada saat kapal mulai bergerak AB jaga langsung melihat dan berteriak serta menginformasikan melalui radio (HT) bahwa kapal bergerak sehingga dengan sigap seluruh *deck crew* langsung mengambil tindakan di haluan dan di buritan kapal berusaha untuk menahan pergerakan kapal agar tidak menyentuh kapal yang ada di depan serta di belakang kapal, namun sangat disayangkan akibat dari situasi ini mengakibatkan *mooring winches* mengalami kerusakan berupa kebocoran oli dan rusaknya *break winches* depan dan belakang kapal.

## **E. Upaya-Upaya Yang Dilakukan**

Adapun upaya-upaya yang dilakukan dalam rangka peningkatan kedisiplinan ABK saat akan melaksanakan dinas jaga diantaranya adalah :

### **1. Safety Meeting**

Dalam *safety meeting* nakhoda memperingatkan ABK baik deck maupun mesin agar :

- a. ABK tidak boleh lalai dalam melaksanakan dinas jaga
- b. Nakhoda juga melarang untuk melakukan aktifitas di darat (pesiar) terlalu lama dan kembali ke kapal dalam kondisi kurang fit (mabuk) agar ABK dapat beristirahat dan memiliki kondisi yang fit pada saat melaksanakan dinas jaga.
- c. ABK baik deck maupun mesin melaksanakan dinas jaganya secara maksimal.
- d. Pengecekan selalu dilakukan agar terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan
- e. Nakhoda bertindak tegas dan memberikan surat peringatan I kepada yang bersangkutan dan memberi peringatan kepada ABK yang lainnya bahwa apabila terjadi kelalaian lagi maka nakhoda akan melaporkan ABK yang tidak mentaati aturan tersebut ke kantor pusat dan agar segera diberi sanksi pemecatan (*off*) dari perusahaan.

### **2. Toolbox meeting**

*Toolbox Meeting* atau sering pula disebut *daily safety meeting* merupakan program peraturan yang harus diterapkan oleh semua perusahaan dilokasi kerja terutama di kapal. Program ini merupakan langkah awal dari setiap kegiatan yang ada di daerah lokasi operasi kerja. Tujuan daripada program ini adalah untuk mengingatkan kembali kepada setiap pekerja mengenai langkah-langkah kerja aman yang harus dilakukan oleh semua pekerja, termasuk mengevaluasi kinerja Kelompok Kerja Kecil Lepas, temuan-temuan yang tidak aman ditempat kerja dan kemudian dicarikan solusi atau penyelesaian dalam upaya untuk memperbaiki kondisi atau

prilaku tidak aman dilokasi kerja di atas kapal. Ada pun agenda dari kegiatan ini adalah :

- a. Evaluasi dan pembahasan kinerja Kelompok Kerja Kecil Lepas serta temuan yang tidak aman terjadi.
- b. Pembahasan kerja harian dan resiko dari pekerjaan tersebut.
- c. Usulan/masukan dari setiap pekerja dalam hubungan dengan kondisi kerja atau lingkungan kerja.
- d. Penutupan dan doa bersama, dalam pertemuan ini diharapkan semua pekerja terlibat aktif untuk membahas atau pun memberikan masukan dalam upaya perbaikan dan terciptanya lingkungan kerja yang aman bagi semua *crew* dan kapal. Semua *crew* terlibat langsung dalam pertemuan ini.

Disebut sebagai pilar pertama pencegahan kecelakaan karena langkah ini merupakan awal dimulainya suatu kegiatan atau pekerjaan. Seperti sudah dijelaskan di atas, dimana semua rencana pekerja atau pekerjaan yang masih berlanjut akan dibahas bersama dan dievaluasikan kembali. Setiap seminggu sekali diadakan *toolbox meeting* di atas kapal untuk dilakukan pelatihan atau simulasi cara mempergunakan alat keselamatan diantaranya :

- a. Pemadam kebakaran
- b. *Life raft / life jacket*
- c. *Boat sekoci*
- d. Kemudi darurat
- e. Genset darurat

*Toolbox meeting* juga diadakan jika ada keadaan darurat.

### **3. Alcohol Test**

Semua orang tahu bahwa konsumsi alkohol bisa membuat seseorang mabuk. Tapi apakah yang menyebabkan dengan meminum alkohol dapat membuat mabuk?. Alkohol adalah produk alami yang dibuat dari biji-bijian, buah menjadi alkohol atau sayuran yang difermentasi, yaitu suatu proses yang menggunakan ragi atau bakteri untuk mengubah gula menjadi alkohol.

Alkohol yang dihasilkan ini bisa digunakan sebagai pembersih, anti septik atau obat penenang.

Itulah sebabnya mengapa alkohol bisa memabukkan? Seperti dikutip dari kids health, ketika seseorang mengkonsumsi alkohol, maka cairan ini akan diserap ke dalam aliran darah. Hal ini tentu saja mempengaruhi sistem saraf pusat (otak dan sumsum tulang belakang) yang mengontrol hampir semua fungsi tubuh. Alkohol adalah sebuah depresan yang berarti memperlambat fungsi sistem saraf pusat zat ini bisa memperlambat beberapa pesan yang seharusnya disampaikan ke otak karena ada hambatan tersebut maka bisa merubah persepsi, emosi, gerakan, penglihatan dan juga pendengaran seseorang.

Dalam jumlah yang sangat kecil alkohol dapat membantu seseorang merasa lebih santai dan mengurangi rasa cemas. Namun jika jumlah berlebihan bisa dapat menyebabkan perubahan besar di otak, sehingga menghasilkan intoxication. Orang yang mabuk berpikir bahwa dirinya bisa bergerak lebih baik, padahal kenyataannya tidak seperti itu dan keluar dari karakter orang tersebut. Reaksi yang timbul sangat tergantung dari tiap orang. Pada beberapa orang, efek yang muncul bisa sangat ramah berbicara atau justru sangat agresif dan marah.

Jika terlalu banyak mengkonsumsi alkohol dalam waktu singkat, maka efeknya bisa lebih cepat, ditandai dengan muntah. Untuk kasus ekstrimnya adalah pingsan, sesak napas, gula darah rendah, kejang dan bahkan bisa berakibat kematian. Perubahan sistem saraf yang berasal dari minuman alkohol bisa membuat seseorang melakukan hal-hal bodoh atau memalukan karena gangguan dari sistem saraf itulah yang membuat seseorang menjadi mabuk jika mengkonsumsi alkohol.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Kurangnya kedisiplinan ABK *Deck* dalam melaksanakan tugas jaga sesuai prosedur yang ada di MV.LEVROSO, khususnya di pelabuhan yang mengakibatkan kerusakan pada *Mooring winches* sehingga mengganggu kelancaran *mooring operation* dan menimbulkan bahaya akan kapal serta keselamatan *crew*.

#### **B. Saran**

Sebaiknya setiap ABK jaga senantiasa menyadari besarnya tanggung jawab yang di emban pada saat dinas jaga, serta memperhatikan kondisi dan situasi yang kemungkinan dapat menimbulkan hal-hal yang tidak di inginkan serta menimbulkan kerugian yang berdampak kepada perusahaan, serta dilakukan *evaluasi serta monitoring* secara berkala oleh pejabat dikapal mengenai kedisiplinan ABK jaga.

**DAFTAR PUSTAKA**

BLU Code Book (2011) Edition, BLU Code Safety Checklist.

*Disiplin Karyawan* (<https://binham.wordpress.com>, diakses tanggal 15 April 2020)

M. Sajoto (1988: 10), “kondisi fisik, diakses tanggal 12 Mei 2020).

Mills & Milis dalam Desmawangga (2013), Definisi Organisasi.

Nasution (1996), Fungsi kapal ([www.Nasution](http://www.Nasution) 1996 transportasi)

Pond Dan Pickard, (1983), Pasang surut air laut([www.pond](http://www.pond) dan pickard)

Poli Teknik Ilmu Pelayaran. (2013). *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Terapan untuk program diklat pelaut Makassar*. Makassar. PIP

Rest Hours (<https://www.ilo.org>) International labour organization

SMS.Liberty Navigation, Duty schedule On Board

Wahjosumidjo (2005:17), Kepemimpinan (<https://scholar.google.co.id>)

Lampiran

FHOTO-FHOTO KAPAL MV.LEVROSO





## SHIP'S PARTICULARS

NAME	M/V LEVROSO	IMO No.	9238325
CALL SIGN	D5IU4	Official No.	17843
FLAG	Liberia	MMSI	636017843
PORT OF REGISTRY	Monrovia		

REGISTERED OWNER	BETA INTERNATIONAL SHIPPING CORP. 80 BROAD STREET MONROVIA, LIBERIA
MANAGER	LIBERTY NAVIGATION C.LTD.
MANAGER'S ADDRESS	19 ALEXANDROU SOUTSO STREET 106 71 ATHENS, GREECE
P & I CLUB	THE LONDON P&I CLUB

BUILT	September 2002
CLASS	NKK
CLASS NOTATION	⚡A1, Bulk Carrier, Ice Class D0, Ⓞ, ⚡AMS, ACCU, SF, GRAB
M/ENGINE	Sulzer 6 RTA 48 TB / 7650 Kw (10394 HP)

LOA	179.28 m	KEEL TO TOP	41.42 m
LBP	172.00 m	LIGHT SHIP	9059 mt
BREADTH	28.0 m	FWA	247 mm
DEPTH (mid)	15.20 m	TPC (summer)	44 mt

SUMMER DRAFT	10.65 m	DWT (SUMMER)	34676 mt
FREEBOARD	4.567 m	DISPLACEMENT (SUMMER)	43735 mt
WINTER DRAFT/DWT	10.43 m / 33698 mt	GRAIN CAPACITY	44020 cbm
GRAIN CAPACITY	44020 cbm	BALE CAPACITY	42721 cbm

TONNAGE	INTERNATIONAL	PANAMA	SUEZ
GROSS	22072		22647
NET	11132	18400	20283

ANCHORS	2 Stockless X 6900 kgs/ 1 spare	1. PORT 302.5m / 11 shackles
CHAIN CABLE	64 mm DIA	2. STBD 302.5m / 11 shackles
HATCH / HOLDS	5 / 5 (nos.2 - 4 box shaped)	
CARGO GEAR	"TSUJI" 4 x 30,0 mt SWL, Ei-hydraulic Deck cranes	GRABS: 3x8m3
	<b>COMMUNICATION DETAILS</b>	
TEL	+870773503109	
INMARSAT - C	463 718 379	
E-MAIL	levroso@amosconnect.com	

## Crew list MV. LEVROSO :

No.	Nama	Jabatan	Kebangsaan
1	Ziad Rayess	Master	Syrian
2	A.Syamsul Munis	Ch.Mate	Indonesian
3	Mykita	2 <sup>nd</sup> Mate	Ukrainian
4	Boriz Alexsnder	3 <sup>rd</sup> Mate	Ukrainian
5	Enos Helaha	CH.Eng.	Indonesian
6	Hatta Nusik	2 <sup>nd</sup> .Eng	Indonesian
7	Marat Mursayef	3 <sup>RD</sup> . Eng	Ukrainian
8	Haryanto	4 <sup>Th</sup> . Eng	Indonesian
9	Herman Pasolangi	Bosun	Indonesian
10	Edif Naiha	AB1	Indonesian
11	Suharmin Saleh	AB2	Indonesian
12	Mahmud Moh Rui	AB3	Indonesian
13	Anwar Zamad	OS1	Indonesian
14	Mardin Sakkinah	OS2	Indonesian
15	Haris	Fitter	Indonesian
16	Kasri Katutu	Oiler 1	Indonesian
17	Irfan Nusi	Oiler 2	Indonesian
18	Kamarullah Tani	Oiler 3	Indonesian
19	Sulman Juma	Cook	Indonesian
20	Sandi Firdiansyah	Mess Man	Indonesian

## BLU CODE - SHIP / SHORE SAFETY CHECKLIST

### CODE OF PRACTICE FOR THE SAFE LOADING OR UNLOADING OF DRY BULK CARGO CARRIERS

Date

Port: Terminal/Quay:

Available depth of water in berth ..... Minimum air  
draught\* .....

Ship's name:

...LEVROSO.....

Arrival draught (read/calculate .... Air draught .....

Calculated departure draught ..... Air draught .....

The master and terminal manager, or their representatives, should complete the check list jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining why if appropriate.

SHIP       TERMINAL

2. Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operations to be completed?
2. Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?
3. In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?
4. Is their safe access between the ship and the wharf?

*Tended by ship/terminal (cross out as appropriate) .....*

○

□

\*The term *air draught* should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloader.

5. Is the agreed ship terminal communications system operative?

*Communication method* □ ○

*Language* .....

*Radio channels phone numbers*

6. Are the liaison contact persons during operations positively identified?

*Ship contact persons* .....

*Shore contact person(s)* .....

*Location* .....

□

○

7. Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency?

□

○

8. Have any bunkering operations been advised and agreed?

□

○

9. Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?

□

○

10. Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?

□

○

11. Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and demands of emergency services?

□

○

12. Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS?

□

○

13. Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?

□

○

14. Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/ unloader been passed to the ship/ terminal?

*Loader* .....

*Loader* .....

*Loader* .....

15. Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading/ deballasting or unloading/ballasting?

*Copy lodged with* .....

16. Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?

17. Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and have the method and extent been agreed ?

18. Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?

19. Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading been explained to the ship and accepted?

20. Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ?

*Tonnage held by the terminal Conveyor system* .....

21. Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea on completion of cargo work?

*SHIP*

*TERMINAL*

*THE ABOVE HAS BEEN AGREED:*

*Time* *Date* .....

*For ship* ..... *for terminal* .....

*Rank* ..... *Position/Title* ... ..

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



A.SYAMSUL MUNIS, Lahir pada tanggal 16 Oktober 1988 di Bulukumba, Sulawesi Selatan. Dari pasangan suami istri, ayah yang bernama H.MULIADI DG.NABA dan Ibu bernama HJ.ANIS MULIATI SAR,Dra. Penulis merupakan anak pertama dari tiga bersaudara. Penulis memiliki istri yang bernama NUR ANNISA,S.Pd. dan anak pertama bernama A.NUR AZIZAH HIBATILLAH, Anak kedua A.IMAM ABDUL MAJID.

Saat ini penulis bertempat tinggal di perumahan Villa Mutiara, Kirana XI/33, Kel. Tamalanrea Kec. Biringkanaya, Kota Makassar, Sulawesi Selatan.

Pendidikan yang telah ditempuh oleh penulis antara lain:

- SD Inpres Pg.1, lulus tahun 2000
- SMP Negeri 9 Makassar, lulus tahun 2003
- SMA Negeri 6 Makassar, lulus tahun 2006
- DIV PIP Makassar ANT II, lulus tahun 2013
- AHLI NAUTIKA TINGKAT II (ANT-II) PIP Makassar, tahun 2016

Adapun pengalaman dalam berlayar penulis adalah sebagai berikut :  
penulis mulai berprofesi sebagai pelaut di MV.BERKAH BAHARI 99 sebagai Cadet, 3<sup>rd</sup> Officer di MV.SINAR JAMBI ( SAMUDERA INDONESIA ), Dan pada tahun 2014 penulis memulai karir pada GREECE Company yang diageni oleh ABM (ADICIPTA BANGUN MANDIRI) Di Jakarta hingga sekarang, jabatan terakhir penulis adalah Ch.Officer di perusahaan AMALTHIA MARINE.INC.

Penulisan Karya Ilmiah Terapan (KTI) ini sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Diklat Pelaut (DP-1) / ANT-1 Angkatan XX.