

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**"OPTIMALISASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
(ISM CODE) YANG DILAKUKAN OLEH BKI"**

Oleh :

ENDRO DJOKO SAPUTRO

01360 / T

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT 1
J A K A R T A
2016**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**"OPTIMALISASI SISTIM MANAJEMEN KESELAMATAN
(ISM CODE) YANG DILAKUKAN OLEH BKI"**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diklat Pelaut 1**

Oleh :

ENDRO DJOKO SAPUTRO

01360 / T

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT 1

JAKARTA

2016

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ENDRO DJOKO SAPUTRO
NRP : 01360 / T
Program Pendidikan Diklat : ATT - 1
Program Studi : TEKNIKA
Judul : "OPTIMALISASI SISTIM MANAJEMEN KESELAMATAN
(ISM CODE) YANG DILAKUKAN OLEH BKI"

Jakarta, agustus 2016

Pembimbing I

NAFI ALMUZANI, M.MTr
Penata (III/c)
Nip. 19720901200502 1 001

Pembimbing II

Drs.SUGIYANTO,MM
Penata Tk. 1 (III/d)
Nip. 19620715198411 1 001

Mengetahui :
Ketua Jurusan Teknika

NAFI ALMUZANI, M.MTr
Penata (III/c)
Nip. 19720901200502 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ENDRO DJOKO SAPUTRO
NRP : 01360 / T
Program Pendidikan Diklat : ATT - 1
Program Studi : TEKNIKA
Judul : "OPTIMALISASI SISTIM MANAJEMEN KESELAMATAN (ISM
CODE) YANG DILAKUKAN OLEH BKI"

Jakarta, September 2016

Penguji I

Dr. Ir. DESAMEN .S, SE,MM
Pembina utama muda (IV/C)
Nip. 19581229199303 1 001

Penguji II

H.ABDUL RACHMAN ,MM
Penata (III/C)
Nip.19720103199809 1 001

Penguji III

WINARTO EDI PURNAMA
Penata Tk.1 (III/d)
Nip.19660726199808 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan Teknika

NAFI ALMUZANI, M.Mtr

Penata (III/c)
Nip. 1972 0901 200502 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karuniaNYA yang telah dilimpahkan sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sebagai persyaratan untuk memenuhi Kurikulum Program Diklat Pelaut 1 yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi IlmuPelayaran (STIP) Jakarta, dengan judul

"OPTIMALISASI SISTIM MANAJEMEN KESELAMATAN (ISM CODE) YANG DILAKSANAKAN OLEH BKI".

Dalam menyusun makalah ini penulis menggabungkan pengalamandan data-data yang penulis dapatkan sewaktu bekerja di atas kapal yang ditunjang dengan buku-buku panduan serta bimbingan dari para Dosen Pembimbing STIP Jakarta.

Namun demikian penulis juga menyadari bahwa Susunan makalah ini masih belum sempurna, baik dari segi materi maupun penulisannya.

Untuk itu, dengan penuh kesadaran dan kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari semua pihak, demi memperkaya menyempurnakan makalah ini.

Pada penulisan makalah ini penulis juga tidak terlepas bantuan dari berbagai pihak yang turut ambil bagian dalam penulisan makalah ini baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu dengan kerendahan hati penulis menyampaikan rasa terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Pranyoto, S.Pi., M.A.P selaku ketua STIP Jakarta.
2. Bapak Drs. Bambang Sumali, MSc. selaku kepala divisi pengembangan usaha STIP
3. Bapak Nafi Almuzani selaku ketua jurusan Teknika STIP Jakarta
4. Bapak Nafi Almuzani dosen pembimbing materi makalah

5. Bapak Drs. Sugiyanto, M.M dosen pembimbing penulisan makalah
6. Rekan-rekan sesama PASIS ATT I angkatan XLIII.
7. Istriku tercinta dan anak-anakku tersayang yang selalu memberikan dorongan semangat dan doa dalam menyelesaikan makalah ini
8. Semua pihak yang tidak bisa saya sebut satu persatu disini yang telah memberikan bantuan dan doanya dalam menyelesaikan makalah ini.

Menyadari kekurangan dan keterbatasan penulis dalam penulisan makalah, kritik dan saran yang membangun untuk lebih sempurnanya makalah ini sangat kami harapkan
Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih

Jakarta, Agustus 2016

Penulis

(Endro Djoko Saputro)

DAFTAR ISI

	Hal.
COVER DEPAN.....	1
HALAMAN JUDUL	2
HALAMAN PERSETUJUAN MAKALAH	3
HALAMAN PENGESAHAN MAKALAH.....	4
KATA PENGANTAR	5
DAFTAR ISI.....	7
DAFTAR LAMPIRAN.....	9
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	10
B. Identifikasi masalah,	12
C. Batasan dan Rumusan Masalah.....	13
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	14
E. Metode Penelitian dan pengumpulan data	15
F. Waktu dan Tempat Penelitian.....	17
G. Sistematika Penulisan.....	17
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	19
B. Kerangka Pemikiran.....	34
BAB III : ANALISA DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	37
B. Analisis Data	39
C. Pemecahan Masalah.....	44

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan 48
B. Saran-saran..... 50

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Training and Drill Procedures PT.RIMBA SEGARA LINE

Lampiran 2 Cement Vessel's Organization

Lampiran 3Laporan Audit Oleh BKI

BAB I

PFNDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang Undang No. 17 tahun 2008 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

Pelayaran atau angkutan laut merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan kedepan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan secara massal. Dapat menghubungkan dan menjangkau satu tempat dengan tempat yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945.

Namun demikian sistim keselamatan kapal menjadi faktor penting yang harus diperhatikan serta sebagai dasar tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan Kelayakan dalam suatu pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistim navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Berkaitan dengan hal diatas, Pemerintah Indonesia dalam hal ini adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dari Kementerian Perhubungan telah

Menunjuk Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) guna membantu melaksanakan Audit Manajemen Keselamatan kapal diatas kapal dengan kriteria diatas 500 GT, yang berbendera Indonesia.

Khususnya pada PT. Rimba Segara line yang berdiri sejak tahun 1974 di samarinda, merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di keagenan dan charter dalam dan luar negeri, pengangkutan general cargo dan bulk carier dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di Indonesia yang berpusat di kawasan Jakarta, perusahaan ini juga mempunyai armada kapal yang khusus memuat semen dalam bentuk *bulk*.

Oleh karenanya agar dalam proses kegiatan armada kapal tersebut berjalan dengan baik dan lancar maka pada tahun 2007 dibuatlah suatu sistim manajemen keselamatan kapal guna mengurangi terjadinya suatu resiko kecelakaan atau kerugian baik pada materi maupun jiwa diatas kapal kapal milik PT. Rimba Segara line. Seperti diketahui bersama bahwa Sistim Manajemen Keselamatan Kapal sangatlah penting peranannya agar muatan dapat sampai di tempat tujuan dengan aman dan Anak Buah Kapal juga selamat dalam kegiatannya diatas kapal. Dan Sistim Manajemen Keselamatan kapal dan Keamanan tersebut telah diverifikasi serta disetujui oleh Divisi Statutori dari PT. Biro Klasifikasi Indonesia.

Seiring telah berjalannya penerapan Sistim Manajemen Keselamatan diatas kapal kapal PT. Rimba Segara line, masih sering terjadi kendala ataupun masalah yang dapat timbul dalam kelancaran kegiatan operasional kapal, seperti halnya terjadi pada kapal KM. Rimba Lima dimana pada penerapan Sistim Manajemen Keselamatan kurang maksimal sehingga ketika dilakukan Audit oleh pihak Auditor dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), masih ada Laporan Ketidak Sesuaian dalam Penerapan Latihan Keselamatan diatas kapal didalam hal latihan Kebakaran.

Untuk diketahui bahwa KM. Rimba Lima adalah kapal khusus muatan semen dengan bobot mati 8169 GT, yang dibuat pada tahun 1974 di jepang serta mulai masuk BKI pada tanggal 28 juni 1995 dan tanggal mulai class pada tanggal 24 september 2013 berbendera Indonesia, pada bulan september 2013 telah dilakukan Audit oleh Biro Klasifikasi Indonesia dalam kaitan Manajemen Keselamatan Kapal. Namun demikian walaupun

penerapan Manajemen Keselamatan Kapal di atas kapal KM. Rimba Lima sudah berjalan, tetapi masih ditemukan kekurangan-kekurangan pada saat Audit lanjutan yang dilakukan oleh Auditor dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) pada bulan juni tahun 2014 dimana hal ini menjadi penghambat diterbitkannya Sertifikat Permanent dari Manajemen Keselamatan Kapal.

Adapun data primer dan sekunder dalam masalah tersebut diatas dapat dikarenakan :

- a. Kru kapal belum familirisasi pada SMK (system menejemen keselamatan)
- b. Perusahaan belum membuat job description untuk masing – masing crew dalam latihan darurat kebakaran
- c. Nahkoda kurang memberikan motivasi kepada crew kapal dalam rangka familirisasi latihan – latihan keadaan darurat terutama dalam hal latihan darurat kebakaran

Berdasarkan dari latar belakang dari terjadinya kendala kendala dalam penerapan Sistim Manajemen Keselamatan Kapal di atas kapal KM. Rimba Lima, maka Penulis merasa perlu mangambil judul:

"OPTIMALISASI SISTIM MANAJEMEN KESELAMATAN(ISM CODE) YANG DILAKSANAKAN OLEH BKI"

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN PERUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Dari uraian latar belakang masalah tersebut diatas, maka penulis mengidentifikasi permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Masih adanya Laporan ketidak sesuaian dari Auditor Pelaksana BKI terhadap pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapai KM. Rimba Lima.

- b. Kurangnya pemahaman pada system keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) oleh crew Kapal .
- c. Kurangnya Pemahaman pada Tugas dan Tanggung Jawab dari masing- masing Anak Buah Kapal pada waku latihan keselamatan kapal.

2. Batasan Masalah

Dari beberapa permasalahan yang telah di identifikasikan diatas, tidak semuanya menjadi fokus perhatian pada penelitian ini yang disebabkan oleh keterbatasan waktu dan biaya oleh karena itu, Penulis membatasi penulisan pada:

- a. Masih adanya Laporan ketidak sesuaian dari Auditor Pelaksana BKI terhadap pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal KM. Rimba Lima.
- b. Kurangnya pemahaman pada system keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) oleh crew Kapal .
- c. Job description belum dibuat oleh pihak perusahaan.

3. Perumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan dan identifikasi masalah tersebut di atas, maka dapat dirumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

- a. Mengapa Masih adanya Laporan ketidak sesuaian dari Auditor Pelaksana BKI terhadap pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal KM. Rimba Lima ?
- b. Apakah penyebab Kurangnya pemahaman pada system keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) oleh crew Kapal ?.
- c. Apa penyebab Kurangnya Pemahaman pada Tugas dan Tanggung Jawab dari masing- masing Anak Buah Kapal pada waku latihan keselamatan kapal?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui dan menganalisa pengaruh dan penyebab dari Proses Pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal KM. Rimba Lima yang tidak sesuai dengan yang ditentukan oleh Auditor (BKI).
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa Masih kurangnya pemahaman pada penerapan prosedur kegiatan keselamatan Kapal KM. Rimba Lima oleh Perwira keselamatan Kapal, Perwira keselamatan kapal yang ditunjuk dalam hal ini yaitu mualim 3.

2. Manfaat Penelitian

- a. Teoritis
 - 1) Bagi Penulis, penelitian ini menambah wawasan dan pengetahuan Penulis dibidang Sistim Manajemen Keselamatan kapal KM. Rimba Lima.
 - 2) Menjadi referensi dan bahan bacaan bagi Perwira-Perwira kapal dalam upaya Penerapan Secara Maksimal Sistim Manajemen Keselamatan Kapal KM. Rimba Lima
- b. Praktis
 - 1) Memberikan masukan terhadap perusahaan dalam tindakan mengambil kebijakan terkait dengan permasalahan yang terjadi di atas kapal KM. Rimba Lima.
 - 2) Manfaat terhadap dunia akademik adalah memberi sumbangan pengetahuan dan informasi bagi para pembaca dan para pelaut seprofesi dalam melaksanakan Penerapan Secara Maksimal Sistim Manajemen Keselamatan KM. Rimba Lima

C. METODE PENELITIAN DAN PENGUMPULAN DATA

Metode penelitian yang digunakan dalam menyusun makalah ini adalah menggunakan metode penelitian Deskriptif Kualitatif, dimana penulis mencoba menyampaikan pengalaman yang dialami penulis, yaitu sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, maka data data yang diperoleh dan dikumpulkan adalah berdasarkan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu Penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan membaca buku buku referensi sesuai dengan objek penelitian yang penulis teliti, serta memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama mengikuti pendidikan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan faktor penting demi keberhasilan suatu penelitian. Hal ini berkaitan dengan bagaimana cara pengumpulan data, sumber dan alat apa yang digunakan: Jenis sumber data adalah mengenai dari mana data diperoleh, apakah data diperoleh dari sumber langsung (data *primer*) atau data diperoleh dari sumber tidak langsung (data *sekunder*)

Untuk itu dalam teknik pengumpulan data, Penulis mendapatkan informasi informasi melalui :

a. Observasi (Pengamatan)

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sejauh mana data data yang diperoleh namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi. Pengamatan langsung terhadap objek yang akan diteliti, maka pengumpulan data yang penulis lakukan adalah dengan melibatkan diri kedalam pengambilan data tersebut, serta melakukan tanya jawab kepada perwira perwira; anak buah kapal serta semua pihak yang berada di atas kapal KM. Rimba Lima saat penulis bekerja

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data yang penulis lakukan dengan menghimpun dan menganalisa dokumen dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Dokumen yang telah Penulis peroleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistematis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan data, menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan ditulis, tetapi dokumen yang akan Penulis laporkan dalam penelitian ini adalah hasil analisa dari dokumen-dokumen yang telah dikumpulkan

c. Studi Pustaka

Studi Pustaka merupakan teknik pengumpulan data melalui teks teks tertulis maupun edisi *soft copy* seperti buku, artikel artikel dalam sebuah majalah, surat kabar, *bulletin*, jurnal, laporan atau arsip data data kapal dan lain lain Studi Pustaka yang berupa *soft copy* biasanya diperoleh dari sumber, sumber internet yang dapat diakses secara *online*. Pengumpulan data melalui studi pustaka menjadi bagian yang penting dalam penelitian ketika penulis memutuskan untuk melakukan kajian pustaka dalam menjawab rumusan masalah, pendekatan studi pustaka dilakukan dalam penelitian agar penulis mudah memperoleh data serta dapat menganalisa data yang tersedia dalam pustaka.

Selain itu pengumpulan data melalui studi pustaka merupakan wujud bahwa telah banyak laporan penelitian yang dituliskan dalam bukti jurnal, publikasi, dan lain lain.

Sehingga Penulis berharap hasil penelitian ini akan menjadi data lebih lanjut yang dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut. Serta satu hal yang harus diperhatikan, bagaimanapun dan diperolehnya, didapatkannya data yang sah dan kebenarannya dapat dipertanggung jawabkan sepenuhnya oleh Penulis,

D. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dan pengumpulan data makalah dilakukan saat penulis bekerja sebagai Auditor dari BKI di atas kapal KM. Rimba Lima pada tanggal 24 juni 2014 dimana kapal saat itu sedang anchorage di belawan.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilaksanakan diatas kapal KM. Rimba Lima yang dioperasikan guna mengangkut semen *bulk* dengan rute pelayaran dari tanjung priuk ke belawan. Dengan data-data sebagai berikut:

Nama perusahaan	: PT RIMBA SEGARA LINES
Nama kapal	: KM.RIMBA LIMA
Call Sign	: YCMB
No.Register	: 5702
Bendera	: INDONESIA
Pelabuhan pendaftaran	: JAKARTA
Tahun	: 1974
Tipe kapal	: KAPAL BARANG
Rute pelayaran	: A P I
D W T	: 8169 <i>Tonnes</i>
BRT	: 5237 <i>Tonnes</i>
NRT	: 2293 <i>Tonnes</i>
Masuk Bki	: 28 JUNI 1995
Tgl.Mulai Class	: 24 SEPTEMBER 2013
Mesin penggerak utama	: MITSUBISHI 6UET45/80 D

E. SISTIMATIKA PENULISAN

Penulisan Makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah, yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta Dengan sistematika yang ada, maka diharapkan

untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini dibagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Didalam bab ini merupakan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan yang sesuai dengan kondisi, keadaan atau peristiwa yang sedang terjadi pada objek yang diteliti, yaitu Penerapan Secara Maksimal Sistem Manajemen Keselamatan Kapal KM. Rimba Lima sehingga dapat ditetapkan suatu judul makalah yang selanjutnya akan diteliti.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis berusaha menjelaskan tentang tinjauan pustaka serta yang berhubungan dengan mengemukakan kerangka pemikiran permasalahan yang akan dibahas secara singkat dan padat, dengan dukungan berbagai sumber teori dan berbagai sumber *literature* baik dengan membaca buku buku referensi, atau dengan penelusuran dengan menggunakan media *elektronik system (website)*.

Adapun pengertian optimalisasi menurut kamus besar Bahasa Indonesia (2008 . P.986), **OPTIMALISASI** adalah proses, cara, dan pembuatan untuk mengoptimalkan (menjadi lebih baik, paling tinggi, Dsb).

BAB III ANALISA DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis berusaha menguraikan deskripsi data, yaitu data-data yang telah diambil berupa fakta-fakta yang dikumpulkan dari objek penelitian pada kapal KM. Rimba Lima. Serta menganalisa data tersebut dan selanjutnya melakukan evaluasi dalam menentukan pemecahan masalah dari masalah yang dihadapi.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup yang berisikan kesimpulan dari uraian uraian yang telah tersaji pada bab IV atau merupakan kesimpulan dari gambaran tujuan yang telah tercapai dalam penelitian Serta saran saran atau masukan sebagai petunjuk untuk mengatasi kendala kendala yang ditemui dan memperbaiki yang akan dicapai.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Di dalam penulisan makalah ini, Penulis akan menjelaskan beberapa pengertian yang berhubungan dengan penulisan ini, dari sumber teori dan berbagai sumber *literature* yang mendukung, baik dengan membaca buku buku referensi, maupun penelusuran dengan menggunakan media *electronic system (website)*.

1. Penerapan Secara Maksimal

Referensi : Kamus Besar Bahasa Indonesia, Online ini dikembangkan oleh Ebta Setiawan © 2012-2015 versi 1.4,

Penerapan secara Maksimal, secara umum adalah suatu proses untuk membuat sesuatu yang dikerjakan menjadi lebih baik dari sebelumnya Sehingga dalam hal ini penerapan secara maksimal pada suatu sistim manajemen yang dikerjakan dapat menjadi lebih baik bila dilakukan secara benar dan sungguh sungguh sesuai dengan sistim atau aturan yang sudah dibuat.

2. Sistim Manajemen Keselamatan

Referensi : Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008 pasal 1

Dalam peraturan ini yang dimaksud dengan:

Manajemen keselamatan kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang di terapkan di perusahaan dan di kapal.

International safety management (ISM)code adalah kode international tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran sebagaimana yang diatur dalam Bab IX Konvensi SOLAS 1974 yang telah diamandemen.

Sistem manajemen keselamatan adalah sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan secara efektif.

Dimana dalam hal ini setiap Anak Buah Kapal wajib melakukan latihan-latihan meninggalkan kapal sesuai prosedur dan latihan kebakaran sesuai prosedur diatas kapal sedikitnya setiap satu bulan sekali atau sesuai jadwal yang telah dibuat oleh Nahkoda kapal yang telah disetujui oleh manajemen perusahaan.

3. Laporan audit kapal (SMC)

Referensi : Sesuai Ketentuan Koda International Tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal Dan Pencegahan Pencemaran (Ism Code) Beserta Amandemennya F23.14.05-2012 Rev.1

Pemeriksaan yang dilakukan oleh BKI dibagi menjadi beberapa elemen, yaitu terdiri dari elemen 1 sampai elemen 12, Berikut adalah beberapa elemen yang berhubungan dengan keselamatan di atas kapal atau laporan audit yang dilakukan oleh surveyor tentang keselamatan di atas kapal :

a) Elemen 1 (umum)

1.2.2 Objektif dari manajemen keselamatan perusahaan harus berisikan, antara lain :

1. Menyediakan kondisi dan lingkungan kerja yang aman didalam pengoperasian kapal
2. Melakukan penilaian terhadap semua resiko yang teridentifikasi atas kapalnya, personel dan lingkungan dan menyediakan pengamanan yang memadai
3. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan personil darat dan kapal, termasuk persiapan dalam menghadapi keadaan darurat terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan

b) Elemen 2 (Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan)

1. Tersedia
2. Dimengerti oleh personil didarat dan dikapal
3. Dilaksanakan dan dipertahankan oleh seluruh jajaran didarat dan dikapal

c) Elemen 3 (Tanggung Jawab Dan Wewenang Perusahaan)

- 3.1 Apakah nama lengkap dan data rinci perusahaan yang mengoperasikan kapal sesuai dengan ketentuan pemerintah
- 3.2 Apakah wewenang dan tanggung jawab personil yang berkepentingan dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) telah didefinisikan dengan kata-kata yang jelas dan tidak meragukan
- 3.3 Apakah tingkat kewenangan untuk tugas-tugas terkait telah ditetapkan. Apakah tanggung jawab perusahaan untuk menjamin bahwa personil yang ditugaskan cukup mampu dan berpengalaman

d) Elemen 4 (Petugas Darat Yang Ditunjuk)

- 4.1 Apakah tugas yang ditunjuk telah tepat dan mempunyai akses langsung kepada pimpinan perusahaan
- 4.2 Tanggung jawab petugas yang ditunjuk antara lain :
 - 4.2.1 Kendali Dokumen SMK
 - 4.2.2 Melaporkan Ketidaksesuaian Dari SMK Ke Pemimpinan Perusahaan
 - 4.2.3 Kendali Pelaksanaan Audit Internal

e) Elemen 5 (Tanggung Jawab Dan Wewenang Nahkoda)

- 5.1 tanggung jawab nahkoda ditetapkan dan didokumentasikan sehubungan dengan :
 - 5.1.1 Penerapan kebijakan Perusahaan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan.
 - 5.1.2 Memotivasi ABK untuk mencermati kebijakan tersebut.
 - 5.1.3 Mengeluarkan perintah dan instruksi yang jelas dengan cara yang mudah dan sederhana.
 - 5.1.4 memeriksa bahwa persyaratan yang ditentukan tersebut dicermati.
 - 5.1.5 Peninjauan ulang SMK dan pelaporan kekurangannya kepada manajemen di darat secara berkala.

f) Elemen 6 (sumber daya dan tenaga kerja)

- 6.1 Perusahaan menjamin bahwa nahkoda :
 - 6.1.1 Telah memenuhi syarat untuk memimpin.
 - 6.1.2 Mengenal dengan baik SMK perusahaan.

6.1.3 Diberikan dukungan yang diperlukan sehingga kewajiban nahkoda dapat dijalankan dengan aman.

- 6.2 Terdapat jaminan bahwa setiap kapal itu diawaki oleh personil yang memenuhi syarat, memiliki sertifikat dan sehat secara medis untuk berlayar sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.
- 6.3 Prosedur yang ada dapat menjamin personil yang dialih tugaskan pada bidang keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang mencangkupi sesuai dengan tugasnya.
- 6.4 Terdapat jaminan bahwa semua personil yang terlibat didalam SMK perusahaan memiliki pengertian yang memadai tentang Peraturan, Aturan, Koda dan Petunjuk yang berkaitan.
- 6.5 Semua prosedur telah dibuat dan diperbaharui untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan dalam menunjang SMK dan menjamin pelatihan tersebut diberikan kepada semua personil.
- 6.6 Semua prosedur telah dibuat sedemikian rupa sehingga personil kapal mendapat informasi SMK dalam bahasa kerja atau bahasa yang dimengerti oleh mereka.
- 6.7 Terdapat jaminan bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugas yang berkaitan dengan SMK.

g) Elemen 7 (Pengoperasian Kapal)

- 7.1 Prosedur perencanaan dan instruksi telah disusun dan dipertahankan untuk instruksi pokok pengoperasian kapal termasuk *checklist* yang berkaitan dengan keselamatan personil, kapal, dan perlindungan lingkungan.
- 7.2 Tugas yang sesuai ditetapkan dan ditugaskan kepada personil yang memenuhi persyaratan.

h) Elemen 8 (Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat)

- 8.1 Prosedur telah disusun untuk mengenali menjelaskan dan menanggapi situasi darurat yang berpotensi terjadi di kapal.
- 8.2 Program latihan dan pelatihan tersedia untuk kesiapan menghadapi keadaan darurat.

8.3 Terdapat jaminan bahwa organisasi perusahaan dapat bereaksi setiap saat terhadap situasi bahaya, kecelakaan, dan keadaan darurat yang melibatkan kapal-kapalnya.

i) Elemen 9 (laporan dan analisa ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya)

9.1 Prosedur telah disusun dan dipertahankan yang menjamin bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan dan situasi berbahaya dilaporkan kepada Perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan sasaran untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.

9.2 Prosedur telah disusun untuk pelaksanaan tindakan perbaikan :

9.2.1 dilakukan tindakan perbaikan yang termasuk tindakan pencegahan terulangnya kembali.

9.2.2 catatan aktifitas tersebut dipertahankan.

j) Elemen 10 (Pemeliharaan Kapal Dan Perlengkapannya)

10.1 Prosedur telah disusun untuk menjamin bahwa kapal dipelihara sesuai dengan persyaratan dari peraturan dan aturan yang terkait dan persyaratan tambahan yang ditetapkan oleh perusahaan.

10.2 Prosedur telah disusun dan dipertahankan untuk menjamin bahwa :

10.2.1 Pemeriksaan dilaksanakan pada kurun waktu yang tepat.

10.2.2 Ketidaksesuaian dilaporkan dengan kemungkinan penyebabnya, bila diketahui.

10.2.3 Tindakan perbaikan yang tepat telah dilaksanakan.

10.2.4 Pencatatan tentang aktifitas diatas dipertahankan.

10.3 Prosedur telah disusun dan dipertahankan, untuk mengetahui perlengkapan dan sistem teknis, yang bila mengalami kerusakan operasional yang tiba-tiba, dapat menyebabkan situasi berbahaya.

10.4 Pemeriksaan dan tindakan seperti tersebut pada 10.2 dan 10.3 harus diinterogasikan kedalam program pemeliharaan operasional rutin kapal.

k) Elemen 11 (Dokumentasi)

11.1 Prosedur telah disusun dan dipertahankan, untuk mengendalikan semua dokumen dan data yang berkaitan dengan SMK.

- 11.2 Perusahaan menjamin bahwa :
 - 11.2.1 Dokumen yang masih berlaku harus tersedia ditempat yang sesuai.
 - 11.2.2 Dokumen yang diubah harus ditelaah dan disetujui oleh personil yang berwenang.
 - 11.2.3 Dokumen yang kadaluarsa harus disingkirkan.
- 11.3 Dokumen harus disimpan dalam format yang dianggap paling efektif bagi perusahaan.

l) Elemen 12 (Verifikasi perusahaan, tinjauan ulang dan evaluasi)

- 12.1 Perusahaan harus melaksanakan audit internal keselamatan tidak lebih dari 12 bulan untuk memverifikasi apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan SMK.
Dalam hal keadaan luar biasa , interval waktu tersebut diatas mungkin terlewati namu tidak lebih dari 3 bulan.
- 12.2 Perusahaan harus mengevaluasi efektifitas sistem manajemen keselamatan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh Perusahaan secara berkala.
- 12.3 Audit dan tindakan perbaikan yang mungkn ada harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang tekah didokumentasikan.
- 12.4 Personil yang melaksanakan audit harus independen terhadap lingkup bidang yang diperiksa kecuali bila hal ini tidak memungkinkan karena besar dan ciri perusahaan.
- 12.5 Hasil audit dan tinjauan ulang harus mendapatkan perhatian dari personil yang bertanggung jawab pada lingkup bidang tersebut.
- 12.6 Pimpinan yang bertanggung jawab atas bidang yang terkait harus elaksanakan tindakan perbaikan tepat waktu terhadap ketidak-sesuaian yang ditemukan.

4. ISM CODE

(<http://uyamodjo.blogspot.co.id/2010/02/pengenalan-dasar-dasar-international.html>)

ISM Code merupakan produk dari IMO (International Maritime Organization) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994 (Safety of Life at Sea). ISM Code

merupakan standard Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya ISM ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.

Sistem pada IMS harus disetujui oleh Flag Administration (Pemerintah suatu negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan) atau suatu badan yang ditunjuk oleh Flag Administration, kemudian sertifikat dikeluarkan.

Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasikan terhadap ISM Code. Sertifikat ISM Code dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*

a. Beberapa alasan untuk menjalankan ISM Code yaitu

- 1) ISM Code menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
- 2) ISM Code melindungi laut dan lingkungan/ wilayah perairan.
- 3) ISM Code mendefinisikan tugas secara jelas.
- 4) ISM Code adalah hukum

Kesesuaian dengan ISM Code dipersyaratkan pada SOLAS Convention 74 Chapter IX, sehingga hal tersebut menjadi mandatory.

b. Target ISM Code

Sesuai SOLAS consolidated edition 2004, ISM Code diterapkan pada:

- 1) Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang cepat, 1 Juli 1998
- 2) Oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers dan cargo high-speed craft diatas 500 gross tonnage, 1 Juli 1998
- 3) Other cargo ship dan mobile offshore drilling units (modu) diatas 500 GRT, 1 Juli 2002

c. Elemen ISM Code

1. Umum

Pengenalan secara umum terhadap definisi, sasaran dan penerapan ISM Code

2. Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan

1. Perusahaan harus mendokumentasikan (secara tertulis) KEBIJAKAN tentang keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan memastikan bahwa setiap personil di perusahaannya mengetahui tentang hal tersebut dan menjalankan/mematuminya. Umumnya ada 2 kebijakan:

- Kebijakan manajemen keselamatan
- Kebijakan larangan menggunakan narkotik & minuman beralkohol

3. Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan

Perusahaan harus mempunyai personil (di kantor maupun di kapal) dalam jumlah yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, dengan tanggung jawab dan wewenang yang telah didefinisikan secara jelas ("siapa" bertanggung jawab terhadap "apa")

- Ada struktur organisasi
- Ada job description untuk semua personil yang terlibat

4. Petugas yang Ditunjuk (DPA-Designated Person Ashore)

Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal. Hal-hal yang terkait:

- Kontrol dokumen

- Monitor pelatihan di kapal
- Prosedur

5. Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal ybs., membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut dan memberikan instruksi/ panduan bagi mereka jika diperlukan.

Nakhoda adalah jabatan tertinggi di kapal yang mempunyai kewenangan yang lebih (*overriding authority*) dan tanggung jawab untuk mengambil keputusan yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan meminta bantuan perusahaan sesuai keperluan.

6. Sumber Daya dan Tenaga Kerja

Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal, dan memastikan bahwa semua personil tersebut :

- Mengetahui tanggung jawab dan wewenangnya.
- Menerima instruksi/ panduan yang cukup untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.
- Sudah dilatih (ditraining) sesuai kebutuhannya dan jika diperlukan sesuai tugas dan tanggung jawabnya.

7. Pengembangan Rencana Pengoperasian Kapal

"Rencanakan hal yang Anda Lakukan dan Lakukan hal yang Anda Rencanakan"

Kita membutuhkan rencana untuk melakukan pekerjaan di kapal dan Kita harus menjalankan apa yang telah Kita rencanakan tersebut.

Hal-hal terkait:

- Sertifikat kapal
- Rencana pengoperasian kapal (rencana lintasan, koreksi peta, dll)

8. Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat

Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat (keadaan yang tidak diharapkan), yang dapat terjadi sewaktu-waktu.

Perusahaan harus mengembangkan rencana untuk merespons/ menghadapi keadaan darurat di kapal dan melatih semua personil terkait.

Hal-hal terkait:

- Prosedur keadaan darurat
- Emergency plan
- Monitor dan perawatan alat-alat keselamatan
- Monitor latihan keselamatan

9. Pelaporan dan Analisa Ketidaksesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya

Tidak ada seorangpun yang sempurna. Hal baik tentang sistem ini adalah memberikan jalan bagi Kita untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem tersebut. Ketika Kita menemukan bahwa ada suatu hal yang salah (termasuk adanya kecelakaan dan keadaan berbahaya), Kita harus melaporkannya. Hal tersebut harus dianalisa dan sistem secara keseluruhan akan dapat ditingkatkan.

Hal-hal terkait:

- Laporan kerusakan/ berita acara kerusakan
- Permintaan perbaikan

10. Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya

Kapal dan seluruh peralatannya harus dipelihara agar selalu dalam kondisi yang baik. Kita harus selalu mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku.

Selalu memelihara dan secara periodik melakukan pemeriksaan terhadap bagian dari peralatan tersebut sangat penting untuk keselamatan. Dan simpanlah record/ data hasil pemeliharaan tersebut.

Hal-hal terkait:

- Perawatan dan hubungan dengan class
- Perawatan terencana
- Kondidi fisik kapal

11. Dokumentasi

Sistem kerja (Sistem Manajemen Keselamatan) harus selalu didokumentasikan secara tertulis dan dikontrol pendistribusiannya. Dokumen penting harus tersedia di kantor dan di kapal.

Kita juga harus mengontrol semua kertas kerja yang berhubungan dengan sistem tersebut.

12. Verifikasi, Tinjauan dan Evaluasi Perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode internal sendiri untuk memastikan bahwa sistem yang ada bekerja seperti yang diharapkan dan selalu ditingkatkan/dikembangkan.

13. Sertifikasi dan Verifikasi

Flag Administration atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* adalah yang berhak mengeluarkan Sertifikat dan menunjuk Auditor

Jika hasil audit tersebut diterima maka *Flag Administration* atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* akan mengeluarkan sertifikat kesesuaian, yang dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu :

- DOC (Document of Compliance), untuk kantor.
- SMC (Safety Management Certificate), untuk setiap kapal yang dioperasikan.

Masing-masing sertifikat berlaku untuk 5 tahun dan Pengesahan ulang/endorsement dilakukan:

- Tiap tahun untuk DOC dan
- Antara tahun ke 2 dan ke 3 untuk SMC

Dimana DOC dan SMC tersebut:

- DOC asli ditempatkan di kantor, kapal mendapatkan copy
- SMC asli berada di atas kapal, kantor mendapat copynya

14. Verifikasi

Ada beberapa jenis Verifikasi/ Audit

- a. Verification for issuing Interim DOC/ SMC (Preaudit)
- b. Initial Verification (verifikasi awal)
- c. Annual Verification (verifikasi tahunan)
- d. Intermediate Verification (verifikasi antara)
- e. Renewal Verification (verifikasi pembaharuan)
- f. Additional Verification (verifikasi tambahan)

15. Format Sertifikat

- a. Jika sertifikat tidak dalam Bahasa Inggris atau Perancis maka harus ada terjemahan dalam salah satu dari dua bahasa tersebut
- b. Untuk sertifikat sementara harus dicantumkan masa berlaku yang dibatasi

5. UNDANG – UDANG PELAYARAN NO. 17 TAHUN 2008 Bagian Ketujuh tentang Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal Pasal 169

- a. Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- b. Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat.
- c. Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/DOC*) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal.
- d. Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan setelah dilakukan audit eksternal oleh pejabat pemerintah yang memiliki kompetensi atau lembaga yang diberikan kewenangan oleh Pemerintah.

- e. Sertifikat Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran diterbitkan oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.
- f. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal diatur dengan Peraturan Menteri

6. Peraturan – peraturan tentang keselamatan diatas kapal

(<http://dokumen.tips/documents/keselamatan-kerja-diatas-kapal.html>)

- a. UU No. 1 Th. 1970 mengenai keselamatan kerja
- b. Peraturan Menteri No. 4 Tahun 1980 mengenai syarat -syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan.
- c. SOLAS 1974 beserta amandemen -amandemennya mengenai persyaratan keselamatan kapal
- d. STCW 1978 Amandemen 1995 mengenai standar pelatihan bagi para pelaut.
- e. ISM Code mengenai code manajemen internasional untuk keselamatan pencemaran.
- f. Occupational Health Th. 1950 mengenai usaha kesehatan kerja.
- g. International Code of Practice mengenai petunjuk - petunjuk tentang prosedur / keselamatan kerja pada suatu peralatan, pengoperasian kapal dan terminal. pengoperasian kapal dan pencegahan

7. Peralatan Keselamatan Kerja Berdasarkan Undang - Undang Keselamatan Kerja N0.1. Tahun 1970, Pasal 12b Dan Pasal 12c,

(<Http://Dokumen.Tips/Documents/Keselamatan-Kerja-Diatas-Kapal.Html>)

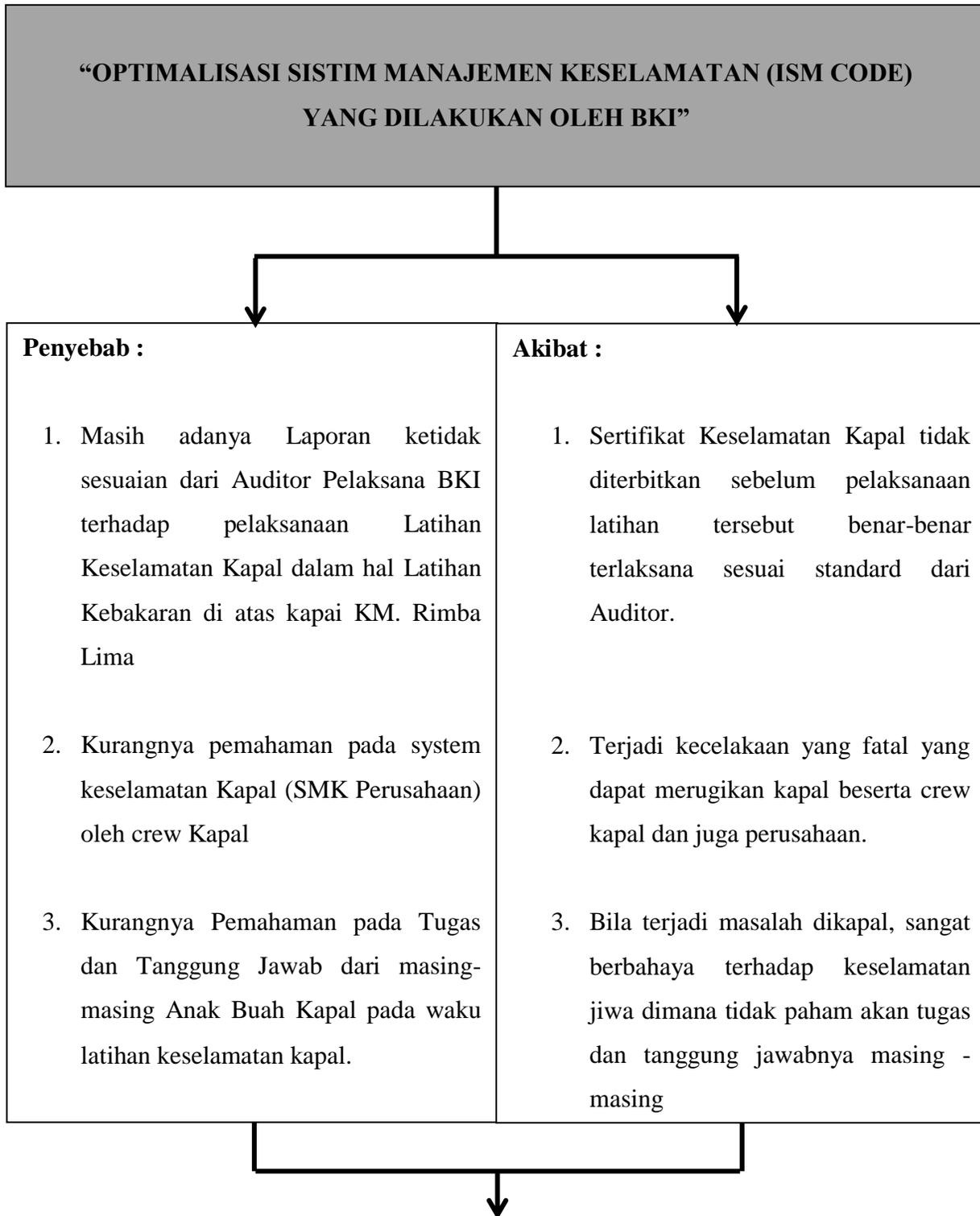
bahwa tenaga kerja diwajibkan :

- 1. Memahami alat -alat perlindungan diri.

2. Memenuhi atau mentaati semua syarat -syarat keselamatan kerja.

Dalam pasal 13 disebutkan juga bahwa barang siapa yang akan memasuki tempat kerja, diwajibkan untuk mentaati semua petunjuk keselamatan dan kesehatan kerja dan wajib menggunakan alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan

B. Kerangka Pemikiran



PERAN BKI TERHADAP KESELAMATAN DI KAPAL ADALAH SEBAGAI BERIKUT :

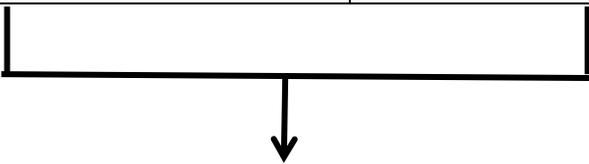
- 1) melaksanakan audit system manajemen keselamatan (SMC) di kapal sampai sejauh mana kru kapal siap terhadap keadaan – keadaan darurat di kapal setelah melalui latihan – latihan keadaan darurat.
- 2) Mencatat kekurangan – kekurangan dari kru kapal mengenai kesiapan – kesiapan dalam menghadapi keadaan darurat melalui wawancara sesuai dengan job description
- 3) Pihak kapal diwajibkan untuk menutup (closed out)seluruh catatan – catatan kekurangan (non conformity) yang ditemukan oleh auditor BKI untuk ditindak lanjuti
- 4) Memeriksa alat – alat pemadam kebakaran di kapal agar siap pakai dan di check secara teratur sehingga pada waktu digunakan, peralatan tersebut dalam keadaan baik
- 5) Mengetahui apakah DPA melakukan pangarahan, internal audit ke kapal secara berkesinambungan demi terjaminnya system manajemen keselamatan



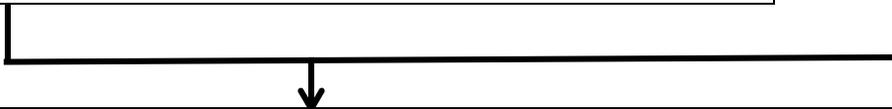
Solusi yang dilakukan

<p>1. Masih adanya Laporan ketidak sesuaian dari Auditor Pelaksana BKI terhadap pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal KM. Rimba Lima.</p> <p>a. Meningkatkan dan memaksimalkan pelaksanaan latihan keselamatan dalam hal Latihan Kebakaran.</p> <p>b. Dalam kaitannya dengan sistim manajemen keselamatan kapal, Internal Audit yang dilakukan oleh</p>	<p>2. Kurangnya pemahaman pada system keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) oleh crew Kapal.</p> <p>a. Meningkatkan pemahaman pada pelaksanaan kegiatan keselamatan Kapal dan prosedur-prosedurnya.</p> <p>b. Skenario-skenario pada waktu pelatihan di atas kapal berkaitan dengan keselamatan harus selalu</p>
--	--

<p>Perusahaan, DPA (<i>Designated Person Ashore</i>) harus selalu dilakukan minimal setahun 1 kali pelaksanaannya (Internal Audit)</p> <p>c. Pada waktu proses penerimaan anak buah kapal, prosedur pelaksanaan latihan keselamatan harus dilakukan tanya jawab kepada kandidat tersebut agar dapat diperoleh anak buah kapal yang benar-benar memiliki kualifikasi yang baik.</p>	<p>dilakukan secara bervariasi dan sesuai dengan keadaan, baik itu latihan ketika kapal berada dipelabuhan pada waktu berlabuh maupun pada waktu kapal sedang dalam pelayaran.</p>
--	--



<p>3. Kurangnya Pemahaman pada job description dari masing- masing Anak Buah Kapal pada waktu latihan keselamatan kapal.</p> <p>a. Dengan meningkatkan pemahaman dan pengertian dari tugas serta kewajiban masing-masing anak buah kapal yang mengacu pada Sistim Manajemen Keselamatan kapal PT Rimba Segara Line.</p> <p>b. Melakukan pertemuan-pertemuan rutin dengan anak buah kapal yang diadakan oleh Nakhoda guna membahas masalah keselamatan pada waktu kapal berada dalam pelayarannya dan tindakan - tindakan yang harus dilakukan bila terjadi bahaya tenggelam kapal.</p> <p>c. Melakukan latihan secara rutin dengan berbagai macam skenario bahaya keselamatan di laut.</p>



<p>Tujuan :</p> <p>Untuk mengoptimalkan Sistim Manajemen Keselamatan ISM Code di atas kapal KM. Rimba Lima yang kurang maksimal.</p>

BAB III

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Pada tanggal 28 Juni 2014, jam 09.00 Waktu Indonesia Barat, Saat kapal KM. Rimba Lima sedang dalam kondisi berlabuh di pelabuhan Belawan untuk menunggu jadwal sandar guna proses muat semen, dilakukan Audit oleh sipenulis, disini penulis bekerja sebagai pihak Auditor dari BKI, cabang Belawan, divisi Statutori, Hal tersebut dilakukan oleh pihak BKI Auditor sesuai dengan permintaan dari Manajemen Perusahaan, PT.Rimba Segara Line dan juga berkaitan dengan perpanjangan sertifikat *Safety Management Certificate* yang telah jatuh tempo untuk diperpanjang masa berlakunya.

Pihak Auditor naik ke atas kapal KM. Rimba Lima ditemani oleh Pihak Manajemen Perusahaan, Setelah diatas kapal oleh Nahkoda kapal, Auditor dipersilahkan untuk masuk dalam Ruang *Meeting* kapal.

Dalam pembukaan meeting tersebut, yang dihadiri oleh seluruh *crew* kapal, Auditor menyampaikan tentang maksud dan tujuan dilakukan audit dimana diharapkan bahwa *crew* kapal harus paham tugas serta tanggung jawab berkaitan dengan Keselamatan di atas kapal berikut prosedur-prosedurnya yang sudah tertuang pada *Safety Management System* perusahaan pelayaran PT.Rimba Segara Line dan *ISM Code* pelayaran.

Dari hasil audit yang dilaksanakan diatas KM. RIMBA LIMA maka di dapatkan, hal – hal sebagai berikut:

- a. Masih adanya laporan ketidak sesuaian dari auditor pelaksana BKI terhadap pelaksanaan latihan keselamatan kapal dalam hal latihan kebakaran diatas kapal KM.RIMBA LIMA**
- b. Kurangnya pemahaman pada system keselamatan kapal (SMK Perusahaan) oleh crew kapal**
- c. Job description belum dibuat oleh pihak perusahaan**

Selelah selesai dilakukan pembukaan *meeting* tersebut, kemudian oleh Auditor dilanjutkan dengan melakukan inspeksi seluruh bagian-bagian kapal dan juga penilaian terhadap proses latihan Keselamatan kapal serta proses latihan kebakaran di atas kapal yang dipimpin oleh Nahkoda kapal. Saat proses latihan tersebut, ditemukan ada beberapa *crew* kapal yang kurang cepat dalam melakukan tindakan latihan yang menyebabkan lambatnya proses latihan tersebut dimana sesuai instruksi dan arahan Auditor, seharusnya hanya dalam beberapa menit harus sudah selesai, dan kejadian tersebut menjadi temuan oleh Auditor sebagai defisiensi yang sangat fatal.

Ditengah berlangsungnya inspeksi tersebut, Auditor juga memberikan beberapa pertanyaan kepada anak buah kapal berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab pada waktu dilakukan latihan keselamatan kapal dalam hal latihan kebakaran, dan diketahui adanya beberapa anak buah kapal yang kurang memahami dengan baik prosedur tersebut. Hal ini menjadi temuan oleh Auditor yang merupakan defisiensi dengan kategori fatal.

Akibat dari temuan-temuan Auditor tersebut diatas, sertifikat SMC (*Safety Management Certificate*) tidak dapat diterbitkan sebelum dilakukan perbaikan perbaikan dalam hal latihan-latihan keselamatan kapal.

Dari hasil audit diatas, Nahkoda dengan segera memerintahkan seluruh anak buah kapal untuk melakukan dengan benar dan sungguh-sungguh proses Latihan keselamatan dalam hal kebakaran serta pemahaman dari tugas tanggung jawab masing masing anak buah kapal, Sehingga proses latihanpun dilanjutkan kembali dengan disaksikan oleh Auditor. Auditor pun kembali memberikan beberapa pertanyaan berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab dari setiap anak buah kapal yang ditemuinya guna mengetahui apakah sudah memahami dengan baik.

Setelah proses-proses temuan defisiensi diatas dilakukan dengan sebaik-baiknya dan pemahaman anak buah kapal untuk keselamatan diatas kapal sudah berjalan baik, akhirnya Auditor menerbitkan sertifikat keselamatan kapal tersebut.

Dari uraian deskripsi diatas maka dapat disimpulkan bahwa permasalahan yang terjadi pada obyek penelitian, antara lain :

1. Masih adanya laporan latihan kebakaran yang tidak sesuai dari auditor pada waktu pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal
2. Kurangnya pemahaman sistim keselamatan kapal (SMK Perusahaan) oleh crew kapal.
3. Kurangnya pemahaman job description dari masing-masing anak buah kapal pada waktu latihan keselamatan kapal.

Dan dalam kaitannya diatas, serta untuk mencapai penerapan Sistem Manajemen Keselamatan, Kualitas & Perlindungan Lingkungan yang tepat, perusahaan pelayaran PT. RIMBA SEGARA LINE telah menguraikan tanggung jawab, kewenangan dan komunikasi dari semua personil yang terkait dan terlibat dalam Sistem Manajemen Keselamatan, Kualitas & Perlindungan Lingkungan dalam aktivitas sehari-hari mereka dimana dituangkan dalam bentuk Struktur Organisasi Kapal dan Darat dan deskripsi pekerjaan dari masing-masing personil darat dan laut. Struktur Organisasi ini menggambarkan berbagai tingkat kewenangan dan jalur komunikasi antar personil, sementara deskripsi pekerjaan Personil menjelaskan tujuan dan tanggung jawab setiap jabatan / posisi pada Struktur Perusahaan. Profil dari semua pekerja baik itu *crew* kapal maupun. Staff di darat dapat ditemukan di Kantor, yaitu pada file *crew* atau pada file agen pengawakan *crew* kapal.

Dengan demikian bila ada masalah berkaitan dengan latihan keselamatan diatas kapal, Penerapan secara maksimal dari Sistim Manajemen Keselamatan kapal perlu dilakukan dengan sungguh-sungguh oleh Nahkoda terhadap anak buahnya terhadap sistim Keselamatan kapal yang menjadi tanggung jawabnya.

B. ANALISA DATA

1. Masih adanya laporan ketidaksesuaian dari auditor pada waktu pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal

Berdasarkan deskripsi data yang penulis himpun selama penulis bekerja di BKI, penerapan secara maksimal sistim keselamatan kapal sangat diharapkan, karena masih didapat beberapa hal mengenai adanya laporan ketidak sesuaian waktu

pelaksanaan latihan keselamatan kapal di atas kapal KM. Rimba Lima yang mengakibatkan sertifikat tidak akan diterbitkan sebelum pelaksanaan latihan keselamatan dijalankan dengan baik dan sungguh sungguh, penyebabnya antara lain :

- a. Kurang maksimalnya dilakukan latihan keselamatan kapal secara benar dan sungguh-sungguh oleh anak buah kapal.
- b. Kurang maksimalnya kegiatan latihan kebakaran diatas kapal.
- c. Nahkoda kurang maksimal memberikan arahan yang sungguh sungguh kepada anak buah kapal pada waktu latihan keselamatan dan kebakaran kapal.
- d. Nahkoda tidak melakukan persiapan dengan baik sehubungan akan dilakukan Audit di atas kapal

2. Kurangnya Pemahaman Sistim Keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) Oleh Crew Kapal

Sebagai seorang yang bekerja di atas kapal, crew kapal harus mengetahui dan memahami mengenai hal – hal tentang keselamatan di atas kapal dan hal-hal yang mengatur dalam sistim keselamatan diatas kapal seperti yang tertera dalam *ISM Code* dan SMK Perusahaan.

Kebanyakan crew kapal tidak mengetahui dan memahami tentang apa yang terkandung di dalam SMK Perusahaan, sehingga terjadi kecelakaan dari yang ringan sampai yang berat yang menimpa para crew kapal. Dan pada saat dilakukan audit juga oleh surveyor didapati para crew belum terlalu paham tentang keselamatan dan tanggung jawab beserta tugas – tugasnya tentang keselamatan kapal.

Berikut penyebab terjadinya Kurangnya Pemahaman Sistim Keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) Oleh Crew Kapal

- a. Kurangnya familirisasi sistem keselamatan diatas kapal oleh nahkoda

- b. Kurangnya latihan terhadap sistim keselamatan di atas kapal
- c. Ketidak perdulian crew kapal terhadap tugas dan tanggung jawab masing-masing crew kapal pada sistem keselamatan kapal
- d. *Drill* dan *exercise* tidak dilakukan dengan baik dan maksimal
- e. Kurangnya perhatian nahkoda terhadap sistem keselamatan kapal

Tujuan dari pada *drill* dan *exercise* adalah untuk menentukan apakah personil di kapal cakap dalam semua tugas tentang keselamatan kapal.

Untuk memastikan pelaksanaan dengan benar dari aturan dari pada Rencana Keselamatan Kapal, *drill* dilakukan setidaknya sekali dalam tiga bulan, dengan mengetes masing-masing elemen dari pada Rencana sistim keselamatan.

Drill tersebut sangat penting, karena Bagaimanapun dalam hal dimana lebih dari 25 persen dari pada personil telah diganti pada satu saat, *drill* harus dilaksanakan dalam waktu satu minggu setelah penggantian untuk kepentingan personil yang sebelumnya belum berpartisipasi pada setiap *drill* di atas kapal itu dalam kurun waktu 3 bulan (ISPS B/13.6).

Bermacam jenis dari pada *exercise*, yang mungkin termasuk *CSO*, *PESO*, otoritas terkait dan pemerintah yang memiliki perjanjian, sebaiknya dilaksanakan setidaknya sekali setahun dan tidak lebih dari 18 bulan antara *exercise*.

Exercise atau *drill* tersebut akan mengetes komunikasi, koordinasi, ketersediaan sumber dan tanggapan.

Exercise-exercise itu mungkin :

- a. Pertimbangan penuh atau jiwa.
- b. Simulasi diatas meja alau seminar.
- c. Kombinasi dengan *exercise* lain yang seperti pencarian dan penyelamatan atau *exercise* menanggapi keadaan darurat.

3. Kurangnya Pemahaman pada job description dari masing- masing Anak Buah Kapal pada waktu latihan keselamatan kapal

Tugas dan tanggung jawab dari masing masing anak buah kapal sudah diimplementasikan ke setiap *crew* kapalnya dan juga sudah ditempel di dinding kapal agar kita senantiasa memahami Adapun akibat bila kita tidak sering melakukan latihan keselamatan dalam hal latihan kebakaran, bila terjadi musibah, kita tidak tahu apa yang harus dilakukan.

Namun demikian masih ada beberapa *crew* kapal yang sudah diterangkan oleh Nahkoda, masih juga kurang memahaminya dengan benar, yang disebabkan sebagai berikut:

- a. Anak buah kapal yang kurang memahami tugas pada waktu latihan keselamatan dalam kebakaran saat adanya Audit dikarenakan baru *join* atau baru *Sign On* di atas kapal.
- b. Jadwal pelaksanaan latihan keselamatan kapal yang kurang maksimal, diharapkan minimal sebulan sekali
- c. Proses penerimaan *crew* kapal PT. Rimba Segara line yang masih kurang selektif, khususnya di kapal KM. Rimba Lima.

Dan dalam kaitan dengan keselamatan diatas kapal, peran semua crew kapal adalah sebagai penanggung jawab keselamatan kapal, diantaranya :

- a. Bertanggung jawab untuk semua peralatan keselamatan kapal termasuk peralatan pemadaman api/kebakaran di ruang mesin. Bersama Kepala Kamar Mesin, semua crew bertanggung jawab terhadap kesiapan perangkat pemadam kebakaran dan memastikan semua peralatan berada dalam kondisi yang baik. harus segera memberitahu Master dan mualim yang bertanggung jawab untuk setiap kerusakan jika ditemukan dalam LSA (*Life Saving Appliances*) atau peralatan pemadam kebakaran. Harus dipahami kalau Mualim memiliki tanggung jawab menyeluruh untuk semua aspek keselamatan yang disebutkan di atas, dia boleh mendelegasikan tanggung jawab tertentu kepada Perwira dek lainnya (Mualim 3) sesuai persetujuan *Master*.

- b. Memastikan posisi pada situasi darurat dan memastikan daftar sekoci telah dialokasikan dan setiap pelaut harus siaga pada posisi dan tugasnya masing-masing.
- c. Bertanggung jawab untuk kebersihan dan sanitasi kapal. Dia juga akan memastikan penyimpanan obat-obatan, rumah sakit, kru kuartar, tempat-tempat pencucian, toilet, loker dan ruang akomodasi berada dalam keadaan bersih dan bebas kuman.
- d. Membiasakan dirinya pada semua aturan PT. RIMBA SEGARA LINE yang terkait, catatan dari badan pengklasifikasian kapal dan *survey* yang tertunda *flag state* dan regulasi IMO (*International Maritime Organization*) dan pemberitahuan / instruksi lainnya yang berhubungan dengan departemennya informasi- informasi tersebut diterima dari PT. RIMBA SEGARA LINE.
- e. Memastikan semua pengukuran kedalaman air dan tangki *ballast*, ruang lambung dan ruang hampa dilakukan setiap hari.

Dan juga berkaitan dengan peran dari Nahkoda sehubungan dengan Manajemen perusahaan, Nahkoda Bertanggung jawab dalam beberapa hal, sebagai berikut :

1. Pengimplementasian kebijakan perusahaan mengenai perlindungan keselamatan, kualitas dan lingkungan SQ & EMS (Safety Quality Evaluation Maintenance System).
2. Memotivasi awak kapal untuk mengimplemenasikan aturan SQ & EMS.
3. Mengeluarkan perintah dan instruksi yang tepat secara jelas dan sederhana.
4. Memastikan bahwa persyaratan khusus telah diawasi dan dilaksanakan.
5. Meninjau SQ & EMS secara periodik dan melaporkan kekurangannya kepada manajemen di darat.
6. Memastikan semua dokumen SQ & EMS tersedia dan merupakan dokumen terkini.
7. Melaporkan insiden, *near miss* (nyaris kecelakaan) dan situasi berbahaya lainnya serta melaporkan hal-hal yang tidak sesuai standar ke perusahaan.
8. Mengkoordinasikan praktek latihan dan prosedur di atas kapal.

9. Memastikan bahwa kondisi kapal senantiasa dijaga dan layak untuk berlayar.

Memastikan bahwa sertifikat dan dokumen kapal senantiasa valid dan tersedia seandainya diperlukan revisi.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Masih adanya Laporan ketidak sesuaian dari Auditor Pelaksana BKI terhadap pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal KM. Rimba Lima.

Untuk mengatasi masalah Masih adanya Laporan ketidak sesuaian dari Auditor Pelaksana BKI terhadap pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal KM. Rimba Lima maka dapat diberi suatu pemecahan yaitu :

- a. Meningkatkan dan memaksimalkan pelaksanaan latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran.
- b. Dalam kaitannya dengan sistim manajemen keselamatan kapal, Internal Audit yang dilakukan oleh Perusahaan, DPA (*Designed Person Ashore*) harus selalu dilakukan minimal setahun 4 kali pelaksanaannya.
- c. Pada Waktu proses penerimaan anak buah kapal, prosedur pelaksanaan latihan keselamatan harus dilakukan Tanya-jawab kepada kandidat tersebut agar dapat diperoleh anak buah kapal yang benar benar memiliki kualifikasi yang baik.

Seperti yang penyusun ketahui dari perusahaan PT. Rimba lima bahwa tanggung jawab nahkoda kapal adalah sangat besar apalagi berkaitan dengan keselamatan kapalnya. Pada PT. Rimba Segara line, tugas dan tanggung jawab dari Nahkoda diatur dalam Sistim Manajemen Keselamatan perusahaan pada Section 5

2. Kurangnya Pemahaman Sistim Keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) Oleh Crew Kapal

Kebanyakan crew kapal tidak mengetahui dan memahami mengenai hal – hal keselamatan di atas kapal dan hal-hal yang mengatur dalam sistim keselamatan diatas kapal seperti yang tertera dalam *ISM Code* dan SMK Perusahaan. sehingga sering terjadi kecelakaan dari yang ringan sampai yang berat yang menimpa para crew kapal. Dan pada saat dilakukan audit juga oleh surveyor didapati para crew belum terlalu paham tentang keselamatan dan tanggung jawab beserta tugas – tugasnya tentang keselamatan kapal.

Sehingga sangat diperlukan Pemahaman Sistim Keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) Oleh Crew Kapal untuk menimalisir hal yang tidak di inginkan (kecelakaan), berikut adalah beberapa hal yang dapat dilakukan untuk menimalisir kejadian tersebut, yaitu :

- a. Meningkatkan pemahaman pada pelaksanaan kegiatan keselamatan Kapal dan prosedur-prosedurnya.
- b. Skenario-skenario pada waktu pelatihan di atas kapal berkaitan dengan keselamatan harus selalu dilakukan secara bervariasi dan sesuai dengan keadaan, baik itu latihan ketika kapal berada dipelabuhan pada waktu berlabuh maupun pada waktu kapal sedang dalam pelayaran
- c. Meningkatkan pemahaman pada tugas dan tanggung jawab anak buah kapal sesuai dengan SMK perusahaan
- d. Dilaksanakannya familirisasi sistem keselamatan diatas kapal oleh nahkoda dan para mualim, terutama mualim yang bertanggung jawab (mualim 3)
- e. latihan terhadap sistim keselamatan di atas kapal dengan bermacam-macam aspek dan keadaan kecelakaan diatas kapal
- f. meningkatkan keperdulian crew kapal terhadap tugas dan tanggung jawab masing-masing crew kapal pada sistem keselamatan kapal
- g. *Drill* dan *exercise* harus dilakukan dengan baik dan maksimal
- h. perhatian yang lebih dari nahkoda terhadap sistem keselamatan kapal

Tujuan dari pada *drill* dan *exercise* adalah

- a. untuk menentukan apakah personil di kapal cakap dalam semua tugas tentang keselamatan kapal.
- b. *drill* dilakukan setidaknya sekali dalam tiga bulan, dengan mengetes masing-masing elemen dari pada Rencana sistim keselamatan.
- c. Jika lebih dari 25 persen dari pada personil atau crew kapal telah diganti pada satu saat, maka *drill* harus dilaksanakan dalam waktu satu minggu setelah penggantian untuk kepentingan personil yang sebelumnya belum berpartisipasi pada setiap *drill* di atas kapal itu dalam kurun waktu 3 bulan

Bermacam jenis dari pada *exercise*, sebaiknya dilaksanakan setidaknya sekali setahun dan tidak lebih dari 18 bulan antara *exercise*.

Exercise atau *drill* tersebut akan mengetes komunikasi, koordinasi, ketersediaan sumber dan tanggapan.

Exercise-exercise itu mungkin :

- a. Pertimbangan penuh atau jiwa.
- b. Simulasi diatas meja alau seminar.
- c. Kombinasi dengan *exercise* lain yang seperti pencarian dan penyelamatan atau *exercise* menanggapi keadaan darurat.

3. Kurangnya Pemahaman pada job description dari masing- masing Anak Buah Kapal pada waktu latihan keselamatan kapal

- a. Dengan meningkatkan pemahaman dan pengertian dari tugas serta kewajiban masing masing anak buah kapal yang mengacu pada Sistim Manajemen Keselamatan kapal PT. Rimba Segara Line
- b. Melakukan pertemuan pertemuan rutin dengan anak buah kapal yang diadakan oleh Nahkoda guna membahas masalah keselamatan pada waktu kapal berada

dalam pelayarannya dan tindakan-tindakan yang harus dilakukan bila terjadi bahaya tenggelam kapal.

- c. Melakukan latihan secara rutin dengan berbagai macam skenario bahaya keselamatan di laut.

Bila dilihat dari masalah di atas, dapat dipastikan bahwa pada umumnya *crew* kapal di KM. Segara Lima juga tidak memahami betul tujuan dari pada diadakannya latihan-latihan tersebut, terutama pada latihan keselamatan kapal dimana tujuan dari pada *drill* dan *exercise* adalah untuk menentukan apakah personil di kapal cakap dalam semua tugas dan tanggung jawab yang diberikan pada semua *crew* kapal ketika mengidentifikasi suatu keselamatan berkenaan dengan kekurangan.

Drill dan *Exercise* keselamatan wajib dilakukan untuk mengantisipasi ketidaktahuan *crew* kapal atau ketidakmengertiannya *crew* kapal atas pentingnya keselamatan di atas kapal terhadap tugas dan tanggung jawab mereka tentang keselamatan di kapal. Dan untuk memastikan pelaksanaan dengan benar dari aturan dari pada *ISM CODE* eksekusi latihan (*drill*) dilakukan setidaknya sekali dalam setahun untuk mengetes masing-masing elemen dari pada SMK perusahaan tersebut.

Dan bila dalam hal dimana lebih dari 25 persen dari pada personil telah diganti pada satu saat, *drill* harus dilaksanakan dalam waktu satu minggu setelah penggantian untuk kepentingan personil yang sebelumnya belum berpartisipasi pada setiap *drill* di atas kapal itu dalam kurun waktu 3 bulan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari analisa dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dari pokok permasalahan yang pernah dihadapi. Kesimpulan tersebut adalah :

1. Masih adanya laporan ketidak sesuaian dari auditor pada waktu pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran di atas kapal

Dan Masalah tersebut di timbulkan oleh :

- a. Kurang maksimalnya pembuatan laporan tentang latihan kebakaran.
- b. Belum dilaporkannya hasil latihan kebakaran diatas kapal ke kantor pusat (DPA).
- c. Nahkoda kurang maksimal memberikan arahan yang sungguh sungguh kepada anak buah kapal pada waktu latihan keselamatan dalam hal kebakaran kapal.
- d. Nahkoda tidak melakukan persiapan dengan baik sehubungan akan dilakukan Audit di atas kapal.

2. Kurangnya Pemahaman Sistim Keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) Oleh Crew Kapal

Berikut penyebab terjadinya Kurangnya Pemahaman Sistim Keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) Oleh Crew Kapal

- a. Kurangnya familirisasi sistem keselamatan diatas kapal oleh nahkoda
- b. Kurangnya latihan terhadap sistim keselamatan di atas kapal
- c. Ketidak perdulian crew kapal terhadap tugas dan tanggung jawab masing-masing crew kapal pada sistem keselamatan kapal
- d. *Drill* dan *exercise* tidak dilakukan dengan baik dan maksimal
- e. Kurangnya perhatian nahkoda terhadap sistem keselamatan kapal

3. Kurangnya Pemahaman pada job description dari masing- masing Anak Buah Kapal pada waktu latihan keselamatan kapal

- a. Job description belum dibuat
- b. Anak buah kapal yang kurang memahami tugas pada waktu latihan keselamatan dalam hal kebakaran saat adanya Audit dikarenakan baru *join* atau baru *Sign On* di atas kapal.
- c. Jadwal pelaksanaan latihan keselamatan kapal yang kurang maksimal, diharapkan minimal setahun sekali.
- d. Proses penerimaan *crew* kapal KM. Rimba Lima yang masih kurang selektif, dan di kapal KM. Rimba Lima. Kurang maksimalnya dilakukan latihan keselamatan kapal secara benar dan sungguh sungguh oleh anak buah kapal.

B. SARAN

Dari beberapa kesimpulan diatas, maka penulis mencoba memberikan saran saran yang diharapkan dapat dijadikan bahan evaluasi bagi Personil diatas kapal KM. Rimba Lima maupun di Perusahaan pelayaran PT. Rimba Segara Line

Adapun saran saran tersebut adalah sebagai berikut :

1. Dengan Masih adanya laporan ketidak sesuaian dari auditor pada waktu pelaksanaan Latihan Keselamatan Kapal dan Latihan Kebakaran di atas kapal

- a. Meningkatkan dan memaksimalkan pelaksanaan latihan Keselamatan Kapal dalam hal Latihan Kebakaran.
- b. Dalam kaitannya dengan sistim manajemen keselamatan kapal, Internal Audit yang dilakukan oleh Perusahaan, DPA (*Designed Person Ashore*) harus selalu dilakukan minimal setahun 4 kali pelaksanaannya.
- c. Pada Waktu proses penerimaan anak buah kapal, prosedur pelaksanaan latihan keselamatan harus dilakukan Tanya-jawab kepada kandidat tersebut agar dapat diperoleh anak buah kapal yang benar benar memiliki kualifikasi yang baik.

2. Dengan Kurangnya Pemahaman Sistim Keselamatan Kapal (SMK Perusahaan) Oleh Crew Kapal maka

- a. Meningkatkan pemahaman pada pelaksanaan kegiatan keselamatan Kapal dan prosedur-prosedurnya.
- b. Skenario-skenario pada waktu pelatihan di atas kapal berkaitan dengan keselamatan harus selalu dilakukan secara bervariasi dan sesuai dengan

keadaan, baik itu latihan ketika kapal berada dipelabuhan pada waktu berlabuh maupun pada waktu kapal sedang dalam pelayaran

- c. Meningkatkan pemahaman pada tugas dan tanggung jawab anak buah kapal sesuai dengan SMK perusahaan
- d. Dilaksanakannya familirisasi sistem keselamatan diatas kapal oleh nahkoda dan para mualim, terutama mualim yang bertanggung jawab (mualim 3)
- e. latihan terhadap sistim keselamatan di atas kapal dengan bermacam-macam aspek dan keadaan kecelakaan diatas kapal
- f. meningkatkan keperdulian crew kapal terhadap tugas dan tanggung jawab masing-masing crew kapal pada sistem keselamatan kapal
- g. *Drill* dan *exercise* harus dilakukan dengan baik dan maksimal
- h. perhatian yang lebih dari nahkoda terhadap sistem keselamatan kapal

3. Dengan Kurangnya Pemahaman pada job description dari masing- masing Anak Buah Kapal pada waktu latihan keselamatan kapal

- a. Dengan meningkatkan pemahaman dan pengertian dari tugas serta kewajiban masing masing anak buah kapal yang mengacu pada Sistim Manajemen Keselamatan kapal PT. Rimba Segara Line
- b. Melakukan pertemuan pertemuan rutin dengan anak buah kapal yang diadakan oleh Nahkoda guna membahas masalah keselamatan pada waktu kapal berada dalam pelayarannya dan tindakan tindakan yang harus dilakukan bila terjadi bahaya tenggelam kapal.
- c. Melakukan latihan secara rutin dengan berbagai macam skenario bahaya keselamatan di laut.

DAFTAR PUSTAKA

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Online ini dikembangkan oleh Ebta Setiawan © 2012-2015 versi 1.4,

Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008 pasal 1

Sesuai Ketentuan Koda International Tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal Dan Pencegahan Pencemaran (Ism Code) Beserta Amandemennya F23.14.05-2012 Rev.1

<http://uyamodjo.blogspot.co.id/2010/02/pengenalan-dasar-dasar-international.html>

UNDANG – UDANG PELAYARAN NO. 17 TAHUN 2008 Bagian Ketujuh tentang Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal Pasal 169

<http://dokumen.tips/documents/keselamatan-kerja-diatas-kapal.html>

<http://Dokumen.Tips/Documents/Keselamatan-Kerja-Diatas-Kapal.Html>

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

8.3 TRAINING AND DRILL PROCEDURES PT.RIMBA SEGARA LINE

The System and the Plans will be of little value if personnel who are to use them are not made familiar with them. In this context, information which allows each key member of the shipboard personnel to know in advance what their duties and responsibilities are, have been outlined in a practical way in this section.

8.3.1 Training Procedures

The company Training program is based on standards set by the statutory training requirements for the crew.

Officers : Receive initial training in the use of all parts of this plan that affect them and their crew, and have the responsibility of training their crew with "hands-on" operation onboard. The drill program (see section 8.3.2) constitutes the continuous part of the training.

Crew : The crew receives their training as part of their onboard duties. Specific training in contingency plans includes the use of the onboard equipment.

Staff : The company's staff which is part of the response management team are selected based on their knowledge of the company and vessel, and their ability to handle a critical situation. By participating in the scheduled drills when onboard, they are also training in the specifics of this system and plans.

8.3.1.1 The records of training

The record of training as detailed in chapter 6 of the SQ&EMM, are kept onboard the ship and copies are sent to the Safety & Quality Manager (SQM).

8.3.2 Drill Procedures

System including all contingency plans shall be exercised as follows:

Onboard : In addition to following the drills and exercises stipulated by SOLAS and Marpol :

- Lifeboat drills
- Fire-fighting exercises
- Drills/exercises to be carried out within 24 hours after sailing, if – 25% of the crew has changed.
- Steering gear test
- Lifeboat drills at sea, with lifeboats put to the water and tested at least every three months
- SOPEP drills

All the above mentioned drills must be executed as perform "Training Annual Program" (TR-1).

Drills and exercises should also be carried out to test all other potential identified emergency situations (including each one of Operation Spills & Casualty Spills), already mentioned in this section, annually at least.

Emergency drills and exercises should be carried out according to Emergency and Response procedures mentioned in this section of the present System, for each individual plan, that means that the Master should give an initial and follow-up report to whom it is necessary and each member of the crew to carry out his responsibilities in accordance with the emergency response card.

Each emergency drill should be recorded in the form "Training Annual Program" (TR 1), in the SOPEP relevant part, if it is a MARPOL drill and in ship's log book.

The aim of emergency drills and exercises is not just to provide training in the use of emergency equipment but also to assess the efficiency of the Emergency plan under test. Therefore, after carrying out a drill, the Master with the assistance of the members of Safety Committee should fill in the Records of training / drill session attendance (TR 4). A copy of these evaluation forms should be submitted to the

company while the Should be retained onboard. Safety & Quality Manager should assess the of each drill and decide on the possible identification of training needs and amendments to procedures or instructions. A thorough assessment of all these results should take place at the annual review meeting of the SQ&EMS.

Ashore : The Company shall exercise the system involving 'the Contingency management team, as ' Tabletop drills", either in full or in part, on an annual basis.

Office performance should be evaluated by the Master with a separate report which should be submitted to the Office after the end of each drill. This report should be filed with the records of the drill.

8.3.2.1 Unannounced Drills

The Administration or the Port Slate Control may request the vessel to take part in an unannounced drill at any time, vessel is required to immediately implement the requested plan, and report as required.

8.3.2.2 Additional Terms

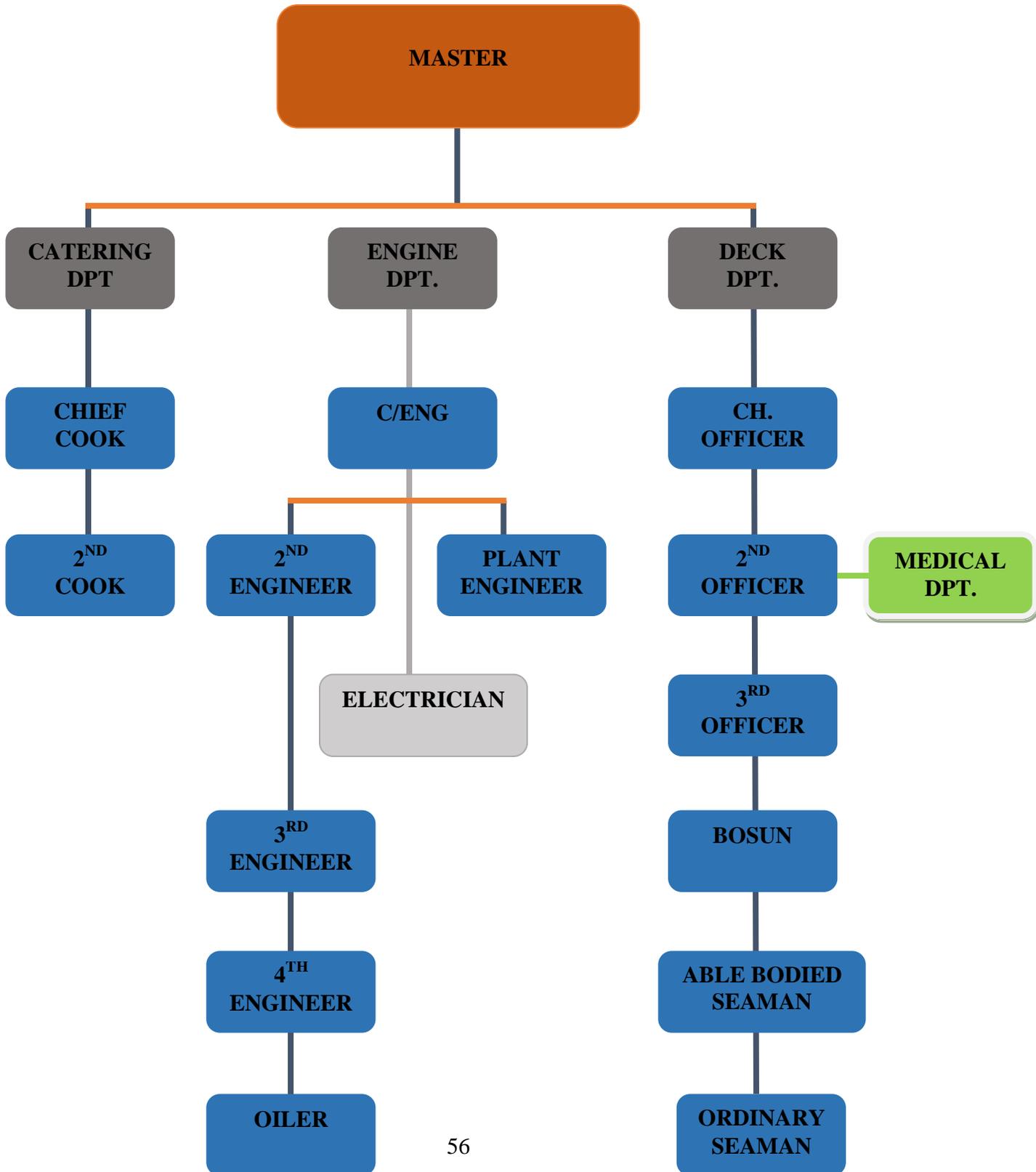
Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by these Regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8.3.2.3 Additional Terms

The records of drills as detailed in Section 8.3,2, shall be maintained as follows:
Forms 'Training Annual Program', (TR 1) 'Plant Personnel Training Seminars', (TR 2) Onboard drills 'Records of training /drill session attendance 9 (TR 4).

LAMPIRAN 2

CEMENT VESSELS ORGANIZATION



LAMPIRAN 3

LAPORAN HASIL AUDIT

Jumlah Lembar Total Sheet		
MJ	NC	OBS
-	5	-

Laporan Audit ISM - Code
ISM - Code Audit Report

Nomor Laporan
Report No.

0212-BN/ISM-SMK/2009/B.KI

Kelas
Class

B.KI

No. Register
Register No.

05702

Bendera
Flag

INDONESIA

Perubahan
Changed

Nama Perusahaan
Name of the Company

PT. RIMBA SEGARA LINES

Alamat Perusahaan
Address of the Company

SEDUNG WICAMA SEGARA
JL. MT. HARYONO KAV. 23
JAKARTA - 12020

Nama Kapal
Name of Ship

RIMBA LIMA

Tipe Kapal
Type of Ship

OTHER CARGO SHIP

Peabuhan Pendaftaran
Port of Registry

JAKARTA

Tempat Audit
Place of Audit

BELAWAN

Tanggal Mulai Audit
Date of Audit Start

29 06 09

Nomor SMK
SMS Number

Perubahan
Changed

Nomor SMK
SMS Number

Perubahan
Changed

Tonase Kotor
Gross Tonnage

5237

No. atau Huruf Pengenal
Distinctive Number or Letters

YCNB

No. IMO
IMO Number

7380916

Tanggal Selesai Audit
Date of Audit Completed

29 06 09

Tipe Verifikasi
Type of Verification

<input type="checkbox"/> Verifikasi Awal Initial Verification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Verifikasi untuk penerbitan DOC / SMC Sementara Verification for issuing Interim DOC / SMC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Verifikasi Tahunan/Antara Annual/Intermediate Verification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Verifikasi Pembaruan Renewal Verification	<input checked="" type="checkbox"/>	(28.11.2009)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Verifikasi Tambahan Additional Verification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sertifikat (Certificate)

Sementara Short Term/Interim	Masa Berlaku Validity	Ketidaksesuaian Non-Conformity	Dikukuhkan Endorsed	Tindak Lanjut Follow-up
<input type="checkbox"/>	()	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	()	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	(28.11.2009)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	()	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nomor Referensi Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Permanen / Sementara
Reference Number of Permanent / Short Term / Interim Document Of Compliance

PK-690/777/DOC/DK-07

Nomor Referensi Sertifikat Manajemen Keselamatan Permanen / Sementara
Reference Number of Permanent / Short Term / Interim Safety Management Certificate

0212-BN/DI.S-SMK/2009

Kesimpulan Audit
Audit Summary

Berikut ini disampaikan hasil audit kami atas sistem manajemen keselamatan anda sesuai dengan ketentuan ISM-Code yang dilakukan secara acak, sehingga masih dimungkinkan adanya ketidaksesuaian lainnya.
Following the result of our audit of your safety management system according to ISM-Code, which was based on sampling and does not imply the possibility of other nonconformities in the system.

Status Audit
Audit status

Diterima
Accepted

Ditolak
Rejected

Ketidaksesuaian
Non-Conformity (NC)

Tidak ada
Nil

MAJOR, lihat Form F.153
MAJOR, see Form F.153

NC, lihat Form F.153
NC, see Form F.153

OBSERVASI, lihat Form F.153
OBSERVATION, see Form F.153

Pelaksanaan tindakan perbaikan
Corrective action

Lengkap
Completed

Tidak Lengkap
Uncompleted

Catatan Audit
Audit Record

Tidak ada
Nil

LIHAT FORM F.153-2003/REV.1 (2/2)

LEAD AUDITOR



152

Nomor Auditor
Auditor No.

ENDANG DJOKO . S

AUDITOR



176

Nomor Auditor
Auditor No.

Kantor (Office)
BKI BELAWAN

Isi tanda (V) dalam kotak
Please tick (V) appropriate box

F.155-2003 / Rev. 1 (1/2)



Laporan Audit ISM-Code
ISM Code Audit Report

Nomor Laporan

Report No

02/2-BN/ISM-DAC/2009

CATATAN AUDIT:

AUDIT REMARKS

1. Job Description (Tugas) dari perwira keselamatan kapal tidak di temukan diatas kapal.
2. Fire Control & Life Saving plan belum menggunakan simbol \cong tertera Asuai 1/10.
3. Form - form masih menggunakan form yang tidak bernomor / form buku (lihat form: F153-2003/Rev. 2)
4. Bantal \cong pemadam kebakaran belum di beri nomor sesuai dengan Nomor Station.
5. Bantol: Utkhan untuk kapal tubrukun, kapal kandas & pencemaran belum di temukan diatas

— a —

LAPORAN KETIDAKSESUAIAN
NON-CONFORMITY REPORT (NCR)

LINGKUP AUDIT : Area under Audit KM. RIMBA LINA	No. Lap. Ketidaksesuaian : NCR No.	01-0212-AN/ISM/INC/2009
	Tgl. Audit : Date of Audit	29 JUNI 2009
	No. Elemen dari Kode : Element Number of Code	2 (DU4)

Rincian Ketidaksesuaian (Non-Conformity Details)

- KEBIJAKAN KESELAMATAN & PERLINDUNGAN LINGKUNGAN**
1. Belum seluruh crew kapal mengerti akan tugas & tanggung jawabnya sesuai SMK perusahaan.
OB. EV: Koki I, Mistri, Juruminyak II
 2. Perwira Keselamatan Kapal (MUALIM I) belum mengerti akan tugas dan tanggung jawabnya.

Kategori Ketidaksesuaian
Category of Non-Conformity

KETIDAKSESUAIAN
NON-CONFORMITY

Tanda tangan Auditor :
Auditor's Signature

Tanda tangan yang diaudit :
Auditee's Signature

TINDAKAN PERBAIKAN
CORRECTIVE ACTION

- *) Koki-1, Mistri dan Oiler sudah diberikan pengertian tentang tugas dan tanggung jawabnya sesuai SMK. Oiler Walahoda dan Perwira Keselamatan (MUALIM-1)
- *) Perwira Keselamatan Kapal (MUALIM-1) sudah di berikan pengertian tugas dan tanggung jawabnya entile. dan dapat mengerti.

Tanggal perkiraan penyelesaian (Expected date for completion) : **28 SEPTEMBER 2009**

Tanda tangan yang diaudit :
Auditee's Signature

Tanggal : **08 September 2009**
Date

TINDAKAN PERBAIKAN TELAH DIVERIFIKASI (diisi oleh Auditor)
CORRECTIVE ACTION VERIFIED (to be completed by Auditor)

NC CLOSED OUT

Alasan perubahan katagori Ketidaksesuaian MJ
Upgrade / Downgrade*) NC for reason stated above

Tindakan perbaikan dilakukan secara baik.
Corrective action completed satisfactorily

Tanda tangan Auditor :
Auditor's Signature

Tanda tangan yang diaudit :
Auditee's Signature

Tanggal (Date) : **24 September 2009**

Tanggal (Date) : **08 September 2009**

*1 Coret yang tidak diperlukan
Delete as appropriate

Isi tanda (V) dalam kotak
Please tick (V) appropriate box

LAPORAN KETIDAKSESUAIAN NON-CONFORMITY REPORT (NCR)

LINGKUP AUDIT : <i>Area under Audit</i> KY. NIMBA LINA	No. Lap. Ketidaksesuaian : <i>NCR No.</i>	02-0212.01/ISM-SMC/2009
	Tgl. Audit : <i>Date of Audit</i>	09 JUNI 2009
	No. Elemen dari Kode : <i>Element Number of Code</i>	3 (176A)

Rincian Ketidaksesuaian (Non-Conformity Details)

TANGGUNG JAWAB & WEWENANG PERUSAHAAN

1. Perusahaan belum membuat tugas & tanggung jawab perwira keselamatan kapal.
2. Fire Control & Life Saving Plan belum menggunakan simbol \cong terbaru sesuai IMO

Kategori Ketidaksesuaian : <i>Category of Non-Conformity</i>	KETIDAKSESUAIAN KODA OBSERVASI NON-CONFORMITY MAINTENANCE OBSERVATION
Tanda tangan Auditor : <i>Auditor's Signature</i>	Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>

**TINDAKAN PERBAIKAN
CORRECTIVE ACTION**

- > Perusahaan sudah membuat edaran TUGAS & TANGGUNG JAWAB PERWIRA KESELAMATAN KAPAL, bukti terlampir.
- > Fire Control, Life saving plan sudah diperbaharui dgn menggunakan simbol \cong IMO.

Tanggal perkiraan penyelesaian (Expected date for completion) :	28 September 2009
Tanda tangan yg diaudit : <i>Auditee's Signature</i>	Tanggal : <i>Date</i>

**TINDAKAN PERBAIKAN TELAH DIVERIFIKASI (diisi oleh Auditor)
CORRECTIVE ACTION VERIFIED (to be completed by Auditor)**

N/C CLOSED OUT

Alasan perubahan katagori Ketidaksesuaian <input type="checkbox"/> MJ <i>Upgrade / Downgrade*) NC for reason stated above</i>	Tindakan perbaikan dilaksanakan dengan baik. <i>Corrective action completed</i>
Tanda tangan Auditor : <i>Auditor's Signature</i>	Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>
Tanggal (Date)	Tanggal (Date)

* Coret yang tidak diperlukan Isi tanda (V) dalam kotak
Delete as appropriate Please tick (V) appropriate box



LAPORAN KETIDAKSESUAIAN
NON-CONFORMITY REPORT (NCR)

LINGKUP AUDIT : Area under Audit KM. RIMBA LIMA	No. Lap. Ketidaksesuaian : NCR No.	03-02/2 - BU / ISM / SMK / 2009
	Tgl. Audit : Date of Audit	29 JUNI 2009
	No. Elemen dari Kode : Element Number of Code	5 (LMA)

Rincian Ketidaksesuaian (Non-Conformity Details)

TANGGUNG JAWAB & KEMENANGAN NAKHODA.

1. Nakhoda kurang memberikan motivasi terhadap ABK dalam hal familirisasi SMK perusahaan.
2. Nakhoda belum melaksanakan peninjauan ulang SMK dan melaporkan kekurangannya kepada Management Area

Kategori Ketidaksesuaian : Category of Non-Conformity	KETIDAKSESUAIAN NON-CONFORMITY	OBSERVASI OBSERVATION
Tanda tangan Auditor : Auditor's Signature	Tanda tangan yang diaudit : Auditee's Signature	
TINDAKAN PERBAIKAN CORRECTIVE ACTION		

- 1) Nakhoda sudah memberikan motivasi kembali dalam hal familirisasi SMK perusahaan kepada seluruh ABK.
- 2) Nakhoda sudah melakukan Managemen Review/ Peninjauan ulang SMK dan melaporkannya kepd. DPA.

Tanggal perkiraan penyelesaian (Expected date for completion) :	28 SEPTEMBER 2009.
Tanda tangan yg diaudit : Auditee's Signature	Tanggal : Date
	08 September 2009

TINDAKAN PERBAIKAN TELAH DIVERIFIKASI (diisi oleh Auditor)
CORRECTIVE ACTION VERIFIED (to be completed by Auditor)

NC CLOSED OUT

Alasan perubahan katagori Ketidaksesuaian <input type="checkbox"/> MJ Upgrade / Downgrade*) NC for reason stated above	<input type="checkbox"/> NC	Tindakan perbaikan dilaksanakan dengan baik. Corrective action completed satisfactorily.
Tanda tangan Auditor : Auditor's Signature	Tanda tangan yang diaudit : Auditee's Signature	
Tanggal (Date) 24 September 2009	Tanggal (Date) 08 September 2009	

Coret yang tidak diperlukan Isi tanda (V) dalam kotak
Delete as appropriate Please tick (V) appropriate box



LAPORAN KETIDAKSESUAIAN
NON-CONFORMITY REPORT (NCR)

LINGKUP AUDIT : <i>Area under Audit</i>	No. Lap. Ketidaksesuaian : <i>NCR No</i>	04-02/2 BA/ISM-SMC/2009
	Tgl. Audit : <i>Date of Audit</i>	09 JUNI 2009
	No. Elemen dari Kode : <i>Element Number of Code</i>	8 (DELAPAN)

Rincian Ketidaksesuaian (*Non-Conformity Details*)

KESIAPAN MENGHADAPI KEADAAN DARURAT

1. Program Latihan Korpel Tubrukan, Korpel Kundes dan perencanaan belum dilaksanakan sesuai konsisten OS-EV: Bentuk pelatihan untuk bulan Januari - Juni 2009 belum dilaksanakan.
2. Botol - Botol pemadam kebakaran belum diberi Nomor sesuai Nomor Station.
3. Belum seluruh crew familiar dgn tugas & tanggung jawab dalam hal keadaan darurat IS.EV. ~~di~~ MISTRI & Koki I

Kategori Ketidaksesuaian : <i>Category of Non-Conformis</i>	KETIDAKSESUAIAN <i>NON-CONFORMITY</i>	OBSERVASI <i>OBSERVATION</i>
Tanda tangan Auditor : <i>Auditor's Signature</i>	Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>	

TINDAKAN PERBAIKAN
CORRECTIVE ACTION

- 1. Pelatikan Tubrukan dan Korpel Kundes Fictile ada form dan SOP, pelatihan pemadam kebakaran sudah dilaksanakan.
- 2. Botol pemadam kebakaran sudah di beri nomor sesuai Station.
- 3. Oiler, Mistri dan Koki - 1 sudah di berikan familiarisasi kembali tentang tugas dan tanggung jawabnya dalam keadaan darurat.

Tanggal perkiraan penyelesaian (*Expected date for completion*) : 28 September 2009.

Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>	Tanggal : <i>Date</i>
---	--------------------------

TINDAKAN PERBAIKAN TELAH DIVERIFIKASI (diisi oleh Auditor)
CORRECTIVE ACTION VERIFIED (to be completed by Auditor)

NC CLOSED OUT

Alasan perubahan katagori Ketidaksesuaian <input type="checkbox"/> MJ <i>Upgrade / Downgrade * NC for reason stated above</i>	Tindakan perbaikan dilaksanakan dengan baik. <i>Corrective action completed well.</i>
<input type="checkbox"/> NC	
Tanda tangan Auditor : <i>Auditor's Signature</i>	Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>
Tanggal (<i>Date</i>) : 24 September 2009	Tanggal (<i>Date</i>) : 08 September 2009

* Coret yang tidak diperlukan Isi tanda (V) dalam kotak
Delete as appropriate Please tick (V) appropriate box



LAPORAN KETIDAKSESUAIAN
NON-CONFORMITY REPORT (NCR)

LINGKUP AUDIT : <i>Area under Audit</i> PT. RINBA LINA	No. Lap. Ketidaksesuaian : <i>NCR No</i>	05-0212 BA/ASM-14K/2009
	Tgl. Audit : <i>Date of Audit</i>	29 JUNI 2009
	No. Elemen dari Kode : <i>Element Number of Code</i>	11 (FORDLAY)

Rincian Ketidaksesuaian (Non-Conformity Details)

DOKUMENTASI
Belum seluruh Laporan dibuat kedalam form Buku -
OB.EV : - form check list familiarisasi ABK.
- form Buku pelaksanaan perbaikan
- form Inventory List

Kategori Ketidaksesuaian : <i>Category of Non-Conformity</i>	KETIDAKSESUAIAN TERAMATI NON-CONFORMITY OBSERVABLE
---	---

Tanda tangan Auditor : <i>Auditor's Signature</i>	Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>
--	---

TINDAKAN PERBAIKAN
CORRECTIVE ACTION

→ form check list familiarisasi ABK, Buku pelaksanaan perbaikan dan inventory list sudah dibuat dalam form Buku - form CODE / SMK.

Tanggal perkiraan penyelesaian (Expected date for completion) : 20 September 2009

Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>	Tanggal : <i>Date</i>
---	--------------------------

TINDAKAN PERBAIKAN TELAH DIVERIFIKASI (diisi oleh Auditor)
CORRECTIVE ACTION VERIFIED (to be completed by Auditor)

NC CLOSED OUT

Alasan perubahan katagori Ketidaksesuaian <input type="checkbox"/> MJ <i>Upgrade / Downgrade *) NC for reason stated above</i>	Tindakan perbaikan dilaksanakan dengan baik. <i>Corrective action completed satisfactorily</i>
<input type="checkbox"/> NC	

Tanda tangan Auditor : <i>Auditor's Signature</i>	Tanda tangan yang diaudit : <i>Auditee's Signature</i>
--	---

Tanggal (Date) : 24 September 2009	Tanggal (Date) : 08 September 2009
------------------------------------	------------------------------------

*1 Coret yang tidak diperlukan Isi tanda (V) dalam kotak
Delete as appropriate Please tick (V) appropriate box



**DAFTAR HADIR
ATTENDANCE LIST
PERTEMUAN PEMBUKAAN / PENUTUPAN*)
(OPENING / CLOSING MEETING *)
ISM - CODE**

Tanggal Audit :
Date of Audit
13 Mei 2012
Halaman :
Page

Nama Perusahaan : PT. RIMBA SEGAJA LINES
Name of the Company

Nama Kapal : RIMBA LIMA
Name of Ship

NO.	NAMA NAME	JABATAN OCCUPATION	TANDA TANGAN SIGNATURE
01	ABET NED A.4	KRM	[Signature]
02	FARAJI AHMAD	MUALIM I	[Signature]
03	DEDI MULYANI	MARCONIST	[Signature]
04	JAMAL USMAN	JAMAL USMAN 3/0	[Signature]
05	RIFAL SUKOCO	MUALIM II	[Signature]
06	IRNARITA TARIGAN	MAGNIS II	[Signature]
07	CASNAUDI H.K.I	C/OOPLC	[Signature]
08	Alman Pitalakhi	ELECTRICIAN	[Signature]
09	M. SAMOSIR	OLCR	[Signature]
10	Joko	2nd Cook	[Signature]
11	MARTEN Bonny	MASINIS I	[Signature]
12	HENDRIK S.L.	MISTRI	[Signature]
13	EDY SUPRIYADIH	KELASI	[Signature]
14	Rinaldi	A/B	[Signature]
15	JOSEP HERMAWANT	A/B	[Signature]
16	S. EPREM REPO	2E	[Signature]
17	MARTEN Ginting	OLLER	[Signature]
18	LUKMAN. L	MANDOR	[Signature]
19	AMRUDDIN	Kadet Mesin	[Signature]
20	Yandi	M/B	[Signature]
21	A. E. PANDIA	NAKHOBA	[Signature]
22	SUCENG. PRIJANTO	W/B	[Signature]
23	SANDY USPA	KADET DECK	[Signature]
24	DAVID MARGANDA TUA	KADET DECK	[Signature]
25	MUHAMMAD FOSIM	BOSUN	[Signature]
26	HERWIN	KADET MESIN	[Signature]
27	THOMAS EDISON .N.	OLLER.	[Signature]
28	MARLAELU	A/B	[Signature]

29 Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate
30 ARNEMO AMHAR
31 Bambang Sutomo
Catur Adiryanto

PENYANTUN EPA
BKI C/A
G BBT
[Signature]

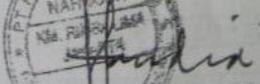
PT. RIMBA SEGARA LINES

CREW LIST

Name of ship : MV. RIMBA LIMA/YCMB Flag : INDONESIA
 GRT : 5237 IMO No : 7380916
 Arrival : Belawan, /05/2012 ETD : /05/2012

No	Name	Ranks	S/Books	Expiry	Certificate
01	ACHMAD EFENDY PANDIA	Master	X 025340	11-03-2013	ANT-1/2010
02	FARJI AHMAD	C/O	W 002847	01-02-2014	ANT-3/2003
03	JAMAL ISMAIL	2/O	T 062567	09-08-2012	ANT-3/2003
04	SAIFUL SUKACA	3/O	W 027298	24-03-2014	ANT-3/2004
05	DEDI MULYADI	R/O	Y 078736	26-02-2015	SRE- 2/2009
06	ABET NEGO BIU KADONG	C/E	X 072205	29-09-2013	ATT-2/2011
07	MARTEN BOMBANG	1/E	T 001230	06-09-2013	ATT-3/2002
08	SILVERIUS EFREM REKO	2/E	Y 078676	28-12-2014	ATT-3/2007
09	IRWANTA TARIGAN	3/E	T 046835	24-04-2014	ATT-3/2010
10	ALMAN SILALAH	ELECT	V 071270	26-06-2013	ATT-D/2008
11	MUHAMMAD KOSIM	BOSUN	V 032025	31-01-2013	ANT-D/2002
12	LUKMAN L	FOREMAN	W 066398	28-02-2013	ATT-D/2002
13	HENDRIK SENGKE L	C'PENTER	V 049584	26-03-2013	ANT-D/2003
14	YOSEP HERMAWAN	Q/MASTER	V 064630	26-05-2013	ANT-D/2009
15	RINALDI RISMAN	Q/MASTER	T 026338	26-07-2012	ANT-D/2002
16	MARHAIN	Q/MASTER	Y 079949	14-10-2014	ANT-D/2002
17	MARTIN GINTING	OILER	T 063154	04-07-2012	ATT-D/2007
18	MARUHUM SAMOSIR	OILER	W 002815	14-12-2013	ATT-D/2002
19	THOMAS EDISON NGGALI	OILER	T 015145	20-11-2013	ATT-D/2007
20	CASMUDI HADI WIBOWO	1/COOK	T 031255	24-04-2014	BST
21	JOKO SULISTIYONO	2/COOK	W 038759	27-08-2012	BST
22	EDY SUPRIYADIH	SAILOR	X 023412	02-03-2013	BST
23	YANDI ASHARI	MESSBOY	W 035318	30-04-2014	BST
24	SUGENG PRIYATNO	MESSBOY	V 060277	09-05-2013	BST
25	SANDI USPA	DECK APPR	Y 041905	19-05-2014	PROLA
26	DAVID MARGANDA TUA	DECK APPR	A 013183	07-02-2015	PROLA
27	KAMARUDDIN	ENG APPR	Y 028035	10-03-2014	PROLA
28	HERWIN	ENG APPR	Y 009781	06-02-2014	PROLA

Total crew 28 persons including Master.

PT. RIMBA SEGARA LINES
 NAHKODA
 MV. RIMBA LIMA
 BELAWAN
 05/05/2012

 CAPT. ACHMAD EFENDY PANDIA

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

LAPORAN TINDAK LANJUT VERIFIKASI PERUSAHAAN / KAPAL^{*)}
(Follow Up Verification Report of Company / Ship^{*)})

No. Laporan : 012-2110-2001 <small>Report Number</small>	No. SMK : <small>SMS No.</small>	Tanggal Verifikasi : 29 Juli 2009 <small>Date of Verification</small>
---	-------------------------------------	--

Verifikasi Awal Verifikasi Tahunan/ Antara^{*)} Verifikasi Pembaruan Verifikasi Tambahan NC Ditutup
Initial Verification Annual / Intermediate Verification Renewal Verification Additional Verification NC Close Out

Dengan ini dilaporkan hasil tindak lanjut verifikasi sebagai berikut :
Herewith reported follow up verification as follows :

Nama Perusahaan <small>Name of the Company</small>	PT. HIMPUN SELINDIA LINES		
Alamat <small>Address</small>	JEDARA KUMBA, JEDARA TELUK, 107000, UGV 23		
Nama Kapal <small>Name of Ship</small>	GEMBA LIMA		
Tipe Kapal <small>Type of Ship</small>	04160 CABOT SHIP	Nomor atau Huruf Pengenal <small>Distinctive Number or Letters</small>	Y/C 116
Pelabuhan/Pendaftaran <small>Port of Registry</small>	JABONGA		
Personil Pelaksana atau DPA <small>Person in charge of DPA</small>	CAPT. OTTO CALON		
Standar <small>Standard</small>	ISM-Code		
Lokasi audit <small>Location of audit</small>	SELINDIA		

Rincian Verifikasi Tindakan Perbaikan
Detail Verification of Corrective Action(s)
Tindakan perbaikan atas Ketidaksihuan dari Laporan Verifikasi sebelumnya telah dilaksanakan sbb :
Corrective Action(s) of Non-Conformities in previous Verification Report carried out as follows

Elemen 2 <small>Element 2</small>	Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan <small>Safety and Environmental Protection Policy</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 3 <small>Element 3</small>	Tanggung Jawab dan Wewenang Perusahaan <small>Company Responsibilities and Authority</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 4 <small>Element 4</small>	Petugas Darat Yang Ditunjuk <small>Designated Person (s) Ashore (DPA)</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 5 <small>Element 5</small>	Tanggung Jawab dan Wewenang Nakhoda <small>Master's Responsibility and Authority</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 6 <small>Element 6</small>	Sumber Daya dan Tenaga Kerja <small>Resources and Personnel</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 7 <small>Element 7</small>	Pengembangan Rencana untuk Pengoperasian Kapal <small>Development of Plans for Shipboard Operations</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 8 <small>Element 8</small>	Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat <small>Emergency Preparedness</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 9 <small>Element 9</small>	Laporan dan Analisa Ketidaksihuan, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya <small>Reports and Analysis of Non-Conformities, Accidents and Hazardous Occurrences</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 10 <small>Element 10</small>	Pemeliharaan Kapal dan Perengkapannya <small>Maintenance of the Ship and Equipment</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 11 <small>Element 11</small>	Dokumentasi <small>Documentation</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>
Elemen 12 <small>Element 12</small>	Verifikasi Perusahaan, Tinjauan Ulang dan Evaluasi <small>Company Verification, Review and Evaluation</small>	NC Ditutup <small>NC Closed Out</small>

Tempat dan Tanggal : BEJAWA, 29 JULI 2009
(Place and Date)


LEAD AUDITOR
[Signature]

*) Coret yang tidak diperlukan
Delete as appropriate Isi tanda (V) dalam kotak
Please tick (V) appropriate box

F 158-2003 / Rev. 1

