



**PROSEDUR PERSIAPAN PALKA UNTUK MEMUAT DI
KAPAL MV. VINCA**

SKRIPSI

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

Oleh

MUHAMMAD WAHYU NUR UTOMO

561911137205 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

“PROSEDUR PERSIAPAN PALKA UNTUK MEMUAT DI KAPAL

MV.VINCA”

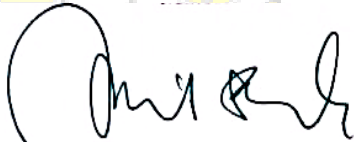
Disusun Oleh :

MUHAMMAD WAHYU NUR UTOMO

NIT. 561911137205 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang, 20 Juni 2023

Dosen Pembimbing I
Materi

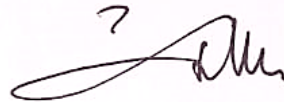


Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227 199903 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

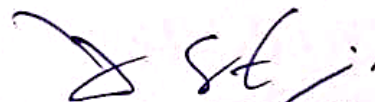


Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 1981100 200712 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Yustina Sapan, S.SiT, M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Prosedur Persiapan Palka Untuk Memuat di Kapal MV Vinca” karya,

Nama : Muhammad Wahyu Nur Utomo

NIT : 561911137205

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis, tanggal 20 Juli 2023

Semarang, 20 Juli 2023

PENGUJI

Penguji I : Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Penguji II : Capt. Samuel Palembangan, M.T., M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710902 200212 1 001

Penguji III : Aryanti Fitrianingsih, S.T., M. T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19800807 200912 2 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Wahyu Nur Utomo

NIT : 561911137205 N

Program Studi : Nautika

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam sekripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam sekripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 20 Juni 2023

Yang membuat pernyataan,



MUHAMMAD WAHYU NUR UTOMO

561911137205 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. "Orang yang meraih kesuksesan tidak selalu orang yang pintar. Orang yang selalu meraih kesuksesan adalah orang yang gigih dan pantang menyerah." – Susi pudjiastuti
2. “Masa depan tergantung pada apa yang kamu lakukan hari ini.” - Mahatma Gandhi.
3. “Allah tidak membebani seseorang itu melainkan sesuai dengan kesanggupannya.”- *Al-Baqarah 286*

Persembahan:

1. Ayah dan ibuku yang selalu memberikan semangat, motivasi dan contoh dalam membentuk karakterku, meskipun semua itu dilakukan dengan penuh penderitaan dan air mata yang semata mata ingin menjadikan aku menjadi anak yang berakhlak dan bermanfaat untuk orang lain
2. Almamater PIP Semarang serta para senior yang telah membimbing, serta teman-teman angkatan LVI yang telah memberi semangat dan doa kepada saya untuk mengerjakan skripsi ini agar selesai dan wisuda tepat waktu.
3. Seluruh awak kapal MV. VINCA tahun 2021-2022 yang telah berbagi ilmu, pengalaman, dan canda tawa.

PRAKATA

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Prosedur Persiapan Palka Untuk Memuat di Kapal MV.Vinca”, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Diploma-IV jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih setulus-tulusnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu YUSTINA SAPAN, S.ST, M.M selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak YOZAR FIRDAUS AMIRULLAH, S.S., M.HuM. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Ayah dan ibunda tercinta, serta keluarga tersayang, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.

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

Semarang, 20 Juni 2023
Penulis,



MUHAMMAD WAHYU NUR UTOMO

NIT.561911137205 N

ABSTRAK

Utomo, Muhammad Wahyu Nur. 2023. “Prosedur Persiapan Palka Untuk Memuat di Kapal MV. Vinca”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar., Pembimbing II: Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

Prosedur mempersiapkan palka merupakan suatu rangkaian atau tahap-tahap yang digunakan untuk mendukung jalannya proses memuat. Dalam mempersiapkan palka untuk memuat harus memperhatikan *Standard Operational Procedure* (SOP) yang harus dilakukan sesuai panduan agar lebih mudah, lebih terarah, dan lebih tertib. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui *Standard Operational Procedure* (SOP) persiapan memuat di palka kapal MV Vinca dan untuk mengetahui upaya kru dalam mempersiapkan palka di kapal MV Vinca.

Dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Peneliti menggunakan teknik pengumpulan observasi, wawancara, dan dokumentasi (triangulasi). Secara tidak langsung peneliti mengumpulkan data yang sekaligus melakukan pengujian keabsahan data dengan triangulasih sumber dan triangulasi metode. Penelitian ini dikonfirmasi secara langsung oleh Muallim 1 selaku kepala *deck* departemen.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa SOP persiapan palka untuk memuat di kapal MV Vinca yaitu penyapuan sisa muatan di semua palka, pencucian semua palka menggunakan air laut, pembilasan semua palka menggunakan air tawar, pengeringan ruang muat, dan diakhiri dengan pembersihan got palka. Upaya yang dilakukan kru dalam mempersiapkan palka MV Vinca meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan. Hendaknya Muallim 1 selaku kepala *deck* departemen melakukan *safety meeting* terlebih dahulu dan melakukan pengecekan setelah selesainya proses *cleaning* palka.

Kata Kunci: Prosedur, *cleaning*, palka dan memuat

ABSTRACT

Utomo, Muhammad Wahyu Nur. 2023. "Hatch Preparation Procedure for Loading on MV Ship. Vinca". Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar., Supervisor II: Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

The procedure for preparing the hatch is a series or stages used to support the course of the loading process. In preparing the hatch for loading, you must pay attention to the Standard Operational Procedure (SOP) which must be carried out according to the guidelines to make it easier, more directed, and more orderly. The purpose of this study is to find out the Standard Operational Procedure (SOP) for loading preparation in the hold of the MV Vinca ship and to find out the crew's efforts in preparing the hatch on the MV Vinca ship.

In this study using qualitative descriptive method. Researchers use observation, interview, and documentation (triangulation) collection techniques. Indirectly, researchers collect data which at the same time tests the validity of the data by triangulasi source and triangulation methods. This research was confirmed directly by Chief Officer as the head of the department deck.

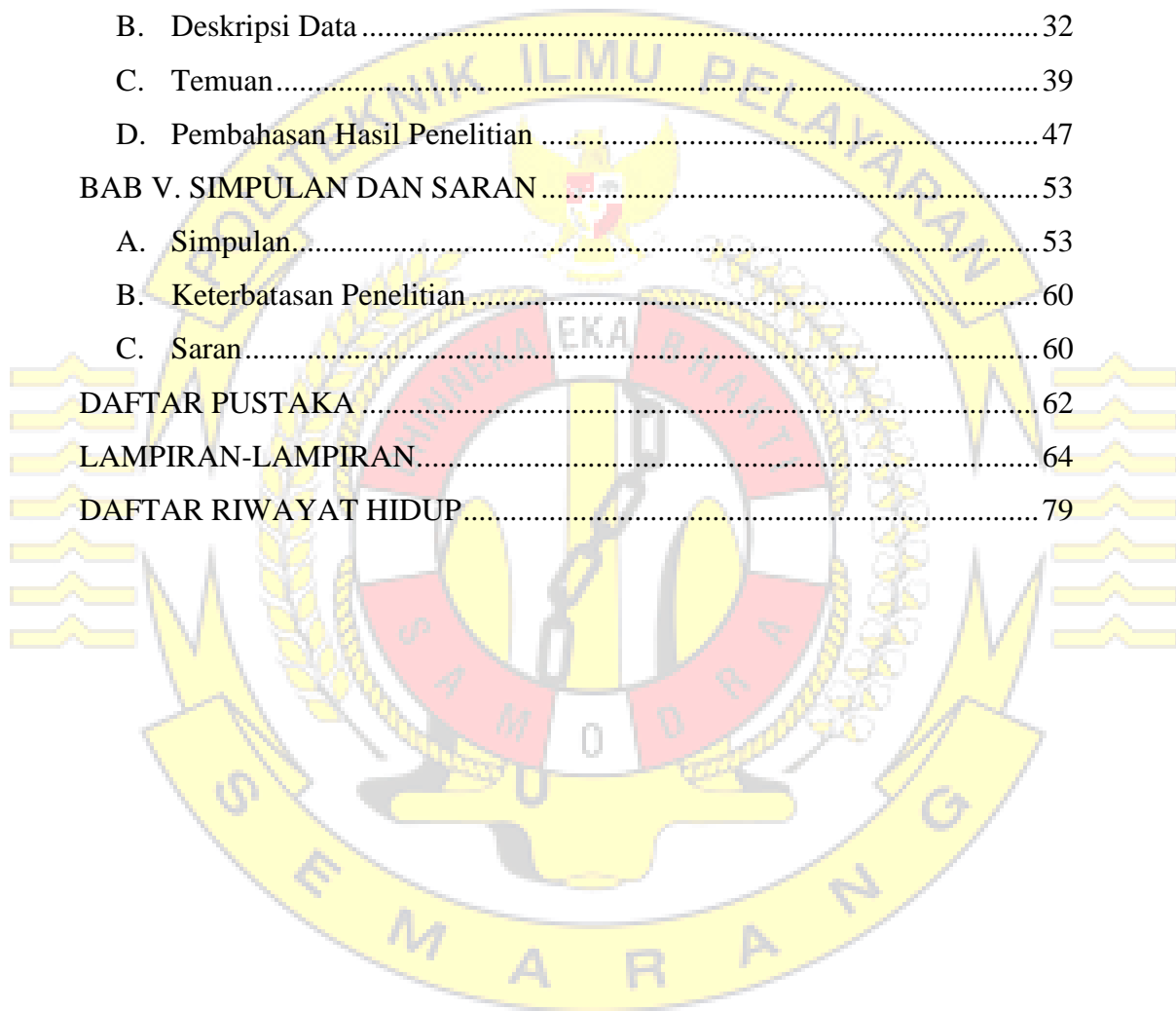
The results of this study show that the SOP for hatch preparation for loading on the MV Vinca ship is sweeping the remaining cargo in all hatches, washing all hatches using seawater, flushing all hatches using fresh water, drying the loading room, and ending with cleaning the hatches. The efforts made by the crew in preparing the hatch of MV Vinca include planning, organizing, implementing, supervising. Chief Officer as the head of the department deck should conduct a safety meeting first and check after the completion of the hatch cleaning process.

Keywords: Procedure, cleaning, hatch and loading

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	3
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II. KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	16
BAB III. METODE PENELITIAN.....	17
A. Metode Penelitian.....	17
B. Tempat Penelitian.....	18
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	19
D. Teknik Pengumpulan Data.....	21

E. Instrumen Penelitian.....	23
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	25
G. Pengujian Keabsahan Data.....	27
BAB IV. HASIL PENELITIAN	27
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	27
B. Deskripsi Data.....	32
C. Temuan.....	39
D. Pembahasan Hasil Penelitian	47
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN	53
A. Simpulan.....	53
B. Keterbatasan Penelitian	60
C. Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA	62
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	64
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	79



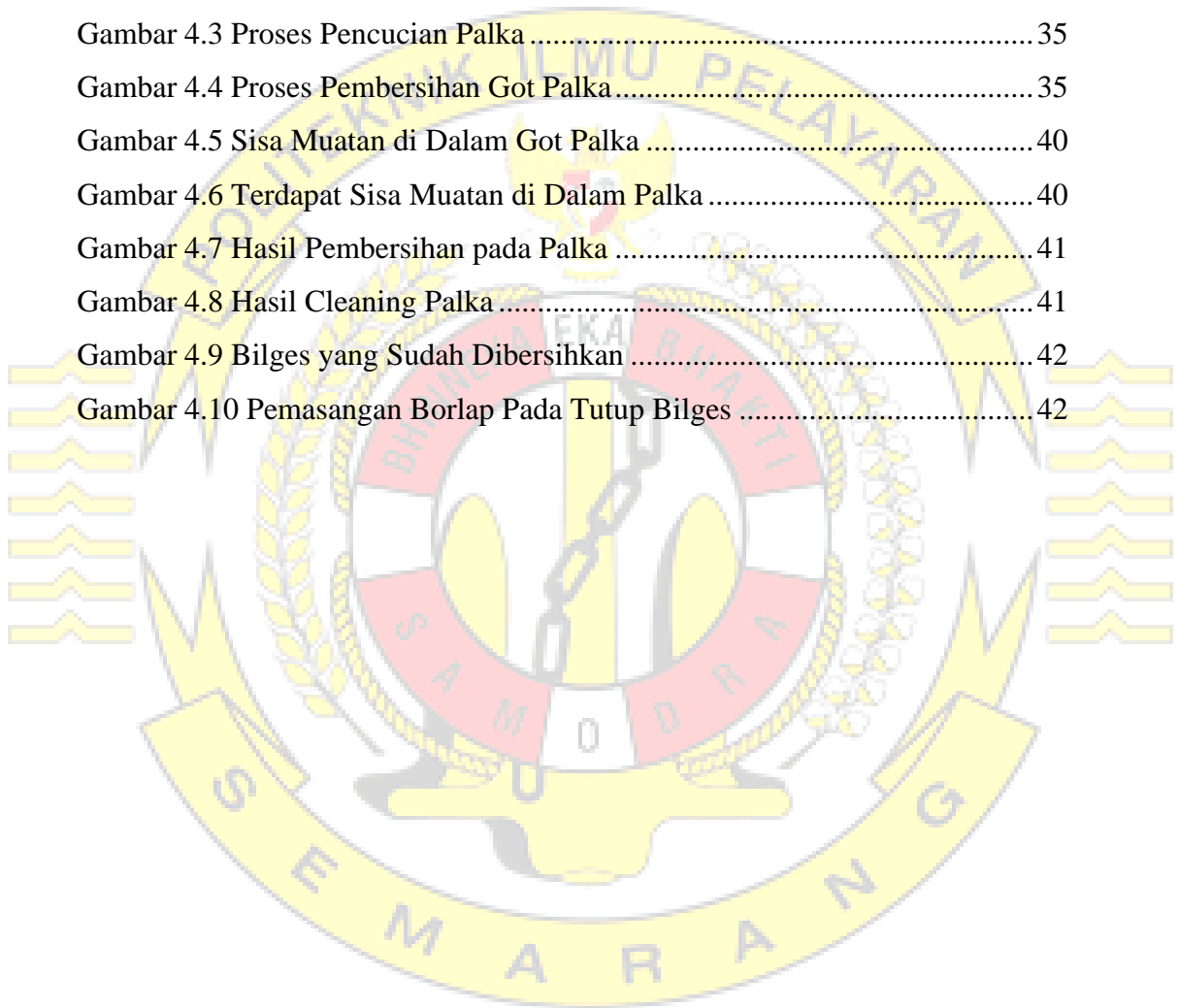
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan penelitian terdahulu.....	31
Tabel 4.2 Crew List di Kapal MV Vinca	38
Tabel 4.3 Hasil Wawancara Dengan Narasumber	42
Tabel 4.4 Perbandingan SOP Dengan Penerapan di <i>Lapangan</i>	48



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	14
Gambar 3.1 Berbagai Macam Teknik Pengumpulan Data.....	23
Gambar 4.1 MV Vinca.....	30
Gambar 4.2 Proses Penyapuan Palka.....	34
Gambar 4.3 Proses Pencucian Palka.....	35
Gambar 4.4 Proses Pembersihan Got Palka.....	35
Gambar 4.5 Sisa Muatan di Dalam Got Palka.....	40
Gambar 4.6 Terdapat Sisa Muatan di Dalam Palka.....	40
Gambar 4.7 Hasil Pembersihan pada Palka.....	41
Gambar 4.8 Hasil Cleaning Palka.....	41
Gambar 4.9 Bilges yang Sudah Dibersihkan.....	42
Gambar 4.10 Pemasangan Borlap Pada Tutup Bilges.....	42



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara	64
Lampiran 2 Ship Particular	67
Lampiran 3 Foto Dokumentasi Kegiatan	68
Lampiran 4 Stowage Plan	70
Lampiran 5 Statement Of Fact	71
Lampiran 6 Cargo Manifest	72
Lampiran 7 Bill Of Lading	73
Lampiran 8 Crew List	74
Lampiran 9 SOP Persiapan Palka	75
Lampiran 10 Schdule Persiapan Palka	76
Lampiran 11 Check List Persiapan Memuat	77
Lampiran 12 Application Cargo Hold	78

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Prosedur mempersiapkan ruang muat merupakan suatu tahapan kegiatan untuk menyelesaikan kesiapan ruang muat sehingga tidak timbul masalah di mana akan terlaksananya aktivitas bongkar muat. Palka/ruang muat merupakan ruangan yang digunakan untuk memuat barang dalam bentuk padat ataupun cair (Didik Dwi Suharso, S.SiT., 2020:17). Palka yang dimaksud dalam penelitian ini adalah ruang muat di kapal curah. Setiap tahapan kegiatan persiapan palka melibatkan seseorang atau suatu kelompok yang mana harus dilaksanakan dengan sebaik mungkin dan dilakukan dengan memperhatikan keamanan dan keselamatan. Adapun yang harus diperhatikan untuk menunjang keamanan dan keselamatan meliputi: alat-alat yang memadai, pengetahuan kru tentang *Standard Operational Procedure* (SOP), dan pengawasan dari seorang perwira. Standar SOP adalah sistem yang disusun dengan tujuan untuk menjadi panduan agar pekerjaan menjadi lebih mudah, lebih terarah, dan lebih tertib. Tujuannya adalah agar terciptanya lingkungan industri pelayaran niaga yang sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan.

Keamanan dan keselamatan awak kapal tergantung dari bagaimana penerapan SOP di atas kapal. Dimana SOP merupakan pedoman dari suatu perusahaan untuk dapat terlaksanakannya kegiatan dengan lancar. Adapun

tahapan SOP yang dilaksanakan meliputi: menyapu sisa muatan yang berbentuk kerikil di dalam palka kemudian melaksanakan pencucian palka menggunakan air laut agar dapat mengurangi penggunaan air tawar untuk sisa muatan yang berupa debu. Setelah penggunaan air laut maka dilakukan pembilasan menggunakan air tawar, tetapi pada tahap ini kru tidak melaksanakan karena kru menganggap tidak berpotensi kerusakan. Kemudian dilaksanakan pengeringan palka dengan membuka tutup palka agar palka terkena sinar matahari dan peranganin yang bagus, setelah pengeringan palka dilakukan pembersihan got palka yang mana kru kurang melaksanakan dengan baik. Tahapan di atas harus dilakukan dengan baik agar pada waktu pelaksanaan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar, serta pada saat pengecekan oleh *surveyor* tidak ada komplain yang dapat menimbulkan proses bongkar muat tertunda. Maka palka itu sendiri perlu diberikan perhatian khusus untuk merawatnya dengan sedemikian rupa, sehingga palka dalam keadaan atau kondisi yang prima dalam penerimaan muatan.

Berdasarkan pengalaman peneliti di atas kapal MV Vinca, kapal mengalami keterlambatan untuk memuat yang disebabkan hasil inspeksi oleh *cargo surveyor* yang menyatakan palka kurang bersih. Hal ini, terjadi karena Anak Buah Kapal (ABK) melaksanakan *cleaning* palka tidak sesuai dengan prosedur yang benar, peralatan yang tidak memadai untuk menunjang kegiatan *cleaning* palka, dan juga dikarenakan kurang telitinya pengecekan palka setelah pelaksanaan *cleaning*. Tentunya hal ini tidak dapat dibiarkan begitu saja, yang

nantinya akan merugikan perusahaan pelayaran. Alasannya karena palka merupakan salah satu hal utama dan penting dalam membantu kelancaran proses bongkar muat di kapal. Mempersiapkan palka dengan baik membantu mengatasi masalah keterlambatan dan penundaan jadwal bongkar muat, sehingga dapat menghindari kerugian yang berupa biaya, waktu, dan tenaga yang dikeluarkan. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, peneliti memilih judul:

**“PROSEDUR PERSIAPAN PALKA UNTUK MEMUAT DI KAPAL
MV. VINCA”**

B. Fokus Penelitian

Penelitian perlu ditentukan fokusnya agar tidak membahas sesuatu yang tidak ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti. Berdasarkan latar belakang masalah dan pengalaman peneliti selama melaksanakan praktik laut (Prala), yang akan menjadi fokus dari penelitian ini adalah persiapan palka MV Vinca dalam memuat batubara sesuai standar.

C. Rumusan Masalah

Proses bongkar muat ada hal yang harus dipersiapkan dengan sangat matang karena bongkar muat adalah suatu hal yang harus dilakukan secara cepat, tepat, dan efisien. Adapun masalah yang sering terjadi adalah kurang bersihnya palka yang dapat menyebabkan tertundanya proses bongkar muat. Maka dari itu peneliti mengambil rumusan masalah:

1. Bagaimana penerapan *Standard Operational Procedure* (SOP) persiapan memuat di palka kapal MV Vinca?
2. Upaya apa saja yang dilakukan kru dalam mempersiapkan palka di kapal MV Vinca?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penerapan *Standard Operational Procedure* (SOP) persiapan memuat di palka kapal MV Vinca.
2. Untuk mengetahui upaya kru dalam mempersiapkan palka di kapal MV Vinca.

E. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat secara teoritis

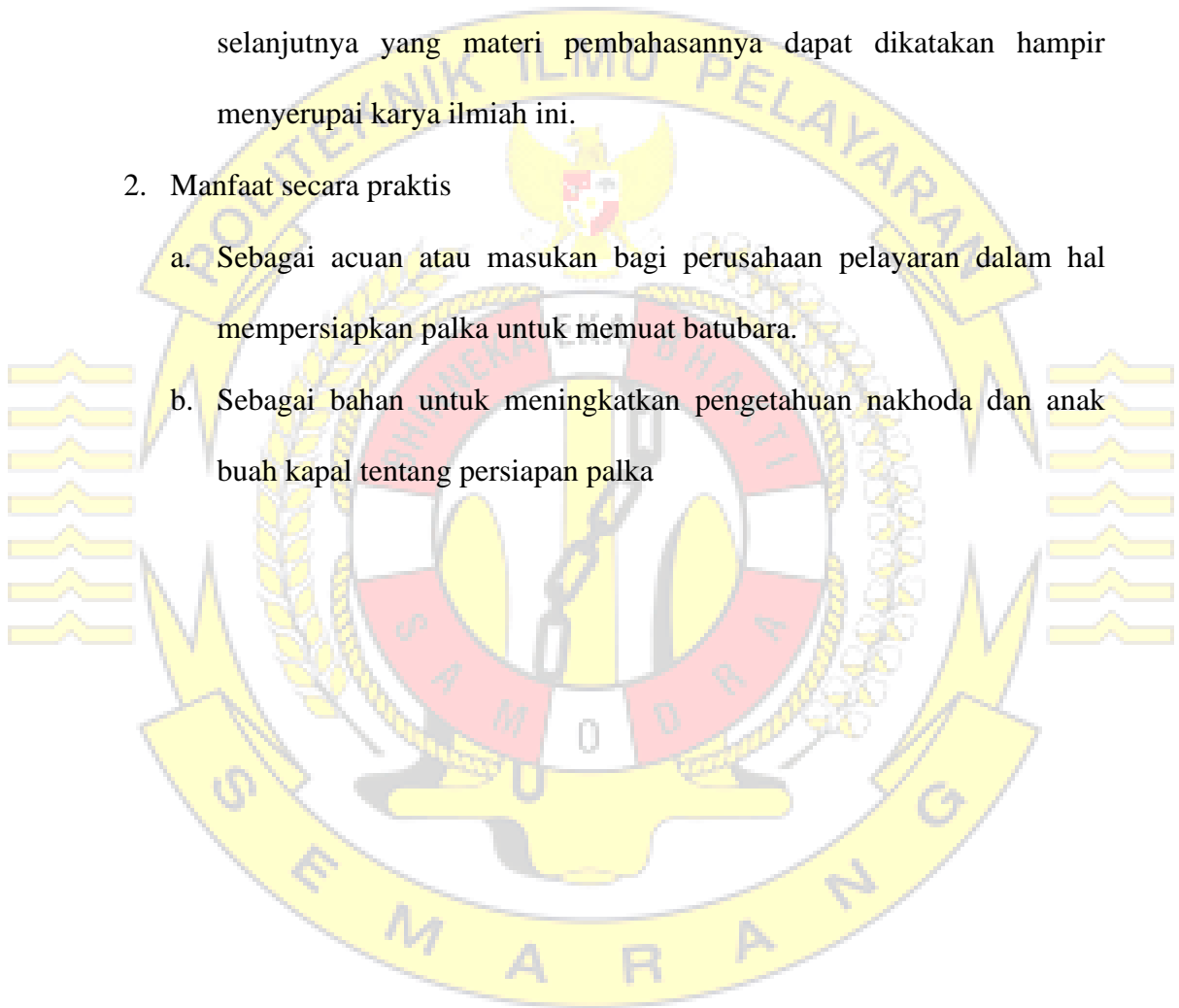
Manfaat teoritis adalah manfaat yang dapat diperoleh dari suatu penelitian berdasarkan konsep-konsep yang telah terbukti dan berhubungan secara teoritis dengan teori yang ada. Dalam hal ini, penelitian skripsi ini diharapkan dapat:

- a. Memberikan pengetahuan kepada Civitas Academica PIP Semarang dan pembaca tentang *Standard Operational Procedure* (SOP) persiapan palka.

- b. Memberikan informasi dan pengetahuan kepada pembaca mengenai penyelesaian dan pemahaman terkait upaya kru dalam mempersiapkan palka.
- c. Karya ilmiah ini dapat dijadikan sebagai bahan acuan untuk penelitian selanjutnya yang materi pembahasannya dapat dikatakan hampir menyerupai karya ilmiah ini.

2. Manfaat secara praktis

- a. Sebagai acuan atau masukan bagi perusahaan pelayaran dalam hal mempersiapkan palka untuk memuat batubara.
- b. Sebagai bahan untuk meningkatkan pengetahuan nakhoda dan anak buah kapal tentang persiapan palka



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam penelitian tentang permasalahan yang peneliti tuliskan di skripsi ini, ada kemungkinan penafsiran ataupun sebutan yang bisa jadi pembaca memahami maknanya secara berbeda atau kurang paham. Ada pun referensi tentang permasalahan yang peneliti tuliskan adalah sebagai berikut:

1. Pengertian Prosedur

Menurut Aulia dalam bukunya yang berjudul Teks Prosedur dan Teks Eksposisi (2016:04), prosedur ialah metode yang memuat tahapan-tahapan ataupun langkah-langkah yang harus dilaksanakan dalam melakukan suatu kegiatan secara terstruktur sampai bisa terealisasi dengan baik. Prosedur bisa berbentuk cara-cara untuk melaksanakan suatu dengan tujuan tertentu, yang dapat dilengkapi dengan panduan.

Sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pengertian prosedur adalah tahapan kegiatan untuk menyelesaikan suatu aktivitas atau metode langkah demi langkah secara pasti dalam memecahkan suatu masalah.

Selanjutnya pengertian prosedur menurut Laju et al., (2020:03) dalam bukunya yang berjudul Prosedur Darurat & SAR adalah sesuatu tata

cara ataupun pedoman kerja yang wajib diiringi dalam melakukan suatu aktivitas supaya menemukan hasil yang baik dan maksimal.

Dari keterangan para ahli tersebut maka bisa disimpulkan bahwa prosedur merupakan tahap-tahap serangkaian aksi atau kegiatan yang spesifik dan dilakukan secara berulang-ulang atau sama, dan saling berhubungan, serta tindakan ini harus dijalankan atau dieksekusi dengan cara yang baku agar selalu memperoleh hasil yang serupa atau lebih baik, sesuai dengan target yang diharapkan.

2. Pengertian Persiapan Memuat

Menurut KBBI arti kata persiapan adalah perlengkapan dan persediaan (untuk sesuatu). Makna yang lain dari persiapan merupakan perbuatan (perihal serta sebagainya) bersiap-siap atau pun mempersiapkan. Persiapan mempunyai makna (rencana ataupun penyiapan) dimana didalamnya memiliki maksud proses, metode, perbuatan mempersiapkan ataupun menyudahkan sesuatu rencana yang hendak dituju. Sebaliknya persiapan yang penulis maksud dalam penelitian ini merupakan mempersiapkan ruang muat dengan baik di atas kapal untuk mencegah keterlambatan bongkat muat.

Selanjutnya menurut Fakhurrozi (2017:5-10), bila mana muatan yang tidak dibungkus dan langsung dimuat ke kapal disebut sebagai muatan curah. Contoh dari muatan curah antara lain biji-bijian, batubara, gandum, belerang, dan lain sebagainya. Agar muatan curah dapat dimuat dengan

baik, ruang muat harus dipersiapkan dengan cermat sebelumnya. Persiapan tersebut meliputi pengetesan, pengecekan ruang muat, serta persiapan alat dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk proses bongkar muat. Persiapan ruang muat harus disesuaikan dengan jenis dan sifat muatan yang akan dimuat, serta kondisi kapal yang akan digunakan.

Menurut D. J. House (2018:151-152) menjelaskan bahwa hal-hal dalam persiapan ruang muat/palka yaitu:

- a. Ruangan harus disapu dan dibersihkan secara menyeluruh dengan menghilangkan semua sisa-sisa dari muatan sebelumnya. Kebersihan ruangan ditentukan oleh sifat alami muatan sebelumnya. Ruang muat yang sebelumnya telah dimuat seperti batu bara, harus dicuci sebelum memuat muatan yang lain. Setelah ruang muat selesai disapu, maka pencucian dapat dilakukan. Pada umumnya ruang muat dibilas dengan air tawar setelah dibersihkan dengan air laut. Sebelum memuat muatan selanjutnya, harus dipertimbangkan waktu pengeringan di dalam ruangan. Jangka waktu untuk pengeringan dapat bervariasi tergantung pada suhu, tetapi biasanya dapat mengering selama dua atau tiga hari.
- b. Seluruh pengisapan air dalam ruang palka harus mampu beroperasi dengan baik dan got harus dibersihkan. Seluruh lubang pada saringan harus bersih demi kelancaran aliran air dan saluran katup agar berfungsi. Kapur klorida dapat digunakan untuk menghilangkan bau got yang

dapat mencemari muatan. Tindakan ini dapat mengusir hama dan melindungi lambung kapal dari karat.

- c. Sistem untuk mendeteksi kebakaran dan asap harus diuji sehingga dapat dipastikan bekerja secara efektif.
- d. Sistem drainase palka dan tween deck scuppers harus bersih dan bebas dari sumbatan.
- e. Kayu bilah keringat harus diperiksa dan terlihat dalam kondisi baik.
- f. Penutup palka harus diperiksa integritas kedap airnya pada semua sambungan. Jika segel karet keras untuk dipasang maka harus diperiksa kerusakannya.
- g. Tangga dan titik akses harus diperiksa kerusakan dan keamanannya.
- h. Kondisi perlengkapan seperti pagar dan penerangan harus diperiksa sehingga dapat berfungsi dengan baik.
- i. Dunnage yang kotor harus diganti dunnage baru yang bersih dan kering. Jika diperlukan, harus diletakkan sedemikian rupa untuk dipakai sesuai dengan muatan berikutnya.
- j. Sistem ventilasi palka harus dioperasikan untuk memeriksa kondisi kipas.

Selanjutnya menurut Peter Grunau (2016:142-143), standar kebersihan ruang muat yaitu:

- a. *Hospital clean*, yaitu tingkat kebersihan palka yang paling menuntut, maka mengharuskan ruang kargo memiliki lapisan cat 100% utuh di

semua permukaan, termasuk bagian tanktop, semua anak tangga, dan bagian bawah penutup palka. Standar pembersihan *hospital clean* dituntut dan diperlukan ketika muatan tertentu ada dalam jumlah besar seperti *kaolin/china clay*, pasir mineral termasuk zirkon, barit, rutile sand, *ilmenit FeTiO₃*, mineral kalsium fluorida *CaF₂*, bijih kromit, soda ash dan beras secara curah.

b. *Grain clean*, yaitu tingkat kebersihan ruang muat yang paling umum.

Sebuah kapal harus mencukupi standar *grain clean* sebagai pengangkut sebagian besar muatan curahnya seperti biji-bijian, *alumina Al₂O₃*, belerang, semen curah, *bauksit* dan pupuk curah.

c. *Normal clean*, yaitu tingkat kebersihan dimana ruang muat disapu bersih tanpa melupakan sisa-sisa muatan sebelumnya dan disemprot dengan air laut dan dibilas dengan air tawar (jika termasuk salah satu persyaratan dari penyewa jasa angkut muatan). *Normal clean* diterapkan ketika kapal dimuati dengan muatan yang sama pada muatan sebelumnya atau muatan dengan karakter yang sama seperti sebelumnya.

d. *Shovel clean*, yaitu tingkat kebersihan ruang muat yang dilakukan dengan cara menyekop sisa-sisa muatan sebelumnya oleh pekerja pelabuhan atau awak kapal.

e. *Load on top*, yaitu muatan yang dimuat ke dalam palka yang masih terkandung sisa-sisa muatan sebelumnya. Tingkat kebersihan ini sering

diterapkan pada kapal niaga yang memuat komoditas secara berkelanjutan dan dalam kelas/grade yang sama. Kebijakan ini biasanya diikuti ketika sebuah kapal disewa selama beberapa rentang waktu tertentu guna membawa muatan yang sama. Penyewa tidak akan membayar pengeluaran tambahan sepanjang membersihkan ruang muat tingkat kebersihan *load on top* diberlakukan.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka tingkat kebersihan ruang muat yang biasa diterapkan pada kapal MV Vinca adalah *normal clean*.

3. Pemeriksaan Ruang Muat / Palka

Sebelum mengangkut muatan/barang-barang curah, Nakhoda kapal harus memeriksa, kemudian menyatakan bahwa kapal telah siap untuk memuat sesuai persyaratan *charter* dengan pemilik muatan. Salinan perjanjian sewa kapal harus ditempatkan di atas kapal agar Nakhoda dapat mengetahui dengan tepat apa kewajiban kapal. Oleh karena itu, Nakhoda atau Muallim 1 harus mengecek masalah-masalah yang dapat terjadi selama proses pembersihan ruang muat, seperti:

a. Masalah yang Berasal dari Muatan Sebelumnya

Jika ada sisa muatan atau *dunnage* dari muatan sebelumnya, dan palka memerlukan perbaikan, maka palka dianggap tidak cocok untuk digunakan.

Tindakan yang harus dilakukan adalah membersihkan semua residu dengan menyapu, lalu mencuci dengan menggunakan air bertekanan tinggi atau peralatan pembersih lainnya.

b. Noda Muatan

Jenis muatan tertentu dapat menyebabkan polusi berupa noda pada palka. Untuk itu harus dicermati dengan seksama dan dibersihkan dengan baik saat timbul noda. Surveyor memperhatikan dengan cermat noda pada batubara dan *petcoke* karena noda tersebut dapat merusak cat pada *tanktop* apabila dibiarkan berkerengat.

Untuk menghilangkan noda batubara dan *petcoke*, dapat dilakukan dengan menggunakan semprotan jet serta bahan kimia tertentu. Namun, pemilihan bahan kimia harus dilakukan dengan hati-hati karena bau dari bahan kimia tersebut dapat mempengaruhi muatan berikutnya. Pembersih tekanan tinggi juga dapat digunakan untuk membersihkan area kecil pada *hopper side*.

c. Karat, Skala Karat dan Cat yang Mengelupas

Surveyor akan memeriksa seluruh area yang terdapat karat dan pengelupasan cat. Apabila terdapat karat yang tebal dan cat yang sudah terkelupas, maka ruang muat akan dianggap tidak lolos pengecekan.

Untuk mengatasi karat yang tebal dan cat yang terkelupas, dapat menggunakan air bertekanan tinggi atau alat pembersih lainnya.

Setelah itu, area tersebut harus dibersihkan dan di-*scraper*.

d. Ruang Muat yang Basah

Semua bagian ruang penyimpanan harus tetap kering. Jika terdapat air di dalamnya, maka kapal akan dianggap tidak memenuhi syarat. Demikian pula, *bilges* juga harus tetap kering.

Untuk memastikan hal tersebut tidak terjadi, apabila setelah proses pencucian palka masih ada air, maka palka harus dikeringkan. Jika terdapat kebocoran yang memungkinkan air masuk ke dalam ruang muat, maka kebocoran tersebut harus segera diatasi.

e. Bau-Bauan

Semua wilayah di dalam ruang angkut harus tidak memiliki bau yang tidak diinginkan, termasuk bau dari cat atau bahan kimia pembersih. Jika memungkinkan, dalam keadaan cuaca yang baik, tutup pintu harus dibuka untuk memungkinkan sirkulasi udara yang baik di dalam palka, atau ventilasi dapat digunakan jika tersedia. Menghilangkan bau yang tidak diinginkan memerlukan waktu yang sesuai dengan intensitas baunya.

f. Serangga

Jika terdapat tiga atau lebih serangga, baik hidup maupun mati, yang ditemukan dalam satu ruang muat, maka ruang muat tersebut akan dianggap tidak layak untuk dimuati muatan curah. Selain itu, jika larva atau telur serangga yang belum menetas ditemukan dalam ruang muat, ruang muat juga akan dianggap tidak layak untuk dimuati.

Untuk dapat menerima muatan curah, maka diperlukan fumigasi pada ruang muat yang tidak layak tersebut. Namun, tindakan ini sangat mahal dan memakan waktu yang lama. Oleh karena itu, perlu memberikan perhatian khusus pada pengecekan bagian akses masuk dan keluar ruang muat serta di bawah *hatch cover*. Seluruh ruangan yang berdekatan dengan ruang muat, seperti tempat penyimpanan atau rumah derek, juga harus diperiksa untuk memastikan bahwa ruangan tersebut bebas dari serangga.

4. Palka/Ruang Muat

Palka/Ruang Muat adalah ruangan di bawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan kapal. Muatan harus disimpan dengan baik dan mengutamakan prinsip dasar memuat. Adapun prinsip dasar memuat yang baik adalah sebagai berikut:

- a. melindungi kapal;
- b. melindungi muatan;
- c. melindungi anak buah kapal;
- d. memaksimalkan ruang muat yang ada;
- e. Pemuatan secara sistematis (cepat, aman, efisien, dan teratur).

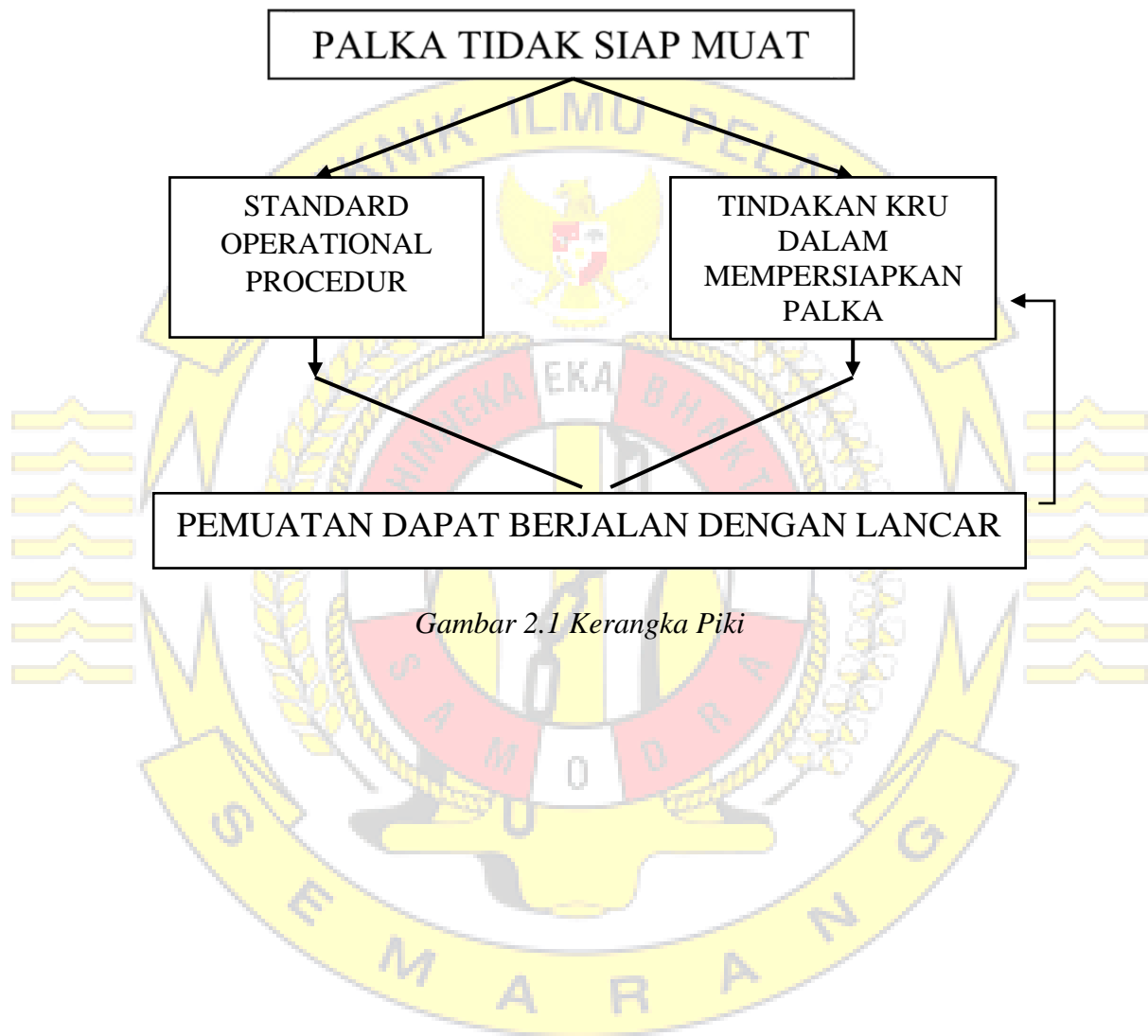
Sementara itu syarat-syarat palka/ruang muat yang baik untuk digunakan memuat adalah sebagai berikut:

- a. Ruang palka harus kedap air, maksudnya muatan atau barang-barang yang ada di dalam ruang palka tersebut harus dapat dijamin tidak

kemasukan air.

- b. Ruang palka tidak mudah terpengaruh oleh suhu di luar sehingga muatan yang berada di dalam terjamin kondisinya.
- c. Terdapat indikator jika ada air di dalam palka.



B. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Piki

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjabaran dari bab-bab sebelumnya mengenai pembahasan tentang prosedur persiapan palka di kapal MV Vinca, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini peneliti memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut, adalah sebagai berikut:

1. Penerapan *Standard Operational Procedure* (SOP) persiapan memuat di palka kapal MV Vinca sebagai berikut:
 - a. Kru melakukan penyapuan sisa muatan di semua palka
 - b. Kru melaksanakan pencucian semua palka menggunakan air laut
 - c. Kru tidak melaksanakan pembilasan menggunakan air tawar
 - d. Kru melakukan pengeringan ruang muat dengan membuka palka untuk peranganin.
 - e. Kru tidak memaksimalkan pembersihan got palka dengan cara di skop hingga tidak ada sisa muatan.

Semua langkah dalam SOP wajib dilaksanakan, jika dalam salah satu SOP tidak dilaksanakan dengan baik maka dapat menimbulkan tertundanya proses pemuatan.

2. Upaya yang dilakukan kru dalam mempersiapkan palka di kapal MV Vinca adalah melalui sejumlah tahapan sebagai berikut:

a. Perencanaan

Dalam perencanaan terdiri dari beberapa aspek, yaitu:

- 1). Menetapkan Tujuan atau Serangkaian Tujuan
- 2). Melihat Kondisi Palka saat Akan Dimuati
- 3). Mengidentifikasi Kemudahan dan Hambatan yang Dapat Terjadi
- 4). Mematangkan Perencanaan

b. Pengorganisasian

Dalam pengorganisasian terdiri dari beberapa tahapan untuk memperlancar proses persiapan palka, yaitu:

- 1). Pembagian Tugas Kerja
- 2). Persiapan Peralatan
- 3). Perwira yang Memiliki Wewenang dan Tanggung Jawab Kerja
- 4). Distribusi Wewenang dan Tanggung Jawab Kerja

c. Pelaksanaan

Di dalam tahapan pelaksanaan harus sesuai dengan SOP, yaitu:

- 1). Penyapuan sisa muatan di semua palka
- 2). Pencucian semua palka menggunakan air laut
- 3). Pembilasan menggunakan air tawar
- 4). Pengeringan ruang muat
- 5). Pembersihan got palka (*bilges*)

d. Pengawasan

Pengawasan dilakukan oleh *Officer* jaga yang bertanggung jawab ketika proses *cleaning* palka. Adapun yang bertanggung jawab sepenuhnya adalah Mualim 1, sehingga ketika sudah selesai proses *cleaning* palka, maka Mualim 1 akan melakukan pengecekan. Setelah Mualim 1 menyatakan bersih barulah dilanjut pengecekan oleh *surveyor* dari darat ketika sudah sampai di pelabuhan muat.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan pengalaman peneliti selama melakukan penelitian ini, terdapat beberapa faktor yang menjadi keterbatasan dan kekurangan. Faktor-faktor yang menyebabkan keterbatasan dan kekurangan tersebut adalah; kendala waktu dalam proses penelitian, kurangnya pengalaman yang dimiliki peneliti, pengetahuan baru yang membutuhkan proses panjang dalam memahami, serta kurangnya sarana dan prasarana yang dimiliki peneliti.

C. Saran

Sesuai permasalahan yang telah dibahas dalam skripsi ini, peneliti memberikan saran yang mungkin bisa bermanfaat untuk mengatasi permasalahan tersebut. Berikut beberapa saran yang mungkin dapat membantu dalam upaya mempersiapkan palka di kapal MV Vinca:

1. Sebaiknya Mualim 1 mempersiapkan konsep pengerjaan kegiatan terlebih dahulu agar proses persiapan ruang muatan berjalan baik dan tanpa kendala suatu apapun. Manajemen yang dilakukan haruslah benar dan terstruktur. Dengan pengorganisasian yang dilakukan pada saat persiapan ruang muat, kru dapat mengetahui bagaimana tugas dan cara pelaksanaan pekerjaan tersebut guna mendapat hasil yang maksimal. Begitu juga dengan pengawasan oleh Mualim/Perwira Jaga pada saat proses *cleaning* palka agar terlaksana dengan baik.
2. Sebaiknya *safety meeting* selalu dilakukan sebelum pekerjaan dimulai. Tujuannya adalah untuk kelancaran dalam setiap pelaksanaan kegiatan, guna mendapat hasil yang maksimal karena semuanya sudah terkonsep dan terarah. Selanjutnya Mualim 1 untuk selalu memperhatikan hal-hal dasar hingga yang utama dalam proses pelaksanaan pembersihan guna mengurangi risiko kesalahan dari pekerjaan kru.

DAFTAR PUSTAKA

Ambarita, M. A. 2016. *Metode Penelitian Sistem Informasi: Mengatasi Kesulitan Mahasiswa Dalam Menyusun Proposal Penelitian*. Deepublish. Yogyakarta.

Ambarwati, M. A. 2022. *Metode Penelitian Kualitatif*. CV. Al Qalam Media, Pati.

Aulia, A. 2016. *Teks Prosedur Dan Teks Eksposisi*, Guepedia. Bogor.

Chandra, Teddy. 2023. *Statistika Deskriptif*. CV Literasi Nusantara Abadi. Malang.

Elfrianto, Gusman Lesmana, and Bahdin Nur Tanjung. 2022. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. umsu press. Medan.

Evanirosa, M A et al. 2022. *Metode Penelitian Kepustakaan (Library Research)*. Media Sains Indonesia. Bandung.

Fakhrurrozi. 2017. *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal Untuk Perwira Pelayaran Niaga*. Deepublish. Yogyakarta.

Gunawan, Imam. 2022. *Metode Penelitian Kualitatif: Teori Dan Praktik*. Bumi Aksara. Jakarta.

Grunau, Peter, 2016, *Bulk Cargo: A Short Introduction for Loading, Unloading dan Stowage of Solid Bulk Cargoes Including Draught SurvZey*, Books on Demand.

House, David John, 2018, *Seamanship Techniques: Shipboard and Marine Operations*, Taylor & Francis, Inggris.

Jakarta, 1989 STCW Code Table A-II/1 Function : *Cargo handling and stowage at the operational Level*.

Kurniawan, Heru. 2021. *Pengantar Praktis Penyusunan Instrumen Penelitian*. Deepublish. Sleman.

Laju, I Kadek, Janny Adriani Djari, and Willem Thobias Fofid. 2020. *Prosedur Darurat & SAR*. PIP Semarang. Semarang.

- Mukhtazar. 2020. *Prosedur Penelitian Pendidikan*. Absolute Media. Bantul.
- Prasetyo, E. 2017. *Sistem Informasi Dokumentasi Dan Kearsipan Berbasis Client-Server Pada Bank Sumsel Babel Cabang Sekayu*. Jurnal Teknik Informatika Politeknik Sekayu 7(2): 1–10.
- Sarosa, Samiaji. 2021. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. PT. Kanisius. Sleman.
- Sahide, Muhammad Alif K. 2019. *Buku Ajar Metodologi Penelitian Sosial: Keahlian Minimum Untuk Teknik Penulisan Ilmiah*. Fakultas Kehutanan, Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Spencer, Chris. 2011. *Bulk Cargoes-Hold Preparation and Cleaning*, Standard House. England.
- Sudaryono. 2016. *Metode Penelitian Pendidikan*. Prenada Media. Jakarta.
- Sugiarto. 2022. *Metodologi Penelitian Bisnis*. Penerbit Andi. Yogyakarta.
- Sugiyono, 2022. *Metode Penelitian Kualitatif Dan R&D*. CV Alfabeta. Bandung.
- Suharso, Didik Dwi. 2020. *Prinsip Pengenalan Bagian - Bagian Kapal (Introduction Principal Particulars Of Ship)*. Zifatama Jawara. Sidoarjo.
- Suparno, P. 2008. *Action Riset : Riset Tindakan Utk Pend*. Grasindo. Jakarta.
- Tarjo. 2019. *Metode Penelitian Sistem 3x Baca*. Deepublish. Sleman.
- Umrati, dan Hengki Wijaya. 2020. *Analisis Data Kualitatif Teori Konsep Dalam Penelitian Pendidikan*. Sekolah Tinggi Teologia Jaffray. Makassar.
- Zuchri Abdussamad, S.I.K.M.S., and S.E.M.S, Patta Rapanna. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. CV. Syakir Media Press. Makassar.

Lampiran 1 Wawancara

A. Daftar Narasumber

1. Narasumber 1: Nakhoda Capt. Syamsul Bahri Senuk
2. Narasumber 2: Mualim 1 Pipit Arafat
3. Narasumber 3: Mualim 2 Gunawan Jati

B. Hasil Wawancara

1. Wawancara dengan Nakhoda

Peneliti : “Selamat Pagi Capt, mohon izin bertanya, Bagaimana penerapan *Standard Operational Procedur* (SOP) persiapan memuat di kapal MV Vinca?”

Nakhoda : “Penerapan SOP persiapan memuat itu harus dilaksanakan agar tidak terjadi kesalahan atau *fail* saat pengecekan oleh *surveyor* dari darat, tetapi kru sering mengabaikan salah satu SOP persiapan memuat seperti sering adanya sisa muatan pada got palka.”

Peneliti : “Menurut Kapte napa yang menyebabkan kru sering mengabaikan SOP?”

Nakhoda : “Kru mengabaikan SOP biasanya karena kurang mengerti tentang SOP yang ada di kapal, atau bisa jadi tidak adanya pengawasan oleh Mualim Jaga pada saat itu.”

Peneliti : “Siap baik Capt, lalu Upaya apa yang dilakukan kru dalam mempersiapkan palka di kapal MV Vinca?”

Nakhoda : “Seharusnya Muallim 1 melakukan pembagian tugas setiap kru agar tidak terjadi salah paham antar kru, persiapan peralatan, dan pengawasan oleh perwira jaga.”

Peneliti : “Baik terimakasih Capt”

2. Wawancara dengan Muallim 1

Peneliti : “Selamat Pagi *Chief*, mohon izin bertanya, Bagaimana penerapan *Standard Operational Procedur* (SOP) persiapan memuat di kapal MV Vinca?”

Muallim 1 : “SOP sebenarnya harus dilaksanakan semuanya agar tidak menimbulkan masalah saat pengecekan oleh *surveyor*. Tetapi kru sering mengabaikan tentang SOP yang ada.”

Peneliti : “Kenapa itu bisa terjadi *Chief*?”

Muallim 1 : “Kru mengabaikan biasanya karena menganggap tidak perlu dan kurang pengawasan juga.”

Peneliti : “Siap baik *Chief*, lalu Upaya apa yang dilakukan kru dalam mempersiapkan palka di kapal MV Vinca?”

Muallim 1 : “Untuk upaya yang dapat dilakukan agar tidak terjadi kesalahan pahaman adalah perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan, ”

Peneliti : “Baik terimakasih *Chief*.”

3. Wawancara dengan Muallim 2

Peneliti : “Selamat siang, *Second*. mohon izin bertanya, Bagaimana penerapan *Standard Operational Procedur* (SOP) persiapan memuat di kapal MV Vinca?”

Muallim 2 : “Penerapan persiapan memuat itu harus sesuai dengan SOP yang ada, sehingga tidak ada sesuatu yang terlewatkan. Untuk penerapan SOP persiapan memuat di kapal kita masih kurang berjalan dengan maksimal, karena kru kruang memahami SOP yang ada di kapal kita karena tidak ada pelatihan atau pemberitahuan terlebih dahulu. Sehingga kru tidak melaksanakan salah satu dari SOP yang ada.”

Peneliti : “Siap baik *Second*, lalu Upaya apa yang dilakukan kru dalam mempersiapkan palka di kapal MV Vinca?”

Muallim 2 : “Upaya yang dilakukan biasanya perencanaan terlebih dahulu untuk proses persiapan memuat, lalu melaksanakan checking kegiatan, pelaksanaan kegiatan, dan diakhiri dengan evaluasi agar tidak terulang kembali.”

Peneliti : “Baik terimakasih *Second*.”

Lampiran 2 Ship Particular

SHIP PARTICULAR

SHIP'S NAME/CALL SIGN	: MV. VINCA / 3EEV2
OFFICIAL/IMO, NUMBER	: 31487-06 CH / 9298557
M.M.S.I.	: 371821000
INMAR-F	: Tel: 870773944108, Fax: 870783294330
INMAR-C	: Tlx: 437182110
E-MAIL	: vinca@orcajpn.co.jp
FLAG	: PANAMANIAN
PORT OF REGISTRY	: PANAMA
OWNER OF THE VESSEL	: ASAHİ MARINE PANAMA, S.A.
CHARTERER	: KAWASAKI KISEN KAISHA LTD
OPERATOR	: -SAME-
SHIPBUILDER	: TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU) INC.
KEEL LAID	: 15 TH JULY 2004
LAUNCHED	: 2 ND DECEMBER 2005
DELIVERED	: 9 TH MARCH 2006
TYPE OF SHIP	: FLUSH DECK TYPE WITHOUT F'CLE
KIND OF VESSEL	: BULK CARRIER
CLASS	: NIPPON KAIJI KYOKAI NS*(Bulk carrier) (ESP), MNS* Strengthened for heavy loading where hold no.2 & 4 may be empty
LENGTH (L.O.A)/LBP	: 189.99 M/182.0M
BREADTH(MLD),DEPTH(MLD)	: 32.26 M/17.0M
SUMMER DRAFT (EXT.)	: 11.580 M
DISPLACEMENT (EXT.)	: 58,324 MT
DEADWEIGHT	: 49,999 MT
LIGHTWEIGHT	: 8,325 MT
TONNAGE (TM69)	
GROSS & NET TONNAGE	: 30,053 T/18,207.0T
MAIN ENGINE	: KAWASAKI MAN-B&W 6S50W x 1 SET
M.C.O.	: 7,800 KW x 116 RPM
C.S.O. (85% M.C.O)	: 6,630 KW x 110 RPM
SPEED	
SEA SPEED	: 14.5 KNOTS (At C.S.O. with 15% sea margin on fully loaded Condition (mld. Draft = 11.00))
HOLD/HATCHES	: 5HOLDS/5HATCHES
BALLAST	: 15,407CBM+3HOLD:13,522.9CBM=28,930CBM
F.O/D.O/F.W	: 2,386.9/183.9/404CBM


CAPT. SYAMSUL BAHRI SENUK
 MASTER M/V VINCA

Lampiran 3 Proses Pelaksanaan *Cleaning Palka*



Pelaksanaan Penyapuan Sisi Muatan Batu bara



Penyemprotan Menggunakan Air Laut

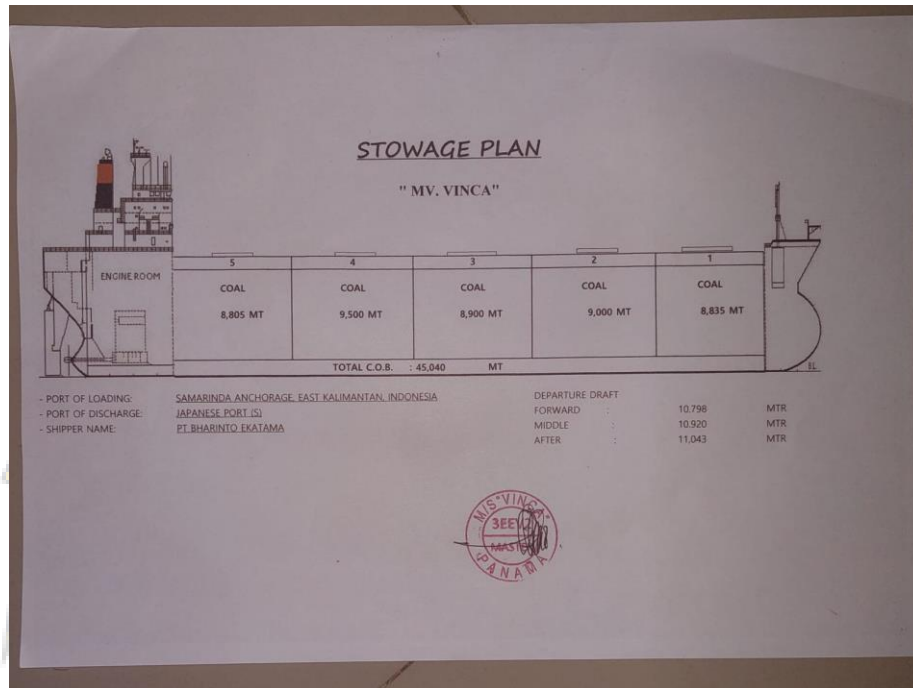


Pembersihan Got Palka (*Bilges*) dari Lumpur Sisa Muatan




Pemasangan *Burlap* ke Tutup Penyaring Got Palka (*Bilges*)

Lampiran 4 Stowage Plan



Lampiran 5 Statement of Fact




STATEMENT OF FACT
(Working Records)

Vessel Name	: MV. VINCA	Voyage No.	: 139Y
Port of Loading	: SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA	Flag	: PANAMA
Port of Discharge	: JAPANESE PORT (S)	GRT	: 30,053 MT
Cargo Quantity	: 45,040 MT	NRT	: 18,207 MT


DATE & TIME	ACTIVITIES
June 11, 2022 - 07:00	HRS Arrived at Pilot Station
June 11, 2022 - 07:00	HRS Notice of Readiness Tendered
June 11, 2022 - 07:42	HRS Pilot on board
AS PER CHERTER PARTY	
June 11, 2022 - 08:24	HRS Notice of Readiness Accepted
June 11, 2022 - 08:42	HRS Dropped Anchorage
June 11, 2022 - 11:15	HRS Pilot Leave
June 11, 2022 - 11:15	HRS Agent and port authority on board
June 11, 2022 - 11:45	HRS Commenced Free Pratique
June 11, 2022 - 13:00-14:00	HRS Completed Free Pratique
June 11, 2022 - 13:00-14:00	HRS Initial Draft Survey by chief officer and surveyor
June 11, 2022 - 13:00-14:00	HRS Hold Cleanliness Inspection by chief officer and surveyor
June 13, 2022 - 02:30	HRS Commenced Loading
June 14, 2022 - 22:15	HRS Completed Loading
June 14, 2022 - 22:15-23:15	HRS Final Draft Survey and Calculation by Chief Officer and Surveyor
June 15, 2022 - 08:40	HRS Received cargo export document (PEB) from shipper
June 15, 2022 - 14:00	HRS Clearance Out Papers On Board
June 15, 2022 - 14:20	HRS Completed Cargo Documents
June 15, 2022 - 14:30	HRS Pilot On Board For Sailed
June 15, 2022 - 14:48	HRS Anchorage a weighed
June 15, 2022 - 14:48	HRS Ship Sailed
JUNE 25, 2022 - P.M	HRS ETA Next Port

<p>ARRIVAL CONDITION</p> <p>MFO : 473,229 MT</p> <p>MDO : 51,618 MT</p> <p>FW : 240 MT</p> <p>BW : 15,776 MT</p>	<p>BUNKERS RECEIVED</p> <p>MFO : NILL MT</p> <p>MDO : NILL MT</p> <p>FW : NILL MT</p> <p>LO : NILL LTRS</p>	<p>DEPARTURE CONDITION</p> <p>MFO : MT</p> <p>MDO : MT</p> <p>FW : MT</p> <p>BW : MT</p>
<p>DRAFT</p> <p>FWD : 4.49 MTRS</p> <p>MID : 5.38 MTRS</p> <p>AFT : 6.27 MTRS</p>		<p>DRAFT</p> <p>FWD : 10.798 MTRS</p> <p>MID : 10.920 MTRS</p> <p>AFT : 11,043 MTRS</p>



CAPT. SYAMSUL BAHRI SENUK
MASTER OF MV. VINCA


PT. BHARINTO EKATAMA
On behalf of shipper



PT. SERASI SHIPPING INDONESIA
As agent SAMARINDA

PT. SERASI SHIPPING INDONESIA
Jl. Gamelan No. 22 RT. 34
Samarinda 75122
Kalimantan Timur
Indonesia

Tel. (62) 541 738 943
Fax. (62) 541 746 554
www.s-5.org



Lampiran 6 Cargo Manifest


s=log

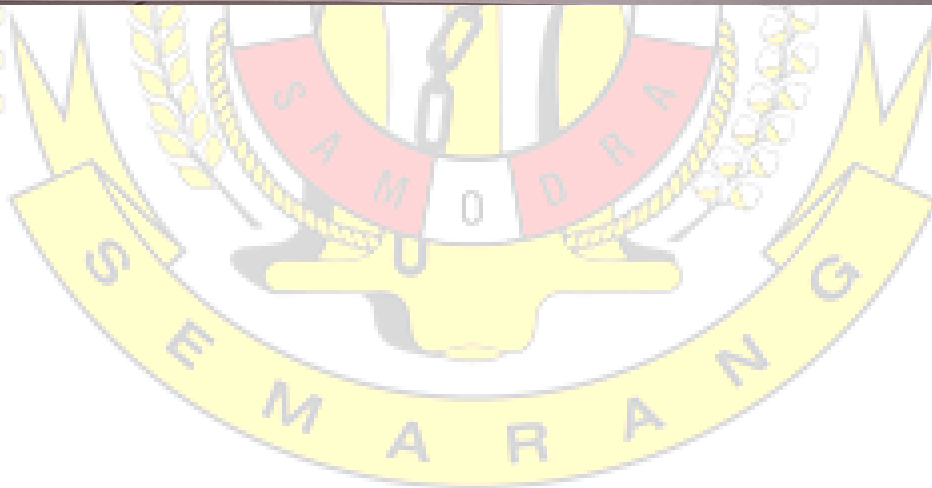
**PT SERASI SHIPPING INDONESIA
CARGO MANIFEST**

Name Of Vessel : M.V. VINCA	Grt : 80,069 MT	Port of Loading : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
Flag : PANAMA	Nrt : 18,207 MT	
Master : CAPT. SYAMSUL BAHRI SENUK	Voy : 189Y	Port of Discharge : JAPANESE PORT (S)


B/L NO.	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
SMD3PN01V139Y	PT BHARINTO EKATAMA PONDOK INDAH OFFICE TOWER III, 3RD FLOOR, JL. SULTAN ISKANDAR MUDA, PONDOK INDAH KAV. V-TA, JAKARTA SELATAN 12310. INDONESIA	Consignee : TO ORDER Notify Party : MARUBENI CORPORATION 4-2, OHTEMACHI 1-CHOME, CHIYODA-KU, TOKYO, 100-8088, JAPAN	ITM COAL PRODUCTS IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY ALL TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE CHARTER PARTY INCLUDING ARBITRATION CLAUSE ARE DEEMED TO BE FULLY INCORPORATED IN THIS BILL OF LADING	45,040 MT

JAKARTA, INDONESIA: JUNE 14th, 2022
PT SERASI SHIPPING INDONESIA





Lampiran 7 Bill of Lading

Shipper PT BHARINTO EKATAMA PONDOK INDAH OFFICE TOWER III, 3RD FLOOR, JL. SULTAN ISKANDAR MUDA, PONDOK INDAH KAV. V-TA, JAKARTA SELATAN 12310, INDONESIA		B/L No. SMDJPN01V139Y	
Consignee TO ORDER		 BILL OF LADING	
SHIPPED ON BOARD, the goods or packages said to contain goods hereinafter mentioned in apparent good order and condition unless otherwise indicated in this Bill of Lading to be transported subject to all the terms of this Bill of Lading and to ship's engagements not hereby disclosed with liberty to proceed via any port or ports within the voyage herein contracted for (see Clause 4), to the port of discharge or so near thereunto as the ship can always safely get and leave, always afloat or all stages and conditions of water and weather, and there to be delivered or transhipped on payment of the charges thereon in like apparent good order and condition from ship's tackle or deck and, in case of bulk liquids, from ship's pipe line connections on the ship where Carrier's responsibility shall cease.			
It is agreed that the custody and carriage of the goods are subject to the following terms which shall govern the relations, whatsoever they may be between the shipper, consignee, and the Carrier, master and ship in every contingency, whatsoever and whenever occurring, and also in the event of deviation, or of unseaworthiness of the ship at the time of loading or inception of the voyage or subsequently, and none of the terms of this Bill of Lading shall be deemed to have been waived by the Carrier unless by express waiver in writing signed by a duly authorized agent of the Carrier.			
Notify party (Without liability to Carrier - See Clause 14): MARUBENI CORPORATION 4-2, OHTEMACHI 1-CHOME, CHIYODA-KU, TOKYO, 100-8088, JAPAN			
Ocean vessel MV. VINCA		Voy. No. 139Y	
Port of loading SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA		SEE TERMS OF CARRIAGE AND OTHER TERMS ON REVERSE	
Port of discharge JAPANESE PORT (S)		Final destination (for the Shipper's reference only)	
Marks and Numbers DRAFT ONLY COPY NON-NEGOTIABLE		Kind of Packages or Units; description of goods ITM COAL PRODUCTS IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY ALL TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE CHARTER PARTY INCLUDING ARBITRATION CLAUSE ARE DEEMED TO BE FULLY INCORPORATED IN THIS BILL OF LADING	
		Gross weight 45,040	Measurement MT
Total No. of Packages or Units (in words)		Freight and Charges	
		Prepaid or	Payable at
Ex. Rate		Total prepaid in local currency	No. of original B/L 3 (THREE)
		Place and date of issue JAKARTA, INDONESIA; JUNE 14th, 2022	
		FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER MV. VINCA CAPT. SYAMSUL BAHRI BENUK By PT. SERASI SHIPPING INDONESIA AS AGENT FOR THE MASTER	
In accepting this Bill of Lading, the shipper, owner and consignee of the goods, and the holder of the Bill of Lading agree to be bound by all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, stamped or printed, as fully as if they were all signed by each shipper, owner, consignee or holder, notwithstanding any local customs or privileges to the contrary and agree that this Bill of Lading supercedes all other agreements for the shipment of these goods.			
IN WITNESS WHEREOF, the master or agent of the said ship has signed the number of Bills of Lading signed above, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.			

Lampiran 8 Crew List

IMO CREW LIST						
1. Name of ship : VINCA		2. Port of Arrival :		3. Date :		page: 1
4. Nationality of ship : PANAMA		5. Next Port :		6. Name & ID doc		
7.No	8. Full Name	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Birth date and place	Passport, no / exp date S/book, no / exp date	Embarkation date port/country
1	SYAMSUL BAHRI SENUK	Master	Indonesian	05th Aug 1976 Lairwu Obi	C 7308942 / 03.09.2025 E 103656 / 29.07.2023	30th Nov 2021 Samarinda, Indonesia
2	PIPIP ARAFAT	C/O	Indonesian	19th Oct 1983 Temanggung	C 8261917 / 04.01.2027 E 094468 / 25.07.2023	09th Feb 2022 Samarinda, Indonesia
3	GUNAWAN JATI NUGROHO	2/O	Indonesian	07th Dec 1987 Temanggung	C 7545004 / 13.09.2026 F 233076 / 07.05.2024	26th Dec 2021 Samarinda, Indonesia
4	ARIEF MAULANA VICKRI	3/O	Indonesian	22nd Jun 1996 Bekasi	C 7309402 / 27.08.2025 F 177955 / 08.10.2023	30th Nov 2021 Samarinda, Indonesia
5	SUYADI PRIJASUMARTA	C/E	Indonesian	15th Mar 1964 Klaten	C 7781660 / 24.08.2026 G 078749 / 29.07.2024	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
6	M ASRIL AZIS	1/E	Indonesian	07th Apr 1974 Jakarta	C 6315750 / 31.01.2025 E 117391 / 15.09.2023	12th Jun 2022 Samarinda, Indonesia
7	ITA KARMITA	2/E	Indonesian	20th Aug 1981 Palasah	C 8488396 / 14.04.2027 F 156437 / 23.07.2023	12th Jun 2022 Samarinda, Indonesia
8	FAHMI MAULA HYBRIDA	3/E	Indonesian	28th Jul 1998 Semarang	C 3752465 / 02.07.2024 F 241770 / 18.07.2024	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
9	OCTEVIANUS RUDI NOURILONGKUTOY	BSN	Indonesian	01st Nov 1976 Manado	C 8100926 / 12.10.2026 F 017894 / 08.05.2024	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
10	SAPRUDIN SAINTA ASMIYAN	AB.A	Indonesian	24th Dec 1973 Balaraja	C 6316809 / 10.02.2025 F 319564 / 05.02.2023	26th Dec 2021 Samarinda, Indonesia
11	HARUN SOHAR	AB.B	Indonesian	16th May 1978 Jakarta	C 4678206 / 19.08.2024 E 112357 / 30.08.2023	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
12	HAERUDDIN SAMSUDDIN	AB.C	Indonesian	05th May 1979 Kandoa	C 3899223 / 10.05.2024 F 239046 / 15.05.2024	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
13	SUPRIADI	OS.A	Indonesian	29th Sep 1987 Redo	C 1151197 / 13.08.2023 E 097478 / 30.06.2023	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
14	ARNOL	OS.B	Indonesian	29th Mar 1996 Balopa	C 5791571 / 18.11.2024 F 159440 / 10.02.2024	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
15	NOR HIDAYAT EFNUEDI SANTOSA	OLR.A	Indonesian	10th Nov 1970 Surabaya	C 7575236 / 14.01.2026 G 041301 / 12.01.2024	09th Feb 2022 Samarinda, Indonesia
16	GEORGE TALAHATU	OLR.B	Indonesian	19th Feb 1960 Ambon	C 7573878 / 14.12.2025 E 134554 / 02.12.2023	09th Feb 2022 Samarinda, Indonesia
17	SUPARYONO ATMO SUMARTO	OLR.C	Indonesian	27th Nov 1968 Surakarta	C 7782954 / 15.10.2026 F 249683 / 09.07.2024	26th Dec 2021 Samarinda, Indonesia
18	ROJAK SALEH	WPR	Indonesian	06th Aug 1988 Serang	C 2876850 / 11.01.2024 G 019013 / 16.11.2023	07th Mar 2022 Samarinda, Indonesia
19	TRI HARIYANTO	C/CK	Indonesian	09th Aug 1977 Bogor	C 2671987 / 22.03.2024 F 220110 / 21.12.2024	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
20	IMAM SANTOSA	M/MAN	Indonesian	01st Oct 1992 Jakarta	C 7152379 / 22.09.2026 F 198022 / 06.12.2023	03rd Nov 2021 Samarinda, Indonesia
21	MUHAMMAD WAHYU NUR UTOMO	D/CDT	Indonesian	01st Nov 2000 Magelang	C 7541818 / 21.05.2026 G 011754 / 23.04.2024	03rd Aug 2021 Samarinda, Indonesia
22	FIRMAN GANI	E/CDT	Indonesian	27th Feb 2001 Sidoarjo	X 1154899 / 18.03.2026 G 040985 / 23.12.2023	03rd Aug 2021 Samarinda, Indonesia

12. Date and signature by master, authorized agent or officer

Signed by master.

3EEV2
MASTER
CAPT. SYAMSUL BAHRI SENUK
MASTER OF VINCA

Lampiran 9 SOP (Standard Operational Procedure) Persiapan Memuat

MV: VINCA
PANAMA

20TH MAY 2023

CARGO HOLD CLEANING FOR THE LAST THREE CARGOES

1. SWEEPING OF CARGO RESIDUE FOR ALL CARGO HOLD
2. SEA WATER WASHING OF ALL CARGO HOLD
3. FRESH WATER RINSING TO EACH CARGO HOLD
4. DRYING TO EACH CARGO HOLD
5. CLEAN ALL BILGES

PREPARED BY,

PIPIT ARAFAT
CHIEF OFFICER

VERIFIED BY,

CAPT. SYAMSUL BAHRI SENUK
MASTER



Lampiran 10 Schedule Persiapan Memuat

CARGO HOLDS CLEANING SCHEDULE						
Ship Name:	VINCA	Voy No.:	VI41Y	Report date:	24-Jul-2022	
Previous Cargo:	Coal in bulk	Next Cargo:	Coal In Bulk			
Previous Port:	TONDA, JAPAN	Next Load Port:	SAMARINDA, INDONESIA	Days to Load port:	8 Days	
CH	SWEEEPING	WASHING	STAIN/RUST REMOVAL	PAINTING T/U-or-F/C	REMARKS	
	Working Time	Working Time	Working Time	Chemicals Use	Paints Consumed	Addtl comments by Master
	Man x Hrs	Man x Hrs	Man x Hrs	Consumed	Grade of Paint	
	Status	Status	Status		Status	
No.1	23-Jul / 1000-1200 8 Man x 2.0 Hrs Done	25 Jul/ 0800-1200 8 Man x 4.0Hrs Planning	N/A	N/A	N/A	Remove cargo residue, Presurized SW washing, High pressure FW rinsing, Dried up the hold, and cleaned up bilges and cover with burlap
	24-Jul / 0800-1000 8 Man x 2.0 Hrs Done	25 Jul/ 1300-1700 8 Man x 4.0 Hrs Planning	N/A	N/A	N/A	Remove cargo residue, Presurized SW washing, High pressure FW rinsing, Dried up the hold, and cleaned up bilges and cover with burlap
No.3	23-Jul / 0800-1000 8 Man x 2.0 Hrs Done	26 Jul/ 0800-1200 8 Man x 4 Hrs Planning	N/A	N/A	N/A	Remove cargo residue, Presurized SW washing, High pressure FW rinsing, Dried up the hold, and cleaned up bilges and cover with burlap
	24-Jul / 1000-1200 8 Man x 2.0 Hrs Done	26 Jul/ 1300-1700 8 Man x 4 Hrs Planning	N/A	N/A	N/A	Remove cargo residue, Presurized SW washing, High pressure FW rinsing, Dried up the hold, and cleaned up bilges and cover with burlap
No.5	23-Jul / 1300-1500 8 Man x 2.0 Hrs Done	27 Jul/ 0800-1200 8 Man x 4 Hrs Planning	N/A	N/A	N/A	Remove cargo residue, Presurized SW washing, High pressure FW rinsing, Dried up the hold, and cleaned up bilges and cover with burlap



Lampiran 11 Ceklis Persiapan Memuat

CHUBA-CLUB
Revision: 1
Page: 3 of 3
Date: 16 Dec. 2021

CARGO HOLD CHECKLIST / RECORD BEFORE ARRIVAL LOADING PORT

Date: 2022.06.28

This checklist relates to complete into any inspection and should be completed by the master or responsible officer and by the person checking the cargo hold or authorized team leader.

Time to be Inspected the hold condition;

After Hold Cleaning 3 days before entering port On arrival the port Before inspection

Loading Cargo: COAL IMSBC Code: A B C Not specified N/A

(To be checked by the master or nominated responsible person)	Yes	No
Are Entry Personnel being properly clothed and equipped for the entry and subsequent task?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Did proper Enclosed space procedure carry out and entry permit properly issued. Enclosed Space entry Permit OAK-MN-07-09C: _____ Risk Assessment OAK-SM-01-11: <u>VNC/RA/130/22</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Are the officer assist and monitoring the cargo hatch opening is free from relevant material that cause Contamination?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ensure the holds and compartments, including hatch covers, deats, side rails, coaming ledges, rubber packing for all hold access hatch, flanges around frame, pipe casings, horizontal surfaces, tank tops is free from dust or loose grease, rust, scale, flaking paint and residues of previous cargoes or any foreign materials that lead into cargo hold inspection failure.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Has the Cargo hold hatches open when the ship reaches smooth water in the port approaches and Cargoes out natural ventilation to avoid ship's sweats due to moisture as per weather condition?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ensure the arrangement regarding ship's crew entering holds, or lowering clean-up tools, /equipment into holds while shore personnel or surveyor are still inspecting cargo hold	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Has the Cargo Space, tank top been swept cleaned and dry where necessary and free from moisture Concerning ship's sweat that leads into pop-up under paint.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ensure the Cargo residues should be pumped out as slurry during washing out?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ensure Loose Scale should be removed by scraping and sweeping and no rusty flakes remained?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Has the Hold manhole covers and bilge cover plates, has been secured flush with the tank top?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In case found unusual matter to be reported charterer and management company.	NA	NA
(To be checked by Person Inspecting the Cargo Hold prior to arrival berth)	Yes	No
I have received instruction or permission from the master or nominated responsible Person to check the Cargo Hold prior for arrival at berth (Leader of Inspection: _____ Member: _____)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
This inspection has been satisfactorily completed by the master or nominated responsible person	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I have agreed and understand the Cargo Hold Inspection procedure prior arrival at berth	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Remark:	Passed cargo hold survey 2022.07.08, 13:00LT	

Responsible Officer: Poik Angat Master: Carl Sugama Bahri Soeuh

Osaka Asahi Kasei Co., Ltd.

Lampiran 12 Application For Hold Cleaning

▲ To: K-Line BCO Operation Date: 05th Aug 2022
 Fm: Master MV. VINCA

APPLICATION FOR HOLD CLEANING ALLOWANCE
 (FOR VOY. NO. 141Y)

Ship's Name	VINCA		Pos of Hold Survey	09 th Aug 2022 / 13:00 Hrs
Last Voyage	140Y		Last Kind Of Cargo	Coal in bulk (Ex SURABAYA)
This Voyage	141Y		Kind of Cargo	Coal in bulk
Date of Working	From	23 rd Jul 2022		Place of Working
	To	05 th Aug 2022		
Tide of Working Allowance	At Sea En-route to SURABAYA , Indonesia			
Details of Working	Tide of Working Allowance			
	CARGO HOLD CLEANING			
	1. 23 rd Jul 2022 / 0800 – 1500Hrs: - Sweeping and collected cargo residues to collecting in drum and jumbo bag in CH No 1-3 & 5			
	2. 24 th Aug 2022 / 0800 – 1200Hrs: - Sweeping and collected cargo residues to collecting in drum and jumbo bag in CH No 2 & 4			
	3. 25 th Jul 2022 / 0800 – 1600Hrs: - Washing down by high pressure sea water all Cargo Hold, High Pressure FW Raising in CH No.1,2&3			
	4. 26 th Jul 2022 / 0800 – 1600Hrs: - Washing down by high pressure sea water all Cargo Hold, High Pressure FW Raising in CH No.4&5			
	5. 27 th Jul 2022 / 0800 – 1200Hrs: - Dried up Cargo Hold and Clean up the Bilges, then cover with tarpaulin for CH No. 1-2-3-4 & 5			
	6. 27 th Aug 2022 / 0800 – 1200Hrs: To be look out cargo residue in the collecting drums and jumbo bags from cargo hold no.1-2-3-4 and 5, put on main deck Starboard side.			
Working Hours	7. 12 th Aug 2022 / 0800 – 1400Hrs: - Disposed the residue on deck, collecting drums and jumbo bags complied with MARPOL regulation.			
	- 23 rd Jul 2022: 8 Man x 6.0 Hrs = 48 Man Hrs			
	- 24 th Jul 2022: 8 Man x 4.0 Hrs = 32 Man Hrs			
	- 25 th Jul 2022: 8 Man x 8.0 Hrs = 64 Man Hrs			
	- 26 th Jul 2022: 8 Man x 8.0 Hrs = 64 Man Hrs			
	- 27 th Jul 2022: 8 Man x 4.0 Hrs = 32 Man Hrs			
	- 01 st Aug 2022: 8 Man x 2.0 Hrs = 16 Man Hrs			
	- 05 th Aug 2022: 8 Man x 5.0 Hrs = 40 Man Hrs			
Total Working Hours:			= 296 Man Hrs	

High appreciated for your kind approval to this application, Thank you.

Prepared by: Pavel Andia
Chief Officer

Noted by: Carl Spasmi Rishi Spasmi
Master of VINCA