

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



**MAKALAH
OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI
SHIP INSPECTION REPORT (SIRE) DI KAPAL
MT MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN
OPERASIONAL DALAM TERMINAL**

Oleh :

RICKY RISTANTO
NIS. 02881/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI
SHIP INSPECTION REPORT (SIRE) DI KAPAL
MT MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN
OPERASIONAL DALAM TERMINAL**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

**RICKY RISTANTO
NIS. 02881/N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN




TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

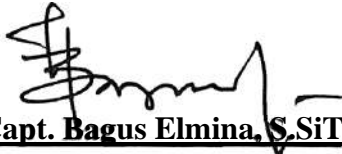
Nama : RICKY RISTANTO
No. Induk Siwa : 02881/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI *SHIP INSPECTION REPORT (SIRE)* DI KAPAL MT MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DALAM TERMINAL

Jakarta, Mei 2023


Pembimbing I,


Dr. Rosmayana, M.Pd
NIDN.0322048701

Pembimbing II,


Capt. Bagus Elmina, S.SiT
Dosen STIP

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : RICKY RISTANTO
No. Induk Siwa : 02881/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI *SHIP INSPECTION REPORT (SIRE)* DI KAPAL MT MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DALAM TERMINAL

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Dr. Capt. Marihot Simanjuntak. MM.

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 1998031 002

Dr. Rosmayana, M.Pd

NIDN.0322048701

Capt. Cliff Matekohy

Dosen STIP

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr.

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

**“OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI *SHIP INSPECTION REPORT*
(*SIRE*) DI KAPAL MT MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN
OPERASIONAL DALAM TERMINAL”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat – I.

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E., selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.Tr., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Meilinasari Nurhasanah, S.SiT., M.MTr., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Dr. Rosmayana, M.Pd., selaku dosen pembimbing I dan sebagai dosen penguji II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.
5. Capt. Bagus Elmina, S.SiT., selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini.
6. Dr. Capt. Marihot Simanjuntak MM. selaku ketua dan dosen penguji I yang telah meluangkan waktu dan selama sesi pengujian telah memberikan masukan yang sangat berharga dan kritik yang membangun.

7. Capt. Cliff Metekohy selaku dosen penguji III yang telah memberikan waktunya dalam proses pengujian makalah ini.
8. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
9. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Mei 2023

Penulis,

RICKY RISTANTO

NIS. 02881/N-I

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|--|----------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| TANDA PERSETUJUAN MAKALAH | ii |
| TANDA PENGESAHAN MAKALAH | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR LAMPIRAN | vii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah | 3 |
| C. Tujuan dan Manfaat Penelitian | 4 |
| D. Metode Penelitian | 5 |
| E. Waktu dan Ternpat Penelitian | 6 |
| F. Sistematika Penulisan | 6 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka | 9 |
| B. Kerangka Pemikiran | 23 |
| BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN | |
| A. Deskripsi Data | 25 |
| B. Analisis Data | 27 |
| C. Pemecahan Masalah | 31 |
| BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN | |
| A. Kesimpulan | 46 |
| B. Saran | 47 |
| DAFTAR PUSTAKA | 48 |
| LAMPIRAN-LAMPIRAN | 49 |
| DAFTAR ISTILAH | 107 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|-----|
| Lampiran 1. <i>Ship Particular</i> | 49 |
| Lampiran 2. <i>Crew List</i> | 50 |
| Lampiran 3. <i>OCIMF Crew Qualification</i> | 51 |
| Lampiran 4. <i>SIRE Inspection Report</i> | 53 |
| Lampiran 5. <i>SIRE Closing Report</i> | 54 |
| Lampiran 6. <i>Repair Request for SIRE Closing Report</i> | 57 |
| Lampiran 7. <i>SIRE Harmonized Vessel Particulars Questionare Vol. 5</i> | 63 |
| Lampiran 8. <i>Class Status Report</i> | 91 |
| Lampiran 9. <i>SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE (SMC)</i> | 103 |
| Lampiran 10. <i>DOCUMENT OF COMPLIANCE (DOC)</i> | 104 |
| Lampiran 11. <i>Gambar Kapal MT. MARINE PAMELA</i> | 105 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan moda angkutan yang ekonomis dan memiliki peranan penting untuk pengangkutan di laut khususnya kapal tanker dapat mengangkut beberapa jenis muatan cair. Dengan berkembangnya ilmu teknologi maka kapal tanker juga mengalami perubahan, sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu kapal tanker harus memenuhi persyaratan yang di isyaratkan oleh IMO ataupun aturan lainnya. Demikian juga dengan sumber daya manusia (operator) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan STCW 1978.

OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*) atau Forum Perusahaan Minyak Internasional yang dibentuk pada April 1970 sebagai tanggapan terhadap berkembangnya kekhawatiran masyarakat tentang pencemaran laut, terutama dengan minyak, setelah insiden Torrey Canyon pada tahun 1967. Perusahaan Minyak International Marine Forum (OCIMF) adalah asosiasi bersifat sukarela dari perusahaan minyak yang memiliki kepentingan dalam pengiriman dan pelabuhan minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas.

Salah satu inisiatif keselamatan yang paling signifikan diperkenalkan oleh OCIMF adalah Program laporan Pemeriksaan Kapal atau *Ship Inspection Report (SIRE)*. Program ini awalnya diluncurkan pada tahun 1993 untuk secara khusus mengatasi kekhawatiran tentang pengiriman sub-standar. *The Sire* Program adalah alat penilaian risiko tanker unik bernilai bagi penyewa, operator kapal, operator terminal dan badan-badan pemerintah yang bersangkutan dengan keselamatan kapal.

Sistem Sire adalah database yang sangat besar berisi informasi up-to-date tentang tanker dan tongkang. Pada dasarnya, *Sire* telah memfokuskan kesadaran industri tanker tentang pentingnya memenuhi standar kualitas dan keselamatan kapal tanker yang memuaskan. Sejak diperkenalkan, Program *Sire* telah menerima lebar industri pelayaran dan partisipasi oleh kedua anggota OCIMF yaitu penerima program dan operator kapal. Perluasan Barges dan kapal kecil ke *Sire* diresmikan pada akhir 2004.

Walaupun perusahaan telah menerapkan sistem manajemen di atas kapal yang berisi peraturan-peraturan yang berlaku di atas kapal seperti *International Safety Management Code* (ISM Code), *Safety of life at sea* (SOLAS 1974), *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF), *Ship Inspection Report Programme* (SIRE), dan lain-lain. Selain itu manajemen perusahaan selalu melaksanakan internal audit atau *pre-vetting inspection* sebelum pelaksanaan inspeksi dari perusahaan minyak yang akan menyewa.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja sebagai Nahkoda di kapal MT. MARINE PAMELA dimana perusahaan pemilik kapal telah memenuhi standar manajemen mutu ISO 9001:2015 dengan di terbitkannya *Safety Management Certificate* (SMC) dan *Documen of Compilance* (DOC) tetapi masih terjadi hambatan dalam persiapan menghadapi inspeksi *SIRE* yaitu masih ditemukannya *Non Conformity* (NC) dalam persiapan prosedur *exsternal audit*. Hasil inspeksi mengalami kegagalan karena adanya temuan dari hasil inspeksi tersebut seperti *foam aplicator* di atas tanki kargo no.5 yang tidak berfungsi dengan baik dan tangga menuju ruang akomodasi yang sudah keropos. Pada saat pemeriksaan, tim inspeksi menyuruh Mualim I untuk mencoba *foam applicator* tersebut dan semburan air busa yang dihasilkan tidak memenuhi standar yang diharuskan. Pada saat pelaksanaan *SIRE* inspection yang dilakukan beberapa minggu kemudian juga ditemukannya NC berupa keroposnya saringan kawat pelindung kepala ventilasi kamar pompa dan bergetarnya jarum penunjuk tekanan pada mesin induk nomer 1 di kamar mesin yang menunjukkan masih kurangnya penerapan *Plan Maintenance System* (PMS) yang ada di dalam *Safety Management System* kapal dan perusahaan.

Dari faktor sumber daya manusia yaitu pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) yang masih rendah dikarenakan familiarisasi yang belum maksimal seperti belum pahamnya tugas masing-masing dalam berbagai situasi berbahaya menurut *muster list*. Begitu juga dengan kedisiplinan ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection* yang kurang maksimal seperti masih adanya ABK yang tidak menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)* atau alat pelindung pribadi secara lengkap. Hal ini menyebabkan ABK dalam melaksanakan tugas untuk mempersiapkan *sire inspection* kurang maksimal.

Kurang maksimalnya penerapan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal oleh ABK dikarenakan pengawasan oleh Perwira yang tidak konsisten dan juga kurang baiknya koordinasi antar ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection* begitu juga dengan minimalnya penerapan *safety meeting* diatas kapal sebagai standar operasional prosedur sebelum melakukan setiap pekerjaan diatas kapal. Oleh karena permasalahan-permasalahan tersebut harus diatasi agar kapal siap dalam menghadapi inspeksi *vetting*.

Oleh karena persiapan sebelum inspeksi sangatlah penting, maka penulis tertarik pada makalah ini dengan mengambil judul :

"OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI *SHIP INSPECTION REPORT (SIRE)* DI KAPAL MT. MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DALAM TERMINAL".

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Seperti telah penulis uraikan di dalam latar belakang maka dapatlah diidentifikasi masalah tentang *SIRE/vetting inspection* di atas MT. MARINE PAMELA yang menyebabkan gagal dalam menghadapi inspeksi yang dilakukan antara lain sebagai berikut:

- a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit*
- b. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)*

- c. Kurang maksimalnya penerapan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal
- d. Kurang baiknya koordinasi antar ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*
- e. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai permasalahan dalam menghadapi inspeksi *vetting* maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini untuk menjaga pembahasannya tetap fokus dan terarah. Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas MT. MARINE PAMELA, sebagai berikut :

- a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur eksternal audit
- b. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)*

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah penulis kemukakan pada pembahasan sebelumnya, maka penulis menetapkan rumus masalah yang ada yaitu:

- a. Mengapa masih ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur eksternal audit ?
- b. Mengapa pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)* masih rendah ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mengidentifikasi masalah yang berkaitan dengan kurang optimalnya persiapan *SIRE/vetting inspection* di atas MT. MARINE PAMELA
- b. Untuk menganalisa fakta-fakta yang terjadi di atas kapal yang berkaitan dengan persiapan *SIRE/vetting inspection*.
- c. Untuk mengevaluasi alternatif pemecahan masalah sehingga ditemukan solusinya.

2. Manfaat Penulisan

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi yang berguna bagi semua pihak yang berkepentingan ditinjau dari berbagai aspek yaitu:

a. Aspek Teoritis

- 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi pembaca maupun calon pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat dijadikan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP Jakarta.

b. Aspek Praktis

- 1) Diharapkan dapat dijadikan sebagai pedoman bagi pelaut yang akan bekerja di atas kapal tanker.
- 2) Diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan bagi pihak perusahaan pelayaran yang mengoperasikan MT. MARINE PAMELA.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode-metode antara lain :

a. Studi Kasus

Penulis menyelenggarakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah berupa kejadian nyata pelaksanaan tentang *vetting inspection* di atas MT. MARINE PAMELA.

b. Pemecahan Masalah

Dalam penulisan makalah ini dimana penulisan memecahkan masalah kurangnya persiapan yang dilakukm oleh awak kapal MT. MARINE PAMELA dalam menghadapi *vetting inspection*. Dimana penulis mengatasi pemecahan masalahnya berdasarkan pengamatan langsung terhadap kurang persiapan yang dilakukan oleh awak kapal dan dari referensi buku - buku pendukung perpustakaan yang ada hubungan dengan perencanaan perawatan dalam menghadapi *vetting inspection*.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data-data penulis didalam pembuatan makalah ini, menggunakan teknik-teknik pengumpulan data antara lain sebagai berikut :

a. Teknik Observasi (Pengamatan)

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas MT. MARINE PAMELA terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal.

b. Teknik Dokumentasi

Penulis melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan penulisan makalah ini.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil kapal MT. MARINE PAMELA sebagai subjek pada penelitian lakukan dengan kaitannya dengan persiapan dalam menghadapi *vetting inspection*.

4. Teknik Analisa Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskripsi kualitatif, yaitu dimana penulis mencoba untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kegagalan, seperti tidak dilaksanakan perencanaan perawatan yang teratur dan sistem *ISM code* yang tidak berjalan dengan baik di atas MT. MARINE PAMELA.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Pelaksanaan pengambilan data dilakukan pada saat penulis bekerja sebagai Master di atas MT. MARINE PAMELA dengan kontrak kerja selama 2 (dua) tahun sejak tanggal 1 Maret 2021 sampai dengan tanggal 1 Maret 2023.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan penulis adalah di atas kapal MT. MARINE PAMELA berbendera Singapore milik perusahaan VBunkers Tankers Pte. Ltd. Yang beroperasi di perairan Singapura dengan alamat 460 *Alexandra Road, #15-02 M-Tower, Singapore 119963*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Juga dari aturan ISM Code Manual sebagai data penunjang dan disebutkan pula visi misi perusahaan pemilik MT. MARINE PAMELA. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi selama penulis bekerja di atas MT. MARINE PAMELA. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan kesimpulan hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya yang mengemukakan kesimpulan dari rumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi alternatif pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini memaparkan tentang istilah-istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan skripsi ini, yang bersumber dari referensi buku-buku.

1. OPTIMALISASI

- a. Optimalisasi menurut Depdiknas (2013:986) berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi. Sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meningkatkan atau meninggikan.
- b. Optimalisasi menurut Singiresu S Rao, Jhon Wiley dan Sons (2009) <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/book/10.1002/9780470549124> adalah proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi.
- c. Optimalisasi menurut W.J.S. Poerdwadminta (2002:753) adalah pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.
- d. Optimalisasi menurut Winardi (2000:363) adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan.

Dari beberapa pengertian mengenai optimalisasi yang terdapat diatas dapat disimpulkan bahwa “Optimalisasi adalah proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum sesuai harapan secara efektif dan efisien sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan”.

Jadi dapat dikatakan “Optimalisasi persiapan menghadapi *SIRE inspection* adalah proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum sesuai harapan secara efektif dan efisien sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki terhadap keadaan atau kondisi kapal dan kesiapan ABK sebelum *SIRE inspection* dilaksanakan di atas kapal.

2. *SIRE/Vetting Inspection*

Menurut Capt. William Suryagama (2015:34) bahwa *The on board inspection can only be success if the tanker is prepared for the inspection and an effective way of administering this is to introduce a self assessment form covering the relevant areas according to Ships Inspection Report guidelines* yang artinya dalam bahasa indonesia adalah "Inspeksi di atas kapal hanya bisa berhasil jika kapal itu sendiri melakukan persiapan dengan cara dan pengaturan yang efektif terutama mengevaluasi sendiri bagian-bagian di atas kapal yang akan diinspeksi menurut petunjuk dari buku *Ships Inspection Report (SIRE)*".

Program penyelenggaraan inspeksi vetting secara sistematis mempunyai beberapa tujuan dan sasaran yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Inspeksi Vetting secara sistematis mempunyai peran penting di dalam upaya melakukan pengendalian dan pengawasan terhadap sumber-sumber bahaya. Permasalahan-permasalahan dapat dideteksi secara lebih awal untuk ditemukan solusinya sebelum kecelakaan dan kerugian akibat kerja benar-benar terjadi.
- b. Inspeksi dilakukan untuk menjamin agar setiap tempat kerja berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, standar, norma, maupun petunjuk teknis yang berkaitan dengan bidang yang ditetapkan baik oleh pemerintah maupun kebijakan perusahaan.
- c. Inspeksi secara regular dan khusus akan dapat digunakan sebagai bahan diskusi awak kapal terhadap hal-hal yang sedang dihadapi. Awak kapal merupakan orang yang paling mengenal terhadap aspek kerja, peralatan, mesin-mesin dan proses operasional di tempat kerja, sehingga mereka merupakan sumber informasi yang sangat berharga. Dengan adanya komunikasi dan koordinasi yang lancar antara manajemen dan tenaga kerja akan dapat memperbaiki performansi di perusahaan.

Tujuan Inspeksi Pada dasarnya tidak untuk mencari kesalahan, tetapi maksud utamanya adalah untuk menyakinkan apakah semua tata kerja dilaksanakan sesuai dengan norma-norma keselamatan. *Unsafe act* dan *unsafe condition*, semua itu adalah *symptoms* (gejala-gejala) adanya suatu ketimpangan dalam sistem manajemen. Dengan adanya prinsip tersebut maka melalui inspeksi keselamatan kerja tidak hanya *unsafe act* dan *unsafe condition* saja yang diamati, tetapi justru bahaya-bahaya yang terselubung dibalik kedua kondisi tersebut perlu ditelusuri dan diungkapkan.

Table 2.1

Pentingnya *Major Vetting Inspection* dan *Large Inspection*

| Keterangan | Major Vetting Inspection | Large Inspection |
|--------------------------|---|--|
| Waktu | Diadakan per 6 bulan dalam melanjutkan kontrak dengan <i>Oil Company</i> | Diadakan 1 Tahun sekali untuk memperpanjang dokumen kapal yang sudah tidak berlaku |
| Point yang di Audit | Point-point yang diaudit hanya seputar safety dan dokumen kapal | Point-point yang diaudit berhubungan dengan dokumen-dokumen kapal yang sudah tidak berlaku |
| Pihak-Pihak yang terkait | Pihak pencharter yang mengadakan kontrak kerja dengan pihak <i>Oil Company</i> yang diwakili oleh pemilik kapal | Pemilik kapal dengan badan atau instansi yang mengeluarkan dokumen tersebut. |

3. *Non Conformity* atau Ketidaksesuaian Eksternal Audit

Definisi dari ketidaksesuaian menurut ISO 9001:2015 adalah sebuah ketidakmampuan dalam memenuhi persyaratan. Ada dua jenis ketidaksesuaian yaitu minor dan mayor.

a. Ketidaksesuaian Kecil (Minor)

Ketidaksesuaian Minor adalah suatu kegagalan untuk memenuhi salah satu persyaratan dari prosedur sistem manajemen atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam implementasi suatu persyaratan dari prosedur sistem manajemen mutu yang ditetapkan oleh perusahaan.

Beberapa kategori minor dapat berpotensi mengakibatkan rusaknya sistem dan mungkin dapat berkontribusi menjadi kategori mayor. Sebuah temuan termasuk ketidaksesuaian Minor jika tidak mempunyai dampak serius terhadap sistem manajemen dan sering kali disebabkan adanya human error dan diberikan batas waktu tertentu untuk memperbaikinya.

b. Ketidaksesuaian Besar (Mayor)

Sebuah temuan audit dikatakan kategori *major*, apabila tidak sesuai dengan persyaratan Sistem Manajemen yang seharusnya dijalankan dan harus dilakukan tindakan perbaikan segera. Pada kategori ini biasanya organisasi/perusahaan yang bersangkutan tidak direkomendasikan mendapatkan pengakuan lulus akreditasi pada sistem manajemennya.

4. Perawatan

a. Definisi Perawatan

Menurut Drs. Alex Guntur (2015:20) bahwa fungsi dari strategi perencanaan kerja meliputi perumusan tentang apa yang akan dicapai serta tindakan-tindakan apa yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan yang dikehendaki dengan memperhitungkan kemampuan yang dimiliki.

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2018:14) bahwa Perawatan adalah kegiatan yang dilakukan terhadap suatu benda di atas kapal untuk menghambat kerusakan sehingga dapat digunakan atau dioperasikan sampai jangka waktu yang relatif lama.

Menurut Situmorang (2015:4) bahwa perawatan adalah memelihara kapal agar selalu dalam keadaan yang siap operasional dan dapat memenuhi jadwal pelayaran kapal yang telah ditentukan tepat pada waktunya.

Menurut Prijo Soebandono (2016:29) bahwa perawatan adalah gabungan dari suatu kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi seperti sediakala pada kondisi yang baik untuk dapat dipergunakan kembali merupakan kegiatan perawatan".

Menurut Daryanto (2016:29) bahwa perawatan adalah suatu usaha kegiatan untuk merawat suatu materil atau mesin agar supaya materil atau mesin itu dapat dipakai secara produktif dan mempunyai umur yang lama.

b. Tujuan Perawatan

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2018:13-20) bahwa tujuan utama perawatan adalah sebagaimana berikut :

- 1) Perawatan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga dapat diperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya.
- 2) Kegiatan perawatan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga transportasi selalu tersedia sesuai dengan kebutuhan, serta jadwal pelayaran dapat ditepati.
- 3) Kegiatan perawatan harus diawasi sehingga kondisi kapal dalam keadaan baik dan dapat berjalan dengan aman.
- 4) Kegiatan perawatan harus dilakukan untuk mencegah kehausan dan kerusakan yang tidak perlu.
- 5) Pekerjaan perawatan dibutuhkan akibat kerusakan yang terjadi dikarenakan usia kapal yang bertambah tua dan hasil bagian-bagian konstruksi atau perlengkapannya, dan mengakibatkan kurangnya kemampuan kapal.

c. Prinsip dasar perawatan

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2018:16) bahwa prinsip dasar perawatan yaitu :

1) Perencanaan

Perawatan harus direncanakan dengan mempertimbangkan keterbatasan pengoperasian, ketersediaan suku cadang dan sebagainya.

2) Pelaksanaan pekerjaan

Hendaknya dilaksanakan pekerjaan tersebut sesuai perawatan rutin. Kumpulkan alat-alat dan bahan-bahan yang dibutuhkan dan lakukanlah pekerjaan perawatan.

3) Pencatatan atau pelaporan

Semua pekerjaan yang sudah diselesaikan harus dicatat dan dilaporkan. Pengamatan serta pencatatan khusus yang berhubungan dengan pekerjaan akan berguna sebagai data masukan perawatan di masa yang akan datang.

d. Jenis-Jenis Perawatan

1) Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan memperkecil kerusakan, sehingga beban kerja kecil, namun waktu beroperasinya besar atau lama.

Di sisi lain perawatan berencana dibagi menjadi :

a) Perawatan korektif

Perawatan secara sadar membuat suatu pilihan dengan membiarkan adanya kerusakan-kerusakan, atau mendekati suatu kerusakan dengan dasar pertimbangan evaluasi biaya. Jadi di dalam perawatan ini kerusakan dari peralatan masih ringan sehingga di pandang masih belum perlu di perbaiki.

b) Perawatan Pencegahan

Perawatan yang bertujuan menemukan kerusakan sedini mungkin, sehingga selalu memeriksa terjadi kerusakan didalam peralatan tersebut. Biasanya orang yang bertanggung jawab harus membuat metode tertentu, untuk mencegah kerusakan dari peralatan tersebut.

2) Perawatan insidentil

Perawatan dengan membiarkan mesin bekerja sampai batas maksimum sehingga waktu beroperasinya kecil tetapi beban kerja besar, biasanya perawatan ini relatif mahal dalam memenuhi perawatan ini harus dilaksanakan pemeriksaan pada waktu yang tepat, segera dilaporkan ke perusahaan dengan disertai penyebabnya. Sebelum melakukan perawatan, harus terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan meliputi:

a) Tes saat pemeriksaan

Pada saat tersebut dilakukan pengetesan yang bertujuan apakah alat tersebut baik dan layak untuk dipakai.

b) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah dites tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

c) Pemeriksaan dalam penggunaan

Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apa alat tersebut dapat digunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.

d) Pemeriksaan setelah penggunaan

Setelah pemakaian dari peralatan tersebut dilakukan pemeriksaan, apakah hasilnya baik dan manfaatnya sesuai atau tidak dengan yang diinginkan.

e) Pemeriksaan alat yang sering digunakan

Peralatan cadangan yang jarang di gunakan sering kali disimpan dalam gudang. Orang yang bertanggung jawab harus selalu memeriksa peralatan tersebut baik dari jumlah maupun kualitas. hal ini bertujuan dapat memperkecil terjadinya kerusakan pada saat alat tersebut di gunakan.

f) Siapa penanggung jawabnya

Perlu ditunjuk seseorang untuk menjadi penanggung jawab peralatan tersebut sehingga perawatannya menjadi lebih terorganisir.

g) Pencatatan hasil pemeriksaan

Setelah proses pemeriksaan dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari awal hingga selesai, perlunya pencatatan hasil dari pemeriksaan tersebut dilaporkan ke pihak yang berwenang agar bisa dievaluasi.

5. Familiarisasi

Menurut H. Malayu S.P Hasibuan (2006:16), bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan baik oleh seorang pemimpin atau atasan diatas kapal. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

Terdapat tiga bidang kemampuan yang diperlukan untuk melaksanakan proses manajemen bahwa:

- a. Kemampuan teknis (*technical and skill*), kemampuan menggunakan pengetahuan, metode, teknik, dan peralatan yang diperlukan untuk melaksanakan tugas tertentu yang diperoleh dari pengalaman, pendidikan dan *training*.
- b. Kemampuan sosial (*human atau social skill*), kemampuan dalam bekerja dengan melalui orang lain, yang mencakup pemahaman tentang motivasi dan penerapan kepemimpinan yang efektif.
- c. Kemampuan konseptual (*conceptual skill*), yaitu kemampuan untuk memahami kompleksitas organisasi dan penyesuaian bidang gerak unit kerja masing-masing ke dalam bidang operasi secara menyeluruh. Kemampuan ini memungkinkan seseorang bertindak selaras dengan tujuan organisasi secara menyeluruh dari pada hanya atas dasar tujuan kebutuhan keluarga sendiri. Tujuan-tujuan tersebut diatas tidak dapat dilaksanakan atau dicapai, kecuali apabila pimpinan menyadari akan pentingnya latihan yang sistematis dan karyawan-karyawan sendiri percaya bahwa mereka akan memperoleh keuntungan. Tujuan pengembangan pegawai jelas bermanfaat atau berfungsi baik bagi organisasi maupun karyawan sendiri.

6. *International Safety Management Code (ISM Code)*

Menurut *International Maritime Organization* (IMO) dalam *International Safety Management Code* (ISM Code) adalah Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan. Dalam pendahuluan buku *International Safety Management* atau ISM Code (1993:01) dikemukakan bahwa "*The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters at safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result*" yang artinya bahwa yang menjadi ujung tombak dari pelaksanaan manajemen keselamatan yang baik adalah dari pihak atasannya dan mengenai masalah keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan hidup adalah komitmen,

kompetensi, sikap perilaku dan motivasi dari masing-masing individu di atas Kapal yang mencerminkan hasil akhirnya.

Pelaksanaan dari *Planned Maintenance System* (PMS) tersebut di kapal harus senantiasa di monitor untuk mengetahui keadaan nyata di lapangan mengenai kemajuan ataupun hambatan yang ditemui, suku cadang yang diperlukan dan pemakainannya termasuk daftar perusahaan rekanan yang melaksanakan perawatan dan bagian suku cadang. *Planned Maintenance System (PMS) is a paper/software-based system which allows ship manuevers or operators to carry out. Maintenance intervals according to manufacturers and class/Classification society requirements.* Yang mempunyai arti bahwa *Planned Maintanace System (PMS)* adalah sistem berbasis software/kertas yang memungkinkan pemilik kapal atau operator untuk melaksanakan perbaikan atau perawatan secara interval menurut pembangunan kapal dan persyaratan klasifikasi ([www.enwikipida.org/wiki/Planned Maintanance](http://www.enwikipida.org/wiki/Planned_Maintanance))

- a. Dalam ISM Code elemen 10 (ISM Code as Amended in 2002, code 10.1) disebutkan:
 - 1) Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menjamin bahwa kapal dipelihara dengan baik dan untuk menjamin bahwa operasi kapal aman dan bebas polusi.
 - 2) Prosedur pemeliharaan kapal tersebut harus memenuhi persyaratan, peraturan, code dan *guide lines* yang diwajibkan.
 - 3) Personil yang melaksanakan pemeliharaan kapal sudah ditetapkan.
 - 4) Manajemen darat bertanggung jawab untuk melakukan kajian terhadap pemeliharaan kapal untuk menjamin bahwa sistem tersebut efektif.
- b. Item-item yang harus ada dalam menyusun prosedur pemeliharaan sesuai ISM Code (ISM Code as Amended in 2002, code 10.2) disebutkan:
 - 1) Inspeksi perawatan dilakukan pada interval yang sesuai.
 - 2) Pelaporan kerusakan yang ditemukan pada saat pemeliharaan.

Menurut ISM Code perencanaan kerja untuk setiap Kapal dalam satu perusahaan telah dirancang sedemikian rupa sehingga dalam setiap

manajemen keselamatan internasional yang dibuat oleh perusahaan yang akan di aplikasikan di atas kapal-kapalnya telah memuat perencanaan kerja berupa *Planned Maintenance System* (PMS) atau jadwal perencanaan perawatan yang harus diikuti oleh setiap Awak Kapal demi tercapainya pengoperasian Kapal yang aman dan efektif.

Untuk pencapaian semua teori diatas tentu diperlukan kemampuan untuk mengaturnya yaitu manajemen untuk pencapaian operasional kapal yang aman menurut SOLAS 1974/1978 BAB IX (1978 : 98) adalah proses penggunaan sumber daya manusia secara efektif untuk mencapai sasaran dan setiap sumber daya manusia atau awak kapal akan dapat melakukan kerja yang lebih efektif dan maksimal apabila mereka lebih familiar dengan peraturan yang telah ditetapkan perusahaan untuk di aplikasikan di atas kapal.

Disamping itu salah satu faktor pendukung yang sangat penting juga adalah familiarisasi untuk mempermudah pekerjaan di atas kapal tanker. Familiarisasi awak kapal sangat penting diperlukan baik familiarisasi dalam hal keamanan maupun familiarisasi peralatan dan prosedur keselamatan kerja di atas kapal yang berhubungan dengan pengoperasian dan perawatan kapal. Familiarisasi menurut SMS Revisi.4 Chapter 6 (6.1.8) dari *V-Bunkers Tankers Pte. Ltd.* adalah pengenalan kapal dilakukan untuk semua kru yang baru join di atas kapal pada hari pertama join kadang maksimal sampai satu bulan atau yang belum berada didalam selama enam bulan terakhir, yang diberikan oleh perwira dek senior atau perwira mesin senior.

7. Keselamatan Kapal

Peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974 adalah peraturan yang mengatur keselamatan kapal paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kedapatan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

Kecelakaan tanker terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap keselamatan maritim lebih efektif.

Pada tahun 1978 dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama "*Tanker Safety and Pollution Prevention* (TSP 1978)" yang merupakan penyempurnaan dari SOLAS 1974 yang menekankan pada perencanaan atau desain dan penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti

dengan tambahan peraturan pada tahun 1981 dan 1983 yang diberlakukan bulan September 1984 dan Juli 1986.

8. Anak Buah Kapal (ABK)

Pengertian awak kapal menurut undang-undang adalah sebagai berikut:

- a. Awak kapal menurut *Undang-Undang Nomor 1 tahun 1962 Tentang Karantina Laut* adalah para pegawai suatu kapal yang dipekerjakan untuk bertugas diatasnya.
- b. Awak kapal menurut *Pasal 2 butir 40 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran* adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam Buku Sijil. Sedangkan Anak Buah Kapal (ABK) adalah awak kapal selain Nahkoda.

9. Kompetensi Anak Buah Kapal

Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut dikenal sebagai Amandemen Manila adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi. Selain itu meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi STCW oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, serta pencegahan penyalahgunaan.

a. STCW Bab II Level Dukungan

Bab II adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan Pelaut Terampil *Able Seafarers* atau *deck rating*. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch (RFPNW)*.

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja dikapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafarers* sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*). Ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II / 5.

b. Section B-II / 1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal

- 1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- 2) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

Pada setiap waktu, peserta pelatihan harus menyadari dua individu diidentifikasi yang segera bertanggung jawab atas pengelolaan program pelatihan di atas kapal. Yang pertama adalah petugas berlayar di laut berkualitas, disebut sebagai "petugas pelatihan kapal", yang di bawah otoritas master, harus mengatur dan mengawasi program pelatihan. Kedua harus menjadi orang yang dinominasikan oleh perusahaan, disebut sebagai "petugas pelatihan perusahaan" yang harus memiliki tanggung jawab keseluruhan untuk program pelatihan dan koordinasi dengan organisasi.

10. *Safety Management System* (SMS)

Safety Management System (SMS) menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai : Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunun menjadi kain dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut :

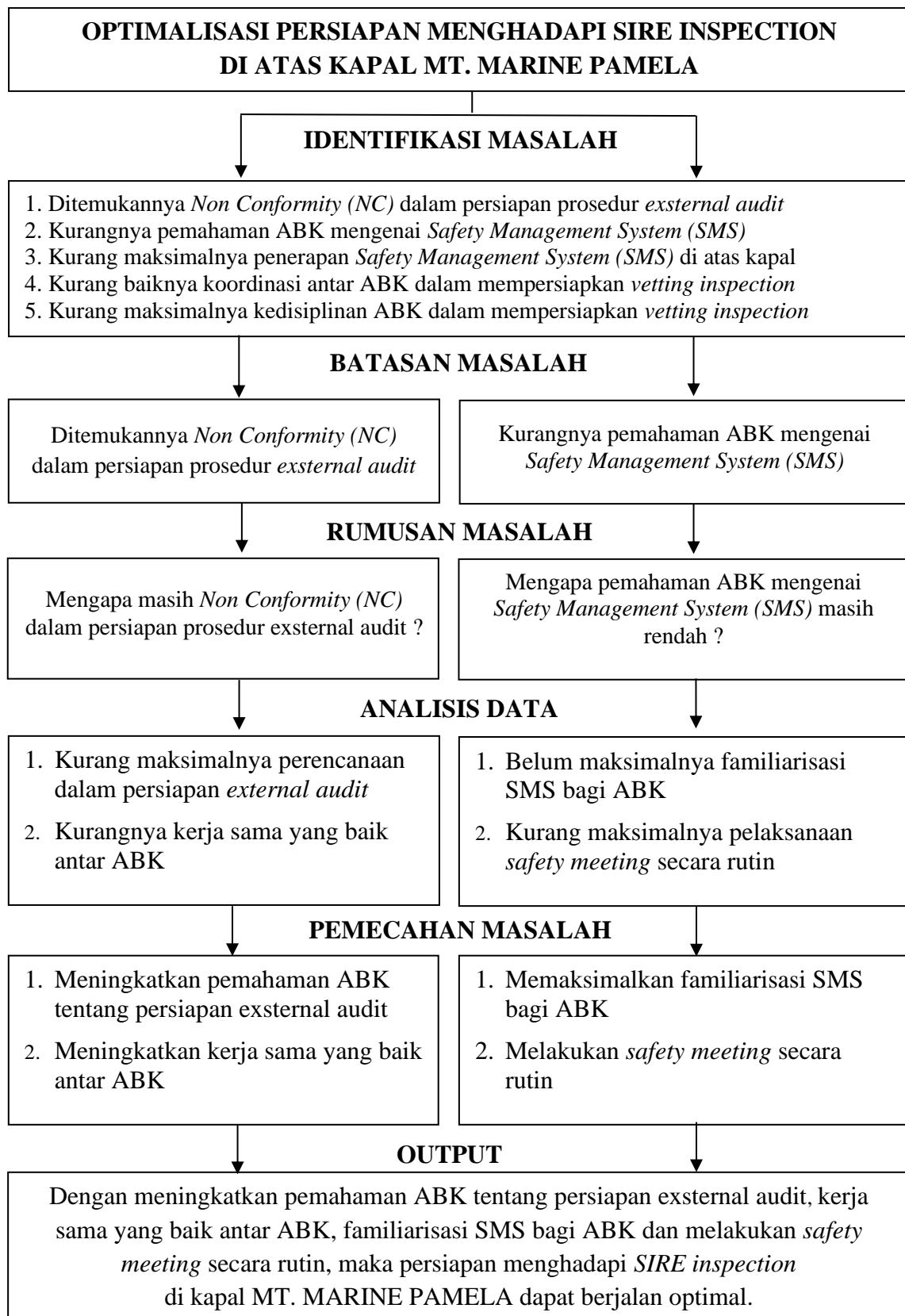
- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang di rekomendasikan oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim di masukan dalam pertimbangan dan dapat di berlakukan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam mempelajari makalah ini, Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk blok diagram sehingga terlihat keterkaitan antara variable yang diteliti dengan teori-teori yang ada sehingga ditemukan solusi dari permasalahan yang ada. (kerangka pemikiran terlampir)

KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Ketika akan menghadapi inspeksi vetting, para awak kapal MT. MARINE PAMELA melakukan sebuah pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana. Sehingga menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak maksimal yang akibatnya menimbulkan temuan-temuan pada saat inspeksi berlangsung dan pada akhirnya kapal gagal dalam menghadapi inspeksi dari perusahaan minyak.

Adapun fakta yang terjadi di atas MT. MARINE PAMELA selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai Nakhoda diantaranya yaitu :

1. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit*

Pada tanggal 19 Agustus 2022 diadakan inspeksi dari pihak perusahaan pemilik kapal MT. MARINE PAMELA. Hasil inspeksi tersebut mengalami kegagalan karena adanya temuan dari hasil inspeksi tersebut seperti pipa pemadam api jenis busa di dekat *Cargo Oil Tank (COT)* no.5 dan tangga yang sudah keropos. Pada saat pemeriksaan alat pemadam jenis busa ini, tim inspeksi menyuruh Mualim I untuk mencoba alat tersebut. Pada saat mengetes alat pemadam tersebut air yang keluar sangatlah kecil dengan tekanan air busa yang tidak mencapai 2 Bar, akibat dari itu auditor dari perusahaan mencatatnya sebagai temuan utama dikarenakan alat pemadaman api jenis busa di dek tidak dapat berfungsi dengan baik. Selain itu pada tangga akomodasi ditemukan tangga yang sudah keropos yang tidak diganti dengan plat baru, tangga tersebut hanya di cat ulang sehingga secara visual tampak kelihatan bagus namun

secara fisik kondisi plat tersebut dapat membahayakan awak kapal yang melewati tangga tersebut.

Menurut jadwal yang ada dalam *Planned Maintenance System* (PMS) sebelum inspeksi seharusnya sudah diadakan pengecekan tekanan ulang pada semua pipa pemadam api karena ditakutkan ada kebocoran pada pipa tersebut akibat karat ataupun ada penyumbatan pada alat tembak pemadam jenis busa di dek, akan tetapi pada hari sebelum diadakan inspeksi, bosun memberikan laporan kepada Mualim I bahwa kondisi tangga di luar akomodasi banyak yang sudah berkarat.

Akhirnya pada saat itu Mualim I memerintahkan Bosun untuk melakukan perawatan dan perbaikan pada tangga tersebut dan juga diberikan penandaan yang sesuai untuk warna tangga tanpa *safety meeting* dahulu. Pada hari yang sama selesailah pekerjaan Bosun untuk memperbaiki tangga sampai habis waktu bekerja tanpa ada pemeriksaan ulang dari Mualim I serta kemudian mengerjakan pekerjaan lain yang tidak sesuai dengan PMS keesokan harinya.

2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM* (SMS)

Pada tanggal 21 September 2022 diadakan inspeksi dari pihak perusahaan penyewa atau Eksternal audit atau SIRE Inspection pada kapal MT. MARINE PAMELA. Hasil inspeksi tersebut mengalami kegagalan karena adanya temuan dari hasil inspeksi tersebut yaitu dua buah kepala ventilasi kamar pompa yang terletak di depan dek akomodasi dan diatas tanki kargo nomer 5 kanan mengalami kerusakan pada saringan kawatnya. Pada saat pemeriksaan di dek utama, tim inspeksi memeriksa dengan seksama kepala ventilasi kamar pompa tersebut. Pada saat pengujian ventilasi kamar pompa, saringan kawat yang berada di dalamnya bergetar dan rontok karena telah usang oleh karat, hal tersebut dapat mengakibatkan kerusakan pada motor ventilasi apabila karat dari saringan kawat yang rontok jatuh dan masuk ke dalamnya. Akibat dari itu auditor dari perusahaan mencatatnya sebagai temuan utama dikarenakan rusaknya saringan kawat pada kepala ventilasi dapat berpengaruh terhadap peranganin dalam kamar pompa dan sangat vital

terhadap keselamatan ABK yang masuk ke dalam kamar pompa sehubungan dengan akumulasi gas-gas berbahaya yang tidak dapat terhisap keluar akibat rusaknya motor ventilasi kamar pompa. Selain itu pada saat pemeriksaan di kamar mesin, ditemukan penunjuk tekanan minyak pada mesin induk nomer 1 sebelah kiri rusak. Menurut jadwal yang ada dalam *Planned Maintenance System* (PMS), pada saat sebelum pengoprasian mesin induk seharusnya sudah diadakan pengecekan terlebih dahulu pada semua penunjuk tekanan minyak, oli, air pendingin, gas buang dan lain-lain yang berhubungan dengan mesin induk karena dikhawatirkan adanya kelebihan tekanan atau kurangnya tekanan pada peralatan, pompa-pompa, atau mesin pendukung lainnya sehingga mengganggu operasional mesin induk, akan tetapi pada hari sebelum diadakan inspeksi, masinis jaga melaporkan kepada kepala kamar mesin bahwa semua penunjuk tekanan dalam keadaan baik.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan deskripsi data diatas, Penulis menganalisis bahwa penyebab kejadian-kejadian yang kita amati berupa pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana, akibatnya persiapan yang dilakukan sangat tidak optimal sehingga menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi inspeksi. Kegagalan dalam inspeksi ini bukan disebabkan oleh faktor alam maupun oleh faktor mesin, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya. Dalam hal ini awak kapal MT. MARINE PAMELA.

Walaupun peraturan, prosedur, dan ISM yang ada di atas kapal sudah cukup memadai sebagai pedoman persiapan dalam menghadapi inspeksi vetting namun masih ditemukan persiapan yang dilakukan oleh awak kapal kurang optimal sehingga menyebabkan temuan-temuan kelemahan di dek yang ditemukan oleh internal auditor yang akan menyebabkan kapal tidak lulus inspeksi. Berdasarkan hal tersebut diatas, maka berdasarkan basil penelitian timbul suatu permasalahan yaitu cara untuk mengoptimalkan persiapan yang dilakukan awak kapal MT. MARINE PAMELA dalam menghadapi inspeksi vetting. Berdasarkan fakta-fakta tersebut Penulis menemukan beberapa masalah MT. MARINE PAMELA tidak lulus dalam inspeksi sebagai berikut:

1. Ditemukannya *Non Conformity* (NC) Dalam Persiapan Prosedur External Audit

Seperti pada kasus sebelumnya Mualim I menerima ide yang disampaikan oleh *Bosun* (kepala kerja bagian dek) mengenai pekerjaan yang tidak begitu *urgent* dan belum waktunya untuk melakukan perawatan di tangga luar akomodasi. Akibatnya, Mualim I membuat perencanaan yang tidak sesuai dengan PMS yang telah dibuat oleh perusahaan sebelum memeriksa kondisi yang sebenarnya di lapangan terhadap pipa aliran pemadam kebakaran busa tersebut yang kondisinya sudah sangat memprihatinkan akibatnya pekerjaan yang seharusnya dilakukan perawatan karena kondisinya yang sudah rusak dan sudah tiba pada waktu perawatannya menjadi terbengkalai dan sehingga pada saat inspeksi alat pemadam kebakaran busa tersebut ditemukan dalam keadaan yang tidak dapat berfungsi. Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan bahwa :

a. Kurang Maksimalnya Perencanaan Dalam Persiapan External Audit

Mualim I melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan perencanaan yang telah di buat perusahaan berupa *Planned Maintenance System* atau jadwal perencanaan perawatan dan membuat perencanaan lain diluar itu yang belum jelas penting atau tidaknya dilakukan pekerjaan itu sekarang dan seberapa perlunya kondisi pekerjaan yang akan dilakukan tersebut akibatnya pekerjaan yang dilakukan tanpa perencanaan dan tidak sesuai jadwal menyebabkan terbengkalai pekerjaan lain yang sudah sesuai dengan perencanaan dan sudah sampai masa perawatannya, akibatnya pada saat dilakukan audit pihak auditor menemukan hal tersebut dan mencatatnya sebagai kelemahan yang ada pada kapal tersebut yang akan menyebabkan tidak lulus inspeksi vetting.

b. Kurangnya Kerja Sama yang Baik Antar ABK

Mualim I sebagai pimpinan kerja di dek tidak pernah memeriksa peralatan operasional yang utama di dek terutama untuk alat pemadam kebakaran busa sehingga alat tembak pemadam kebakaran jenis busa tersebut tidak dapat berfungsi dengan baik. Mualim I tidak mengetahui

secara persis bagaimana kondisi sebenarnya di lapangan dan Mualim I tidak langsung mengadakan tindakan koreksi dengan melakukan perbaikan pada keesokan hari setelah melakukan perawatan tangga akomodasi.

Mualim I tidak melakukan review terhadap pekerjaan yang telah dilakukan Awak Kapal seperti pekerjaan yang di perintahkannya kepada bosun. Hal ini sangatlah penting karena dengan melakukan pekerjaan yang telah diselesaikan Mualim I dapat mengetahui berapa persentase selesainya pekerjaan tersebut. Hal ini dipaparkan ketika ditemukan oleh auditor pada tangga akomodasi sebagai temuan minor. Mualim I hanya mempercayakan sepenuh pekerjaan kepada bosun tanpa memeriksa kembali setelah menyelesaikan pekerjaan.

2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)*

Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan penyebabnya yaitu :

a. Belum Maksimalnya Familiarisasi SMS Bagi ABK

Mualim sebagai manajer di dek tidak melakukan pengarahan langsung kepada Awak Kapal sebelum mengerjakan perawatan sehingga Awak Kapal yang akan melakukan pekerjaan perawatan tersebut dapat sepenuhnya memahami pekerjaan yang akan mereka hadapi baik dari apa saja persiapan yang harus dilakukan, hal keselamatan apa saja yang harus diperhatikan, proses pengerjaan yang sesuai dengan prosedur seperti halnya pada data diatas, yakni, pada saat perawatan pada tangga akomodasi yang tidak dilakukan *safety meeting* terdahulu yang dikarenakan pekerjaan tersebut adalah pekerjaan hal biasa dan tidak dapat membahayakan.

Pengarahan harus diberikan setiap saat kepada awak kapal untuk mensosialisasikan aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat. Dan ini harus dibiasakan, sebab tidak gampang mengubah kebiasaan pengarahan yang biasanya tidak maksimal. Kebanyakan ABK menganggap remeh kebiasaan pengarahan yang dilakukan setiap hari,

padahal sebetulnya pengarahan sangat penting agar aturan ISM Code dapat diterima dengan cepat. Tak perlu menjadi soal mengenai materi pengarahan yang dilakukan setiap hari, bahkan jika tidak ada materi pun setidaknya membiasakan berkumpul bersama di setiap sebelum memulai pekerjaan. Dan jika sudah terbiasa, maka apabila ada informasi yang sangat penting Mualim I atau Perwira deck tidak perlu susah lagi untuk mengumpulkan para ABK. Bahkan hanya dari berkumpul bersama biasanya suatu ide akan muncul secara tak terduga.

Pengarahan dilakukan dalam waktu yang bervariasi tergantung kebutuhan. Bisa 10 menit, bahkan mungkin pula selama 1 jam. Lama atau tidaknya suatu pengarahan tergantung dari faktor urgensi materi yang dibahas. Namun harus diingat bahwa kunci pengarahan adalah singkat, padat, dan jelas. Jangan membuang-buang waktu dengan membahas sesuatu hal yang sebenarnya tidak membutuhkan banyak waktu. Hal ini tujuannya adalah agar pekerjaan yang akan dilakukan tidak tertunda pelaksanaannya, dan menghindari kebosanan para bawahan yang menyebabkan mereka menjadi malas untuk mengikuti pengarahan di hari-hari selanjutnya.

Ada beberapa hal yang menyebabkan pengarahan gagal dilakukan, yaitu :

- 1) Pemimpin kerja dan bawahan sama-sama tidak berdisiplin dalam menerapkan kebiasaan pengarahan.
- 2) Pemimpin terlalu percaya diri dengan kemampuannya sehingga merasa tidak perlu melakukan pengarahan.
- 3) Pemimpin merasa kurang percaya diri dan kehilangan ide/materi yang akan disampaikan dalam *briefing*, sehingga untuk melindungi ketidakpercayaan dirinya tersebut maka pengarahan ditiadakan.
- 4) Awak kapal menganggap pengarahan adalah tidak penting, dan merasa tidak ada manfaatnya dalam mengikuti pengarahan.

b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan *Safety Meeting* Secara Rutin

Nahkoda dalam hal ini yang bertanggung jawab atas implementasi *International Safety Management System* yang telah di buat perusahaan untuk diterapkan di atas kapal MT. MARINE PAMELA dan pada contoh kasus di atas terbukti bahwa pelaksanaan *International Safety Management System* yang ada di atas kapal tidak berjalan. Hal ini dapat diketahui dari data diatas dimana hasil temuan dari inspeksi, ditemukannya salah seorang AB yang tidak mengetahui informasi yang di dapat dari *Material Safety Data Sheet* (MSDS).

Dalam aturan ISM Code elemen 10 dijelaskan tentang pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (PMS). Disebutkan dalam elemen 10.1 ISM Code (ISM code As Amended in 2002 elemen 10.1) bahwa item-item yang harus ada didalam penyusunan prosedur rencana pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (PMS) antara lain :

- 1) Struktur bangunan kapal.
- 2) Alat keselamatan, pemadam kebakaran dan anti polusi.
- 3) Alat navigasi.
- 4) Kemudi.
- 5) Alat Jangkar dan tali.
- 6) Mesin utama dan mesin pembantu.
- 7) *Pipeline and valve*.
- 8) Alat memuat / bongkar muatan.
- 9) Sistem Inert.
- 10) Sistem pemisah, got, dan pompa ballast.
- 11) Alat komunikasi.
- 12) Sistem pembuangan.
- 13) Sistem pendeteksi gas panas dan kebakaran.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari fakta-fakta tersebut diatas, maka penulis akan memberikan evaluasi pemecahan masalah yang akan penulis paparkan secara berurut berdasarkan masing-masing permasalahannya, antara lain sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur eksternal audit

Nahkoda dan Mualim I di atas kapal yang di dukung oleh Awak Kapal MT. MARINE PAMELA harus melakukan sebuah persiapan yang sistematis dengan perencanaan yang terjadwal dan sesuai dengan *Plan Maintenance Schedule* yang telah di tetapkan dalam *International Safety Management* yang dibuat perusahaan untuk diaplikasikan di atas armadanya dan perencanaan yang sistematis itu bisa kita rinci dalam beberapa hal berikut :

1) Meningkatkan Pemahaman ABK Tentang Persiapan External Audit

Mualim I melaksanakan jadwal perawatan berdasarkan *Plan Maintenance Schedule* atau jadwal perencanaan perawatan yang telah dipelajari dan di teliti oleh pihak departement teknis pada perusahaan dan mengatur sedemikian rupa Jadwal tersebut yang telah disesuaikan dengan kondisi kapal sehingga perawatan yang dilakukan bisa sesuai dengan yang dibutuhkan oleh bagian-bagian kapal yang memang membutuhkan perawatan dan tepat waktu sebelum terjadinya kerusakan yang lebih fatal dan memerlukan lebih banyak biaya sehingga ketika inspeksi diadakan bagian-bagian tersebut bisa berfungsi normal kembali dan kapal dinyatakan lulus dalam menghadapi inspeksi.

Persiapan inspeksi yang baik harus selalu dimulai dengan sikap perilaku positif dan berfikir positif untuk keberhasilan tugas inspeksi, merencanakan inspeksi secara baik, menentukan apa-apa yang akan dilihat, mengetahui apa-apa yang akan dicari, membuat *checklist* yang relevan, mempelajari laporan inspeksi sebelumnya dan menyiapkan alat dan bahan untuk inspeksi.

a) Perencanaan Perawatan

Pekerjaan perawatan harus direncanakan dengan menimbang keterbatasan pengoperasian (menyangkut ketersediaan suku cadang, dan sebagainya).

(1) Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan memperkecil kerusakan, sehingga beban kerja kecil. Di sisi lain perawatan berencana dibagi menjadi :

(a) Perawatan korektif

Perawatan secara sadar membuat suatu pilihan dengan membiarkan adanya kerusakan-kerusakan, atau mendekati suatu kerusakan dengan dasar pertimbangan evaluasi biaya. Jadi di dalam perawatan ini, kerusakan dari peralatan masih ringan sehingga dipandang masih belum perlu diperbaiki. Sehingga kecenderungan dalam melakukan peningkatan analisa dan perencanaan perawatan. Perawatan yang bertujuan menemukan kerusakan sedini mungkin, sehingga selalu memeriksa terjadi kerusakan di dalam peralatan tersebut. Biasanya orang yang bertanggung jawab dalam membuat metode tertentu, untuk mencegah kerusakan dari peralatan tersebut.

(b) Perawatan Pencegahan

Perawatan yang bertujuan menemukan kerusakan sedini mungkin, sehingga selalu memeriksa terjadi kerusakan di dalam peralatan tersebut. Biasanya orang yang bertanggung jawab harus membuat metode tertentu, untuk mencegah kerusakan dari peralatan tersebut.

(2) Perawatan insidentil

Perawatan dengan membiarkan mesin beketja sampru batas maksimum sehingga waktu beroperasi kecil tetapi beban kerja besar biasanya perawatan ini relatif mahal. Dalam memenuhi perawatan ini harus dilaksanakan pemeriksaan pada kurun waktu yang tepat Ketidaksesuaian pada waktu pemeriksaan alat, MARINE PAMELA di laporkan ke perusahaan dengan disertai penyebabnya. Sebelum melakukan perawatan, harus terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan meliputi :

(a) Tes saat pemeriksaan

Pada saat tersebut, dilakukan pengetesan yang bertujuan apakah alat tersebut baik dan layak untuk dipakai.

(b) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah di tes tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

(c) Pemeriksaan dalam penggunaan

Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apakah alat tersebut dapat digunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.

(d) Pemeriksaan setelah penggunaan

Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apakah alat tersebut dapat di gunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.

(e) Pemeriksaan alat yang sering di gunakan

Peralatan cadangan yang jarang di gunakan sering kali di simpan dalam gudang. Orang yang bertanggung jawab harus selalu memeriksa peralatan tersebut baik dari jumlah maupun kualitas, hal ini

bertujuan dapat memperkecil terjadinya kerusakan pada saat alat tersebut di gunakan

(f) Siapa penanggung jawabnya

Perlu ditunjuk seseorang untuk menjadi penanggung jawab peralatan tersebut, sehingga perawatannya menjadi lebih terorganisir.

(g) Pencatatan hasil pemeriksaan

Setelah proses pemeriksaan dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari pemeriksaan tersebut dilaporkan ke pihak yang berwenang agar bisa di evaluasi.

(2) Hal-hal yang perlu direncanakan dalam hal perawatan adalah :

- (a) Perawatan yang dilaksanakan oleh awak kapal bagian mesin, adalah menambah atau mengganti mengganti pipa-pipa yang sudah berkarat yang sudah bocor.
- (b) Perawatan pada alat pemadam kebakaran dalam hal pemberian *grease* pada tempat-tempat tertentu seperti engsel, roda-roda dan sebagainya.

b) Pelaksanaan pekerjaan perawatan

Pelaksanaan perawatan tersebut dilaksanakan sesuai dengan perawatan rutin. Terlebih dahulu kumpulkan alat-alat dan bahan-bahan yang di butuhkan setelah itu pekerjaan perawatan dapat dilaksanakan.

Berikut adalah peralatan serta bahan-bahan yang dibutuhkan dalam perawatan yaitu :

- (1) Pipa yang baru sebagai pengganti pipa yang lama.
- (2) *Grease* atau yang sering disebut gemuk.

- (3) *Grease gun* merupakan alat yang digunakan untuk memompa *grease* dan berbentuk seperti pistol.
- (4) Ember yang di gunakan sebagai wadah *grease*
- (5) Sikat kawat, yaitu sikat yang terbuat dari kawat yang berfungsi untuk membersihkan karat
- (6) cat untuk membuat benda tersebut enak dilihat secara visual,dll.

c) Pencatatan dan pelaporan

Semua pekerjaan yang diselesaikan harus dicatat dan dilaporkan. Pengamatan serta pencatatan yang khusus yang berhubungan dengan pekerjaan akan berguna sebagai data masukan untuk perawatan yang akan datang.

Berikut ini adalah hal-hal yang perlu dicatat setelah dilaksanakannya pekerjaan perawatan yaitu :

- (1) Waktu dan tempat pelaksanaan pekerjaan perawatan
 - (2) Kondisi peralatan dapat bekerja sesuai fungsinya
 - (3) Kondisi pipa
 - (4) kondisi tempat putaran atau yang dapat digerakkan pada alat, dll.
- (NSOS, 2003 : 1-3)

2) Meningkatkan Kerja Sama Yang Baik Antar ABK

Tindakan koreksi harus dilaksanakan sedini dan segera mungkin oleh Nahkoda dan Mualim I dan tidak ditunda atau dilupakan sehingga pekerjaan tersebut menjadi terbengkalai dan terjadi kerusakan yang lebih parah atau bahkan sampai menyebabkan kecelakaan, terutama untuk beberapa bagian kapal yang sangat vital apabila terjadi atau ditemukannya ketidaksesuaian sehingga operasional kapal dapat berjalan normal kembali.

Mualim I sebagai manajer bagian dek di atas kapal wajib mengadakan pengecekan ulang atau review untuk setiap pekerjaan yang dilakukan Awak Kapal MARINE PAMELA setelah adanya

laporan dari Bosun atau kepala kerja yang menyatakan bahwa pekerjaan tersebut telah selesai dilaksanakan sehingga Mualim I sebagai manajer bisa mengetahui secara pasti dan menilai hasil pekerjaan yang dilakukan oleh Awak Kapal apakah sudah sesuai dengan *Plan Maintenance Shchedule* dan bagian yang dilakukan pekerjaan itu dapat berfungsi normal kembali, apabila dari hasil pengecekan ulang atau review tersebut masih ditemukan ketidaksesuaian maka kita dapat mengetahuinya secara langsung dan dilakukan kembali tindakan koreksi untuk menutup ketidaksesuaian tersebut.

Apabila hal-hal tersebut di atas telah dilaksanakan secara benar dan sesuai maka proses persiapan yang dilakukan Awak Kapal akan lebih sistematis dan dengan perencanaan yang sesuai, melakukan tindakan koreksi untuk setiap ketidaksesuaian dan melakukan pengecekan ulang atau review untuk proses pekerjaan yang Awak Kapal lakukan akan menghasilkan sebuah persiapan yang optimal sehingga pada saat diadakannya internal audit atau inspeksi pre-vetting pihak internal auditor tidak menemukan hal-hal yang dianggap bisa menghambat operasional kapal dan kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

Setiap pekerjaan hanya dapat dikerjakan apabila personel yang mengerjakannya memahami betul apa yang akan dikerjakannya dan apabila personel yang akan melakukan pekerjaan tersebut kurang memahami atau bahkan tidak paham sama sekali mengenai pekerjaan yang akan dilakukan tersebut maka Mualim I sebagai manajer di dek memastikannya dengan terjun langsung kelapangan dengan melakukan beberapa hal berikut ini sehingga dapat dipastikan Awak Kapal dapat melakukan kerjanya dengan baik dan dengan hasil yang maksimal, beberapa hal tersebut adalah :

a) Memberikan arahan langsung ketika proses pengerjaan

Mualim I harus memberikan arahan langsung kepada para awak kapal MT. MARINE PAMELA yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut terutama bagi mereka yang belum begitu

mengerti dan tidak mengerti sama sekali mengenai pekerjaan tersebut, arahan tersebut bisa dikemukakan dalam bentuk percakapan ataupun memberikan contoh langsung berupa bagaimana cara mengerjakannya dan memastikan kembali awak kapal tersebut menerima dan memahami sepenuhnya pengarahan yang kita berikan sehingga mereka akan mampu melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur dengan efektif sehingga hasil pekerjaan mereka bisa maksimal.

b) Melakukan pengecekan langsung ke dek lebih sering

Disamping itu Mualim I juga harus mengadakan pengecekan ke lokasi kerja sesering mungkin untuk memastikan apakah pekerjaan yang Awak Kapal lakukan telah sesuai atau belum sehingga waktu yang tidak akan terbuang dengan pekerjaan yang salah dan harus di ulang lagi atau bahkan beresiko lain karena pekerjaan tersebut tidak dapat di ulang lagi sehingga pada saat inspeksi vetting hal tersebut masih tidak sesuai dengan prosedur dan tidak dapat beroperasi atau berfungsi secara normal.

c) Memberikan motivasi dalam setiap pekerjaan yang sedang berlangsung

Memberikan motivasi kepada para awak kapal baik oleh nahkoda ataupun Mualim I sehingga para awak kapal akan lebih semangat bekerja dan melakukan pekerjaan dengan senang hati sehingga pekerjaan yang dilakukan pun akan lebih cepat dan dengan hasil yang tidak akan mengecewakan dan yang paling penting kapal dapat melakukan persiapan yang optimal sehingga semua pekerjaan dalam persiapan tersebut akan bisa terselesaikan secara bersama-sama.

Pada pemecahan permasalahan ini juga menjadi salah satu faktor yang sangat vital dalam sebuah persiapan untuk mendapatkan hasil yang optimal. Dalam suatu pekerjaan proses adalah hal yang paling utama sehingga apabila dalam proses tersebut dapat dipastikan baik maka hasil pekerjaannya pun sudah

pasti baik. Disamping itu juga pemberian motivasi kepada awak kapal kita adalah salah satu kunci sukses untuk bisa mengatur dan memimpin kapal dengan lebih efektif dan efisien. Sehingga kegiatan operasional kapal, kegiatan perawatan kapal ataupun kegiatan dalam rangka persiapan dalam menghadapi sebuah inspeksi dapat terlaksana dengan baik.

Khususnya pada kapal tanker inspeksi adalah menjadi hal yang paling utama karena pihak owner tidak akan mendapatkan charter apabila kapalnya tidak lulus ketika di inspeksi mengenai standar operasional yang mengutamakan manajemen keselamatan yang baik dan perlindungan lingkungan hidup yang tentunya sesuai dengan standar perusahaan-perusahaan minyak raksasa dunia seperti British Petroleum, Shell, Petronas, Pertamina dan yang lainnya dengan kapal dapat lulus dalam inspeksi vetting yang akan di adakan oleh perusahaan minyak tersebut kapal akan langsung di charter dan beroperasi kembali untuk menghasilkan laba bagi perusahaan yang menjadi pendukung utama bagi kelancaran operasional kapal.

b. Kurangnya Pemahaman ABK Mengenai *Safety Management System* (SMS)

Meningkatkan familiarisasi para awak kapal MT. MARINE PAMELA terhadap *International Safety Management* (ISM) atau manajemen keselamatan internasional yang telah di tetapkan oleh perusahaan untuk diaplikasikan di atas kapal MT. MARINE PAMELA sehingga bisa berjalan sebagaimana mestinya. dan pelaksanaan familiarisasi tersebut dapat kita laksanakan secara bertahap dan melalui proses dengan melakukan tahapan-tahapan seperti berikut ini :

1) Memaksimalkan Familiarisasi SMS Bagi ABK

Melakukan pengarahan yang dilakukan secara langsung oleh Muallim baik sebelum melakukan pekerjaan ataupun pada saat pengerjaan berlangsung apabila awak kapal masih belum faham dan diperlukan pengarahan dengan melakukan contoh yang dilakukan

ketika proses pengerjaan berlangsung dan hal ini akan sangat berguna untuk proses pekerjaan yang tepat dan pekerjaan yang Awak Kapal lakukan akan sesuai dengan prosedur kerja dan hasil dari pekerjaan yang dilakukan akan maksimal dan semua ketidaksesuaian yang ada di dek akan dapat ditutupi sehingga ketika kapal menghadapi inspeksi internal audit kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

Kedua hal tersebut diatas merupakan faktor yang sangat utama dalam pelaksanaan *International Safety Management* di atas Kapal MT. MARINE PAMELA dan semua awak kapal MT. MARINE PAMELA dapat lebih familiar dengan *International Safety Management* perusahaan sehingga dapat sepenuhnya mendukung kegiatan operasional kapal sehingga lebih efektif dan aman termasuk memegang peranan yang sangat penting dalam proses persiapan yang akan dilakukan awak kapal MT. MARINE PAMELA dalam rangka menghadapi inspeksi baik internal audit, pre-vetting atau bahkan vetting sekalipun kapal akan lulus menghadapi inspeksi tersebut.

Dari semua pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas maka untuk memperoleh suatu hasil yang optimal dalam proses persiapan dalam menghadapi sebuah inspeksi sangat banyak faktor yang bisa mempengaruhi terutama dari pihak nahkoda dan awak kapal MT. MARINE PAMELA yang menjadi hal yang sangat utama. Dalam proses persiapan di butuhkan sebuah perencanaan yang matang dan dengan berdasarkan perencanaan tersebut kita dapat melakukan pada kerja yang sistematis dan terjadwal sehingga tidak terbentur satu sama lain dan pekerjaan demi pekerjaan dapat terselasaikan sesuai jadwal.

Ketika proses pengerjaan berlangsung dan tentunya disamping perencanaan yang matang juga kita harus mengetahui apakah awak kapal MT. MARINE PAMELA yang ada memahami pekerjaan yang akan dilakukan dan untuk memastikannya kita harus melakukan pengarahan kepada awak kapal MT. MARINE PAMELA setiap sebelum melakukan pekerjaan sehingga mereka akan sepenuhnya memahami dan semakin familiar dengan pekerjaan yang akan mereka hadapi mengenai prosedur keselamatan dan pengerjaan yang baik dan

benar, setelah diberikan pengarahan tidak cukup hanya sampai disitu dan seterusnya kita harus pastikan ketika pelaksanaan kerjanya harus dengan pengawasan yang maksimal dan awak kapal MT. MARINE PAMELA akan lebih terpantau dan memeriksa setiap pekerjaan mereka sehingga mereka akan bekerja sesuai dengan prosedur.

Disamping hal tersebut di atas kita juga perlu memastikan setiap awak kapal MT. MARINE PAMELA yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut memiliki semangat untuk bekerja dan tidak bekerja karena terpaksa dan oleh karena itu sebagai pihak manajemen di atas kapal MT. MARINE PAMELA, kita harus memberikan motivasi kepada awak kapal yang bisa berupa penghargaan melalui ucapan terimakasih, pujian, atau bahkan hadiah untuk pekerjaan yang telah mereka lakukan dengan baik sehingga akan timbul semangat bekerja mereka dan mereka akan melakukan semua pekerjaan yang kita perintahkan tanpa ada perasaan terpaksa, dengan motivasi juga mereka akan dapat melakukan pekerjaan dengan lebih efektif dan efisien dengan hasil yang maksimal dan waktu yang relatif singkat sehingga jadwal yang sesuai dengan perencanaan bisa kita ikuti dan target yang direncanakan akan dapat tercapai dengan baik.

Setelah semua pekerjaan yang dilakukan sudah sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan dan semua hasil dirasakan baik tetap kegiatan pengecekan ulang atau *review* sangat diperlukan untuk memeriksa ulang seberapa optimal persiapan yang telah dilakukan awak kapal selama ini dan diadakannya *safety meeting* bulanan sebagai sebuah forum yang akan menjembatani semua awak kapal baik dalam mengemukakan suatu pendapat atau ide bahkan *review* yang mungkin Nahkoda dan Mualim I tidak menyadarinya sehingga semua perencanaan diharapkan akan terlaksana dengan hasil yang optimal sebagai persiapan kapal MT. MARINE PAMELA dalam menghadapi inspeksi yang akan dilakukan oleh pihak internal audit, *pre-vetting* atau bahkan inspeksi *vetting* oleh perusahaan minyak dan dengan persiapan yang optimal kapal akan selalu dalam keadaan siap

menghadapi inspeksi-inspeksi tersebut dan diharapkan dapat lulus dalam inspeksi-inspeksi tersebut.

Sebagaimana dijelaskan dalam konvensi STCW berkaitan dengan kompetensi awak kapal, sebagai berikut :

a) STCW Bab II Level Dukungan

Bab II adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan pelaut terampil, *Able Seafarers* (AB) atau deck rating. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch* (RFPNW).

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja di kapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisanya mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafers* (AB) sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (endorsement) untuk AB. Ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II / 5.

b) Section B-I / 13 - Program Pelatihan Di Atas Kapal

- (1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- (2) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

2) Melakukan *Safety Meeting* Secara Rutin

Nahkoda wajib melaksanakan *safety meeting* bulanan yang berfungsi sebagai media dalam penerapan *Internasional Safety Management* perusahaan, dalam *safety meeting* bulanan banyak hal dan manfaat yang bisa didapat dan yang paling utama adalah sebagai media yang paling tepat untuk familiarisasi *International Safety Management System* yang akan di terapkan di atas MT. MARINE PAMELA.

Selain hal tersebut *safety meeting* juga adalah sebagai media musyawarah dan review dari masing-masing awak kapal terhadap pelaksanaan *International Safety Management* selama satu bulan kebelakang juga untuk menerima masukan atau pendapat dari semua Awak Kapal mengenai kekurangan dan kelebihan pelaksanaan *International Safety Management* di atas kapal selama satu bulan kebelakang.

Adapun yang paling penting adalah media penyampaian dan familiarisasi mengenai program *International Safety Management System* dan hal-hal yang terkandung dalam sistem tersebut yang diharapkan Awak Kapal akan lebih terbiasa dan tidak asing lagi sehingga para Awak Kapal sedikit banyak akan mengetahui isi dari *International Safety Management System* tersebut terutama mengenai prosedur keselamatan dan pengerjaan di atas dek sehingga proses pengerjaan akan berjalan dengan aman, selamat dan efektif dan hasil dari pekerjaan tersebut akan maksimal dan kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi dari pihak audit.

Dengan pelaksanaan *safety meeting* secara rutin, diharapkan ABK lebih memahami tentang prosedur kerja, sehingga ABK lebih bertanggung jawab dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Dalam *safety meeting* juga dijelaskan bagaimana cara untuk menghadapi permasalahan-permasalahan yang sering terjadi khususnya dalam menghadapi inspeksi veeting. Hal ini bertujuan agar seluruh ABK memahami permasalahan yang ada dan juga cara mengatasi permasalahan tersebut. Dengan kata lain, *safety meeting*

juga dapat berfungsi sebagai evaluasi kerja yaitu Nakhoda mengevaluasi pekerjaan yang telah diselesaikan dan membahas permasalahan yang dihadapi agar tidak terjadi di kemudian hari.

2. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur external audit

1) Meningkatkan Pemahaman ABK Tentang Persiapan Exsternal Audit

Keuntungannya :

Perwira maupun rating lebih memahami tentang prosedur persiapan internal audit, sehingga masing-masing dapat melaksanakan tugasnya dengan baik.

Kerugiannya :

Diperlukan sosialisasi secara rutin

2) Meningkatkan Kerja Sama Yang Baik Antar ABK

Keuntungannya :

Dengan kerja sama maka persiapan dalam menghadapi external audit dapat terlaksana dengan baik.

Kerugiannya :

Diperlukan peran dari semua pihak

b. Kurangnya Pemahaman ABK Mengenai *Safety Management System (SMS)*

1) Memaksimalkan Familiarisasi SMS Bagi ABK

Keuntungannya :

ABK dapat memahami *safety Management Code (SMS)* dari perusahaan sehingga mampu melaksanakan tugasnya dengan baik.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran perwira dalam pelaksanaan familiarisasi.

2) Melakukan *Safety Meeting* Secara Rutin

Keuntungannya :

Safety meeting dapat menambah pemahaman bagi ABK dan sebagai saran untuk meriview pekerjaan yang telah selesai dikerjakan.

Kerugiannya :

Terkadang ABK kurang serius dalam mengikuti *safety meeting*.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur exsternal audit

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih agar tidak ditemukan *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur external audit yaitu meningkatkan pemahaman ABK tentang persiapan external audit.

b. Kurangnya Pemahaman ABK Mengenai *Safety Management System (SMS)*

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan pemahaman ABK yaitu dengan cara memaksimalkan familiarisasi SMS bagi ABK.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari seluruh uraian pada bab-bab terdahulu dapat ditemukan beberapa faktor penyebab gagalnya persiapan vetting di atas kapal MT. MARINE PAMELA sebagai berikut :

1. Kebutuhan akan peningkatan pemahaman dan pelatihan : Kurangnya pemahaman yang ditemukan pada ABK terhadap SMS menunjukkan adanya kebutuhan untuk meningkatkan pelatihan dan pendidikan mengenai keselamatan kapal secara langsung diatas kapal.
2. Resiko keselamatan : *Non Conformity (NC)* yang ditemukan selama *pre-vetting* menunjukkan adanya resiko keselamatan yang dapat mempengaruhi operasional kapal. Hal ini menegaskan pentingnya penerapan SMS secara efektif dan memastikan setiap prosedur dilaksanakan dengan benar. *NC* tersebut harus segera ditindaklanjuti dan diperbaiki untuk mengurangi resiko keselamatan.
3. Penilaian *pre-vetting* yang lebih ketat : Ditemukannya *NC* dapat menjadi alasan untuk memperketat proses *pre-vetting* kapal. *Marine superintendent* atau pihak yang bertanggung jawab atas penilaian kapal harus melakukan pemeriksaan yang lebih ketat dan menyeluruh untuk memastikan kesesuaian dengan standar keselamatan yang ditetapkan. Langkah-langkah perbaikan harus dilakukan sebelum inspeksi SIRE dilakukan.

4. Kontinuitas pemantauan dan peningkatan : Keselamatan kapal adalah proses yang berkelanjutan. Ditemukannya *NC* harus dianggap sebagai peluang untuk memperbaiki dan memperkuat SMS. *Marine superintendent* perlu melakukan pemantauan yang terus-menerus, melakukan tinjauan rutin, dan melakukan peningkatan berkelanjutan terhadap prosedur SMS yang ada.

Dalam keseluruhan, ditemukannya *NC* saat *pre-vetting* kapal dan kurangnya pemahaman ABK terhadap SMS menunjukkan perlunya peningkatan dalam pemahaman, pelatihan, dan penegakan kebijakan keselamatan kapal. Keselamatan harus menjadi prioritas utama dalam operasional kapal untuk mengurangi resiko dan memastikan keselamatan semua awak kapal dan lingkungan maritim.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, Penulis memberikan saran-saran untuk dapat lebih mengoptimalkan persiapan dalam menghadapi inspeksi external audit atau inspeksi vetting, yaitu:

1. Disarankan untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang persiapan external audit agar dapat dilakukan persiapan yang matang sebelum dilaksanakan external audit.
2. Disarankan untuk meningkatkan kerja sama yang baik antar ABK dalam persiapan *external audit* agar tidak ditemukan *Non Conformity (NC)* saat dilakukan *external audit*.
3. Seharusnya Perwira Senior memaksimalkan familiarisasi *Safety Management System (SMS)* bagi ABK untuk meningkatkan pemahaman mereka.
4. Hendaknya Perwira Senior melakukan *Safety Meeting* secara rutin untuk memberikan pemahaman kepada ABK tentang *Safety Management System (SMS)*.

DAFTAR PUSTAKA

- Daryanto. (2006). *Administrasi Pendidikan*. Jakarta : Rineka Cipta
- Departemen Pendidikan Indonesia. (2013). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta.
- Guntur, Alex (2015). *Fungsi Strategi*. Jakarta : Gunung Agung.
- Habibie, JE dalam NSOS. (2018). *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*. Jakarta :
Departemen Perhubungan Laut
- Hasibuan, Malayu S.P. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Raja
Grafindo Persada
- International Maritime Organization. (2014). *International Safety Management (ISM)
Code*. London : IMO Publication
- International Maritime Organization. (2010). *International Convention for the Safety of
Life at Sea (SOLAS) 1974 Amandement 2010*. London : IMO Publication
- International Maritime Organization. (2010). *Standards of Training, Certification and
Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010*. London :
IMO Publication
- ILO. (2015). *ISO 9000 : 2015 Quality Management Systems – Fundamental And
Vocabulary*
- Prijo Soebandono. (2016). *Perencanaan dan Perawatan*. Jakarta : Media Pustaka
- Singiresu S. Rao. (2009). *Engineering Optimization: Theory and Practice*. Jhon Wiley
and Sons
- Situmorang. (2015). *Perawatan Alat-Alat Produksi*. Jakarta : Salemba Empat
- Suryagam, William. (2015). *Vetting Inspection*. Jakarta : Raja Grafindo
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1962 Tentang Karantina Laut
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Winardi. (2000). *Asas-asas Manajemen*. Bandung : Mandar Maju
- W.J.S. Poerdwadarminata. (2001). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai
Pustaka.

Lampiran 1 Ship Particular

VESSEL : MT. MARINE PAMELA

| | | | |
|--------------------|-----------------------------|--------------------|-----------------------------------|
| OWNERS : | PAMELA TANKERS PTE LTD | OPERATORS : | V-BUNKERS TANKERS PTE LTD. |
| PORT OF REGISTRY : | SINGAPORE | IMO NO : | 9619696 |
| OFFICIAL NO : | 397535 | CATEGORY : | ' A ' BUNKER BARGE |
| CALL SIGN : | 9V9744 | TELEPHONE : | +65 63765065 |
| SB NO : | 0709H | FAX : | +65 62763736 |
| CLASS : | BUREAU VERITAS | SERVICE SPEED : | 10.00 KTS |
| P & I : | SHIPOWNERS, LUXEMBOURG | GMDSS : | (SEA AREA A1 + A2+A3) |
| MMSI NO : | 563016800 | SBT : | YES |
| WHEN BUILT : | JAN 2012 | FORMER NAME : | SEA DREAM |
| WHERE BUILT : | TAIZHOU YUAN HANG SHIPYARD | | |
| TYPE : | TANKER (ABOVE 60°C) | | |
| HULL : | DOUBLE-HULL | | |
| GRT : | 2997 MT | | |
| NRT : | 1402 MT | | |
| DWT : | 5294 MT | | |
| LOA : | 79.90 M | | |
| L.B.P : | 76.50 M | CARGO TANKS : | TOP COATED |
| BREADTH : | 16.40 M | BALLAST TANKS : | COATED & ANODE |
| DEPTH : | 8.60 M | | |
| SUMMER DRAFT : | 6.9 M | CARGO : | 5069 230 m ³ (100 %) |
| SUMMER DISPL : | 6950 T | M.G.O. TANK : | 124.514 m ³ |
| LIGHTSHIP DRAFT : | Fwd : 0.96 M / Aft : 2.96 M | FRESH WATER TANK : | 115.76 m ³ |
| LIGHTSHIP DISPL : | 1668.9 | BALLAST TANK : | 1989.1 m ³ |
| MAXIMUM HEIGHT : | 19.35 M | SLOP TANK : | 179.3 m ³ (100 %) |

| | |
|----------------|--|
| MAIN ENGINE : | ZHEN JIANG CME MAN 6L23/30A, 960.0kW/900rpm x 02 sets |
| GEAR BOX : | HANGZHOU FADA MG32-35 RATE CAPACITY : 1.067 KW/r.min x 02 sets |
| GENERATOR : | DONGFENG CUMMINS ENGINE CO. LTD 6CTA8.3 GM155, 155Kw/400V/3P/50Hz/PF 0.8/1500rpm x 03 sets |
| BOW THRUSTER : | SINOTRUK WD 615.57C 257KW, 2000 r/min |
| CARGO PUMP : | Cargo Pump: TIANJIN PUMP W9.3ZK-135ZOMB1W80, ENGINE –DRIVEN, 900 m ³ /hr x 0.8MPa x NPSHR 4.7 M x 900 rpm x 02 sets. Cargo Stripping Pump: CENTRIFUGAL PUMP 200CYZ-50, 200 m ³ /hr x 0.8MPa x Head 50 m x 1450 rpm x 01 set |
| CARGO GEARS : | HYDRAULIC HOSE CRANE (FLOW BOOM). SWL : 0.98 TONS x 01 No. |
| PROPELLER : | TWIN SCREW, 4 – BLADED, CU4, FIXED PITCH PROPELLERS. |

| TANK CAPACITY | m ³ (100 %) |
|---------------------------------|--------------------------|
| NO. 1 COT (P) | 213.781 |
| NO. 1 COT (S) | 219.682 |
| NO. 2 COT (P) | 447.701 |
| NO. 2 COT (S) | 457.106 |
| NO. 3 COT (P) | 644.664 |
| NO. 3 COT (S) | 656.813 |
| NO. 4 COT (P) | 638.953 |
| NO. 4 COT (S) | 652.604 |
| NO. 5 COT (P) | 472.203 |
| NO. 5 COT (S) | 485.003 |
| TOTAL : 5069.230 m ³ | |

Lampiran 2 Crew List

V-BUNKERS TANKERS PTE LTD

TOGETHER WE CARE

MT. MARINE PAMELA

CALL SIGN: 9V9744

GRT: 2997 MT

| NO | RANK | NAME | DOB | NATIONALITY | FIN NO./IC | WORK PERMIT Exp | PASSPORT NO | EXPIRY OF PASSPORT | SEAMAN BOOK | SEAMAN BOOK EXPIRED |
|----|----------------|------------------------|-----------|-------------|------------|--------------------|-------------|-----------------------|----------------|------------------------|
| 1 | MASTER | RICKY RISTANTO | 10-Jun-81 | INDONESIAN | G2618154U | 31-Oct-23 | C7662359 | 21-Jun-26 | F099919 | 21-May-23 |
| 2 | CHIEF OFFICER | ALLAN PAEMBONAN | 15-Nov-92 | INDONESIAN | G2964840P | 30-Jun-24 | C8779814 | 1-Jul-27 | B077605 | 22-Nov-23 |
| 3 | CHIEF OFFICER | WISNU KUNTO ARDHITO | 7-Dec-84 | INDONESIAN | G4112427Q | 30-Jul-23 | C0555045 | 30-Aug-23 | F052042 | 16-Oct-22 |
| 4 | CHIEF ENGINEER | KHUMALDI | 9-Jun-74 | INDONESIAN | G6964219K | 31-Jan-23 | C0192725 | 11-Oct-23 | F100170 | 8-Jun-23 |
| 5 | 2ND ENGINEER | BEKTI WIRA PERMADI | 10-Jan-83 | INDONESIAN | G4108133W | 18-Jul-23 | C7258261 | 15-Mar-26 | F333380 | 6-Jul-23 |
| 6 | 2ND ENGINEER | RIZAL LAZWARDI | 30-Nov-80 | INDONESIAN | G2048086L | 30-Nov-23 | C7543328 | 18-Jun-2026 | G128910 | 8-Sep-25 |
| 7 | 3RD ENGINEER | DESI ANGGA SILFANA | 19-Dec-94 | INDONESIAN | G8957831R | 17-Jan-24 | C7037632 | 30-Jul-2025 | H056221 | 10-Aug-25 |
| 8 | BOSUN | ARYO MUSLIM NURADITA | 28-Sep-96 | INDONESIAN | G8587489L | 20-Dec-22 | C7128858 | 21-Oct-25 | G001949 | 14-Nov-24 |
| 9 | BOSUN | BUDI SETIONO | 2-Feb-80 | INDONESIAN | F4516559Q | 31-Jan-23 | C7448537 | 22-Oct-25 | F284978 | 27-Feb-23 |
| 10 | ASB BOSUN | SAPRIZAL | 28-Oct-82 | INDONESIAN | G8121833T | 31-Aug-23 | C7663844 | 14-Jul-26 | G099607 | 10-Jan-25 |
| 11 | CHEF COOK | RUSDI WIRAHADI | 13-Jan-83 | INDONESIAN | G2918082U | 31-May-24 | C7999022 | 28-Jan-27 | F207946 | 21-Aug-24 |
| 12 | AB | DEDDY ENDRICO SUMARAUW | 8-Dec-88 | INDONESIAN | G2136764N | 30-Jul-23 | X1036676 | 22-Jan-26 | G030805 | 15-Jan-24 |
| 13 | AB | DONI SANDRA | 16-Sep-99 | INDONESIAN | G4119518K | 12-Sep-23 | C2004940 | 21-Dec-23 | F192950 | 25-Nov-23 |
| 14 | AB | DAVID SUGIARTO | 13-Jun-89 | INDONESIAN | G8980825T | 29-Dec-23 | C7669615 | 7-Oct-26 | F297011 | 11-Nov-24 |
| 15 | OILER | RIDWAN FIRMANSYAH | 12-Apr-84 | INDONESIAN | G6879006P | 25-May-23 | C3508131 | 7-Feb-24 | E086171 | 11-May-23 |
| 16 | Cargo Officer | LIM MENG SING | 10-Mar-75 | SINGAPOREAN | S7510194E | - | K1945118K | 17-Nov-25 | - | - |

Master of Marine Pamela



RICKY RISTANTO

Lampiran 3 OCIMF Crew Qualification

Crew Qualifications - Marine Pamela

Vessel IMO 9619696
 OCIMF Id A-100-056-722
 Vessel name Marine Pamela
 Vessel flag SINGAPORE
 Operator V-Bunkers Tankers Pte Ltd
 Printed 19 Sep 2022
 Last updated by operator 19 Sep 2022

DISCLAIMER

OCIMF DOES NOT WARRANT OPERATOR IDENTITY AND IS NOT RESPONSIBLE FOR THE CHOICE OF SHIPS INSPECTED, THE INSPECTORS CHOSEN, THE PERFORMANCE OF THE INSPECTIONS OR THE CONTENT OF THE REPORTS, OPERATOR COMMENTS AND/OR VESSEL PARTICULAR QUESTIONNAIRE OR CREW MATRIX RESPONSES DISTRIBUTED UNDER THE REVISED PROGRAMME. OCIMF IS INVOLVED ONLY IN THE RECEIPT, ORGANISATION AND DISTRIBUTION OF THE FOREGOING PROGRAMME OUTPUT. OCIMF DOES NOT REVIEW OR EVALUATE SUCH OUTPUT AND EXPRESSES NO OPINION CONCERNING ITS ACCURACY. WHILE OCIMF MAKES EVERY EFFORT TO ENSURE THAT SIRE CREW MATRIX ARE RECEIVED, ORGANISED AND DISTRIBUTED IN ACCORDANCE WITH THE SIRE COMPOSITE GUIDELINES, OCIMF ACCEPTS NO LIABILITY FOR FAILURE TO DO SO.



Oil Companies International Marine Forum

Officer's Crew Details

| Rank | Nationality | Cert. comp. | Issuing Country | Admin. accept | Tanker cert. | Specialised Tanker Training | Radio qual. | Operator | Years in service | | | | | English prof. | Years watch |
|---------------|-------------|-------------|-----------------|---------------|-----------------------|-----------------------------|-------------|----------|------------------|-------------|-----------|-------------|--|---------------|-------------|
| | | | | | | | | | Rank | Tanker type | All types | Months tour | | | |
| Master | Indonesian | Class 2 | Indonesia | Yes | Oil | Advanced | Yes | 7.3 | 7.3 | 12.2 | 12.2 | 1.87 | | Good | 10.9 |
| Chief Officer | Indonesian | Class 2 | Indonesia | Yes | Oil, Chemical and Gas | Advanced | Yes | 2.0 | 5.3 | 5.3 | 5.3 | 2.37 | | Good | 6.3 |
| Chief Officer | Indonesian | Class 2 | Indonesia | Yes | Oil | Advanced | Yes | 1.2 | 0.2 | 11.6 | 11.6 | 0.13 | | Good | 12.1 |

Engineer's Crew Details

| Rank | Nationality | Cert. comp. | IssuingCountry | Admin. accept | Tanker cert. | Specialised Tanker Training | Radio qual. | Operator | Years in service | | | | | English prof. | Years watch |
|----------------|-------------|------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------------------|-------------|----------|------------------|-------------|-----------|-------------|--|---------------|-------------|
| | | | | | | | | | Rank | Tanker type | All types | Months tour | | | |
| Chief Engineer | Indonesian | Class 1 | Indonesia | Yes | Oil | Advanced | N/A | 11.5 | 9.7 | 13.3 | 13.3 | 1.87 | | Good | 13.3 |
| 2nd Engineer | Indonesian | Class 1 | Indonesia | Yes | Oil | Advanced | N/A | 1.2 | 0.7 | 8.4 | 9.4 | 0.57 | | Good | 15.4 |
| 3rd Engineer | Indonesian | Second Eng III/3 | Indonesia | Yes | Oil | Advanced | N/A | 1.0 | 1.4 | 1.4 | 1.4 | 0.57 | | Good | 1.3 |

Operator's Comments

Marine Pamela [9619696] 19 Sep 2022

Last updated by operator 19 Sep 2022

3/3

Lampiran 4 SIRE Inspection Report



IECO

International Energy Co SIRE Inspection

| | | | | | |
|------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Vessel | Marine Pamela | | Operator | V - Bunkers Tankers Pte Ltd | |
| IMO No. | 9619696 | Date | 21 Sept 2022 | Operation | DISCHARGING |
| Delivered | 15 Jan 2012 | Location | AESPA | Inspection Company | International Energy Co. Ltd (IECO) |
| | | | | | |



List of Observations/Recommendations

A SIRE was conducted on captioned vessel, details of which are provided above.

Following is a draft version of observations list made during the inspection of the above named vessel, and has been discussed with the Ship's Master.

Thank you for the co-operation and hospitality accorded.


Please acknowledge receipt of this by signing below. Ship's Master is invited to offer comments at the bottom of this report.

| VIQ. No | Observations |
|---|--|
| 1 | Mushroom vents two numbers for the cargo pumproom, located on break of accommodation and stbd side iwo 5 stbd were noted with the mesh broken off and wasted |
| 2 | Fuel oil Pressure gauge for main engine no.1 (port side) was noted faulty. The needle was flickering and not showing any reading for the inlet pressure |
| |END..... |
| Master's Comments | |
| | |
| Master's Signature:  | Inspector's Signature:  |



(Version 02/2021) Page 1/1

Lampiran 5 SIRE Closing Report

| | | |
|---|----------------|---------------------------|
|  SOPM VOL. 1 | Section: | Appendix 4.5 |
| | Revision No: | 1.0 |
| | Date of Issue: | 20 th Aug 2021 |
| | Page: | 1 of 2 |

SOPM V1 APPENDIX 4.5 VESSEL INSPECTION DEFICIENCY REPORT

Vessel: MARINE PAMELA

Date: 21 SEPTEMBER 2022



Type of Inspection/Audit: BIRE

INSPECTION

Observation List: 4

| S/N | Code No. | Description of Deficiency/Observations | Corrective Actions and Recommendations to Prevent Recurrence | Due Date |
|-----|----------|--|--|--------------|
| 1 | | Mushroom vents two numbers for the cargo pumproom, located on break of accommodation and stbd side iwo 5 stbd were noted with the mesh broken off and wasted | Repair foundation and renew wire mesh. Monthly check by safety officer | 30 Sept 2022 |
| 2 | | Fuel oil Pressure gauge for main engine no.1 (port side) was noted faulty. The needle was flickering and not showing any reading for the inlet pressure | Renew the pressure gauge. Frequently check when main engine no. 1 in operation | 05 Oct 2022 |

Notes: All deficiencies/observations reported should be rectified within the indicated time-frame given and, in any case, the given time-frame shall not exceed 90 days from the date the deficiency is being raised.

| | |
|---|--|
| Superintendent:  Capt. Zhu Jialin (Name & Sign) | Master/Chief Engineer:  Ricky Ristanto (Name & Sign) |
|---|--|



Rectification Report:



| | | |
|---|----------------|---------------------------|
|  SOPM VOL. 1 | Section: | Appendix 4.5 |
| | Revision No: | 1.0 |
| | Date of Issue: | 20 th Aug 2021 |
| | Page: | 2 of 2 |

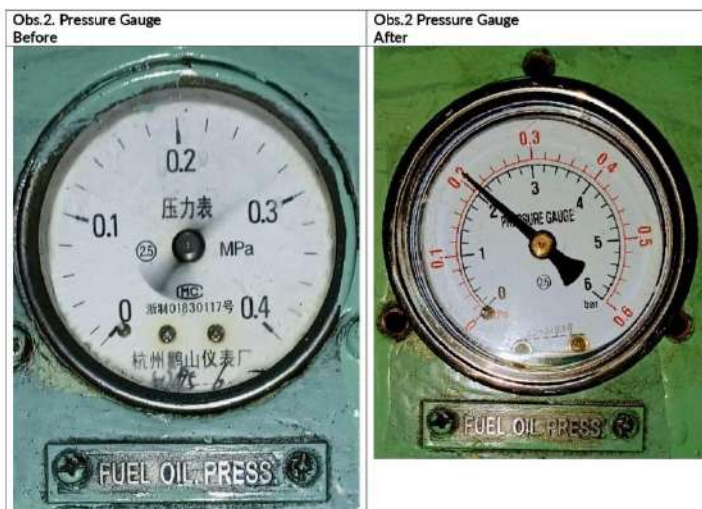
| S/N | Code No. | Root Cause | Corrective Action | Preventive Action | Supporting Evidence | Completed Date |
|-----|----------|--|---|---|-----------------------|----------------|
| 1 | | Mushroom vents two numbers for the cargo pumproom, located on break of accommodation and stbd side upper 5 stbd were noted with the mesh broken off and wasted | <i>Repair frame and renew wire mesh</i> | <i>Safety officer will be ensuring all ventilation on board is good condition</i> | <i>Attached Photo</i> | 30 Sept 2022 |
| 2 | | Fuel oil Pressure gauge for main engine no.1 (port side) was noted faulty. The needle was flickering and not showing any reading for the inlet pressure | <i>Renew the pressure gauge</i> | <i>Engineer will keep all spare pressure gauge available on board, and in chase some pressure gauge abnormal will change with new</i> | <i>Attached Photo</i> | 22 Sept 2022 |

These Observations/Deficiencies noted in the Observation List have been closed out and verified by Office personnel:


| | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| Superintendent: | Verified by Department Manager/DPA: |
| Name: Capt. Zhu Jialin 2022 | Date: 30 Sept Name: Date: |

| | |
|---|--|
| Obs.1 Pump room inlet Before | Obs. 1. Pump room vent outlet |
| Before | After |
|  |  |

| | |
|---|--|
| Obs.1 Pump room Outlet | Obs.1 Pump room Outlet |
| Before | After |
|  |  |

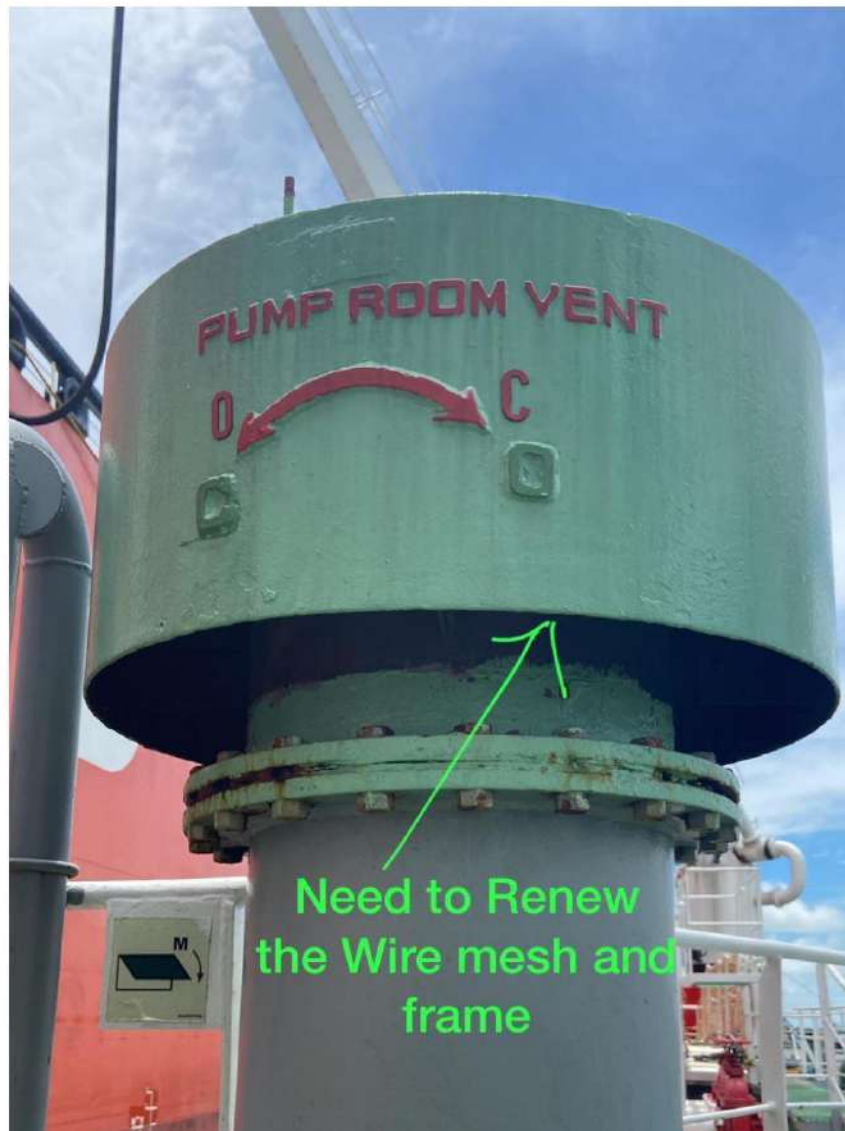


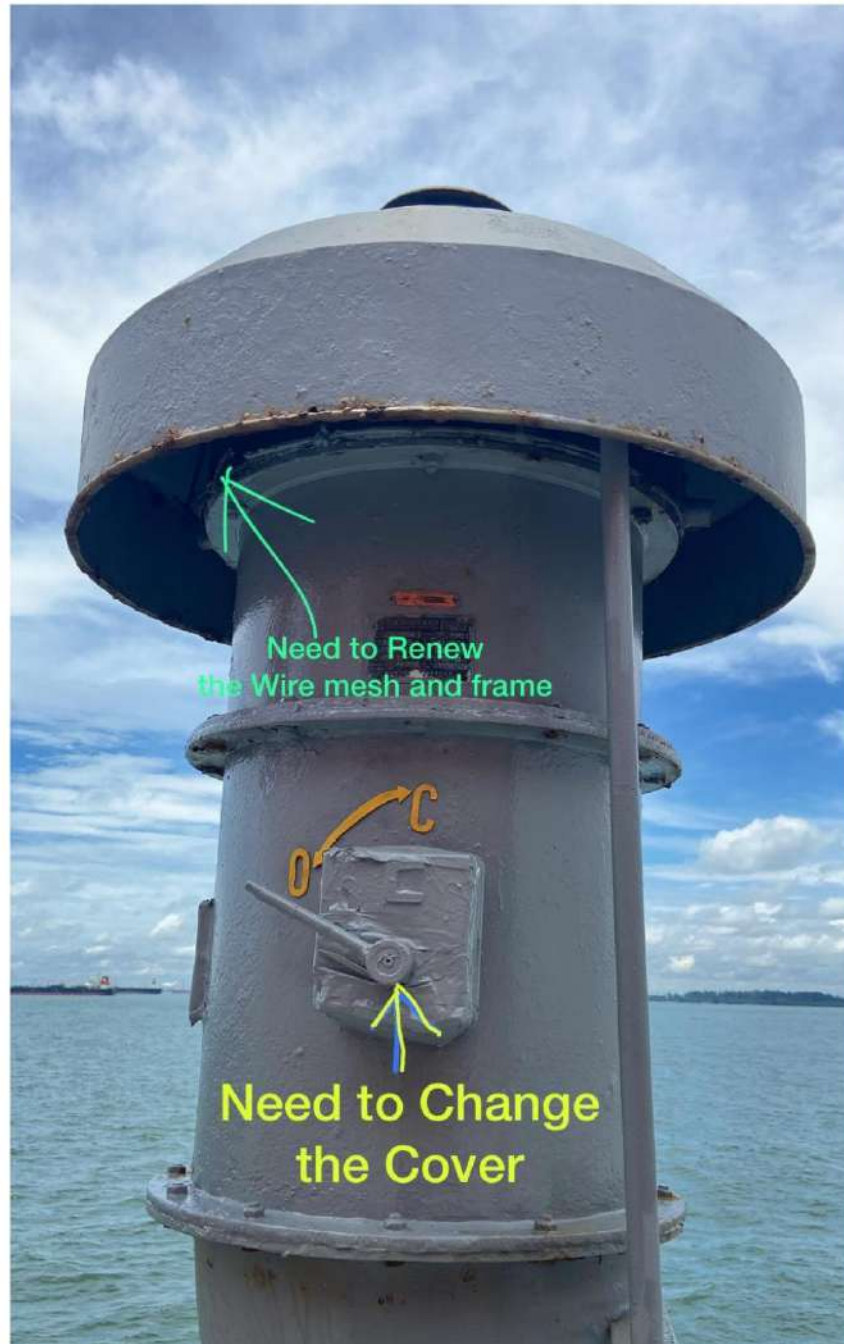
Lampiran 6 Repair Request for SIRE Closing Report

| | | |
|---|----------------|--------------------------|
|  SOPM VOL. 4 | Section: | Appendix 2.5 |
| | Revision No: | 1.0 |
| | Date of Issue: | 1 st Oct 2020 |
| | Page: | 1 of 1 |

SOPM V4 APPENDIX 2.5 REPAIR REQUEST / SPECIFICATION

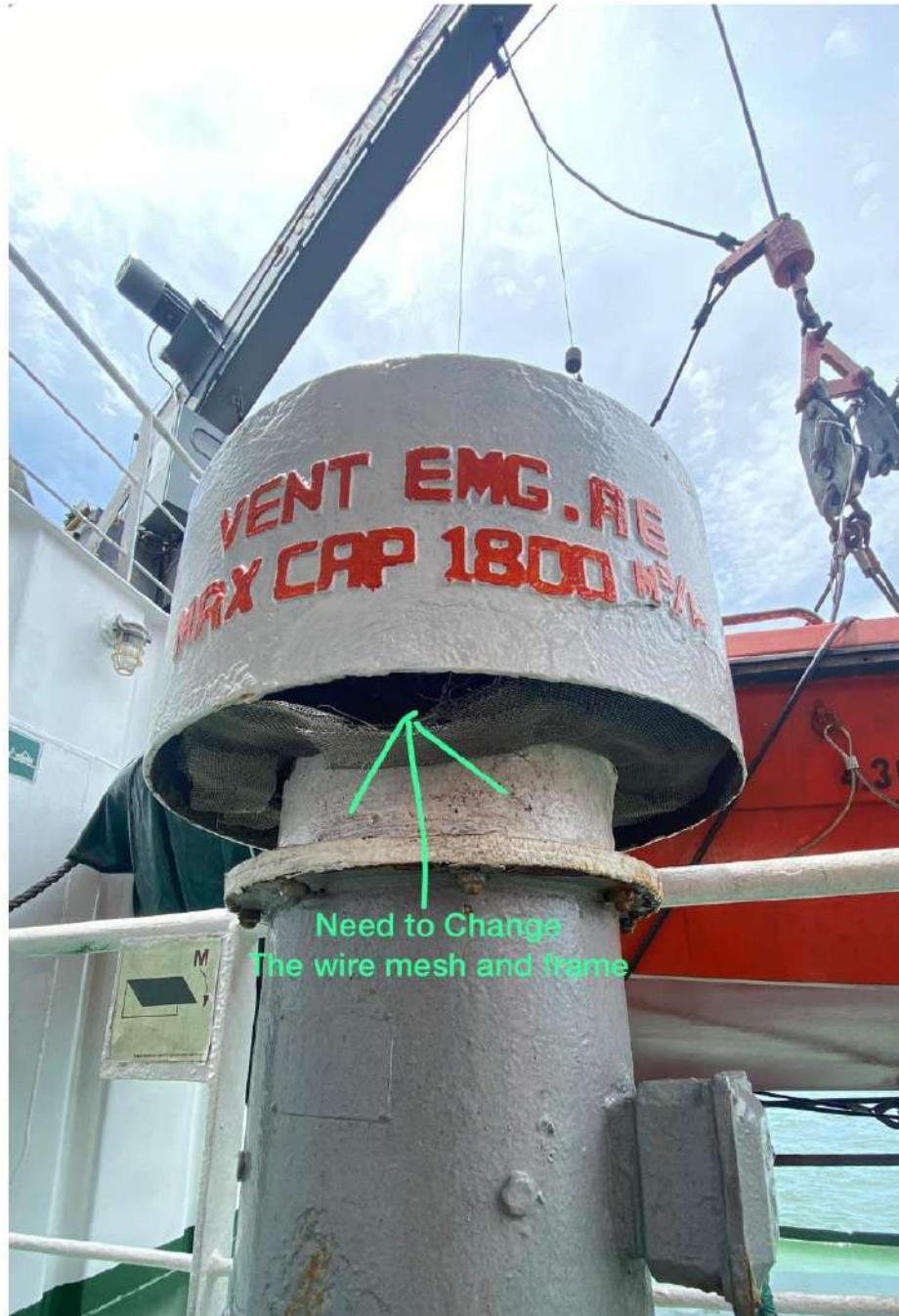
| | | | | | |
|---|---------------------------------------|------|--------------|---------------------------|--------------------------|
| Ship's Name | MARINE PAMELA | Date | 22 Sept 2022 | To be including | |
| Job description | Renew wire mesh and frame ventilation | | | | N/A |
| Job No | MP-D-RR-2022-27 | | | | Temporary Lights |
| Additional Information (Maker, Type, Rating, Weight, Volume, etc) | | | | | Ventilation |
| | | | | | Cleaning Before |
| | | | | | Cleaning After |
| Location | MAIN DECK, Poop Deck | | | | Staging |
| | | | | | Access Work |
| Detailed specification including number, size dimension, material etc. Renew Wire Mesh and Frame with the stainless material | | | | | Paintwork |
| Ventilation at location : 1. Pump Room inlet 2. Pump Room outlet 3. Bow thruster 4. Emcy Fire Pump Room 5. Emcy A/E Point out the areas to be Renew as per picture below | | | | | |
| | | | | | Press Testing: |
| | | | | | Function testing: |
| | | | | | Others |
| - | | | | | |
| - | | | | MAN POWER REQUIRED | |
| - | | | | | Number |
| - | | | | | Category |
| - | | | | | Est Ma/day |
| | | | | | |
| | | | | MATERIALS | |
| - | | | | | Owner Supply |
| - | | | | | Contractor Supply |
| | | | | | P.O. Submitted |
| | | | | | P.O. Number |
| - | | | | | Date Sent |
| | | | | | Delivery Date |
| - | | | | | PO to be submitted |
| | | | | | |
| Master : RICKY RISTANTO | | | | | Photo |
| | | | | | Drawing |
| Chief Engineer: KHUMAIDI | | | | | Sketch |
| | | | | | Sample |













Oil Companies International Marine Forum

SIRE Programme

Harmonised Vessel Particulars Questionnaire v5

Marine Pamela

IMO/LR Number 9619696

OCIMF Id: A-100-056-722

08 September 2022

DISCLAIMER

OCIMF DOES NOT WARRANT OPERATOR IDENTITY AND IS NOT RESPONSIBLE FOR THE CHOICE OF SHIPS INSPECTED, THE INSPECTORS CHOSEN, THE PERFORMANCE OF THE INSPECTIONS OR THE CONTENT OF THE REPORTS, OPERATOR COMMENTS AND/OR VESSEL PARTICULAR QUESTIONNAIRE RESPONSES DISTRIBUTED UNDER THE REVISED PROGRAMME. OCIMF IS INVOLVED ONLY IN THE RECEIPT, ORGANISATION AND DISTRIBUTION OF THE FOREGOING PROGRAMME OUTPUT. OCIMF DOES NOT REVIEW OR EVALUATE SUCH OUTPUT AND EXPRESSES NO OPINION CONCERNING ITS ACCURACY. WHILE OCIMF MAKES EVERY EFFORT TO ENSURE THAT PROGRAMME OUTPUTS ARE RECEIVED, ORGANISED AND DISTRIBUTED IN ACCORDANCE WITH THE SIRE COMPOSITE GUIDELINES, OCIMF ACCEPTS NO LIABILITY FOR FAILURE TO DO SO.

1 General Information

1 General Information

- 1.1.1 Date this HVPQ document completed 08 September 2022
- 1.1.2 Vessel identification
- | | | |
|---|--------------------|---------------|
| 1 | Name of ship | Marine Pamela |
| 2 | LR/IMO number | 9619696 |
| 3 | Company IMO number | 1518250 |
- 1.1.3 Previous names
- | | Name | Date of change |
|----------------------|-----------|----------------|
| Last previous | SEA DREAM | 06 August 2016 |
| Second last previous | | |
| Third last previous | | |
| Fourth last previous | | |
- 1.1.4 Flag
- | | | |
|---|-----------------------------|-----------|
| 1 | Flag | SINGAPORE |
| 2 | Has the flag been changed? | No |
| 3 | What was the previous flag? | |
- 1.1.5 Port of Registry Singapore
- 1.1.6 Call sign 9V9744
- 1.1.7 Ship contacts
- | | | |
|---|----------------------|----------------------|
| 1 | INMARSAT number | 456601070 |
| 2 | Ship's fax number | N/A |
| 3 | Ship's telex number | N/A |
| 4 | Mobile phone number | +65 9863 7127 |
| 5 | Ship's email address | pamela@vbtankers.com |
- 1.1.8 What is the type of ship as described in Form A or Form B Q1.11 of the IOPPC? Oil Tanker
- 1.1.9 What is the Ship's Maritime Mobile Selective Call Identity (MMSI) number? 563016800
- 1.1.10 Type of Hull Double hull
- 1.1.11 Name of P and I Club BRITANNIA
- 1.1.12 EEDI rating number

2 Ownership and Operation

- 1.2.1 Registered owner
- | | | |
|---|-------------------------|--|
| 1 | Name | PAMELA TANKERS PTE LTD |
| 2 | Full address | 460 ALEXANDRA ROAD #15-02, mTower, SINGAPORE 119963 |
| 3 | Country | SINGAPORE |
| 4 | Office telephone number | +65 6376 5066 |
| 5 | Office telex number | N/A |

| | | |
|-------|--|---|
| 6 | Office fax number | +65 6276 3736 |
| 7 | Office email address | bunkermarine@vbunkers.com |
| 8 | Contact person | Capt. Wang Jiachao |
| 9 | Contact person after hours telephone | +65 9832 3487 |
| 1.2.2 | Number of years this ship has been owned by Registered Owner | 6.00 Years |
| 1.2.3 | Technical operator (if different from registered owner) | |
| 1 | Name | V-BUNKERS TANKERS PTE. LTD. |
| 2 | Full address | 460 ALEXANDRA ROAD #15-02, mTOWER, SINGAPORE 119963 |
| 3 | Country | SINGAPORE |
| 4 | Office telephone number | +65 6376 5066 |
| 5 | Office telex number | N/A |
| 6 | Office fax number | +65 6276 3736 |
| 7 | Office email address | bunkermarine@vbunkers.com |
| 8 | Name of Designated Person Ashore (DPA) | Capt. Wang Jiachao |
| 9 | After-hours telephone number of DPA | +65 9832 3487 |
| 10 | Emergency callout number | +65 9011 8040 |
| 11 | Emergency callout pager number | N/A |
| 1.2.4 | Date current operator assumed technical control of the ship | 15 September 2020 |
| 1.2.5 | Total number of ships operated by this Technical Operator | 21 |
| 1.2.6 | Commercial operator (if different from registered owner) | |
| 1 | Name | V-BUNKERS LOGISTICS SERVICES PTE LTD |
| 2 | Full Address | 460 ALEXANDRA ROAD #15-02, mTower, SINGAPORE 119963 |
| 3 | Country | SINGAPORE |
| 4 | Office telephone number | +65 6376 5066 |
| 5 | Office telex number | N/A |
| 6 | Office fax number | +65 6276 3736 |
| 7 | Office email address | bunkerops@vbunkers.com |
| 8 | Contact person | VINCENT TAN |
| 9 | Contact person after hours telephone | +65 9155 4572 |
| 3 | Builder | |
| 1.3.1 | Builder name | TAIZHOU YUANHANG SHIPYARD CO LTD |
| 1.3.2 | Date of building contract | 11 November 2006 |
| 1.3.3 | Hull number | YH0707 |
| 1.3.4 | Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction | 28 December 2010 |
| 1.3.5 | Date launched | 04 October 2011 |
| 1.3.6 | Delivery date as recorded in Form A or Form B Q1.8.3 of the IOPPC | 05 January 2012 |
| 1.3.7 | Major hull change | |
| 1 | Has a major hull change been undertaken? | Yes |

| | | |
|-------|--|---|
| 2 | What was the date of completion of the conversion as recorded in Form A or Form B Q1.9.3 of the IOPPC? | 20 November 2015 |
| 3 | List what changes were made | The conversion of the vessel from "oil tanker" to "oil tanker, chemical tanker type III" was carried out at Taizhou, P.R.China on 20/11/2015. |
| 4 | Classification | |
| 1.4.1 | Classification Society | Bureau Veritas |
| 1.4.2 | Class notation | I, HULL, MACH, Oil Tanker ESP, Unrestricted Navigation, INWATERSURVEY |
| 1.4.3 | Change of classification Society | |
| 1 | Has Classification Society changed? | No |
| 2 | What was the previous Classification Society? | |
| 3 | Date of change | |
| 1.4.4 | Dry dock | |
| 1 | Date of last dry dock | 26 November 2020 |
| 2 | Date of second last dry dock | |
| 3 | Date next dry dock due | 19 November 2025 |
| 1.4.5 | Special survey | |
| 1 | Date of last special survey | 26 November 2020 |
| 2 | Was last special survey an enhanced special survey | Yes |
| 3 | Date next special survey due | 19 November 2025 |
| 1.4.6 | Condition Assessment Programme | |
| 1 | Does the ship have a Condition Assessment Programme (CAP) rating? | No |
| 2 | What is the latest rating? | |
| 1.4.7 | Date of last annual survey | 19 October 2021 |
| 1.4.8 | Date of last boiler survey | |
| 1 | Port boiler | 19 October 2021 |
| 2 | Starboard boiler | 19 October 2021 |
| 1.4.9 | Is the ship subject to a Continuous Machinery Survey | No |
| 5 | Dimensions | |
| 1.5.1 | Length overall (LOA) | 79.90 Meters |
| 1.5.2 | Length between perpendiculars (LBP) | 76.50 Meters |
| 1.5.3 | Extreme breadth | 16.40 Meters |
| 1.5.4 | Moulded breadth | 16.40 Meters |
| 1.5.5 | Moulded depth | 8.60 Meters |
| 1.5.6 | Keel to masthead | 28.00 Meters |
| 1.5.7 | Distance bow to bridge | 62.60 Meters |
| 1.5.8 | Distance bridge front - mid-point manifold | 21.50 Meters |

1.5.9 Distance bow to mid-point manifold 41.10 Meters

1.5.10 Distance stern to mid-point manifold 38.70 Meters

1.5.11 Parallel mid-body diagram

| | Forward to mid-point | Aft to mid-point |
|------------------|----------------------|------------------|
| Light ship | 20.80 | 8.45 |
| Normal ballast | 20.80 | 11.70 |
| At loaded summer | 20.80 | 15.60 |

1.5.12 Does ship have a bulbous bow? No

6 Tonnages

1.6.1 Net registered tonnage (NRT) 1402.00 Tonnes

1.6.2 Gross tonnage 2997.00 Tonnes

1.6.3 Suez tonnage

- 1 Suez tonnage
- 2 Suez Canal Gross Tonnage (SCGT)
- 3 Suez Canal Net Tonnage (SCNT)
- 4 Panama Tonnage

7 Loadline Information

1.7.1 Loadline information

| | Freeboard | Draft | Deadweight | Displacement |
|--------------------------|-----------|-------|------------|--------------|
| Summer | 1.71 | 6.90 | 5294.00 | 7127.00 |
| Winter | 1.85 | 6.76 | 4949.40 | 6782.50 |
| Tropical | 1.57 | 7.04 | 5460.00 | 7293.10 |
| Lightship | 6.41 | 2.20 | | 1833.10 |
| Normal Ballast Condition | 5.21 | 3.40 | 1259.20 | 3092.30 |

Segregated Ballast Condition

1.7.2 Fresh Water Allowance (FWA) at summer Draft 145.00 Millimetres

1.7.3 Tonnes per Centimetre Immersion (TPC) at Summer Draft 11.97 Tonnes

1.7.4 Normal ballast conditions

| | Draft | Freeboard |
|---------|-------|-----------|
| Forward | 2.80 | 5.81 |
| Aft | 4.03 | 4.58 |

1.7.5 Multiple deadweights

- 1 Have multiple deadweights been assigned? No
- 2 If yes, what is the maximum assigned?

8 Recent Operational History

1.8.1 What is the max. height of mast above waterline (air draft) in normal SBT condition? 22.00 Meters

- 1.8.2 Has the ship traded continuously without requirement for unscheduled repairs since the last dry-dock, except for normal maintenance? Yes
- 1.8.3 Unscheduled repairs
- 1 Have unscheduled repairs been carried out? No
- 2 What was the nature of the repairs?
- 1.8.4 Has ship been involved in a pollution incident during the past 12 months? No
- 1.8.5 Has ship been involved in a grounding incident during the past 12 months? No
- 1.8.6 Has ship been involved in a collision during the past 12 months? No
- 1.8.7 If there is additional information relating to features of the ship or operational characteristics that may be of interest, please record details here.

2 Certificates

1 Certificates

- 2.1.1 Register number 397535
- 2.1.2 Does the ship comply with the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments? Yes
- 2.1.3 Type of tanker. If the ship is not an oil tanker specify the type as recorded in Part B Sect 1.11 of the IOPPC PRODUCT CARRIER
- 2.1.4 Certificate dates
- | | Date issued | Date expires | Last annual | Last intermediate | Date of endorsement |
|--|------------------|------------------|-----------------|-------------------|---------------------|
| Safety equipment certificate | 16 December 2020 | 19 November 2025 | 19 October 2021 | | |
| Safety radio certificate | 26 October 2021 | 19 November 2025 | 19 October 2021 | | |
| Safety construction certificate | 16 December 2020 | 19 November 2025 | 19 October 2021 | | |
| Loadline certificate | 26 November 2020 | 19 November 2025 | 19 October 2021 | | |
| International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPPC) | 13 April 2022 | 19 November 2025 | 19 October 2021 | | |
| Safety management certificate (SMC) | 05 January 2022 | 22 January 2027 | | | |
| Document of compliance (DOC) | 10 May 2021 | 23 February 2023 | 22 April 2022 | | |
| International ship security certificate | 05 January 2022 | 23 January 2027 | | | |
| 2.1.5 Minimum safe manning document | | | | 22 September 2021 | |
| 2.1.6 Civil Liability Convention Certificate (1992) | | | | 20 February 2023 | |
| 2.1.7 U.S. Certificate of Financial Responsibility | | | | | |
| 2.1.8 Certificate of Fitness | | | | | |
| 1 Chemicals | | | | | |
| 2 Gas | | | | | |
| 2.1.9 Noxious Liquids Certificate | | | | | |

2.1.10 Date of issuance of the Unattended Machinery Space (UMS) Certificate

2.1.11 Date of issuance of the International Tonnage Certificate

21 October 2016

2 Publications

2.2.1 Publications

Present

| | |
|--|-----|
| IMO Safety of Life at Sea Convention (SOLAS 74) | Yes |
| International Life Saving Appliance Code (LSA Code) | Yes |
| International Code for Fire Safety Systems (FSS Code) | Yes |
| IMO International Code of Signals (SOLAS V-Reg 21) | Yes |
| IMO International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78) | Yes |
| IMO Ships Routeing | No |
| IMO International Regulations For Preventing Collisions at Sea (COLREGS) | Yes |
| IMO Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW Convention) | Yes |
| ICS Guide to Helicopter/Ship Operations | Yes |
| OCIMF/ICS/IAPH International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) | Yes |
| OCIMF/ICS Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum) | No |
| OCIMF Recommendations for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipment | No |
| OCIMF Mooring Equipment Guidelines | No |
| OCIMF Effective Mooring | No |
| Guidance Manual for tanker structures | Yes |
| Recommendations for equipment employed in the bow mooring of ships at SPM moorings | No |
| Anchoring Systems and Procedures | No |
| USCG Regulations for Tankers (USCG 33 CFR/46 CFR) | No |
| International Safety Management Code (ISM Code) | Yes |
| Oil Transfer Procedures (USCG 33 CFR 155-156) | No |
| Operator's ISM Manuals | Yes |
| Is the publication IMO-Inert Gas Systems, or Ship Technical Operator's equivalent manual on board? | No |
| Is the publication IMO-Cow Systems, or Ship Technical Operator's equivalent manual on board? | No |
| ICS Bridge Procedures Guide | Yes |
| IAMSAR Vol.3 | Yes |
| Nautical Institute Bridge Team Management | Yes |
| International Medical Guide for Ships(or equivalent) | Yes |
| ISPS Code | Yes |
| Guidelines for the control of Drugs and alcohol on board ships | No |
| Guidelines on Fatigue | No |
| IMO Code for Construction & Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) | No |

Certificates

7/28

| | |
|--|-----|
| IMO Index of Dangerous Chemicals Carried in Bulk | No |
| ICS Tanker Safety Guide (Chemicals) | No |
| IMO Code for Construction & Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code) | No |
| Chemical Data Guide (USCG 1990 CIM 16616.6A) | No |
| Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous goods (MFAG) | Yes |
| Procedures and Arrangements (P&A) Manual | No |
| IMO Code for Construction & Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) | No |
| ICS Tanker Safety Guide (Liquefied Gas) | No |
| SIGTTO Liquefied Gas Handling Principles on Ships and in Terminals | No |
| SIGTTO Guide to Pressure Relief Valve Maintenance and Testing | No |
| ICS Ship to Ship Transfer Guide (Liquefied Gases) | No |
| IMO International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) | No |
| IMO Code for Existing Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (EGC Code) | No |

3 Crew

1 Crew Management

| | | |
|-------|--|---------|
| 3.1.1 | Number of Officers on board | |
| 1 | What is the minimum number of officers to be carried as recorded in the Minimum Safe Manning Document? | 4 |
| 2 | What is the actual number of officers on board? | 7 |
| 3.1.2 | Crew employment by the Ship Operator | |
| 1 | Is the Master employed by the Ship Operator? | Yes |
| 2 | Are the officers employed by the Ship Operator? | Yes |
| 3 | Are the ratings employed by the Ship Operator? | Yes |
| 3.1.3 | What is the common language used on the Ship? | ENGLISH |
| 3.1.4 | Manning agent for Officers | |
| 1 | Name | |
| 2 | Full address | |
| 3 | Office telephone number | |
| 4 | Office telex number | |
| 5 | Office fax number | |
| 6 | Office email address | |
| 3.1.5 | Manning agents | |
| 1 | Are manning agent(s) wholly or partially owned by Operator? | No |
| 2 | If No, does Operator have selection rights? | No |
| 3.1.6 | Does the Operator maintain personnel files on officers assigned to its vessels? | Yes |

| | | |
|--------|--|---------------|
| 3.1.7 | What is the retention rate for officers for the past 3 years? | 97.30 Percent |
| 3.1.8 | Ratings on board | |
| 1 | What is the minimum number of ratings to be carried as specified in the Minimum Safe Manning Document? | 2 |
| 2 | What is the actual number of ratings on board? | 5 |
| 3 | List nationality of ratings | Indonesian |
| 3.1.9 | Manning agent for Ratings (if different to Officers) | |
| 1 | Name | |
| 2 | Full address | |
| 3 | Office telephone number | |
| 4 | Office telex number | |
| 5 | Office fax number | |
| 6 | Office email address | |
| 3.1.10 | Does the Operator maintain personnel files on ratings assigned to its ships? | Yes |
| 3.1.11 | What is the retention rate for ratings for the past 3 years? | 96.00 Percent |

2 Continuity

| | | |
|-------|--|-----|
| 3.2.1 | Do senior officers return to the same ship on a rotational basis? | Yes |
| 3.2.2 | Are senior officers rotated on ships of similar class within company fleet? | Yes |
| 3.2.3 | Are junior officers and ratings rotated on ships of similar class within company fleet? | Yes |
| 3.2.4 | If senior officers do not return to same ship on a rotational basis, are changes of Master, Chief Officer and Second Engineer organised to avoid a full change of officers at same time? | Yes |

3 Training

| | | |
|-------|---|-----|
| 3.3.1 | List Operator sponsored training courses available: | |
| 1 | To officers (Bridge Management etc.) | |
| 2 | To ratings (Fire Fighting etc.) | |
| 3.3.2 | Are Masters and Chief Engineers required to attend company office before and after each tour of duty? | Yes |
| 3.3.3 | Does operator hold regular training seminars ashore for officers? | Yes |
| 3.3.4 | Are training seminars provided on board for officers and ratings? | No |
| 3.3.5 | What courses, exceeding statutory requirements, are provided: | |
| 1 | For senior officers | |
| 2 | For junior officers | |
| 3 | For ratings | |

4 Navigation

1 Navigation

| | | |
|-------|----------------------|--|
| 4.1.1 | Navigation equipment | |
|-------|----------------------|--|

| | Installed | Type | Number installed |
|--|-----------|------|------------------|
| Magnetic compass | Yes | | |
| Gyro compass | Yes | | |
| Gyro autopilot | No | | |
| Radar 1 | Yes | | |
| Radar 2 | Yes | | |
| Radar plotting equipment | Yes | | |
| ARPA | Yes | | |
| Depth sounder with recorder | Yes | | |
| Speed/distance indicator | Yes | | |
| Doppler log | Yes | | |
| Docking approach Doppler | No | | |
| Rudder angle indicator | Yes | | |
| RPM indicator | Yes | | |
| Controllable pitch propeller indicator | No | | |
| Bow thruster indicator | Yes | | |
| Stern thrust indicator | No | | |
| Rate of turn indicator | No | | |
| Navtex indicator | Yes | | |
| Global positioning system (GPS) | Yes | | |
| Differential GPS | No | | |
| Electronic Charts Display and Information System (ECDIS) | No | | |
| Course Recorder | No | | |
| Integrated Navigation System (INS) | No | | |
| Off-course Alarm - Gyro | Yes | | |
| Off-course Alarm - Magnetic | No | | |
| Engine Order Logger | No | | |
| Anemometer | Yes | | |
| Weather fax | Yes | | |
| 4.1.2 Is a repeating magnetic compass fitted? | | No | |
| 4.1.3 Is there at least one radar operating in the 9 GHz frequency band (3cm/x band) ? | | Yes | |
| 4.1.4 Are the 3 GHz (10cm/S band) and 9Ghz (3cm / X band) radars fitted with an electronic switching unit? | | No | |
| 4.1.5 Are the Radars fitted with ARPA? | | Yes | |
| 4.1.6 Is the ECDIS an approved system? | | No | |
| 4.1.7 Does ship carry sextant(s)? | | Yes | |
| 4.1.8 Does ship carry a signal lamp? | | Yes | |
| 4.1.9 Is each bridge wing fitted with: | | | |
| 1 Rudder angle indicator | | Yes | |
| 2 RPM indicator | | Yes | |
| 3 Gyro repeater | | Yes | |

- | | | |
|--------|---|-----|
| 4.1.10 | If the ship is fitted with a controllable pitch propeller, are indicators fitted on the bridge wings? | No |
| 4.1.11 | Are steering controls and engine controls fitted on bridge wings? | No |
| 4.1.12 | Is a Bridge Watch Navigation Alarm (BWNAS) system fitted? | Yes |

5 Safety

1 Safety Management

- | | | |
|-------|---|--------------------------|
| 5.1.1 | Quality management system: | |
| 1 | Is the ship operated under a Quality management system? | Yes |
| 2 | If Yes, what type of system? (ISO9002 or IMO Resolution A.741(18))? | IMO Resolution A.741(18) |
| 3 | If Yes, who is the certifying authority? | BV |
| 4 | Date of the ship's certification | |

2 Helicopters

- | | | |
|-------|--|----|
| 5.2.1 | ICS Guide to Helicopter/Ship Operations | |
| 1 | Does the ship comply with the ICS Guide to Helicopter/Ship Operations? | No |
| 2 | If yes, state whether winching or landing area provided | |
| 3 | If yes, what is the diameter of the circle provided | |

3 Firefighting and Lifesaving equipment

- | | | |
|-------|---|-----------------|
| 5.3.1 | Fixed foam firefighting | |
| 1 | Is a fixed foam firefighting system installed for the cargo area? | Yes |
| 2 | If yes, what is the type of foam? | Other |
| 3 | What was the date of supply of the foam, or the date of the last Test Analysis Certificate? | 01 October 2021 |
| 5.3.2 | What type of fixed firefighting system is provided for: | |
| 1 | The paint locker? | WATER SPRINKLER |
| 2 | The pump room? | CO2 |
| 3 | The engine room? | CO2 |
| 4 | The void spaces? | NIL |
| 5.3.3 | Is a fixed dry powder firefighting system installed for the cargo area? | No |
| 5.3.4 | Is a fixed water spray firefighting system installed for the cargo area? | Yes |
| 5.3.5 | Is the ship equipped with a compressor for recharging breathing apparatus air cylinders? | No |
| 5.3.6 | What type of lifeboat(s) is/are fitted? | Freefall |
| 5.3.7 | Dedicated rescue boats | |
| 1 | Is a dedicated rescue boat provided? | Yes |
| 2 | If a dedicated rescue boat is carried, what is its construction? | Rigid |

6 Pollution Prevention

1 Pollution Prevention

6.1.1 Continuous deck edge fishplate

- 1 Is ship fitted with a continuous deck edge fishplate enclosing the deck area? Yes
- 2 If Yes, what is its minimum vertical height above the deck plating? 250.00
- 3 What is maximum vertical height above deck plating at the position where the fish plate adjoins the aft thwartships coaming? 150.00
- 4 How far forward of the athwartships coaming is this height maintained?
- 5 Is an athwartship deck coaming fitted adjacent to accommodation and service areas? Yes
- 6 What is the height of the coaming?

6.1.2 Is spill containment fitted

- 1 Under the cargo manifold? Yes
- 2 Under all bunker manifolds? Yes
- 3 Under the bunker tank vents? Yes
- 4 Around the deck machinery? Yes

6.1.3 What type of scupper plugs are provided?

RUBBER SCREW TYPE

6.1.4 Preventing spill out entering the sea

- 1 Are means provided to prevent spilled oil entering the sea? Yes
- 2 If yes, what means are provided? CONTINUOUS DECK EDGE FISHPLATE

6.1.5 Is the following pollution control equipment available to clean up oil spilled on deck:

- 1 Sorbents Yes
- 2 Non-sparking hand scoops/shovels Yes
- 3 Containers Yes
- 4 Emulsifiers Yes
- 5 Non-sparking pumps Yes

6.1.6 Is the cargo piping system fully segregated from the sea chest?

Yes

6.1.7 What type of sea valves are fitted?

GATE VALVE

6.1.8 Pre-MARPOL tankers

- 1 Is the ship a pre-MARPOL tanker? No
- 2 If yes, is a cargo sea chest valve testing arrangement fitted which meets OCIMF No recommendations?

6.1.9 Are dump valves fitted to the slop tanks which will operate with normal inert gas pressure in the tank vapour space?

No

6.1.10 Are overboard discharges fitted with blanks or alternatively, is there a testing arrangement for the overboard valves?

Yes

6.1.11 Is there a discharge below the waterline for Annex II substances

No

6.1.12 Is there a discharge above the waterline for Annex I oily mixtures

Yes

6.1.13 Cargo piping pressure tests:

- 1 On oil and chemical tankers, does the Operator have a policy to pressure test cargo piping at intervals no greater than 12 months? Yes
- 2 If yes, specify pressure 8.00

6.1.14 Bunker piping pressure tests:

- | | | |
|---|--|----------|
| 1 | Does Operator have policy to pressure test bunker piping at intervals no greater than 12 months? | Yes |
| 2 | If yes, specify pressure | 6.00 Bar |

| | | |
|--------|--------------------------------|----|
| 6.1.15 | Is garbage incinerator fitted? | No |
|--------|--------------------------------|----|

2 OPA 90 Requirements

| | | |
|-------|--|----|
| 6.2.1 | Has the Operator submitted a Vessel Spill Response Plan to the US Coast Guard which has been approved by official USCG letter? | No |
|-------|--|----|

| | | |
|-------|---|----|
| 6.2.2 | Has a Geographic Specific Appendix been filed with the Captain of the Port for each Port Zone the ship expects to enter or transit? | No |
|-------|---|----|

| | | |
|-------|--|----|
| 6.2.3 | Has the Operator deposited a letter with the US Coast Guard confirming that the Operator has signed a service contract with an oil spill removal organisation for responding to a 'worst case scenario'? | No |
|-------|--|----|

7 Structural Condition

1 Structural Condition

7.1.1 Cargo tank coating

- | | | |
|---|---|--------------|
| 1 | Are cargo tanks coated? | Yes |
| 2 | If yes, specify type of coating | Epoxy |
| 3 | If all tanks are not coated, specify those tanks which are not coated | |
| 4 | If cargo tanks are coated, specify to what extent | FULLY COATED |
| 5 | What is the condition of coating? | good |

7.1.2 Ballast tank coating

- | | | |
|---|--|--------------|
| 1 | Are ballast tanks coated? | Yes |
| 2 | If yes, specify type of coating | Epoxy |
| 3 | If yes, specify to what extent | FULLY COATED |
| 4 | What is the condition of the ballast tank coating? | Good |

7.1.3 Tank anodes

- | | | |
|---|--|------|
| 1 | Are anodes fitted to the cargo tanks? | No |
| 2 | Are anodes fitted to the ballast tanks? | Yes |
| 3 | What type of anodes are fitted | ZINC |
| 4 | What is the extent of wastage of the anodes in the cargo tanks | |
| 5 | What is the extent of wastage of the anodes in the ballast tanks | |
| 6 | If anodes are aluminium, what is the height above tank bottom? | |

| | | |
|-------|--|-----|
| 7.1.4 | Is a formal programme in place for regular inspection of void spaces, cargo and ballast tanks? | Yes |
|-------|--|-----|

7.1.5 Planned Prevention Maintenance Programme

- | | | |
|---|--|-----------------|
| 1 | Does ship have planned prevention maintenance programme (PPM)? | Yes |
| 2 | Is PPM manual (card system) or computerised? | Manual |
| 3 | What areas of the ship does the PPM cover? | DECK AND ENGINE |
| 4 | If the PPM is Class-approved, what is the Class notation? | |

8 Cargo

1 Ballast Tanks

8.1.1 Ballast capacities at 100% full (M3)

| Tank Number | Identity | Capacity | (Cu Meters) |
|-------------|-----------------------------|----------|-------------|
| 1 | A.B.W.TK (P/S) | 56.06 | |
| 2 | NO.1 BALLAST WATER TK (P/S) | 124.68 | |
| 3 | NO.2 BALLAST WATER TK (P/S) | 574.36 | |
| 4 | NO.3 BALLAST WATER TK (P/S) | 366.72 | |
| 5 | NO.4 BALLAST WATER TK (P/S) | 371.49 | |
| 6 | NO.5 BALLAST WATER TK (P/S) | 350.68 | |
| 7 | F.P.T / B.W.T. | 145.11 | |

8.1.2 Total Ballast Tank Capacities at 100% full

1989.10 Cu Meters

2 Ballast Handling

8.2.1 Ballast Handling Data

| | Number | Type | Type of prime mover | Capacity | At what head? |
|-----------|--------|-------------|---------------------|----------|---------------|
| Main Pump | 2 | Centrifugal | MOTOR | 200 | 30 |
| Stripping | | | | | |
| Eductors | | | | | |

8.2.2 Ballast handling Main Pump

| | | |
|---|----------------------|---------|
| 1 | Normal back pressure | 3.00 |
| 2 | Max RPM | 2900.00 |

8.2.3 Bunker connections

| | | |
|---|--|--------|
| 1 | What is the number of bunker connections per side? | 1 |
| 2 | What is the size of the bunker connection? | 100.00 |

9 Cargo Specific

1 Cargo Handling (Oil)

9.1.1 Tank Plan

2 Double Hull Vessels

9.2.1 Centreline bulkhead

| | | |
|---|--|-------|
| 1 | Is the ship constructed with a centreline bulkhead to all cargo tanks? | Yes |
| 2 | If Yes, is bulkhead solid or perforated? | Solid |

9.2.2 'U' shaped ballast tanks

Cargo Specific

14/28

| | | |
|--------------------------------|--|-----------------------|
| 1 | Is the ship fitted with any full breadth 'U' shape ballast tanks? | No |
| 2 | If Yes, how many ballast tanks are full breadth? | 0 |
| 3 Cargo Tank Capacities | | |
| 9.3.1 | Cargo Tank Capacities At 98% Full (M3) - Centre | |
| 9.3.2 | Centre Tank Total Capacity (98%) | |
| 9.3.3 | Cargo Tank Capacities At 98% Full (M3) Wings (P and S Combined) | |
| | Tank Number | Capacity |
| | 1 | 420.93 |
| | 2 | 884.37 |
| | 3 | 1274.1 |
| | 4 | 1263.25 |
| | 5 | 945.85 |
| 9.3.4 | Wings (P and S combined) Total Capacity (98%) | 4788.50 |
| 9.3.5 | Slops tank capacities (98%) | |
| | Tank Number | Capacity |
| | 1 | 175.71 |
| 9.3.6 | Grand Total Capacity (98%) | 4964.21 |
| 9.3.7 | Ballast Capacities At 100% Full (M3) | 1989.10 |
| 4 SBT Tanker | | |
| 9.4.1 | What is the total volume of the SBT tanks | 1989.10 Cu Meters |
| 9.4.2 | What percentage of summer deadweight can the ship maintain with SBT only? | 39.84 Percent |
| 9.4.3 | Does the ship meet the requirements of MARPOL Reg 13 (2)? | Yes |
| 9.4.4 | Can segregated ballast be discharged through the cargo manifold? | No |
| 9.4.5 | Is a spool piece to connect the ballast system to the cargo system provided? | No |
| 9.4.6 | Dedicated/segregated ballast tanks | |
| 1 | Do cargo lines pass through any dedicated or segregated ballast tanks? | No |
| 2 | If Yes, what type of expansion is fitted? | |
| 9.4.7 | Cargo tanks | |
| 1 | Do ballast lines pass through any cargo tanks? | No |
| 2 | If Yes, what type of expansion is fitted? | |
| 9.4.8 | Line clearing | |
| 1 | Can the ship pump water ashore for line clearing? | Yes |
| 2 | If Yes, what is maximum attainable discharge rate? | 200.00 Cu Meters/Hour |
| 3 | If Yes, what is maximum acceptable back pressure? | 3.00 Bar |
| 9.4.9 | Which cargo tanks are designated for the carriage of heavy weather ballast? | |
| 5 Cargo Handling | | |

| | | |
|-------|--|-----|
| 9.5.1 | How many grades of cargo can be loaded or discharged with double valve segregation? | 2 |
| 9.5.2 | How many grades of cargo can be loaded or discharged using blank flanges? | 2 |
| 9.5.3 | If deepwell pumps and heat exchangers are fitted, can the pumps and heat exchangers be by-passed during loading? | No |
| 9.5.4 | Oil Discharge Monitoring Equipment (ODME) | |
| 1 | Is there Oil Discharge Monitoring Equipment (ODME) fitted? | Yes |
| 2 | Is an Oil Discharge Monitoring System connected to the above waterline discharge? | No |
| 3 | If yes, is the Oil Discharge Monitoring System designed to automatically stop the discharge of effluent when its oil content exceeds permitted levels? | No |
| 9.5.5 | Stability computer | |
| 1 | If the ship is >100m LOA, is it provided with a class-approved or class-certified stability computer? | Yes |
| 2 | Does this stability programme consider damaged stability conditions? | Yes |

6 Cargo Handling Systems

| | | |
|-------|---|----------|
| 9.6.1 | Is computer integrated with cargo system and equipped with alarm to monitor loading and discharging operations? | No |
| 9.6.2 | Are dedicated cargo stripping lines and pumps provided? | No |
| 9.6.3 | State location of cargo pump emergency stops | |
| | Stop Number | Location |
| | 2 | ccr |
| | 1 | manifold |

| | | |
|-------|---|------------------------|
| 9.6.4 | High temperature alarms/trips | |
| | High temperature alarms | High temperature trips |
| | Bearings of cargo pumps | Yes No |
| | Bearings of ballast pumps | No No |
| | Casings of cargo pumps | Yes No |
| | Casings of ballast pumps | No No |
| | Pumproom shaft glands through bulkheads | No No |

| | | |
|-------|--|------------|
| 9.6.5 | What is the principal type of cargo valve? | GATE VALVE |
| 9.6.6 | What type of cargo valve actuator is fitted? | |

7 Cargo Room Control

| | | |
|-------|---|-----|
| 9.7.1 | Is ship fitted with a Cargo Control Room? (CCR) | Yes |
| 9.7.2 | Can cargo and ballast pumps be controlled from the CCR? | Yes |
| 9.7.3 | Can all valves be controlled from the CCR? | No |
| 9.7.4 | Can tank innage/ullage be read from the CCR? | No |
| 9.7.5 | Is ODME readout fitted in the CCR? | No |
| 9.7.6 | Can the inert gas system be controlled from the CCR? | No |

8 Gauging and Sampling

| | | |
|--------|--|--------|
| 9.8.1 | Can cargo be transferred under closed loading conditions in accordance with ISGOTT 11.1.6.6? | Yes |
| 9.8.2 | What type of fixed closed tank level gauging system is fitted? | N/A |
| 9.8.3 | Is the tank level gauging system provided with local readouts at each tank? | No |
| 9.8.4 | Is the tank gauging system calibrated by a internationally-recognised cargo inspection company? | |
| 9.8.5 | If it is a portable system does the sounding pipe extend to full tank depth? | Yes |
| 9.8.6 | Are bunker tanks fitted with a full depth gauging system? | No |
| 9.8.7 | High level alarms | |
| 1 | Are high level alarms fitted to the cargo tanks? | Yes |
| 2 | If Yes, are the high level alarms fitted to all cargo tanks? | All |
| 3 | Are the high level alarms independent of the gauging system? | No |
| 9.8.8 | Bunker tanks high level alarms | |
| 1 | Are bunker tanks fitted with high level alarms? | Yes |
| 2 | If Yes, are bunker tank high level alarms part of the primary tank gauging system? | Yes |
| 9.8.9 | Is closed-sampling equipment provided? | No |
| 9.8.10 | Are cargo tanks fitted with dipping points as per IMO Res 497 4.4.4? | No |
| 9.8.11 | Vapour lock calibration | |
| 1 | If portable equipment for gauging uses vapour locks, are vapour locks calibrated by a recognised cargo inspection company? | Yes |
| 2 | If Yes, what is the name of the cargo inspection company | SGS |
| 3 | If Yes, by whom are vapour locks certified? | SGS |
| 9.8.12 | Portable gauging equipment | |
| 1 | Is portable equipment used for gauging? | Yes |
| 2 | If yes, who is the manufacturer? | RONGDE |
| 3 | How many units are supplied? | 2 |
| 9.8.13 | What is the name of the manufacturer of the vapour locks? | |
| 9.8.14 | What is the nominal (internal) diameter of the vapour lock? | |
| 9.8.15 | Vapour locks | |
| 1 | To what standard is the thread of the vapour lock manufactured? | |
| 2 | Can vapour lock be used for ullaging? | No |
| 3 | Can vapour lock be used for temperature? | No |
| 4 | Can vapour lock be used for interface? | No |
| 5 | Can vapour lock be used for cargo sampling? | No |
| 6 | If the vapour lock can be used for cargo sampling, what is the volume of the sample that can be drawn? | |
| 9.8.16 | Specify portable equipment for checking oil/water interface | UTI |
| 9.8.17 | Can cargo samples be taken at the manifold? | Yes |

| | | |
|--------|---|------------------------|
| 9.8.18 | What is the means of taking cargo temperatures? | THERMO PROBE METER |
| 9 | Vapour Emission Control | |
| 9.9.1 | Is a vapour return system fitted? | No |
| 9.9.2 | If fitted, is vapour line return manifold in compliance with OCIMF Guidelines? | No |
| 9.9.3 | Does the ship possess Vapour Emission Control (VEC) Certification? | No |
| 9.9.4 | If yes, state the issuing authority? | |
| 10 | Venting | |
| 9.10.1 | What type of venting system is fitted | Common Line |
| 9.10.2 | What is the maximum venting capacity? | 1908.00 Cu Meters/Hour |
| 9.10.3 | What is the P/V valve opening pressure? | 1400.00 MM/WG |
| 9.10.4 | What is the P/V valve vacuum setting? | -350.00 MM/WG |
| 9.10.5 | Are isolating valves fitted to each cargo tank? | No |
| 9.10.6 | Does the secondary venting arrangement provide for each tank, a full a flow P/V valve (or valves) on the tank side of the isolation valve or pressure sensing equipment with the readouts in the CCR? | No |
| 9.10.7 | Are pressure sensors, having readouts in the cargo control position, provided in each cargo tank? | No |
| 9.10.8 | Mast risers | |
| 1 | Is venting through a mast riser? | No |
| 2 | Are mast risers fitted with high velocity vents? | No |
| 3 | If Yes, state opening pressure | |
| 4 | What is the vacuum setting of the mast riser P/V valve? | |
| 5 | What is the maximum capacity of the mast riser venting system? | |
| 9.10.9 | What is the maximum loading rate for homogenous cargo? | 1000.00 Cu Meters/Hour |
| 11 | Cargo Manifolds | |
| 9.11.1 | Does the cargo manifold arrangement comply with the latest edition of the OCIMF 'Recommendations for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipment'? | Yes |
| 9.11.2 | Manifold Valves | |
| 1 | What type of valves are fitted at manifold? | Gate |
| 2 | If hydraulic valves fitted, what are closing times? | |
| 9.11.3 | What is the number of cargo connections per side? | 2 |
| 9.11.4 | What is the size of cargo connections? | |
| 9.11.5 | Are pressure gauges fitted with valves or cocks located outboard of manifold valves? | No |
| 9.11.6 | What is the material of the manifold? | Cast Steel |
| 9.11.7 | Is a cargo line crossover fitted at the manifold? | No |

12 Manifold Arrangement

9.12.1 Measurements

| | | |
|----|---|---------------------|
| 1 | Distance A bunker manifold to cargo manifold | |
| 2 | Distance B cargo manifold to cargo manifold | 1500.00 Millimetres |
| 3 | Distance C cargo manifold to vapour return manifold | |
| 4 | Distance D manifolds to ship's rail | 3700.00 Millimetres |
| 5 | Distance E spill tank grating to centre of manifold | |
| 6 | Distance F main deck to centre of manifold | 2100.00 Millimetres |
| 7 | Distance G maindeck to top of rail | |
| 8 | Distance H top of rail to centre of manifold | 1050.00 Millimetres |
| 9 | Distance J manifold to ship side | 4600.00 Millimetres |
| 10 | What is the height of the manifold connections above the waterline at loaded (Summer Deadweight) condition? | 4.11 Meters |
| 11 | What is the height of the manifold connections above the waterline in normal ballast? | 8.49 Meters |
| 12 | What is the height of manifold connections above the waterline in lightship condition? | |
| 13 | What is the distance between the keel and centre of manifold? | |

9.12.2 Is a stern discharge manifold fitted? No

9.12.3 If stern manifold fitted, state size

9.12.4 Is a bow manifold fitted? No

9.12.5 If bow manifold fitted, state size

9.12.6 If bow manifold is fitted, to what Standard is it manufactured?

13 Gas Monitoring

| | | |
|--------|--|---------------------|
| 9.13.1 | Is a fixed system fitted to continuously monitor potentially flammable atmospheres? | Yes |
| 9.13.2 | What spaces are monitored? | pump room |
| 9.13.3 | Where are sensors/sampling points located in pumproom? | Bottom |
| 9.13.4 | What is the rank of the person or persons who are responsible for testing sensors/sampling points? | chief officer |
| 9.13.5 | Who is responsible for testing sensors/sampling points? | chief officer Allen |

14 Cargo Heating

9.14.1 Heating coils

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Are the cargo tanks fitted with heating coils? | No |
| 2 | If Yes, how many independent heating coil sets are fitted to each cargo tank? | |
| 3 | If Yes, are all the cargo tanks fitted with heating coils? | No |
| 4 | What is the height of the heating coils above the tank bottom? | |
| 5 | What is the total heating surface of the heating coils, per tank? | |
| 6 | What is the ratio of the heating surface to the volume of the tank? | |
| 7 | Are heating coils welded or coupled? | |

| | | |
|---------|---|----|
| 9.14.2 | Are heat exchangers external to cargo tanks? | No |
| 9.14.3 | Are there external ducts? | No |
| 9.14.4 | What type of material is used for the heating coils? | |
| 9.14.5 | Inlet heating | |
| 1 | Inlet heating medium to coils | |
| 2 | With Sea temperature | |
| 3 | With air temperature | |
| 9.14.6 | Heating agent | |
| 9.14.7 | Number of heaters | |
| 1 | Number of heaters | 0 |
| 2 | Able to raise temperature from | |
| 3 | Able to raise temperature to | |
| 4 | Time taken to raise temperature | |
| 9.14.8 | Total capacity of boilers | |
| 15 | Inert Gas and Crude Oil Washing | |
| 9.15.1 | Is an inert gas system (IGS) fitted? (If No, ignore remainder of this section) | No |
| 9.15.2 | Is a P/V breaker fitted? | No |
| 9.15.3 | Do the inert gas distribution lines have natural segregations that match the cargo pipeline segregations? | No |
| 9.15.4 | Is the inert gas supplied by flue gas, inert gas generator and/or stored nitrogen? | |
| 9.15.5 | Are fixed O2 alarms fitted in inert gas generating spaces? | No |
| 9.15.6 | What is the capacity of the IGS? | |
| 9.15.7 | How many fans does it have? | 0 |
| 9.15.8 | What is the total combined fan capacity? | |
| 9.15.9 | IG generator | |
| 1 | Is a top-up IG generator fitted? | No |
| 2 | If Yes, what is its capacity? | |
| 9.15.10 | Is an IGS operating manual on board? | No |
| 9.15.11 | What type of deck seal is fitted? | |
| 9.15.12 | How many segregations does the IGS have? | 0 |
| 9.15.13 | What method is used to isolate individual tanks? | |
| 9.15.14 | What type of non-return valve is fitted? | |
| 9.15.15 | If the cargo tanks can be individually isolated from the IGS/Vent line, what means of secondary protection is fitted? | |
| 9.15.16 | If ship has double hull or sides, are facilities available to inert ballast tanks and other void spaces? | No |
| 9.15.17 | How is inert gas supplied to the ballast tanks or other void spaces? | |

9.15.18 Can these tanks/spaces be purged with air? No

9.15.19 Emergency IGS Connection

- 1 Where is the location of the emergency IGS connection?
- 2 What is the size of the emergency IGS connection?

9.15.20 Crude Oil Washing

- 1 Is a Crude Oil Washing (COW) installation fitted? No
- 2 Are COW drive units fixed or portable?
- 3 Are COW drive units programmable? No
- 4 Can COW be conducted at the same time as cargo discharge? No
- 5 Is there an approved COW Manual on board? No
- 6 What is the working pressure of the COW lines?

16 Cargo Pumps

9.16.1 Cargo Pumps

| Type | Prime mover | Self-priming or draining | Capacity (M3/Hr) | Max normal back pressure | Max Back Pressure Head | Max RPM |
|-------|---------------|--------------------------|------------------|--------------------------|------------------------|---------|
| Screw | Engine-Driven | Self-priming | 900.00 | 7.00 | 80.00 | 900.00 |
| Screw | Engine-Driven | Self-priming | 900.00 | 7.00 | 80.00 | 900.00 |

9.16.2 Stripping Pumps

9.16.3 Ballast Pumps

| Type | Prime mover | Capacity (M3/Hr) |
|-------------|--------------|------------------|
| Centrifugal | Motor-Driven | 200.00 |
| Centrifugal | Motor-Driven | 200.00 |

10 Mooring

1 Mooring

10.1.1 Does the ship meet the recommendations contained in the latest edition of OCIMF Mooring Equipment Guidelines? Yes

10.1.2 Mooring Winches

- 1 Is brake testing equipment on board? Yes
- 2 When were the brakes last tested? 23 November 2021

10.1.3 Mooring Wires (on drums)

| | Number | Diameter (Millimetres) | Material | Length (Meters) | Breaking Strength (Tonnes) |
|-------------------|--------|------------------------|----------|-----------------|----------------------------|
| Forecastle | 0 | | | | |
| forward Main Deck | 0 | | | | |
| Main Deck | 0 | | | | |
| Aft Main Deck | 0 | | 0 | | |
| Poop | 0 | | | | |

10.1.4 Type of shackle

10.1.5 Synthetic Tails

| | Number | Diameter (Millimetres) | Material | Length (Meters) | Breaking Strength (Tonnes) |
|-------------------|--------|---------------------------|----------|--------------------|-------------------------------|
| Forecastle | 0 | | NIL | | |
| forward Main Deck | 0 | | | | |
| Main Deck | 0 | | | | |
| Aft Main Deck | 0 | | NIL | | |
| Poop | 0 | | NIL | | |

10.1.6 Mooring Ropes (on drums)

| | Number | Diameter (Millimetres) | Material | Length (Meters) | Breaking Strength (Tonnes) |
|-------------------|--------|---------------------------|---|--------------------|-------------------------------|
| Forecastle | 4 | 48.00 | Mixed Polypropylene and Polyester | 220.00 | 47.40 |
| forward Main Deck | 0 | | | 0.00 | |
| Main Deck | 0 | | | | |
| Aft Main Deck | 0 | | NIL | | |
| Poop | 3 | 48.00 | Mixed Polypropylene and Polyester | 220.00 | 47.40 |

10.1.7 Other Mooring Lines

| | Number | Diameter (Millimetres) | Material | Length (Meters) | Breaking Strength (Tonnes) |
|-------------------|--------|---------------------------|---|--------------------|-------------------------------|
| Forecastle | 0 | | | | |
| forward Main Deck | 0 | | | | |
| Main Deck | 0 | | | | |
| Aft Main Deck | 0 | | | | |
| Poop | 2 | 48.00 | Mixed Polypropylene and Polyester | 220.00 | 47.40 |

10.1.8 Spare Mooring Wires

10.1.9 Spare Mooring Ropes

| | Storage location | Number | Diameter (Millimetres) | Material | Length (Meters) | MBL (Tonnes) |
|--|---------------------|--------|---------------------------|--|--------------------|-----------------|
| | forward maindeck | 2 | 48.00 | Mixed Polypropylene and Polyester | 220.00 | 47.40 |

10.1.10 Spare Mooring Tails

10.1.11 Mooring Winches

| | Number | Sgl/Dbf drum | Split drum | Motive power | Heaving power (Tonnes) | Brake capacity (Tonnes) | Hauling speed (M/Min) | Type of brake |
|-------------------|--------|-----------------|------------|-----------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|
| Forecastle | 4 | Single drum | No | Hydraulic | | 20.00 | | Hand Wheel |
| forward Main Deck | 0 | | No | | | | | |

| | | | | | | |
|---------------|---|-------------|----|-----------|-------|------------|
| Main Deck | 0 | No | | | | |
| Aft Main Deck | 0 | No | | | | |
| Poop | 4 | Single Drum | No | Hydraulic | 20.00 | Hand Wheel |

10.1.12 What type of winch brakes are fitted?

2 Mooring Bitts

10.2.1 How many sets of mooring bitts are fitted

| | | |
|---|----------------------|---|
| 1 | On forecastle | 2 |
| 2 | On forward main deck | 1 |
| 3 | On aft main deck | 0 |
| 4 | On poop deck | 2 |

10.2.2 Distance of mooring chock for breast/spring lines

- 1 Forward of centre of manifold
- 2 Aft of centre of manifold

3 Anchors and Windlass

10.3.1 What is the motive power of the windlass?

10.3.2 What is the cable diameter?

10.3.3 Number of Shackles

| | | |
|---|-----------------|---|
| 1 | Port cable | 9 |
| 2 | Starboard cable | 9 |

10.3.4 Are bitter end connections to both cables capable of being slipped? No

4 Emergency Towing Arrangements

10.4.1 Is an Emergency Towing Arrangement (ETA) fitted? If not, ignore remainder of this section. Yes

10.4.2 Details of ETA

Forward Aft

Type of System

Safe Working Load (SWL) of System

Is pick-up gear provided?

Towing pennant length

Towing pennant diameter

Type of strong point (e.g. Smit bracket)

Chafing Chain Size

Fairlead size (in format ABCmm x XYZmm)

Is a pedestal roller fitter?

10.4.4 How many sets of bitts are fitted in the bow area? 0

10.4.5 What is the height of the bitts in the bow area?

10.4.6 What is the Safe Working Load (SWL) of the bitts in the bow area?

10.4.7 What is the distance between bow fairleads and nearest bitts?

| | | |
|--------|---|-------------|
| 10.4.8 | Is the bow area clear of any obstructions which would hamper towing connections? | No |
| 5 | Escort Tug | |
| 10.5.1 | SWL of closed chock on stern | |
| 10.5.2 | SWL of bollard on poopdeck suitable for escort tug | |
| 10.5.3 | Are stern chock and bollard capable of towing astern to 90 degrees? | No |
| 6 | Single Point Mooring (SPM) Equipment | |
| 10.6.1 | Does the ship meet the recommendations contained in the latest edition of OCIMF 'Recommendations for Equipment Employed in the Bow Mooring of Conventional Tankers at Single Point Moorings'? | Yes |
| 10.6.2 | Bow chain stoppers | |
| 1 | Are bow chain stoppers fitted? | Yes |
| 2 | If Yes, how many? | 1 |
| 3 | If Yes, state type | ROLLED TYPE |
| 4 | If Yes, what is the Safe Working Load (SWL)? | |
| 5 | What is the maximum size chain diameter the bow stopper(s) can handle? | |
| 10.6.3 | Closed fairleads | |
| 1 | Are closed fairleads of OCIMF recommended size (600mm x 450mm)? | No |
| 2 | If not, give details of size (in format ABCmm x XYZmm) | 320mmx200mm |
| 10.6.4 | If two forward bow fairleads are fitted give distance between them | |
| 10.6.5 | What is the distance between the bow fairlead and stopper/bracket? | |
| 10.6.6 | What is the distance from the stopper bracket to roller lead/winch drum? | |
| 10.6.7 | Is there a direct lead from the bow stopper to the winch drum (not the warping end)? | No |
| 10.6.8 | Is the winch storage drum capable of safely accommodating 150m X 80mm fibre pick up rope? | No |
| 10.6.9 | Is the winch storage drum capable of safely accommodating 200m X 80mm fibre pick up rope? | No |
| 7 | Bow mooring arrangement diagram | |
| 10.7.1 | Bow mooring arrangement diagram | |
| 8 | Manifold arrangement | |
| 10.8.1 | Manifold Arrangement Diagram | |
| 10.8.2 | Distance K end of drip tray to center line of deck cleat | |
| 10.8.3 | Distance L spill tray to centre line of bollard | |
| 10.8.4 | Distance M length of bollard | |
| 9 | Lifting equipment | |

| | | |
|---------|--|------------------|
| 10.9.1 | Cargo handling derricks | |
| 1 | How many derricks are fitted? | |
| 2 | What is their safe working load (SWL)? | |
| 3 | Date last tested | |
| 10.9.2 | Cargo handling cranes | |
| 1 | If cranes are fitted, how many? | 1 |
| 2 | What is their safe working load (SWL)? | 0.98 Tonnes |
| 3 | Date last tested | 26 November 2020 |
| 10.9.3 | Other derricks or cranes | |
| 1 | If cranes are fitted, how many? | |
| 2 | What is their safe working load (SWL)? | |
| 3 | Date last tested | |
| 10.9.4 | Is Safe Working Load (SWL) clearly marked on all lifting equipment? | Yes |
| 10.9.5 | Can the derricks or crane(s) maintain their design SWL when plumbing a point one metre outboard from the ship's side over the full length of the manifold including bunker and vapour connections? | No |
| 10.9.6 | If the ship is equipped to operate at Single Buoy Moorings (SBMs), does the arrangement at the manifold area for securing submarine hoses meet OCIMF Guidelines? | No |
| 10 | Other equipment | |
| 10.10.1 | Are accommodation ladders arranged to face aft when rigged? | No |
| 10.10.2 | Is the accommodation ladder well within the parallel mid-body of the ship so boats may come alongside safely at all stages of draft? | No |
| 10.10.3 | Are Suez Canal boat davits fitted? | No |
| 10.10.4 | Is a Suez Canal searchlight fitted? | No |

11 Communications and Electronics

| | | |
|--------|--|-----|
| 1 | Communications and Electronics | |
| 11.1.1 | Under what sea area (A1, A2, A3 or A4) does the ship operate? | A3 |
| 11.1.2 | Is a Long Range Identification and Tracking (LRIT) System fitted? | Yes |
| 11.1.3 | Is the vessel equipped with an Automatic Identification System (AIS)? | Yes |
| 11.1.4 | Is the vessel equipped with a Voyage Data Recorder or Simplified Voyage Data Recorder? | No |
| 11.1.5 | Does the VDR or S-VDR have clear instructions to bridge watchkeepers relating to the saving of data following an incident? | No |
| 11.1.6 | Is a Search and Rescue Transponder (SART) fitted? | Yes |
| 11.1.7 | Is an Emergency Position-Indicating Radio Beacon (EPIRB) fitted? | Yes |
| 11.1.8 | How many VHF radios are fitted on the bridge? | 2 |
| 11.1.9 | Is a VHF radio fitted in the Cargo Control Room? | No |

| | | |
|---------|---|-----|
| 11.1.10 | Is the CCR connected to the internal communication system? | Yes |
| 11.1.11 | How many intrinsically safe walkie talkies are provided for cargo handling? | 6 |
| 11.1.12 | Is an INMARSAT satellite communications system fitted? | Yes |
| 11.1.13 | Are at least three survival craft two-way radio telephones provided? | Yes |
| 11.1.14 | List any other communications equipment carried | |
| 11.1.15 | Can the radio transmit the helicopter homing signal on 410 KHz? | Yes |

12 Propulsion

1 Main Propulsion

| | | |
|---------|---|----------|
| 12.1.1 | Means of main propulsion | |
| 1 | What is the means of main propulsion | Motor |
| 2 | If motor state whether two stroke or four stroke | 4 Stroke |
| 3 | If four stroke, state how many engines fitted | 2 |
| 12.1.2 | How many propellers are fitted? | Twin |
| 12.1.3 | Is a controllable pitch propeller fitted? | Fixed |
| 12.1.4 | Boilers | |
| 1 | How many boilers are fitted? | 1 |
| 2 | What is rated output of boilers? | |
| 3 | Are the boilers equipped to operate on low sulphur fuel when the vessel is operating in Emission Control Areas | No |
| 12.1.5 | Low sulphur fuel requirements | |
| 1 | Is equipment fitted and are procedures in place to changeover main propulsion fuels to meet low sulphur fuel requirements? | No |
| 2 | Is equipment fitted and are procedures in place to changeover auxiliary equipment fuels to meet low sulphur fuel requirements? | No |
| 12.1.6 | What type of fuel is used for main propulsion? | MGO |
| 12.1.7 | Are pressurised fuel pipes double sheathed? | No |
| 12.1.8 | When moored at SBM, is main engine capable of being run astern at low revolutions for extended periods (up to 24 hours continuously)? | No |
| 12.1.9 | Can a speed of less than 5kts be maintained? | Yes |
| 12.1.10 | Is the ship certified for Unmanned Machinery Space (UMS) operation? | No |
| 12.1.11 | Is the machinery space operated in unmanned mode? | No |

2 Thrusters

| | | |
|--------|--------------------------------|------------|
| 12.2.1 | Bow thruster | |
| 1 | Is a bow thruster fitted? | Yes |
| 2 | If Yes, give Brake Horse Power | 379.00 BHP |
| 12.2.2 | Stern thruster | |
| 1 | Is a stern thruster fitted? | No |

2 If Yes, give Brake Horse Power

12.2.3 High angle rudder

1 Is a high angle rudder fitted? No
 2 Number fitted 0
 3 What type

3 Generators

12.3.1 How many power generators are fitted? 3
 12.3.2 What is the design power output of the generators? DIESEL ENGINE
 12.3.3 What type of fuel is used in the generating plant? MGO
 12.3.4 Is an Emergency Generator or batteries fitted? Yes

4 Main engine air start compressors

12.4.1 Number of main engine start compressors 2
 12.4.2 Operating pressure 30.00 Bar
 12.4.3 Motive power of emergency compressor 20.00 Cu Meters/Hour

5 Bunkers

12.5.1 Fuel oil tank capacities

| Tank name | Capacity | (Cu Meters) |
|------------------|----------|-------------|
| FO TANK P | 130.86 | |
| FO SETTLING TANK | 6.46 | |
| FO DAY TANK | 6.46 | |
| FO TANK S | 130.86 | |

12.5.2 Diesel oil tank capacities

12.5.3 Gas oil tank capacities

| Tank name | Capacity | (Cu Meters) |
|--------------------|----------|-------------|
| DO TANK S | 62.34 | |
| DO DAILY TANK NO.2 | 4.94 | |
| DO TANK P | 62.34 | |

6 Steering gear

12.6.1 What type of steering gear is fitted? HYDRAULIC (CYLINDER)
 12.6.2 How many motorized hydraulic pumps or motors fitted? 2
 12.6.3 How many telemotors fitted? 2
 12.6.4 Is an emergency rudder arrest/rudder control fitted? Yes

7 Anti-pollution

12.7.1 Is an engine-room bilge high level alarm fitted? Yes
 12.7.2 Is a pump room bilge high level alarm fitted? Yes

- | | | |
|--------|---|----|
| 12.7.3 | Is there a permanently installed system for the disposal of residues from the machinery space sludge tank to shore? | No |
| 12.7.4 | Are there facilities on board to incinerate machinery space sludge? | No |

13 Ship to Ship Transfer

1 Ship to Ship Transfer

- | | | |
|---------|---|--------------|
| 13.1.1 | Does vessel comply with recommendations contained in OCIMF/ICS/CDI/SIGTTO "Ship To Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases?" | Yes |
| 13.1.2 | Are at least 7 ratings available to assist with mooring operations? | Yes |
| 13.1.3 | What is Safe Working Load (SWL) of bitts in the manifold area? | 20.00 Tonnes |
| 13.1.4 | Are manifold bitts at least 35 metres away from the breastlines leading fore and aft? | No |
| 13.1.5 | What is the maximum outreach of the derricks within their designed SWL? | 9.00 Meters |
| 13.1.6 | Does the Operator's SMS provide instructions regarding the transfer of personnel using derricks or cranes? | No |
| 13.1.7 | If cranes are fitted, are they certified for personnel transfer? | No |
| 13.1.8 | Are personnel who will operate cranes for personnel transfer properly trained? | No |
| 13.1.9 | Are four (4) 200m x 40mm messenger lines available for Ship-To-Ship (STS) mooring operations? | No |
| 13.1.10 | Are there two (2) closed chocks with associated bollards and leads to winches located within 35 metres forward and aft of the centre of the cargo manifold? | No |

14 Combination Carriers

1 Combination Carriers

- | | | |
|--------|---|----|
| 14.1.1 | State design of hatches | |
| 14.1.2 | State type of hatches | |
| 14.1.3 | State if hatches fitted with single or double seals in hatch coaming | |
| 14.1.4 | Last date cargo holds/tanks were tested to normal working pressure (min.500mm wg) to prove gas tightness of hatches | |
| 14.1.5 | Were the hatches proven to be gas tight? | No |

Lampiran 8 Class Status Report



MARINE PAMELA

Reg. Owner: PAMELA TANKERS PTE. LTD.

BV Reg. Nr: 13160G

IMO Number: 9619696

Vessel Type: Oil tanker

Gross Tonnage: 2997

Date of build: 05 Jan 2012

Table of Contents

Ship Particulars

Owner / Manager Information

Cargo & Ballast Capacities

Conditions of Class / Statutory, ISM, ISPS, MLC Status

Planned Inspection Items

1-Year Survey Planner

Regulatory Information

Bureau Veritas Contacts

| <p>The latest published Rules of the Bureau Veritas Marine & Offshore and the Terms of use are applicable <i>La dernière édition des règlements de Bureau Veritas Marine & Offshore ainsi que les Conditions Générales d'utilisation sont applicables</i></p> | |
|---|---|
| <p>Any person not a party to the contract pursuant to which this document is delivered may not assert a claim against Bureau Veritas for any liability arising out of errors or omissions which may be contained in said document, or for errors of judgement, fault or negligence committed by personnel of the Society or of its Agents in the establishment or issuance of this document, and in connections with any activities for which it may provide. <i>Extrait of Rules Pt A, Ch 2, Sec 2, [3.4]</i></p> <p>3.4.1 - Information given in the Certificate of Classification, associated endorsements, Rules and specific documents enables the Owner to identify the status of surveys and Conditions of Class/recommendations.</p> <p>3.4.2 - The omission of such information does not absolve the Owner from ensuring that surveys are held by the limit dates and pending Conditions of Class/recommendations are cleared to avoid any inconvenience which is liable to result from the suspension or withdrawal of class; see Ch 2, Sec 3.</p> | <p>Toute personne qui n'est pas partie au contrat aux termes duquel ce document est délivré ne pourra engager la responsabilité du Bureau Veritas pour les inexactitudes ou omissions qui pourraient y être relevées ainsi que les erreurs de jugement, fautes ou négligences commises par le personnel de la Société ou par ses agents dans l'établissement de ce document et dans l'exécution des interventions qu'il comporte. <i>Extrait du Règlement Pt A, Ch 2, Sec 2, [3.4]</i></p> <p>3.4.1 - Les informations données dans le Certificat de Classification, les endorsements associés, le Règlement et les documents spécifiques au navire permettent à l'Armateur d'identifier la situation des visites et des réserves.</p> <p>3.4.2 - L'omission de ces informations ne décharge pas l'Armateur de s'assurer que les visites sont effectuées aux dates limites et que les réserves en suspens sont levées, afin d'éviter les inconvénients pouvant résulter de la suspension ou du retrait de la classe; voir Ch 2, Sec 3.</p> |

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Ship Particulars

Identification

| | | | |
|-------------------|------------|-------------------|-----------|
| Ship Type: | Oil tanker | Flag: | Singapore |
| System Ship Type: | Oil tanker | Port of Registry: | SINGAPORE |
| IMO Number: | 9619696 | Call Sign: | 9V9744 |

Classification

| | |
|--------------------|--|
| Class Symbols: | I ✱ Hull ✱ Mach |
| Service Notations: | Oil tanker ESP |
| Navigation Not.: | Unrestricted navigation |
| Add. Class Not.: | INWATERSURVEY |
| Machinery: | ✱ MACH |
| Equipment: | 2 Main anchors, chain diameter 44 mm, steel quality Q2 (High tensile strength steel) |

Hull

| | | | |
|-------------------|----------|----------------------|---|
| Gross Tonnage 69: | 2997 | Builder: | TAIZHOU YUAN HANG SHIPYARD CO., LIMITED |
| Net Tonnage 69: | 1402 | Country of build: | CHINA |
| Deadweight: | 5294 ton | Date of build: | 05 Jan 2012 |
| Overall Length: | 79.9 m | Hull Material: | Steel |
| LPP: | 76.5 m | Hull Info: | Double Hull |
| Breadth: | 16.4 m | Machinery Aft | |
| Depth: | 8.6 m | 1 continuous deck(s) | |
| Draught: | 6.6 m | Survey Type: | Normal (Hull) |
| Freeboard: | 1710 mm | | |

Machinery

| | | | |
|-----------------------|--|---------------------|---|
| Propelling type: | Diesel | Elec. installation: | 3 Generators - Single Liquid Fuel |
| Total power: | 1920 kW (2608 HP) | | 175 kVA (140 kW), 400 V, 50 Hz |
| Propelling machinery: | 1 MAN 6L23/30A 6L23/30A | | 1 Emergency generator |
| | 4T, 6 cyl, 900 rpm | | 112 kVA (90 kW), 400 V, 50 Hz |
| | 1 MAN6 L23/30A 6L23/30A | Boiler(s): | 1 Oil Fired Auxiliary boiler |
| | 4T, 6 cyl, 900 rpm | | 78.50 m², 7 bar |
| Builder: | Zhenjiang CME Co., Ltd | | 1 Exhaust gas auxiliary boiler Auxiliary boiler |
| Date of build: | 20 Jun 2011 | | 55 m², 7 bar |
| Propeller: | 2 Solid Screw Propeller LB (oil -closed) 5 | Thruster(s): | 1 forward thruster 283 kW |
| | | Survey Type: | Normal |

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Owner / Manager Information

Registered Owner

Name: PAMELA TANKERS PTE. LTD.
Company Number: 108417
Address: 460 ALEXANDRA ROAD #15-02
MTOWER
Singapore 119963

SINGAPORE

Manager

Name: V-BUNKERS TANKERS PTE. LTD.
Company Number: 68980
IMO Number: 1518250
Address: 460 ALEXANDRA ROAD #15-02
MTOWER
SINGAPORE 119963

SINGAPORE

Manager ISM

Name: V-BUNKERS TANKERS PTE. LTD.
Company Number: 68980
IMO Number: 1518250
Address: 460 ALEXANDRA ROAD #15-02
MTOWER
SINGAPORE 119963

SINGAPORE

Document of Compliance issued:

| Issued by | Issued date | Validity | Flag | Ship Type(s) |
|-----------|-------------|-------------|-----------|--------------|
| BV | 10 May 2021 | 23 Feb 2023 | Singapore | Oil tanker |

Next audit: ISM Renewal Audit due on 23 Feb 2023

Manager ISPS

Name: V-BUNKERS TANKERS PTE. LTD.
Company Number: 68980
IMO Number: 1518250
Address: 460 ALEXANDRA ROAD #15-02
MTOWER
SINGAPORE 119963

SINGAPORE

Manager MLC

Name: V-BUNKERS TANKERS PTE. LTD.
Company Number: 68980
IMO Number: 1518250
Address: 460 ALEXANDRA ROAD #15-02
MTOWER
SINGAPORE 119963

SINGAPORE

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Cargo & Ballast Capacities

Ballast Tanks

| Tank/Hold Identification | Initial Frame | Final Frame | Position | Last survey | Job Number | Protection | Coating Cond. | Annual Exam. |
|--------------------------|---------------|-------------|-----------|-------------|-----------------|-------------|---------------|--------------|
| No.1 W.B.T (S) | 97 | 106 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.1 W.B.T (P) | 97 | 106 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.2 W.B.T (S) | 84 | 97 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.2 W.B.T (P) | 84 | 97 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.3 W.B.T (S) | 66 | 84 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.3 W.B.T (P) | 66 | 84 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.4 W.B.T (S) | 48 | 66 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.4 W.B.T (P) | 48 | 66 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.5 W.B.T (S) | 31 | 48 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |
| No.5 W.B.T (P) | 31 | 48 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 | Hard coated | Good | No |

Cargo Tanks

| Tank/Hold Identification | Initial Frame | Final Frame | Position | Last survey | Job Number |
|--------------------------|---------------|-------------|-----------|-------------|-----------------|
| No.1 Cargo Oil tank S | 97 | 105 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.1 Cargo Oil tank P | 97 | 105 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.2 Cargo Oil tank S | 84 | 97 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.2 Cargo Oil tank P | 84 | 97 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.3 Cargo Oil tank S | 66 | 84 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.3 Cargo Oil tank P | 66 | 84 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.4 Cargo Oil tank S | 48 | 66 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.4 Cargo Oil tank P | 48 | 66 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.5 Cargo Oil tank S | 31 | 48 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| No.5 Cargo Oil tank P | 31 | 48 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| S.L.O.P tank S | 31 | 39 | Starboard | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |
| S.L.O.P tank P | 31 | 39 | Portside | 26 Nov 2020 | SGP0/2020/J6554 |

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Conditions of Class / Statutory, ISM, ISPS, MLC Status

The Conditions of Class / Statutory, ISM, ISPS, MLC Status below shows the information available in VeriSTAR Info database at the time the report is printed. This may not indicate certificates issued, surveys carried out or conditions of class / recommendations issued but not yet reported to BV Head Office.

Classification

Status: Active

Certificates

| Certificate name | Issued | Expiry | Extended | Type | Status |
|------------------------------------|-------------|-------------|----------|------------|--------|
| Classification | | | | | |
| Class Certificate | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| Load line | | | | | |
| Load Line Certificate | 14 Feb 2022 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| SOLAS | | | | | |
| Safety Construction Certificate | 16 Dec 2020 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| Safety Equipment Certificate | 16 Dec 2020 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| Safety Radio Certificate | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| MARPOL | | | | | |
| Oil Pollution Prevention Certif | 13 Apr 2022 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| Sewage Pollution Prevention Certif | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| Garbage Pollution Prevention SoC | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| Air Pollution Prevention Certif | 15 Jul 2022 | 19 Nov 2025 | | Definitive | |
| IEE Certificate | 16 Dec 2020 | | | Definitive | |
| AFS convention | | | | | |
| Anti-Fouling System Certificate | 26 Nov 2020 | | | Definitive | |
| ISM Code | | | | | |
| Safety Management Certificate | 05 Jan 2022 | 22 Jan 2027 | | Definitive | |
| ISPS Code | | | | | |
| Ship Security Certificate | 05 Jan 2022 | 22 Jan 2027 | | Definitive | |
| MLC Code | | | | | |
| MLC Certificate | 05 Jan 2022 | 22 Jan 2027 | | Definitive | |

Legend:

■ Expired
 ◆ Expires in less than 1 month
 ◆ Expires in less than 3 months

Surveys / Audits / Inspections

Classification Surveys

| Survey name | Last | Due Date | Range (from, to) | Postponed | Status |
|-------------------------------------|--|-------------|---------------------------|-----------|---------------|
| Hull - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2024 - 19 Nov 2025 | | |
| Hull - Annual for Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Hull - Annual | ◆ 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Annual survey of structure | ◆ 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Hull - Intermediate | ◆ 19 May 2023 | 19 May 2023 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2024 | | Within window |
| Bottom Survey in Dry Dock or afloat | 26 Nov 2020 | 26 Nov 2023 | 26 Nov 2023 | | |

Legend:

■ Overdue
 ◆ Overdue in less than 1 month
 ◆ Within the range

Bureau Veritas Marine & Offshore
Generated on 19 Sep 2022



Page 1 / 3

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Surveys / Audits / Inspections

Classification Surveys

| Survey name | Last | Due Date | Range (from, to) | Postponed | Status |
|-----------------------------------|-------------|-------------|---------------------------|-----------|---------------|
| Machinery - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2024 - 19 Nov 2025 | | |
| Machinery - Annual for Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Machinery - Annual | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Portside Tailshaft Survey | 26 Nov 2020 | 26 Nov 2025 | 26 Nov 2025 | | |
| Starboard Tailshaft Survey | 26 Nov 2020 | 26 Nov 2025 | 26 Nov 2025 | | |
| Boilers - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Boilers - Annual | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Aux Oil-fired Boiler 1 - Internal | 26 Nov 2020 | 26 Nov 2023 | 26 Nov 2023 | | |
| Exhaust Gas Boiler 1 - Internal | 26 Nov 2020 | 26 Nov 2023 | 26 Nov 2023 | | |

Statutory Surveys

| Survey name | Last | Due Date | Range (from, to) | Postponed | Status |
|--|-------------|-------------|---------------------------|-----------|---------------|
| Load Line - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Load Line - Annual | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Saf. Construction - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2024 - 19 Nov 2025 | | |
| Harmonized Safety Construction Annual Survey For R | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Saf. Construction - Annual | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Saf. Construction - intermediate | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2023 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2024 | | Within window |
| Saf. Equipment - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Saf. Equipment - Annual | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2023 | 19 Aug 2023 - 19 Feb 2024 | | |
| Saf. Equipment - Periodical | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Launching Appliances - Annual Test | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Launching App. - Quinquennial Test | 26 Nov 2020 | 26 Nov 2025 | 26 Nov 2025 | | |
| Saf. Radio - Renewal | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Saf. Radio - Periodical | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Oil Pollution - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Oil Pollution - Annual | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2023 | 19 Aug 2023 - 19 Feb 2024 | | |
| Oil Pollution - Intermediate | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Sewage Pol. - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Garbage Renewal Survey | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Air Pollution - Renewal | 26 Nov 2020 | 19 Nov 2025 | 19 Aug 2025 - 19 Nov 2025 | | |
| Air Pollution - Annual | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2023 | 19 Aug 2023 - 19 Feb 2024 | | |
| Air Pollution - Intermediate | 19 Oct 2021 | 19 Nov 2022 | 19 Aug 2022 - 19 Feb 2023 | | Within window |
| Anti-Fouling System - Renewal | 26 Nov 2020 | | | | |

Statutory Audits / Inspections

| Audit / Inspection name | Last | Due Date | Range (from, to) | Postponed | Status |
|-------------------------|-------------|-------------|---------------------------|-----------|--------|
| ISM - Intermediate | | 22 Jul 2024 | 22 Jan 2024 - 22 Jan 2025 | | |
| ISM - Renewal | 05 Jan 2022 | 22 Jan 2027 | 22 Oct 2026 - 22 Jan 2027 | | |
| ISPS - Intermediate | | 22 Jul 2024 | 22 Jan 2024 - 22 Jan 2025 | | |
| ISPS - Renewal | 05 Jan 2022 | 22 Jan 2027 | 22 Oct 2026 - 22 Jan 2027 | | |

SSP approved or amended satisfactorily on 05 Jan 2022

Legend:

Overdue Overdue in less than 1 month Within the range

Bureau Veritas Marine & Offshore
Generated on 19 Sep 2022



Page 2 / 3

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Surveys / Audits / Inspections

Statutory Audits / Inspections

| Audit / Inspection name | Last | Due Date | Range (from, to) | Postponed | Status |
|-----------------------------|-------------|-------------|---------------------------|-----------|-------------------------|
| MLC Intermediate inspection | | 22 Jul 2024 | 22 Jan 2024 - 22 Jan 2025 | | |
| MLC Renewal inspection | 05 Jan 2022 | 22 Jan 2027 | 22 Oct 2026 - 22 Jan 2027 | | |
| DMLC review | 05 Jan 2022 | | | | Reviewed satisfactorily |

DMLC reviewed satisfactorily on 05 Jan 2022

Legend:

Overdue Overdue in less than 1 month Within the range

Tests done by Service Suppliers

| Test name | Last recorded |
|------------------|---------------|
| AIS annual test | 08/10/2021 |
| LSA annual test | 08/10/2021 |
| LSA renewal test | 26/11/2020 |

Conditions of Class / Statutory Recommendations

None

ISM Code Non-Conformities

None

ISPS Code Non-Conformities

None

MLC Convention Deficiencies

None

Class Memoranda

| Issued | Description of Memoranda |
|-------------|--|
| 05 Jan 2012 | The Maximum allowable specific gravity (S.G.) of the cargo is 0.95 t/m3 |
| 05 Jan 2012 | Zig-zag loading & No-homogenous Loading is not permitted. |
| 05 Jan 2012 | Main Engine Barred Speed Range: NONE |
| 08 Nov 2015 | The conversion of the vessel from "oil tanker" to "oil tanker, chemical tanker type III" was carried out at Taizhou, P.R.China on 20/11/2015. |
| 08 Nov 2015 | At Owner's request, Class Renewal Surveys completed in advance and Class term shortened. |
| 30 Jul 2016 | At owner's request, the class notation " Chemical tanker ESP" suspended and INTERNATIONAL CERTIFICATE OF FITNESS FOR THE CARRIAGE OF DANGEROUS CHEMICALS IN BULK withdrawn temporarily. |
| 20 Sep 2019 | At Owner's request, CSM survey scheme now change to SSM survey scheme. |
| 19 Oct 2021 | Loading instrument as per required by Reg 28 of MARPOL Annex I is waived for voyages within 30 miles limit and port limit. |
| 21 Feb 2022 | Ballast water tank modification was carried out and in accordance to BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION Article 3.2a the requirement of the convention do not apply to the vessel as the ship was not designed or constructed to carry ballast water. |

Statutory Memoranda

None

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Planned Inspection Items

Class Items

None

Statutory Items

None

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

1-Year Survey Planner

Class Surveys

| Survey name | Jul | Aug | Sep | Oct | Nov | Dec | Jan | Feb | Mar | Apr | May | Jun | Jul | Aug | Sep |
|----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Hull - Annual | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Annual survey of structure | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Hull - Intermediate | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Machinery - Annual | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Boilers - Annual | 3 | | | | | | | | | | | | | | |

Statutory Surveys

| Survey name | Jul | Aug | Sep | Oct | Nov | Dec | Jan | Feb | Mar | Apr | May | Jun | Jul | Aug | Sep |
|------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Load Line - Annual | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Saf. Construction - Annual | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Saf. Construction - Intermediate | | | | | | | | | | | | | | | |
| Saf. Equipment - Annual | | | | | | | | | | | | | | | |
| Saf. Equipment - Periodical | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Launching Appliances - Annual Test | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Saf. Radio - Periodical | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Oil Pollution - Annual | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oil Pollution - Intermediate | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Air Pollution - Annual | | | | | | | | | | | | | | | |
| Air Pollution - Intermediate | 3 | | | | | | | | | | | | | | |

Regulatory Information

New requirements applicable

It is reminded that the Marine Environment Protection Committee of the IMO, at its 71st meeting (July 2017) agreed on the phase in of compliance with the standard described in regulation D-2 (i.e. installation of BWMS) for Existing ships (Regulations B-3). For "existing ships" (ships constructed prior to 8 September 2017), the IOPP renewal survey to be taken into account on or after 8 September 2017 as the start of the phase-in of conducting Ballast Water Management that at least meets the standard described in regulation D-2 is: - FIRST RENEWAL SURVEY IF: 1. this survey is completed on or after 8 September 2019, or 2. a renewal survey was completed after 8 September 2014 but prior to 8 September 2017 - SECOND RENEWAL SURVEY IF: the 1st renewal survey following the entry into force of the BWM Convention is completed prior to 8 September 2019, provided that a renewal survey (i.e. IOPP renewal survey) was NOT completed on or after 8 September 2014 but prior to 8 September 2017. NB: Existing Ships which are not subject to hold an IOPP certificate shall comply with the standard described in regulation D-2 from the date decided by the Administration, but not later than 8 September 2024.

VeriSTAR Info Survey Status Report

Ship name: MARINE PAMELA

BV Nr: 13160G

Bureau Veritas Contacts

Connecting Office

Office: BV SINGAPORE
Address: Singapore Science Park II
#03-01 SINGAPORE 117674
SINGAPORE
Phone: 6 275 2886
Fax: 6 275 2776
Email: isaac.tan@bureauveritas.com
eng-peng.ng@bureauveritas.com
hoe-ghee.tan@bureauveritas.com

Website:

URL: www.veristar.com
Contents: Ship status (complete or "to-do" list)
Ship status dashboard and graphic survey planner
Fleet status
Survey reports
Conditions of Class & Statutory Certificates issued by BV
Other certificates (uploaded by the owner/manager)
Register of Ships
Full text of BV Rules
On-line request for attendance
On-line request for survey check-list
On-line request for class attestation
Conditions of Class & Statutory news

Lampiran 9 *SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE (SMC)*

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No **SGP0/CQE/20220104165144**

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended, under the authority of the Government of

REPUBLIC OF SINGAPORE

By BUREAU VERITAS MARINE & OFFSHORE

| Name of Ship BV No: 13160G | Distinctive number or letters | Port of Registry | Gross Tonnage | IMO Number |
|---|----------------------------------|-------------------|---------------|----------------|
| MARINE PAMELA | 9V9744 397535 | SINGAPORE | 2997 | 9619696 |
| Name of Company (Identification Number: 1518250) | | Ship Type | | |
| V-BUNKERS TANKERS PTE. LTD. 460 ALEXANDRA ROAD #15-02 MTOWER SINGAPORE 119963 SINGAPORE | | Oil Tanker | | |

THIS IS TO CERTIFY THAT :

The safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until **22 January 2027**, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the audit on which this certificate is based : 05 January 2022

Issued at **Singapore**, on the **05 January 2022**

**BUREAU VERITAS
MARINE & OFFSHORE**

Chee-Meng QUEK



This document is electronically signed and does not require a manual signature as defined in IMO guideline FAL.S-Circ.39.
[Click here for the verification website](#)



By Order of the Secretary

Lampiran 10 *DOCUMENT OF COMPLIANCE (DOC)*

DOCUMENT OF COMPLIANCE

No SGP0/OIL/20210508072231

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended, under the authority of the Government of

REPUBLIC OF SINGAPORE

By BUREAU VERITAS MARINE & OFFSHORE

COMPANY

Name : **V-BUNKERS TANKERS PTE. LTD.**
Address : 460 ALEXANDRA ROAD
#15-02 MTOWER
SINGAPORE 119963

Company identification number: **1518250**

THIS IS TO CERTIFY THAT The safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the type(s) of ships listed below :

Oil tanker

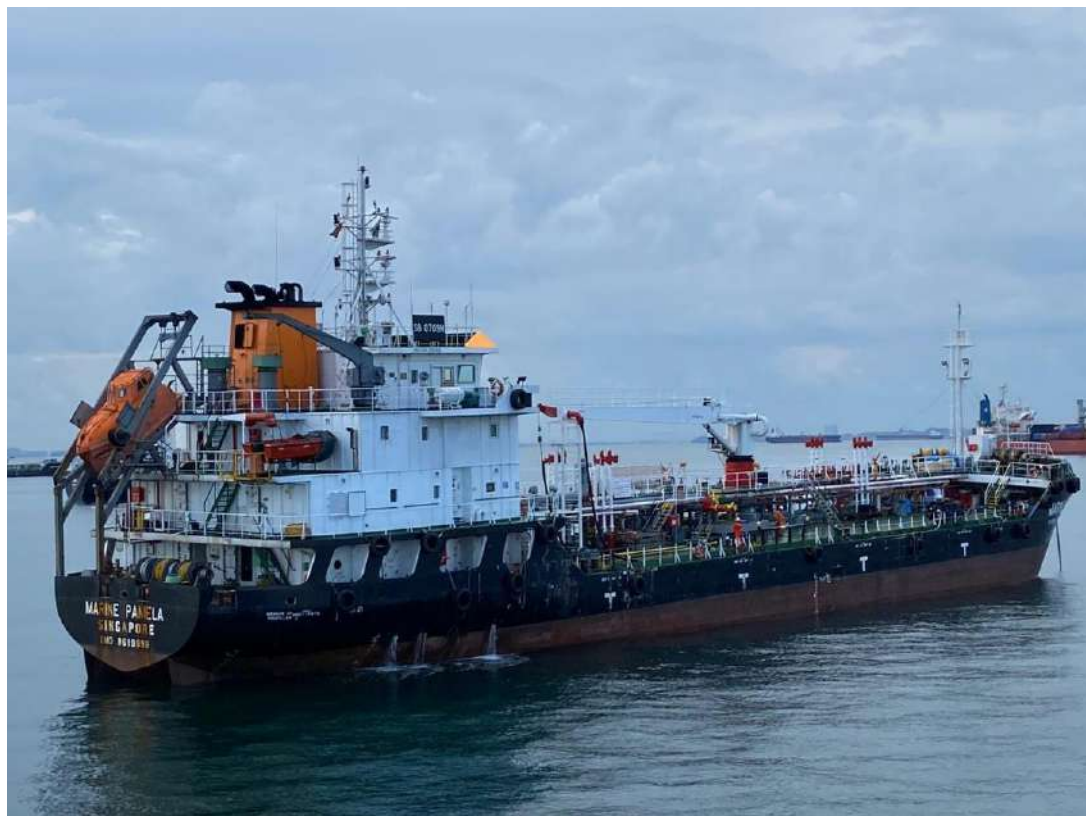
This Document of Compliance is valid until **23 February 2023**, subject to periodical verification.

Completion date of the audit on which this certificate is based : 03 September 2020

Issued at **SINGAPORE**, on the **10 May 2021**



Lampiran 11 Gambar Kapal MT. MARINE PAMELA





DAFTAR ISTILAH

| | |
|------------------------|---|
| <i>Checklist</i> | : Daftar pengecekan semua peralatan maupun sistem keselamatan di kapal Gas tanker |
| <i>DPA</i> | : <i>Designated Person Ashore</i> adalah orang yang ditunjuk di kantor yang menghubungkan antara kru di kapal dengan kantor pusat. |
| <i>DOC & SMC</i> | : Sertifikat manajemen keselamatan adalah sertifikat yang diberikan oleh DIRJEN HUBLA dan yang telah memenuhi audit external oleh pejabat pemetintah yang memiliki kewenangan yang diberikan pemerintah. Sertifikat manajemen keselamatan terdiri dari sertifikat manajemen keselamatan (Dokumen kepatuhan / DOC) untuk review perusahaan dan Sertifikat manajemen keselamatan (Keselamatan Manajemen Sertifikat / SMC) untuk kapal. |
| Deficiency | : Suatu kondisi yang tidak sesuai dengan persyaratan tertentu |
| FFA | : Fire Fighting Appliances adalah peralatan pemadam kebakaran |
| ISGOTT | : <i>International Safety Guidance for Oil Tanker and Terminal</i> adalah buku panduan keselamatan internasional untuk tanker minyak dan terminal |
| ISM Code | : <i>International Safety Management Code</i> merupakan standard system Manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. |
| <i>Job Description</i> | : Membuat status tiap jabatan menjadi jelas akan fungsi dan perannya, hasilnya, serta tanggung jawabnya. |

| | |
|------------------------------|--|
| <i>LSA</i> | : Life Saving Appliances adalah peralatan keselamatan kehidupan sesuai dengan SOLAS 1974 |
| <i>Marine Superintendent</i> | : Petugas yang bertanggung jawab terhadap pemeliharaan kapal, kapal dok, penanganan muatan serta memperkerjakan crew dek |
| <i>Non conformity</i> | : Temuan yang tidak sesuai dengan prosedur pada sebuah alat atau sistem yang didapati oleh <i>Inspector</i> pada saat dilaksanakan <i>inspection</i> . |
| <i>Oil Major</i> | : Pengelola perusahaan minyak yang melaksanakan audit, misalnya Shell, Exxon Mobil, Chevron dan Caltex |
| <i>OCIMF</i> | : Oil Companies International Marine Forum, Forum perusahaan minyak laut internasional adalah asosiasi sukarela dari perusahaan minyak yang berkepentingan dengan pengiriman dan pembongkaran minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas |
| <i>OCIMF Inspector</i> | : Inspektur pemeriksaan SIRE (Ship Inspection Report) |
| <i>PMS</i> | : <i>Planned Maintenance System</i> yaitu sistem perawatan terencana, perawatan yang meliputi peralatan yang ada di atas kapal yang tercatat secara manual atau komputerisasi sehingga dapat diperiksa setiap saat. |
| <i>Safety meeting</i> | : Pertemuan (<i>meeting</i>) yang membahas hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan di atas kapal. |
| <i>SMS</i> | : <i>Safety Management System</i> adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan |

kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman.

- SIRE* : *Ship Inspection Report* adalah laporan pemeriksaan kapal yang diterbitkan oleh forum perusahaan minyak laut dunia.
- Substandard Ship* : Sebuah kapal dengan lambung, permesinan, perlengkapan atau keselamatan operasinya dibawah standar yang dipersyaratkan oleh konvensi atau krunya tidak sesuai dengan Safe Manning document.
- Technical Superintendent* : Petugas yang bertanggung jawab mengontrol kondisi kapal/kapal-kapal secara harian (terutama dalam hal teknikal) sehingga kapal/kapal-kapal tersebut siap beroperasi ketika dibutuhkan.
- Tool Box Meeting* : Pertemuan (*meeting*) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.
- Tanker* : Kapal yang dibentuk/ dibuat untuk mengangkut muatan minyak cair dalam jumlah besar.
- Terminal* : Suatu tempat dimana tanker-tanker disandarkan untuk tujuan muat atau bongkar muatan minyak bumi.
- Vetting Inspection* : Proses penilaian resiko yang dilakukan oleh penyewa oleh terminal operator untuk menghindari resiko pada saat barang atau muatan diangkut melalui transportasi darat atau pun laut

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH


Nama : RICKY RISTANTO
No. Induk Siwa : 02881/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE
INSPECTION DI ATAS KAPAL MT MARINE PAMELA
GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DALAM
TERMINAL

Jakarta, Mei 2023

Pembimbing I,


Dr. Rosmayana, M.Pd
NIDN.0322048701

Pembimbing II,


Capt. Bagus Elmina, S.SiT
Dosen STIP

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.SiT., M.M., M.Tr.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : RICKY RISTANTO
NIS : 02881/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE INSPECTION DI ATAS
KAPAL MT. MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN OPRASIONAL
DALAM TERMINAL

B. Masalah Pokok

1. Ditemukannya *Non-Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit*
2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)*.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan koordinasi dan kedisiplinan antar ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*.
2. Memaksimalkan familiarisasi SMS bagi ABK diatas kapal

Menyetujui :

Jakarta, 10 May 2023

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis


Dr. Rosmayana, M.Pd
NIDN: 0322048701


Capt. Bagus Elmina, S.SiT
Dosen STIP


Ricky Ristanto
NIS : 02881/N-1

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari Nurhasanah Hutagaol. S.SiT., M.M., M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

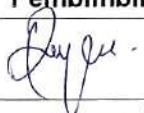

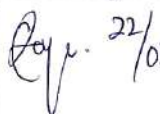
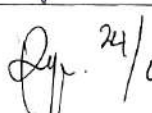
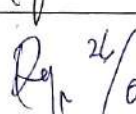
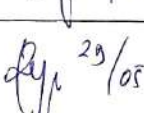
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah: OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE

INSPECTION DIATAS KAPAL MT. MARINE PAMELA
GUNA KELANCARAN OPRASIONAL DALAM TERMINAL

Dosen Pembimbing I : Dr. Rosmayana, M.Pd.

Bimbingan I :

| No. | Tanggal | Uraian | Tanda Tangan Pembimbing |
|-----|------------|---|---|
| 01 | 10/05/2023 | Pengajuan Sinopsis |  |
| 02 | 15/05/2023 | Bab I. Pendahuluan |  15/05 ²³ |
| 03 | 22/05/2023 | Bab II Landasan Teori |  22/05 ²³ |
| 04 | 24/05/2023 | Bab III Analisa dan Pembahasan |  24/05 ²³ |
| 05 | 26/05/2023 | Bab IV Kesimpulan dan Saran Siap untuk ujian makalah |  26/05 ²³ |
| 06 | 29/05/2023 | Siap untuk melaksanakan ujian makalah. |  29/05 ²³ |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Catatan :

.....

.....




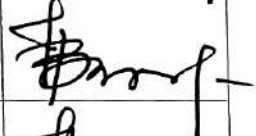


SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE

INSPECTION DIATAS KAPAL MT. MARINE PAMELA
GUNA KELANCARAN OPRASIONAL DALAM TERMINAL

Dosen Pembimbing II : Capt. Bagus Elmina, S.SiT

Bimbingan II :

| No. | Tanggal | Uraian | Tanda Tangan Pembimbing |
|-----|------------|-------------------------------------|---|
| 01. | 10.05.23. | Pengayuan Sinopsis |  |
| 02 | 16/5/2023 | Penulisan. BAB I. Pendahuluan. |  |
| 03 | 23/5/2023 | Penulisan. BAB II landasan Teori |  |
| 04 | 25/5/2023 | Penulisan BAB III Analisa. |  |
| 05 | 27/5/2023 | Penulisan BAB IV Kesimpulan & Saran |  |
| 06 | 30/5/2023. | Siap Untuk Di Ujikan. |  |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Catatan :

.....

.....

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : RICKY RISTANTO
No. Induk Siwa : 02881/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI *SHIP INSPECTION REPORT (SIRE)* DI KAPAL MT MARINE PAMELA GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DALAM TERMINAL

Penguji I

08-00
26 2023

Dr. Capt. Marihot Simanjuntak. MM.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 1998031 002

Penguji II

Dr. Rosmayana, M.Pd
NIDN.0322048701

Penguji III

Capt. Cliff Matekohy
Dosen STIP

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001