

LAMPIRAN

Lembar Hasil Wawancara

Nama : Capt. Luther AGT Kansil
Jabatan : Nakhoda
Tempat : MV Pekan Fajar

1. Apa yang menyebabkan kapal mengalami kandas di alur sungai?

Jawaban :

Banyak faktor yang mendorong kandasnya sebuah kapal di alur sungai. Mulai dari faktor alam yang kadang tidak bisa diprediksi, kondisi kapal yang kurang memadai, maupun faktor dari kesalahan manusianya sendiri. Pastinya ketika berlayar di alur sungai semua kesiapan harus dipersiapkan sebaik mungkin. Dalam hal ini menurut saya kesalahan manusia yang berperan dan dominan cukup besar dalam kejadian kandas ini.

2. Bagaimana cara membebaskan kapal dari keadaan kandas ketika berada pada alur sungai?

Jawaban :

Langkah pertama adalah segera menghentikan mesin untuk mencegah kerusakan lebih lanjut pada lambung kapal. Selanjutnya, lakukan penilaian cepat terhadap kondisi kapal termasuk lokasi kandas, kedalaman air di sekitar kapal, dan kemungkinan penyebabnya seperti arus atau sedimentasi. Setelah itu, komunikasi dengan otoritas pelabuhan atau pihak terkait sangat penting untuk mendapatkan panduan dan bantuan. Sepanjang proses yang dilakukan, penting untuk terus memantau cuaca arus, dan kondisi struktur kapal guna memastikan keselamatan awak dan mencegah kerusakan lingkungan lebih lanjut.

3. Apa langkah pencegahan yang wajib dilakukan awak atau kru kapal sebelum memasuki alur sungai agar kapal terhindar dari kandas?

Jawaban :

Perencanaan pelayaran adalah langkah awal yang sangat penting untuk memastikan kapal tidak melalui jalur yang berisiko. Nakhoda dan perwira navigasi harus menggunakan peta laut yang terbaru untuk mengidentifikasi rute dengan kedalaman aman, menghindari area dengan potensi bahaya seperti pasir, karang, atau kerangka kapal. Dengan perencanaan yang baik potensi kapal kandas dapat diminimalkan secara signifikan.

4. Bagaimana cara memastikan bahwa awak atau kru kapal siap untuk menghadapi kondisi alur yang berisiko?

Jawaban :

Sebagai Nakhoda, memastikan kru siap dalam menghadapi kondisi alur yang berisiko adalah prioritas utama saya. Hal ini saya lakukan melalui pelatihan rutin dan simulasi skenario darurat seperti evakuasi, kebakaran, dan navigasi di perairan padat atau berbahaya. Sebelum memasuki alur yang berisiko, saya selalu mengadakan *safety briefing* untuk memastikan semua kru memahami rencana perjalanan, kondisi cuaca, potensi bahaya, dan tanggung jawab masing-masing. Saya juga memantau kesehatan dan kesiapan fisik kru, melakukan rotasi jika diperlukan, dan memastikan penerapan Prosedur Operasional Standar (SOP) berjalan dengan baik. Penggunaan teknologi navigasi seperti ECDIS, AIS, dan GPS juga menjadi bagian penting untuk mendeteksi risiko lebih awal. Setelah operasi, evaluasi bersama dilakukan untuk terus meningkatkan kesiapan dan koordinasi kru. Dengan langkah-langkah ini, saya memastikan kru bekerja secara aman, efisien, dan terorganisir dalam menghadapi setiap tantangan operasional.

Lembar Hasil Wawancara

Nama : Muhlis
Jabatan : Mualim I
Tempat : MV Pekan Fajar

1. Apa yang menyebabkan kapal mengalami kandas di alur sungai?

Jawaban :

Pada saat kejadian, saya sebagai Mualim I saat itu berada dan *standby* di haluan bersama bosun dan cadet. Menurut saya, faktor yang menyebabkan kapal mengalami kandas adalah kurangnya informasi terkini terkait keadaan alur sungai Berau. Disamping itu terdapat kondisi cuaca buruk seperti angin kencang dan badai sering menyebabkan kapal kehilangan kendali sehingga terjebak di perairan dangkal. Selain itu, kondisi muatan kita yang berlebihan atau distribusi yang tidak merata dapat menyebabkan kapal kehilangan keseimbangan sehingga mempengaruhi manuver kapal di perairan dangkal.

2. Bagaimana cara membebaskan kapal dari keadaan kandas ketika berada pada alur sungai?

Jawaban :

Langkah awal dalam melakukan suatu penanganan sangat perlu untuk kita melakukan identifikasi dahulu penyebab kandas. Hal ini dapat mencakup daripada kesalahan manusia dalam bernavigasi secara aman atau kesalahan pada saat pelaksanaan prosedur. Upaya pembebasan bisa dilakukan dengan mengurangi beban kapal seperti memindahkan kargo atau membuang ballast untuk meningkatkan daya apung. Bila memungkinkan, gunakan kapal tunda untuk menarik kapal ke perairan yang lebih dalam.

3. Apa langkah pencegahan yang wajib dilakukan awak atau kru kapal sebelum memasuki alur sungai agar kapal terhindar dari kandas?

Jawaban :

Yang saya ketahui sebagai Mualim I diatas kapal langkah awal yang saya ambil untuk persiapan memasuki alur pelayaran sempit agar terhindar dari kandas adalah menghubungi otoritas pelabuhan atau pengelola sungai. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan informasi terbaru mengenai kondisi keadaan alur sungai tersebut seperti maksimum dan minimum draft kapal, ketentuan kecepatan kapal, menginformasikan rencana perjalanan, memonitor saluran radio untuk mendapatkan informasi terkini tentang kondisi alur. Selanjutnya pengecekan kondisi kapal seperti kedalaman draft kapal sesuaikan dengan keadaan di alur sungai tersebut. Setelah itu, pengecekan kondisi mesin, kemudi, dan propulsi kapal dalam kondisi yang baik untuk manuver di alur pelayaran sempit.

4. Bagaimana cara memastikan bahwa awak atau kru kapal siap untuk menghadapi kondisi alur yang berisiko?

Jawaban :

Untuk memastikan kru kapal siap menghadapi kondisi alur yang berisiko adalah dengan memberikan pelatihan rutin termasuk latihan keselamatan dan manuver darurat. Semua awak harus memahami prosedur navigasi di area berisiko seperti sungai sempit, arus kuat, atau tikungan tajam, serta mengenali potensi bahaya di sekitar alur tersebut. Sebelum memasuki alur yang berisiko, briefing dilakukan untuk memastikan setiap kru memahami peran dan tanggung jawabnya. Komunikasi yang efektif di antara tim sangat penting, sehingga koordinasi dapat dilakukan secara cepat dan tepat saat menghadapi situasi kritis. Dengan pendekatan ini, kru dapat bekerja secara efisien dan meminimalkan risiko selama pelayaran.

Lembar Hasil Wawancara

Nama : Moch Arsyah Putra Bahari
Jabatan : Mualim II
Tempat : MV Pekan Fajar

1. Apa yang menyebabkan kapal mengalami kandas di alur sungai?

Jawaban :

Yang saya ketahui pada saat kejadian kandas tersebut bermula dengan adanya perbedaan pendapat antara Nakhoda dan pihak kepanduan. Sebagai kepanduan yang paham tentang keadaan alur sekitar telah memberikan saran dan informasi untuk melewati alur yang dianggapnya lebih aman. Namun dalam hal ini, tanggapan seorang pandu ditolak oleh seorang Nakhoda, karena dengan pengalaman beliau yang pernah melewati alur tersebut. Tetapi, pada akhirnya setelah perbedaan pendapat yang terjadi seorang pandu memberikan kuasa komandonya kepada Nakhoda yang memimpin pada saat itu. Setelah semuanya diambil alih oleh seorang Nakhoda, sempat terjadi kepanikan akibat haluan kapal yang sudah jauh melewati jalur aman perairan sekitar dan terjadilah kandas.

2. Bagaimana cara membebaskan kapal dari keadaan kandas ketika berada pada alur sungai?

Jawaban :

Pada saat kejadian kandas ini yang saya ketahui, hal pertama yang dilakukan yaitu dengan mengetahui kondisi kapal saat itu. Baik kondisi kapal, muatan, dan awak kapal. Setelah itu semua awak kapal bersiap dengan tugas dan tanggung jawab masing-masing untuk membebaskan kapal dari kandas. Selanjutnya mencoba mengolah gerak menggunakan mesin sendiri dengan memperhatikan pasang tertinggi pada saat itu. Perlu diperhatikan juga kondisi lalu lintas saat itu, karena memakan waktu yang cukup lama serta ruang yang cukup luas untuk mengolah gerak sebuah kapal.

3. Apa langkah pencegahan yang wajib dilakukan awak atau kru kapal sebelum memasuki alur sungai agar kapal terhindar dari kandas?

Jawaban :

Saya sebagai Mualim II diatas kapal, langkah awal yang saya ambil adalah mempersiapkan semua alat navigasi yang menunjang untuk memasuki alur pelayaran sempit seperti mempersiapkan peta laut terbaru yang mencantumkan kedalaman air, rambu navigasi, dan bahaya potensial di sepanjang alur, mempersiapkan *Echosounder*, ECDIS, GPS, dan VHF radio berfungsi dengan baik. Selanjutnya memastikan *draft* kapal lebih kecil dari kedalaman minimum sungai.

4. Bagaimana cara memastikan bahwa awak atau kru kapal siap untuk menghadapi kondisi alur yang berisiko?

Jawaban :

Sebagai Mualim II, saya memastikan kru siap dalam menghadapi alur yang berisiko adalah bagian penting dari tanggung jawab saya, terutama dalam aspek navigasi dan keselamatan. Saya selalu memastikan kru memahami rencana perjalanan secara detail dengan memberikan *briefing* tentang kondisi alur, titik bahaya, dan kepadatan lalu lintas. Saya memastikan semua alat navigasi berfungsi optimal serta mendukung pemantauan *real-time*. Selain itu, saya aktif dalam pelatihan dan *safety drills* untuk meningkatkan keterampilan kru, memastikan peralatan keselamatan siap digunakan, dan memantau kesehatan serta kewaspadaan kru melalui jadwal kerja yang seimbang. Dengan mematuhi SOP dan menjaga komunikasi yang efektif, saya memastikan koordinasi berjalan dengan baik.

Lampiran 1 *Ship Particular* MV Pekan Fajar

PERUSAHAAN PELAYARAN INDONESIA
PT.SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

SHIP'S PARTICULAR
MV. PEKAN FAJAR

• Ships name	:	MV.Pekan Fajar/Ex Bo yuan zhi wang
• Kind of vessel	:	Container/ 318 teus
• Port of Registry	:	Surabaya
• Nationality	:	Indonesia
• Call Sign	:	POQG
• Class	:	BKI
• IMO number	:	9664392
• MMSI number	:	525015966
• Official number	:	-
• Owner	:	PT.SPIL
• Where/when build	:	China,januari 2012
• builder	:	Jing hai shipyard
• DWT/GT/NT	:	7000/4324/2378
• LOA/LBP	:	113.8 m
• Breadth moulded	:	21.6 m
• Depth moulded	:	4.30 m
• Max.Draft	:	4.43 m
• TPC	:	23.06
• Displacement	:	9132 tons
• Light ship	:	2593 tons
• FWA	:	10 cm
• Speed Service	:	10 Kts
• Number of Deck	:	One Deck / Single
• Number of Crane	:	2 Unit
• Number of ME	:	2 Unit (6dkm-26R / 6dkm-26L / 2x1618, 750 Rpm)
• Number of AE	:	3 x NTA 855-DM, 3 x 250 Kw
• Emg Generator	:	1 x 64 Kw
• Hight from keel to Antena	:	32 Mtr
• Number of Life Boats	:	2 Unit, 2 x 24 Person
• Number of Life Raft	:	2 x 25 Person
• Leght of Chain	:	P : 9 Shackle / S : 10 Shackle
• FO / DO Capacity	:	199.4 T / 45.6 T
• FW Capacity	:	49 MT
• Water Ballast Capacity	:	WBT : 1904.79 MT / SWBT :5410.10 MT

Lampiran 2 Ship Particular MV Pekan Fajar

PARTICULARS OF MV. "PEKAN FAJAR" (PFA)									
Version 1.0 Dated 15th Nov 2022				SATELLITE COMMUNICATIONS					
CALL SIGN P O Q G				KEEL LAID 23/09/2011		TELEX Immarsat - FBB Immarsat - C			
FLAG INDONESIA				LAUNCHED 2011		PHONE FBB N/A N/A			
PORT OF REGISTRY SURABAYA				DELIVERED 2011		FAX FBB N/A			
OFFICIAL NUMBER 2012 Ka No.5207/L				SHIPYARD BANGHAI		EMAIL pekan.fajar@syntex.co.id			
IMO NUMBER 9664392				YARD HULL NO. No.2740/Ka		OTHER MODELS VHF / HF / HF			
CLASS. SOCIETY BKI				MMSI DSC 525 015 966					
CLASSIFICATION CODE @A100 1P				NBDP ID N/A					
CLASSIFICATION TYPE OF SHIP				TYPE "B" CONTAINER					
CONTAINER CAPACITY 530				IN HOLDS NA		TOTAL (TEUS) 530			
REEFER CAPACITY 12				NA		12			
P AND I CLUB NA				BOW THRUSTER IMMERION N/A					
OWNERS PT.SALAM PACIFIC INDONESIA LINES				BOW THRUSTER (KV) N/A					
MANAGERS PT.SALAM PACIFIC INDONESIA LINES				PROPELLER IMMERION DRAUGHT N/A					
LOA 113.8				METERS 373.26		TIDAK ADA PALKA			
LENGTH (LBP) 109.80				360.14					
BREADTH (MOULDED) 21.60				70.85					
DEPTH (MOULDED) 6.30				20.66					
HEIGHT (MAXIMUM) (KEEL TO INMARSAT AT TOP) 0.00				0.00					
BRIDGE FRONT BOW 0.00				0.00					
BRIDGE FRONT STERN 0.00				0.00					
GROSS TONNAGE 4,334				NA		FWA NA		CAPACITY OF CARGO HOLDS INCL. TANK NO. HATCH COVER GRAIN M3 BALE M3	
NET TONNAGE 2,378				NA		93mm			
SUMMER DEADWEIGHT 7,037.20				NA		TPC NA			
LIGHTSHIP 2,593.4				NA		23.182 T/Cm			
FREEBOARD MTR NA				DRAFT MTR NA		DISPLACEMENT NA		DEADWEIGHT NA	
TROPICAL FRESH 1,777				4,523		9,347.3		6,753.9	
FRESH 1.87				4.430		5,539.1		6,539.1	
TROPICAL 1.844				4.620		9,630.6		7,037.2	
SUMMER NA				NA		NA		NA	
WINTER NA				NA		NA		NA	
MACHINERY / SPEED / PROPELLER / RUDDER				TANK 100% TANK 100% 85%					
MAIN ENGINE 2 (dua) Unit Main Diesel ANQ800 - DABHATSI				FRESH WATER TANKS (M3)				BUNKER TANKS (M3)	
6 DKM-28L 4 TAK TUNGKAL				FPT X 244.80				P DO. TK. P 22.8 19.38	
MCR N/A				F WATER P 24.60				S DO. TK. S 22.8 19.38	
NCR (CSR) N/A				F WATER S 24.60				FO. TK 64.19 71.56	
SERVICE SPEED 10 Knots				TOTAL X 294.00				LO. TK 20.4 17.34	
PROPELLER 750 Rpm								TOTAL 150.19 127.66	
RUDDER									
AUXILIARY ENGINE 3 (tiga) Unit CUMMINS JTA 855-D/M, 3 X 385 HP				BALLAST WATER TANKS (M3)				OTHER BUNKER TANKS	
CUMMINS 8BT 5.9 - GM 85, 83 KW / 84 HP, 1500 RPM, 6 CYL.				FBWB P P 42.19				P STERN WB 1 P 36.7 33.745	
EMERGENCY GENERATOR 2 (dua) unit Y190 S-2-H				FBWB P S 42.19				S STERN WB 1 S 39.7 33.745	
AIR COMPRESSOR 2 (dua) unit Y190 S-2-H				FSWB P P 90.30				P STERN WB 2 P 18.5 15.725	
2 (dua) unit Y190 S-2-H				FSWB S P 90.30				S STERN WB 2 S 18.5 15.725	
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 1. BWB. P 140.94				TOTAL 116.40 98.94	
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 1. BWB. S 140.94					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 2. BWB. P 140.92					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 2. BWB. S 140.92					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 3. BWB. P 177.83					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 3. BWB. S 177.83					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 4. BWB. P 140.94					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 4. BWB. S 140.94					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 5. BWB. P 140.29					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 5. BWB. S 140.29					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 1. SWB. P 397.14					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 1. SWB. S 397.14					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 2. SWB. P 498.37					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 2. SWB. S 498.37					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 3. SWB. P 479.20					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 3. SWB. S 479.20					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 4. SWB. P 498.37					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 4. SWB. S 498.37					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 5. SWB. P 382.15					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TK. 5. SWB. S 382.15					
2 (dua) unit Y190 S-2-H				TOTAL 6433.68					
CARGO LOADING/UNLOADING SYSTEM				L.O. TANKS					
HATCH COVERS				L.O. STOR. TK					
GRABS				L.O. SETT. TK					
HOPPERS				CYLO.STOR.TK (A)					
DECK CRANES				CYLO.STOR.TK (F)					
2 (dua) Units X SWL 40 T				G/E L.O.STOR.TK					
Wire 2 x @Crane 28" x 250 m				G/E L.O.SETT.TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				M/E L.O.SUMP TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				TOTAL 0.00 0.00					
2 (dua) Units X SWL 40 T				OTHER ENGINE ROOM TANKS					
2 (dua) Units X SWL 40 T				L.O. SLUDGE TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				L.O. DRAIN TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				S/T L.O. DRAIN TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				BILGE SEP.O.TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				BILGE TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				COOL W.TK					
2 (dua) Units X SWL 40 T				TOTAL 0.00 0.00					
2 (dua) Units X SWL 40 T				ROPE NO. TYPE BS SIZE					
2 (dua) Units X SWL 40 T				FORWARD 4 Polypropylene N/A Length = @100 m & 50 mtr Diameter = mm = 8					
2 (dua) Units X SWL 40 T				AFT 4 Polypropylene N/A					
2 (dua) Units X SWL 40 T				NO SPARE					
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X SWL 40 T									
2 (dua) Units X									

Lampiran 3 Crew List



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

CREW LIST

NAMA KAPAL : KM PEKAN FAJAR
JENIS KAPAL : KONTAINER
GT / HP : 4324 / 2200x2
CALL SIGN : PQQG

NO	NAMA	JABATAN	SERTIFIKAT		BUKU PELAUT		TGL SIJIL	NO. PERJANJIAN KERJA LAUT
			UJAZAH	KODE PELAUT	NOMOR	EXPIRE		
1	UMAR SAID	NAKHODA	ANT II	6200424732	F 222074	09/04/2024	30/01/2024	AL.529/789/II/KSOPU.Tpr/2024
2	MUHLIS	MUALIM I	ANT II	6200084147	F 221723	28/03/2026	07/02/2023	130/PKL.SBA/II/2023
3	MOCH ARSYAH PUTRA BAHARI	MUALIM II	ANT III	6211553054	F 208771	29/05/2024	14/12/2023	AL.529/554/XII/KSOPU.Tpr/2023
4	DZIYAN ALFEIN MUBARAK	MUALIM III	ANT III	6211925114	F 340060	27/03/2025	26/12/2023	AL.529/461/II/KSOPU.Tpr/2024
5	JUSRAN	KKM	ATT I	6200106320	I 074649	08/08/2026	21/08/2023	AL.529/619.VIII/SYB.TPR.2023
6	EDI ARYANTO	MASINIS II	ATT II	6201016415	F 288825	27/11/2024	15/04/2023	676/PKL.SBA/IV/2023
7	BENNY YUSUF	MASINIS III	ATT III	6211603714	F 032926	08/08/2024	18/03/2023	/PKL.SBA/III/2023
8	RISKI TAUFANI SUTOPO	MASINIS IV	ATT III	6211553247	G 021153	05/10/2023	04/05/2023	AL.529/108/V/SYB.TPR.2023
9	HANNY EFENDI	SERANG	RATINGS	6200129672	E 104950	08/08/2025	06/03/2023	14/PKL.SBA/III/2023
10	RIZKY	JURU MUDI I	ABLE	6211918163	I 060758	26/09/2026	14/03/2024	AL.529/400/III/KSOPU.Tpr/2024
11	FANDY YUDHA AFRIZAL	JURU MUDI II	ABLE	6212103134	G 123591	01/11/2024	14/12/2023	AL.529/554/XII/KSOPU.Tpr/2023
12	MUHAMMAD RIZA IMAMUL AKHYAR	JURU MUDI III	ANT-IV	6212113614	G 126128	14/02/2025	21/02/2024	AL.529/542/II/KSOPU.Tpr/2024
13	AKHMAD HERMANTO	WIPER	BST	6201502789	E 155495	23/02/2024	28/10/2022	686/PKL.SBA/X/2022
14	TEGUH WAHYU SANTOSO	MANDOR MESIN	ATT IV	6200359112	H 003405	15/02/2025	06/10/2023	AL.529/13/X/SYB.TPR.2023
15	DIDIT ANDIKA KURNIAWAN	JURU MINYAK I	RATINGS	6202108186	F 328878	08/04/2025	07/06/2023	/PKL.SBA/VI/2023
16	IQBAL RIZKY PRASETYO	JURU MINYAK II	RATINGS	6211719288	F 2086	12/07/2024	12/09/2023	/PKL.SBA/IX/2023
17	MUHAMMAD SAIFUL ANWAR	JURU MINYAK III	ATT V	6201695721	F 268598	13/09/2024	06/05/2023	/PKL.SBA/V/2023
18	IQBAL RAMADHAN	JURU MASAK	BST	6211940443	G 020233	14/09/2025	29/08/2023	AL.529/932.VIII/SBY.TPR.2023
19	RAGABRIELLE FIBIMAHUDAH	KADET DECK	BST	6212209323	G 067489	08/11/2025	06/06/2023	-
20	BIMAYAKSA PANJI PRASETYA	KADET MESIN	BST	6212121738	H 003334	17/02/2025	02/03/2024	-

Jumlah Crew 20 Orang , Termasuk Nakhoda

KM PEKAN FAJAR, MARET-2024
PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
Capit Umar Said
Nakhoda

Lampiran 4 Sign On



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Head Office :

Jln. Karet No. 104, Surabaya
Telp. : (031) 3533989 (Hunting)
Fax : (031) 3532793
E-mail : salamps@spil.co.id

Fleet Division :

Jln. Kalianak No. 51 F Surabaya
Telp. : (031) 7497035 (Hunting)
Fax : (031) 7497270
Email : technical_adm@spil.co.id

Commercial Division :

Jln. Perak Barat No. 9 Surabaya
Telp. : (031) 3557765 (Hunting)
Fax : (031) 3557017, 3577976
Email : market@spil.co.id



SURAT MUTASI

SPIL/SPM/2023/06/0009

Dengan ini diberitahukan bahwa:

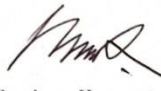
Nama : RAGABRIELLE FIBIMAHUDAH
Ijazah : BASIC SAFETY TRAINING
Pos Awal :
Kapal : KM. PEKAN FAJAR
Jabatan : KADET DEK
Pos Berikut :
Kapal : KM. PEKAN FAJAR (Mutasi Awal Kerja)
Jabatan : KADET DEK
Terhitung mulai : 03 Juni 2023

Catatan :

1. Melapor ke Nakhoda untuk tugas baru
2. Serah terima dengan benar dan sempurna

Surabaya, 02/06/2023

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES


Bambang Hermanto
Ship Personnel Manager



CC

1. GM Fleet / Deputy GM Fleet
 2. Nakhoda KM. PEKAN FAJAR
 3. Finance
 4. Yang bersangkutan
- Arsip

Print Number: L680-8KU7-HO50-1505
Seaman Code: 20230164

Lampiran 5 Sign Off



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Head Office :
Jln. Karet No. 104, Surabaya
Telp. : (031) 3533089 (Hunting)
Fax : (031) 3532783
E-mail : salampo@spil.co.id

Fleet Division :
Jln. Kallanak No. 51 F Surabaya
Telp. : (031) 7407035 (Hunting)
Fax : (031) 7407270
Email : technical_adm@spil.co.id

Commercial Division :
Jln. Perak Barat No. 9 Surabaya
Telp. : (031) 3557765 (Hunting)
Fax : (031) 3557017, 3577976
Email : market@spil.co.id



SURAT MUTASI

SPIL/SPM/2024/06/0054

Dengan ini diberitahukan bahwa:

Nama : RAGABRIELLE FIBIMAHUDAH
Ijazah : BASIC SAFETY TRAINING
Pos Awal :
Kapal : KM. PEKAN FAJAR
Jabatan : KADET DEK
Pos Berikut :
Kapal : KM. PEKAN FAJAR (Mutasi Resignation)
Jabatan : KADET DEK
Terhitung mulai : 04 Juni 2024

Catatan :
1. Melapor ke Nakhoda untuk tugas baru
2. Serah terima dengan benar dan sempurna

Surabaya, 04/06/2024

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES



Eko Tjahjono
Ship Personnel Manager

CC
1. GM Fleet / Deputy GM Fleet
2. Nakhoda KM. PEKAN FAJAR
3. Finance
4. Yang bersangkutan
Arsip

Print Number: PURL-7E01-23B5-6GW1
Seaman Code: 20230164

Lampiran 6 Cadet On Board



Lampiran 7 Pengecekan Peta



Lampiran 8 Pengecekan Alat Navigasi ECDIS



Lampiran 9 Kondisi Alur Sungai Berau



Lampiran 10 Kondisi Kapal saat Kandas



Lampiran 11 Pengecekan tangki-tangki menggunakan Alat Sounding Manual



Lampiran 12 Penandaan Sosok Benda pada saat Siang atau Malam Hari



Lampiran 13 Tabel Pasang Surut saat Kandas

365

51. MUARA SUNGAI BERAU

02° 10' 20.82" U/N - 117° 56' 08.27" T/E

MEI/MAY 2024

Waktu/Time : G.M.T. + 08.00

J T	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	J T
1	1.7	1.4	1.1	0.9	0.8	0.9	1.0	1.1	1.3	1.8	1.9	2.1	2.1	2.0	1.8	1.5	1.3	1.2	1.1	1.1	1.1	1.2	1.3	1.5	1
2	1.6	1.6	1.4	1.3	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2	1.4	1.7	1.9	2.0	1.9	1.8	1.6	1.5	1.4	1.2	1.1	1.0	1.1	1.2	1.2	2
3	1.4	1.5	1.6	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	1.0	1.2	1.4	1.7	1.9	1.9	1.8	1.6	1.5	1.2	1.0	0.9	0.9	0.9	3
4	1.1	1.4	1.6	1.8	1.8	1.7	1.6	1.4	1.2	1.0	0.8	0.8	0.9	1.3	1.6	1.9	2.0	2.0	1.9	1.7	1.4	1.1	0.8	0.7	4
5	0.8	1.0	1.4	1.8	2.0	2.1	2.0	1.8	1.5	1.1	0.8	0.5	0.5	0.8	1.2	1.7	2.0	2.2	2.1	2.0	1.7	1.3	0.9	0.6	5
6	0.5	0.7	1.1	1.7	2.1	2.3	2.3	2.1	1.8	1.4	0.9	0.5	0.3	0.4	0.8	1.3	1.8	2.2	2.3	2.2	1.9	1.5	1.1	0.7	6
7	0.4	0.5	0.8	1.4	2.0	2.4	2.6	2.5	2.2	1.7	1.2	0.7	0.3	0.2	0.4	0.9	1.5	2.0	2.3	2.3	2.1	1.7	1.3	0.8	7
8	0.5	0.3	0.5	1.0	1.7	2.3	2.7	2.7	2.5	2.1	1.5	1.0	0.5	0.2	0.2	0.5	1.0	1.7	2.1	2.3	2.2	1.9	1.5	1.0	8
9	0.6	0.4	0.4	0.7	1.3	2.0	2.6	2.8	2.8	2.4	1.9	1.3	0.7	0.3	0.1	0.3	0.7	1.3	1.8	2.2	2.3	2.0	1.6	1.2	9
10	0.8	0.5	0.4	0.5	1.0	1.6	2.3	2.7	2.9	2.7	2.2	1.6	1.1	0.6	0.3	0.2	0.5	0.9	1.5	2.0	2.2	2.1	1.8	1.3	10
11	0.9	0.6	0.4	0.5	0.8	1.3	1.9	2.5	2.8	2.8	2.4	1.9	1.4	0.9	0.6	0.4	0.4	0.7	1.2	1.7	2.0	2.1	1.9	1.5	11
12	1.1	0.8	0.6	0.5	0.7	1.0	1.5	2.1	2.5	2.7	2.6	2.2	1.7	1.2	0.9	0.7	0.6	0.7	1.0	1.4	1.7	1.9	1.9	1.6	12
13	1.3	0.9	0.7	0.7	0.9	1.3	1.7	2.2	2.5	2.5	2.3	1.9	1.5	1.2	0.9	0.8	0.8	0.9	1.2	1.4	1.7	1.8	1.7	1.3	13
14	1.4	1.1	0.9	0.8	0.8	0.9	1.1	1.4	1.8	2.1	2.3	2.3	2.0	1.7	1.4	1.2	1.1	1.0	1.0	1.1	1.2	1.5	1.6	1.6	14
15	1.5	1.3	1.1	1.0	1.0	1.1	1.3	1.5	1.7	2.0	2.1	2.0	1.8	1.6	1.4	1.3	1.2	1.2	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.5	15
16	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3	1.4	1.6	1.8	1.9	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.3	1.2	1.1	1.2	1.3	16
17	1.4	1.5	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3	1.2	1.2	1.3	1.4	1.6	1.7	1.7	1.7	1.6	1.6	1.5	1.4	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	17
18	1.3	1.5	1.6	1.6	1.6	1.5	1.5	1.4	1.3	1.1	1.0	1.1	1.3	1.5	1.7	1.8	1.7	1.7	1.6	1.5	1.3	1.1	1.0	1.0	18
19	1.1	1.3	1.6	1.8	1.8	1.8	1.7	1.5	1.4	1.1	0.9	0.8	0.9	1.2	1.5	1.7	1.8	1.8	1.7	1.6	1.4	1.2	1.0	0.9	19
20	0.9	1.1	1.5	1.8	2.0	2.0	1.9	1.8	1.5	1.2	0.9	0.7	0.7	0.8	1.2	1.5	1.8	1.9	1.9	1.7	1.5	1.3	1.0	0.8	20
21	0.8	0.9	1.3	1.7	2.1	2.3	2.2	2.0	1.8	1.4	1.0	0.7	0.5	0.6	0.9	1.3	1.7	1.9	2.0	1.9	1.6	1.3	1.0	0.8	21
22	0.6	0.7	1.0	1.5	2.0	2.4	2.5	2.4	2.0	1.6	1.2	0.8	0.5	0.4	0.6	1.0	1.4	1.9	2.0	2.0	1.8	1.4	1.1	0.8	22
23	0.6	0.6	0.8	1.2	1.8	2.3	2.6	2.6	2.4	1.9	1.5	1.0	0.6	0.4	0.4	0.7	1.1	1.6	2.0	2.1	1.9	1.6	1.2	0.8	23
24	0.6	0.5	0.6	0.9	1.5	2.1	2.6	2.8	2.7	2.3	1.8	1.2	0.8	0.5	0.4	0.5	0.9	1.4	1.8	2.1	2.1	1.8	1.4	1.0	24
25	0.6	0.5	0.5	0.7	1.1	1.8	2.4	2.8	2.8	2.6	2.1	1.6	1.0	0.6	0.4	0.4	0.6	1.1	1.6	2.0	2.1	2.0	1.6	1.2	25
26	0.8	0.5	0.4	0.5	0.9	1.4	2.0	2.5	2.8	2.8	2.4	1.9	1.4	0.9	0.6	0.5	0.5	0.8	1.3	1.7	2.0	2.1	1.8	1.4	26
27	1.0	0.7	0.5	0.5	0.7	1.0	1.6	2.1	2.6	2.7	2.6	2.2	1.7	1.2	0.8	0.6	0.6	0.7	1.0	1.4	1.8	2.0	2.0	1.7	27
28	1.3	0.9	0.6	0.5	0.6	0.8	1.2	1.7	2.2	2.5	2.6	2.4	2.0	1.5	1.1	0.9	0.7	0.7	0.8	1.1	1.5	1.8	1.9	1.9	28
29	1.6	1.2	0.9	0.7	0.7	0.9	1.3	1.7	2.1	2.4	2.4	2.2	1.8	1.5	1.1	0.9	0.8	0.8	0.9	1.2	1.5	1.8	1.9	1.9	29
30	1.8	1.5	1.2	1.0	0.9	0.8	0.9	1.0	1.3	1.6	2.0	2.2	2.2	2.0	1.8	1.5	1.2	1.0	0.9	0.9	1.0	1.2	1.5	1.7	30
31	1.8	1.8	1.6	1.4	1.2	1.0	1.0	0.9	1.0	1.2	1.5	1.8	2.0	2.1	1.9	1.7	1.5	1.3	1.1	1.0	0.9	1.0	1.1	1.4	31

JUNI/JUNE 2024

SOLUTION 2024																										
J	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	J	
T	1	1.7	1.8	1.8	1.7	1.5	1.3	1.2	1.0	0.9	0.9	1.0	1.3	1.6	1.9	2.0	1.9	1.7	1.6	1.4	1.2	1.0	0.9	0.9	1.1	1
2	1.4 <td>1.7</td> <td>1.9</td> <td>2.0</td> <td>1.9</td> <td>1.7</td> <td>1.5</td> <td>1.3</td> <td>1.0</td> <td>0.8</td> <td>0.8</td> <td>0.9</td> <td>1.1</td> <td>1.5</td> <td>1.8</td> <td>1.9</td> <td>1.9</td> <td>1.8</td> <td>1.6</td> <td>1.4</td> <td>1.1</td> <td>0.9</td> <td>0.8</td> <td>0.8</td> <td>1.1</td> <td>2</td>	1.7	1.9	2.0	1.9	1.7	1.5	1.3	1.0	0.8	0.8	0.9	1.1	1.5	1.8	1.9	1.9	1.8	1.6	1.4	1.1	0.9	0.8	0.8	1.1	2
3	1.1	1.4	1.8	2.1	2.2	2.1	1.9	1.6	1.3	1.0	0.7	0.6	0.7	1.0	1.4	1.8	2.0	2.0	1.8	1.6	1.3	1.0	0.8	0.7	1.2	3
4	0.8	1.1	1.6	2.0	2.3	2.3	2.2	2.0	1.6	1.2	0.8	0.6	0.5	0.6	1.0	1.5	1.8	2.0	2.0	1.8	1.5	1.2	0.9	0.7	1.5	4
5	0.6	0.8	1.2	1.7	2.2	2.5	2.5	2.3	2.0	1.6	1.1	0.7	0.4	0.4	0.6	1.1	1.6	1.9	2.0	1.9	1.7	1.4	1.1	0.7	1.8	5
6	0.6	0.6	0.9	1.4	1.9	2.4	2.6	2.6	2.3	1.9	1.4	1.0	0.6	0.3	0.4	0.7	1.2	1.7	2.0	2.0	1.9	1.6	1.2	0.9	2.1	6
7	0.6	0.5	0.6	1.0	1.6	2.2	2.6	2.7	2.5	2.2	1.8	1.3	0.8	0.5	0.3	0.5	0.9	1.3	1.8	2.0	2.0	1.7	1.4	1.1	2.2	7
8	0.6	0.6	0.5	0.8	1.2	1.8	2.3	2.7	2.7	2.5	2.1	1.6	1.1	0.7	0.4	0.4	0.6	1.0	1.5	1.9	2.0	1.9	1.6	1.2	2.3	8
9	0.9	0.7	0.6	0.6	0.9	1.4	2.0	2.5	2.7	2.6	2.3	1.9	1.4	1.0	0.7	0.5	0.5	0.8	1.2	1.6	1.9	1.9	1.7	1.4	2.4	9
10	1.1	0.8	0.6	0.6	0.8	1.1	1.6	2.1	2.5	2.6	2.5	2.1	1.7	1.3	0.9	0.7	0.6	0.7	1.0	1.4	1.7	1.9	1.8	1.6	2.5	10
11	1.2	1.0	0.8	0.7	0.7	0.9	1.3	1.7	2.2	2.4	2.5	2.2	1.9	1.5	1.2	0.9	0.8	0.7	0.9	1.2	1.5	1.8	1.8	1.7	2.6	11
12	1.4	1.2	0.9	0.8	0.8	0.9	1.1	1.4	1.8	2.2	2.3	2.3	2.0	1.7	1.4	1.1	1.0	0.9	0.9	1.0	1.3	1.6	1.8	1.8	2.7	12
13	1.6	1.4	1.1	1.0	0.9	0.9	1.0	1.2	1.5	1.8	2.1	2.2	2.1	1.8	1.5	1.3	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	1.4	1.6	1.8	2.8	13
14	1.7	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0	1.0	1.1	1.2	1.5	1.7	1.9	2.0	1.9	1.7	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	1.1	1.2	1.4	1.6	2.9	14
15	1.8	1.7	1.6	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1	1.1	1.2	1.4	1.6	1.8	1.8	1.7	1.6	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1	1.1	1.2	1.5	3.0	15
16	1.7	1.8	1.8	1.7	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1	1.1	1.3	1.5	1.7	1.7	1.7	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	1.1	1.3	3.1	16
17	1.5	1.8	1.9	1.9	1.8	1.6	1.5	1.3	1.2	1.0	1.0	1.0	1.2	1.4	1.6	1.7	1.6	1.5	1.4	1.2	1.1	1.0	1.0	1.1	3.2	17
18	1.3	1.6	1.9	2.0	2.1	1.9	1.8	1.5	1.3	1.1	0.9	0.8	0.9	1.1	1.4	1.6	1.7	1.6	1.5	1.3	1.2	1.0	0.9	0.9	3.3	18
19	1.0	1.3	1.7	2.0	2.2	2.2	2.1	1.8	1.6	1.3	1.0	0.8	0.7	0.8	1.1	1.4	1.7	1.7	1.7	1.5	1.3	1.1	0.9	0.8	3.4	19
20	0.8	1.0	1.4	1.8	2.2	2.4	2.4	2.2	1.9	1.5	1.2	0.9	0.7	0.6	0.8	1.2	1.5	1.8	1.8	1.7	1.4	1.2	1.0	0.8	3.5	20
21	0.7	0.8	1.0	1.5	2.0	2.4	2.6	2.5	2.2	1.8	1.4	1.0	0.7	0.5	0.6	0.9	1.3	1.6	1.9	1.9	1.7	1.4	1.1	0.8	3.6	21
22	0.6	0.6	0.8	1.1	1.7	2.2	2.6	2.7	2.5	2.2	1.7	1.3	0.9	0.6	0.5	0.6	1.0	1.4	1.8	2.0	1.9	1.6	1.3	0.9	3.7	22
23	0.7	0.5	0.5	0.8	1.2	1.8	2.4	2.7	2.7	2.5	2.0	1.6	1.1	0.7	0.5	0.5	0.7	1.1	1.6	1.9	2.0	1.9	1.5	1.2	3.8	23
24	0.8	0.6	0.5	0.5	0.9	1.4	2.0	2.5	2.8	2.7	2.4	1.9	1.4	0.9	0.6	0.5	0.5	0.8	1.3	1.7	2.0	2.1	1.8	1.5	3.9	24
25	1.0	0.7	0.5	0.5	0.6	1.0	1.5	2.1	2.6	2.7	2.6	2.2	1.7	1.2	0.8	0.6	0.5	0.6	1.0	1.4	1.9	2.1	2.1	1.8	4.0	25
26	1.4	1.0	0.7	0.5	0.5	0.7	1.1	1.6	2.2	2.6	2.6	2.4	2.0	1.5	1.1	0.8	0.6	0.8	1.1	1.6	2.0	2.1	2.0	2.1	4.1	26
27	1.7	1.3	0.9	0.7	0.5	0.6	0.8	1.2	1.7	2.2	2.5	2.5	2.2	1.8	1.4	1.0	0.7	0.6	0.7	0.9	1.3	1.7	2.0	2.1	4.2	27
28	2.0	1.7	1.3	1.0	0.7	0.6	0.7	0.9	1.3	1.7	2.1	2.3	2.3	2.0	1.6	1.3	1.0	0.8	0.7	0.8	1.0	1.4	1.8	2.0	4.3	28
29	2.1	2.0	1.7	1.3	1.0	0.9	0.8	0.8	0.9	1.3	1.6	2.0	2.1	2.1	1.8	1.5	1.2	1.0	0.8	0.8	0.9	1.1	1.4	1.8	2.1	29
30	2.0	2.1	2.0	1.7	1.4	1.2	1.0	0.9	0.8	1.0	1.2	1.5	1.8	2.0	1.9	1.7	1.5	1.2	1.0	0.9	0.9	0.9	1.1	1.5	30	

Lampiran 14 Proses Penarikan Kapal oleh BC Tarakan Raya



Lampiran 15 Proses Bongkar oleh BC Tarakan Raya dan BC Epsilon



Lampiran 16 Kondisi Kapal Terbebas dari Kandas



Lampiran 17 Kegiatan *Safety Meeting* MV Pekan Fajar



Lampiran 18 MV Pekan Fajar saat Sandar di Berau

