

**ANALISA PERAWATAN ALAT PEMADAM API RINGAN ( APAR )  
DI KAPAL MT. TAMEDA MARU NOMOR 3**



**SKRIPSI**

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Sebutan Profesional Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : AGUS NURKHOLIS NIT. 51145270.N**

**JURUSAN NAUTIKA  
PROGRAM DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**  
**ANALISA PERAWATAN ALAT PEMADAM API RINGAN (APAR)**  
**DI MT. TAMEDA MARU NOMOR 3**

DISUSUN OLEH:

**AGUS NURKHOLIS**  
**NIT. 51145270 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, Januari 2019

Dosen Pembimbing I  
Materi

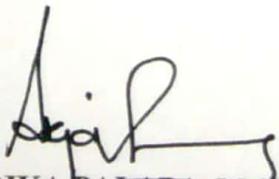
Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

  
**Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar.**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19550723 198303 1 001

  
**Drs. EDY WARSOPURNOMO, MM, M.Mar.E**  
Penata Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19560106 198203 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika

  
**Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19760709 199808 1 001

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**OPTIMALISASI PERSIAPAN RUANG MUAT PADA MT EROWATI**

DISUSUN OLEH:

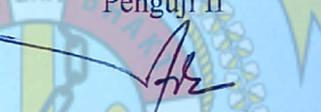
**AGUS NURKHOLIS**  
**NIT. 51145270 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran  
dengan nilai.....pada tanggal,..... 2019

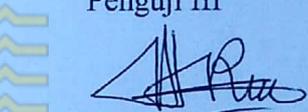
Penguji I

  
**Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M., M.Mar.**  
Pembina, (IV/a)  
NIP. 19570427 199603 1 001

Penguji II

  
**Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19550723 198303 1 001

Penguji III

  
**Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19660721 1992032 001

Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG,

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : AGUS NURKHOLIS

NIT : 51145270 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul " **ANALISA PERAWATAN ALAT PEMADAM API RINGAN (APAR) DI MT. TAMEDA MARU NOMOR 3**" Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 19 Desember 2019

Yang menyatakan

METERAI  
TEMPEL

31415AFF578317299

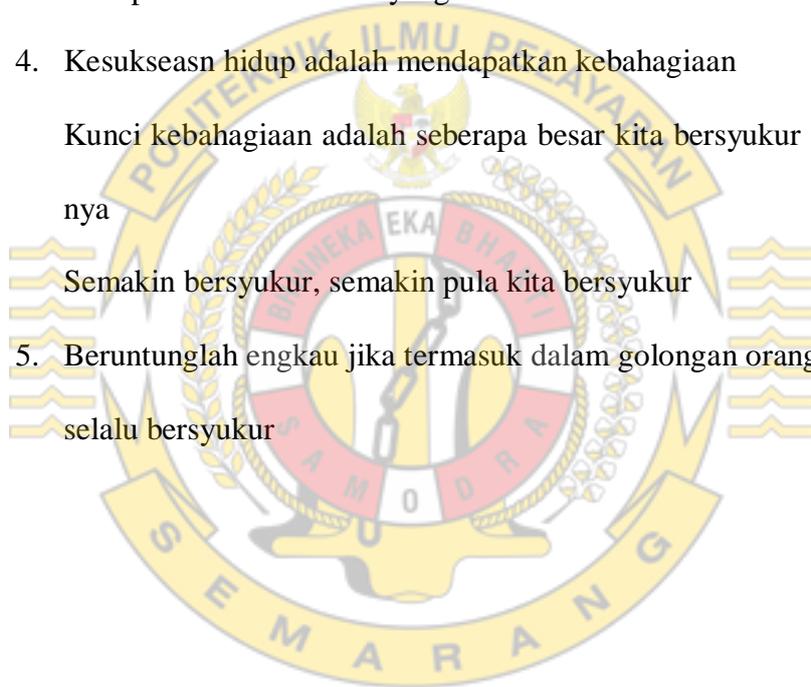
6000  
ENAM RIBURUPIAH

**AGUS NURKHOLIS**  
NIT. 51145270 N

## MOTTO

Motto :

1. Ing ngarso sung tuladha, ing madya mangun karsa, tut wuri handayani
2. Surga manusia ada dibawah telapak kaki ibu
3. Samudra yang luas yang berasal dari sungai-sungai kecil, seorang ahli butuh ribuan asumsi hanya untuk melahirkan satu teori, hal yang besarpun lahir dari suatu yang kecil.
4. Kesukseasn hidup adalah mendapatkan kebahagiaan  
Kunci kebahagiaan adalah seberapa besar kita bersyukur akan nikmatnya  
Semakin bersyukur, semakin pula kita bersyukur
5. Beruntunglah engkau jika termasuk dalam golongan orang-orang ynag selalu bersyukur



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

1. ALLAH SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang.
2. Orang tua tercinta, Bapak SURATMO dan Ibu RUMINAH yang selalu memberikan kasih sayangnya tanpa henti, dukungan, nasehat, doa serta segala yang terbaik untuk keberhasilan dan cita – cita putramu ini.
3. Adiku DWI RENO OKTARIADI terimakasih atas semua motivasi dan dukungannya sehingga kakakmu ini bisa menyelesaikan pendidikan ini dengan baik.
4. Seluruh dosen, khususnya yang telah memberikan bimbingan dan pengarahannya kepada penulis dalam menyusun skripsi ini, Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar dan Bapak Drs. EDY WARSOPURNOMO, MM, M.Mar.E.
5. Dewi Asih, terima kasih atas segala semangat, cinta dan kasih sayang kepada penulis.
6. Seluruh staff pengajar dan civitas akademika PIP Semarang atas bimbingannya.
7. Untuk segenap teman-teman Taruna angk. LI
8. Untuk semua pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

Segala Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa ALLAH SWT atas Rahmat, Hidayah serta Karunia-Nya penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.

Skripsi yang berjudul “ANALISA PERAWATAN ALAT PEMADAM API RINGAN (APAR) DI MT. TAMEDA MARU NOMOR 3” ini penulis susun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh sebutan Profesional Serjana Terapan Pelayaran di bidang Kenautikaan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti telah banyak mendapatkan bimbingan serta bantuan baik materil maupun spiritual dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan kali ini penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt Mashudi Rofiq, M.Sc., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. H. Agus Subardi, M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Drs. Edy Warsopurnomo, MM, M.Mar.E, selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan Skripsi.
5. Bapak Ibu dosen serta Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Orang Tua penulis, Bapak Suratmo dan Ibu Ruminah yang selalu memberikan doa restu dan semangat.

7. PT. Global Total Lubrindo dan PT. Transocean Maritime yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktek berlayar.
8. Seluruh crew MT. Tameda Maru Nomor 3 yang telah memberikan Pengetahuan dan bimbingan kepada peneliti selama praktek berlayar.
9. Teman – temankelas N VIII A yang selalu membantu memberikan pemikirannya sehingga skripsi ini terselesaikan.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu kelancaran skripsi ini.

Akhirnya, penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak Capt Arika Palapa, M.Si, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika, Bapak Capt. H. Agus Subardi, M. Mar selaku dosen pembimbing Materi, dan Bapak Drs. Edy Warsopurnomo, MM, M.Mar.E selaku dosen Metodologi Penulisan skripsi. Karena bimbingan serta kesabaran beliau skripsi ini dapat di selesaikan.

Semarang,.....Februari 2019

Penulis

AGUS NURKHOLIS

NIT : 5115270 N

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah .....	3
C. Batasan Masalah .....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penulisan .....	5
F. Sistematika Penulisan Skripsi.....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI DAN ISTILAH</b>	
A. Landasan Teori .....	8
B. Media Pemadam .....	10
C. Kerangka Berpikir .....	19
D. Kerangka Berpikir .....	21

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Metode Pendekatan.....	24
B. Spesifikasi Penelitian.....	24
C. Sumber Data .....	25
D. Metode Pengumpulan Data .....	26
E. Sumber Penelitian .....	28
F. Metode Analisa Data .....	28
G. Metode Penulisan .....	29
H. Teknik Analisa Data .....	29
I. Prosedur Penelitian.....	28

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum .....	36
B. Analisa Hasil Penelitian.....	42
C. Pembahasan Hasil Penelitian.....	62

### **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan.....	67
B. Saran .....	67

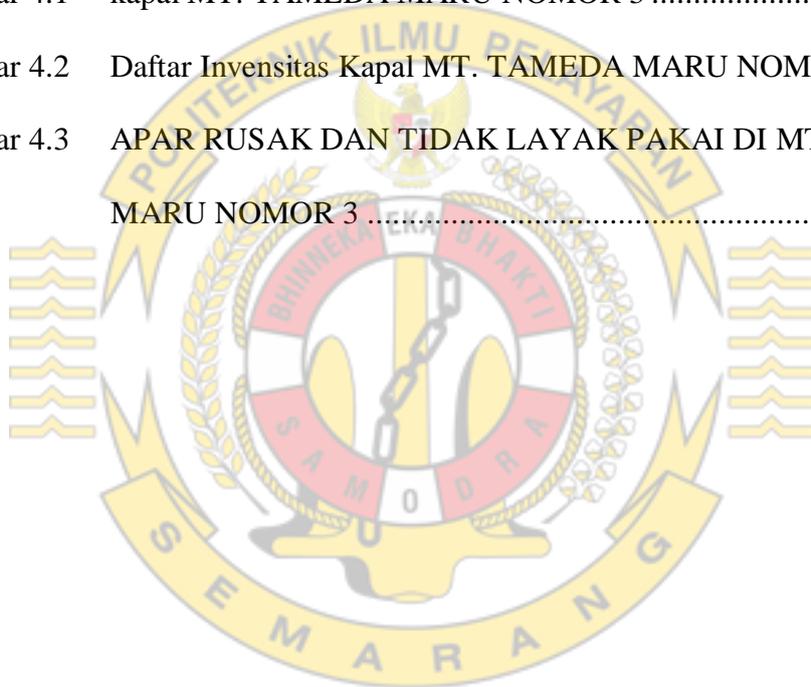
DAFTAR PUSTAKA

CURICULLUM VITAE (DAFTAR RIWAYAT HIDUP)

GAMBAR DAN LAMPIRAN

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Bagan Kerangka Pikir .....	19
Gambar 3.1	Contoh Bagan <i>Fishbone Analysis</i> .....	30
Gambar 3.2	Simbol – simbol FTA .....	32
Gambar 3.3	<i>Fault Tree Analysis(FTA)</i> .....	33
Gambar 4.1	kapal MT. TAMEDA MARU NOMOR 3 .....	37
Gambar 4.2	Daftar Invensitas Kapal MT. TAMEDA MARU NOMOR 3 .....	40
Gambar 4.3	APAR RUSAK DAN TIDAK LAYAK PAKAI DI MT. TAMEDA MARU NOMOR 3 .....	61



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Ship Particular
Lampiran	02	Crew List
Lampiran	03	Daftar Inventaris LSA dan FFA
Lampiran	04	Daftar Inventaris LSA dan FFA
Lampiran	05	Gambar Tabung Pemadam dan Breathing Apparatus
Lampiran	06	Latihan Peragaan Alat Keselamatan
Lampiran	07	Safety Drill On Board
Lampiran	08	Program Pelatihan Keadaan Darurat
Lampiran	09	Hasil Wawancara
Lampiran	10	Lembar Pengajuan Judul
Lampiran	11	Lembar Bimbingan Skripsi
Lampiran	12	Daftar Riwayat Hidup



## ABSTRAKSI

**Agus Nurkholis**, 2019. NIT : 51145270.N, “Analisa Perawatan Alat Pemadam Api Ringan (APAR) Di Kapal MT. Tamedia Maru Nomor 3”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar. Dan Pembimbing II: Drs. EDY WARSOPURNOMO, MM, M.Mar.E

Alat-alat pemadam kebakaran sangat diperlukan untuk menunjang keselamatan suatu operasi kapal, dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan yang berlaku, ini sesuai dengan sasaran dari ISM CODE yaitu untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan maritime dan harta benda

Dalam skripsi ini penulis temui, mengapa terjadi kendala dalam perawatan pada alat pemadam api ringan ( APAR ) di MT. Tamedia Maru Nomor 3, upaya-upaya apa saja yang perlu dilakukan agar alat-alat pemadam kebakaran siap digunakan dan dapat berfungsi dengan baik. Metode yang dilaksanakan oleh penulis dalam penelitian ini merupakan studi penelitian bersifat kualitatif dengan pendekatan masalah observasi analitis, dimana dilakukan observasi yang terjadi selama kegiatan operasional kapal yang menjadi objek penelitian. Sehingga nantinya akan didapat solusi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kemampuan *crew* merawat alat pemadam api ringan.

Dengan melaksanakan upaya tersebut diharapkan dapat meningkatkan kemampuan para *crew* merawat dan menggunakan alat pemadam api ringan dengan maksimal. Sehingga kegiatan pelayaran khususnya alat keselamatan dapat berjalan dengan lancar dan tidak terjadi lagi kecelakaan di atas kapal. Karena bila sewaktu-waktu diadakan pemeriksaan oleh pejabat yang berwenang, maka peralatan tersebut sudah memenuhi persyaratan. Hal ini untuk menghindari permasalahan baru yang dapat mengganggu kelancaran operasi kapal.. Pada akhir skripsi Penulis menyajikan kesimpulan dan saran.

**Kata kunci** : *Alat Pemadam Api Ringan(APAR), Keselamatan Crew*

## ABSTRACT

**Agus Nurkholis**, 2019. NIT: 51145270.N, "Analysis of Maintenance of Light Fire Extinguishers (APAR) on MT Ships. Tameda Maru Number 3 ". Thesis Nautical Study Program, Diploma IV Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Advisor I: Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar and Advisor II: Drs. EDY WARSOPURNOMO, MM, M.Mar.E

Fire extinguishers are very necessary to support the safety of a ship's operation, and must comply with the applicable provisions, this is in accordance with the objectives of the ISM CODE namely to ensure sea safety, prevent human accidents or lose lives and avoid environmental damage especially the maritime environment and property. In the fact that so far the writer has met, the use of fire extinguishers on the boat is still not optimal.

In this thesis the author finds, why there are obstacles in the treatment of light fire extinguishers (APAR) in MT. Tameda Maru Number 3, what efforts need to be made so that fire extinguishers are ready to be used and can function properly. The method carried out by the author in this study is a qualitative research study with an approach to the problem of analytical observation, where observations are made that occur during the operational activities of ships that are the object of research. So that there will be a solution that can be done to improve the ability of the crew to care for light fire extinguishers.

By carrying out these efforts, it is expected to be able to increase the ability of the crew to maintain and use a lightweight fire extinguisher to the maximum. So that shipping activities, especially safety equipment can run smoothly and there will be no more accidents on the boat. Because if at any time an examination is conducted by an authorized official, then the equipment meets the requirements. This is to avoid new problems that can disrupt the smooth operation of the ship. At the end of the thesis the author presents conclusions and suggestions.

**Keywords:** Lightweight Fire Extinguisher (APAR), Crew Safety

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Seiring dengan berkembangnya jaman yang semakin modern serta diiringi dengan pertumbuhan perekonomian dunia yang maju pesat, maka kebutuhan bahan bakar minyak semakin meningkat. Untuk mendukung itu semua, terutama sarana transportasi dan pengoperasian pabrik sangat membutuhkan bahan bakar minyak. Hal itu pula yang mendorong berkembangnya teknologi pengangkutan bahan bakar minyak melalui laut dari daerah penghasil menuju daerah pengolahan ataupun dari daerah pengolahan menuju daerah pemakaian produk bahan bakar minyak. Dengan demikian transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam pemindahan komoditi yang diproduksi oleh suatu negara. Hal ini jelas akan mendorong dan merangsang sarana transportasi untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Dengan ini sarana transportasi yang paling banyak dibutuhkan ialah alat transportasi laut berupa kapal. Alat transportasi ini masih dibagi lagi menjadi beberapa jenis yaitu kapal tanker yang khusus mengangkut muatan cair (bahan bakar minyak) dan masih banyak kapal jenis lainnya. Dikarenakan kapal tanker mengangkut muatan minyak yang mudah terbakar, maka dari itu sangat penting untuk memperhatikan alat-alat

keselamatan terutama alat pemadam kebakaran agar bisa berguna (berfungsi) dengan baik pada saat penggunaan. Berdasarkan uraian di atas dan pengalaman selama praktek, maka judul skripsi yang penulis ambil lebih memprioritaskan pada optimalisasi kesiapan penggunaan alat-alat pemadam kebakaran.

Kapal tanker bermuatan minyak produk (minyak hasil olahan) sangat rentan terhadap bahaya kebakaran. Hal ini dapat terjadi karena sifat bahan bakar minyak mentah yang menjadi bahan bakar minyak hasil olahan seperti: bensin, solar, avtur dan chemical yang sudah memiliki sifat khas dan ciri tertentu kadang mudah terbakar jika tercampur dengan materi-materi lain.

Alat-alat pemadam kebakaran sangat diperlukan untuk menunjang keselamatan suatu operasi kapal, dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan yang berlaku, ini sesuai dengan sasaran dari ISM CODE yaitu untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan maritime dan harta benda. Ketentuan ini di maksudkan untuk menjamin kesiapan dari alat-alat agar dapat digunakan setiap saat jika diperlukan dan dapat bekerja dengan baik.

Dengan terjamin dan berfungsi dengan baiknya alat-alat pemadam kebakaran yang berada di kapal tersebut, maka awak kapal akan tenang dalam melaksanakan pekerjaan (tugasnya). Untuk menjamin hal tersebut,

alat-alat pemadam kebakaran perlu mendapat perawatan rutin dan berkala dari para crew kapal dan perwira yang bertanggung jawab terhadap peralatan tersebut. Akan tetapi dari pengalaman yang saya alami selama praktek di kapal, banyak menjumpai alat-alat pemadam kebakaran yang tidak terawat dan tidak dapat digunakan dengan baik. Terlebih lagi taruna pernah menjumpai alat pemadam kebakaran jenis portable yang sudah kosong tetapi masih terpasang rapi ditempatnya.

Oleh karena itu melalui skripsi ini, saya sebagai penulis akan mengangkat tentang kesiapan penggunaan alat-alat pemadam kebakaran bagi anak buah kapal. Serta pentingnya sebuah perawatan alat-alat pemadam kebakaran bagi keselamatan kapal dan awaknya. Pada saat terjadi bahaya kebakaran di kapal agar alat-alat pemadam kebakaran bisa berfungsi secara baik pada saat di gunakan. Maka dari itu penulis mengangkat judul tentang.

“ANALISA PERAWATAN ALAT PEMADAM API RINGAN  
( APAR ) DI KAPAL MT. TAMEDA MARU NOMOR 3”

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka masalah pokok yang akan dibahas dalam skripsi ini.

1. Mengapa terjadi kendala dalam perawatan pada alat pemadam api ringan ( APAR ) di MT. Tameda Maru Nomor 3 ?
2. Upaya-upaya apa saja yang perlu dilakukan agar alat-alat pemadam kebakaran siap digunakan dan dapat berfungsi dengan baik ?

### C. Batasan Masalah

Dalam skripsi ini saya membatasi ruang lingkup masalah dengan hanya membahas tentang optimalisasi penggunaan dan perawatan alat pemadam kebakaran guna mengantisipasi bahaya kebakaran minyak, di kapal MT. Tameda Maru Nomor 3, sedang yang dibahas berkisar.

1. Optimalisasi penggunaan alat-alat pemadam kebakaran jenis fix atau jenis portable foam extinguisher agar bisa berfungsi dengan baik pada saat terjadi bahaya kebakaran sebenarnya ataupun pada saat latihan kebakaran (fire drill) di kapal selama penulis melaksanakan praktek di kapal MT. Tameda Maru Nomor 3.
2. Perawatan dan pemeliharaan alat-alat pemadam kebakaran secara intensif dan serius.

### D. Manfaat Penulisan

Berdasarkan permasalahan yang muncul diatas, maka penulis berharap akan beberapa manfaat yang dapat dicapai dan berguna bagi berbagai pihak, antara lain.

1. Manfaat secara teoritis.
  - a. Menambah pengetahuan, masukan dan pengalaman bagi pembaca dalam mengembangkan wawasan dalam bidang keselamatan kerja di kapal khususnya mengenai pelaksanaan perawatan alat pemadam api ringan.

- b. Menambah perbendaharaan perpustakaan PIP Semarang dan menambah pengetahuan pembaca civitas akademika terutama taruna semester IV yang akan melaksanakan prala, serta taruna semester VIII yang akan menjadi perwira diatas kapal.
  - c. Dapat dijadikan sebagai bahan acuan bagi peneliti berikutnya untuk dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih baik dan lebih akurat.
2. Manfaat secara praktis.
- a. Sebagai masukan dalam pelaksanaan perawatan *alat pemadam api ringan ( APAR )* di kapal tanker.
  - b. Pembaca dapat menggunakan hasil penelitian ini sebagai alat perbandingan dan kajian mengenai *alat pemadam api ringan (APAR)* yang mengedepankan faktor-faktor keselamatan.

#### **F. Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah mengatasi pokok-pokok permasalahan dan bagian-bagian skripsi ini maka dalam penulisan skripsi ini terbagi menjadi beberapa bagian. Di dalam skripsi ini juga tercantum halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar dan daftar isi. Tak lupa pada akhir skripsi ini juga diberikan kesimpulan dan saran sesuai pokok permasalahan. Pada bagian isi dari skripsi ini terbagi menjadi lima pokok bahasan yaitu :

## **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul serta tujuan dan kegunaan dari pembahasan masalah, perumusan yang akan di ambil, pembahasan masalah dan sistematika penulisa untuk dapat dengan mudah di pahami.

## **BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI**

Berisikan tentang hal-hal yang bersifat teoritis yang dapat digunakan sebagai landasan berfikir guna mendukung uraian dan memperjelas serta menegaskan dalam menganalisa data yang didapat.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Berisikan tentang uraian metode-metode yang dilakukan penulis dalam rangka memperoleh data guna menyelesaikan masalah yang ada.

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH**

Berisi tentang uraian hasil analisa dan penelitian dari permasalahan yang ada seperti, objek yang diteliti, temuan penelitian, analisa permasalahan dan pembahasan masalah yang timbul.

## **BAB V PENUTUP**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat

bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

LAMPIRAN



## BAB II

### LANDASAN TEORI DAN ISTILAH

#### A. Landasan Teori

##### Kajian Pustaka

1. ISM CODE memberikan standart internasional manajemen keselamatan. Sistem manajemen tentang petunjuk pengoperasian, Pembagian tugas, Ataupun juga prosedur dari cara mengoperasikan alat-alat yang ada di kapal, Memelihara kapal dan Menghadapi segala keadaan darurat yang terjadi di atas kapal seperti: Kecelakaan, Pencemaran, Kebakaran yang terjadi diatas kapal dan Keadaan darurat yang lainnya.
2. Sistem manajemen yang sudah ada inilah yang perlu dinilai kembali. Agar disesuaikan dengan yang dikehendaki oleh ISM CODE (Bab IX SOLAS 1974/1978).
3. Seperti yang dijelaskan diatas, Penilaian kembali ini penting sebagai dasar untuk mulai merencanakan safety manajemen system pada setiap perusahaan. Baik sistem manajemen tertulis maupun tidak tertulis dalam melakukan perawatan maupun segala kegiatan diatas kapal.
4. SOLAS 1974  
Salah satu konvensi Internasional yang berisikan persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut. Untuk dapat menjamin kapal dapat beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan di atas khususnya konvensi internasional mengenai SOLAS 1974, Bab II-2. Konstruksi : Perlindungan

Penemuan dan Pemadaman Kebakaran. Bagian E, Mengenai upaya-upaya keselamatan terhadap kebakaran untuk kapal tanki.

(Peraturan 55-64) berisi : Tentang Penerapan, Penempatan dan Pemisahan ruangan-ruangan, Konstruksi, Ventilasi, Sarana untuk penyelamatan diri, Sistem busa di geladak yang di pasang tetap, Sistem gas lembam, Kamar pompa muat dan Pipa-pipa pancar selang. Oleh karena itu kesiapan penggunaan alat-alat pemadam kebakaran sangat penting dan alat-alat tersebut harus siap serta bisa berfungsi dengan baik pada saat terjadi kebakaran di atas kapal.

#### 5. Modul AFF

Untuk mencegah dan menanggulangi bahaya kebakaran secara efektif, perlu di siapkan alat-alat pemadam kebakaran yang berfungsi dengan baik. Oleh karena itu harus dilaksanakan perawatan alat-alat pemadam kebakaran secara efisien, Agar penggunaan alat-alat pemadam kebakaran dapat berfungsi dengan baik saat terjadi bahaya kebakaran dan juga harus di laksanakan latihan-latihan kebakaran secara teratur sesuai dengan SOLAS 74.

- a. Kapal Penumpang, Untuk seluruh perwira dan seluruh anak buah kapal paling tidak latihan-latihan pemadam kebakaran satu kali dalam satu minggu.
- b. Kapal Barang, Untuk crew paling tidak satu kali dalam satu bulan.

Dengan melakukan latihan-latihan yang rutin, dapat membina disiplin para crew, Mempertinggi kewaspadaan dan meningkatkan keterampilan serta meningkatkan keefektifan setiap regu, Dengan latihan itu juga akan

diketahui sejauh mana kesiapan peralatan alat-alat pemadam kebakaran untuk di gunakan di atas kapal dan kelengkapannya.

## B. Media Pemadam

### 1. Media Pemadaman

Pengertian Media Pemadam adalah bahan-bahan yang digunakan untuk dapat memadamkan api/kebakaran. Maksud memahami media pemadam ini agar dapat mengenal ciri masing-masing media, sehingga dengan demikian dapat dicapai pemadam kebakaran yang efektif dan efisien.

Media pemadam ditinjau dari fisik dibagi 3.

#### a. Media Jenis Padat

- 1) Tepung Kimia Reguler
- 2) Tepung Kimia Serba Guna (*Multi Purpose Dry Chemical*).  
Kandungan airnya hampir 0% (sangat kering).

#### b. Media pemadam jenis cair

- 1) Air

Dapat digunakan air tawar atau air laut.

- 2) Busa (*Foam*)

Ada dua jenis busa.

- a). Busa kimia (Aluminium Sulfat + Natrium Bicarbonat)
- b). Busa mekanik (Foam Compound + Air + Udara)

#### c. Media Pemadam Jenis Gas

- 1) Gas CO<sub>2</sub> (*Carbon Dioksida*)
- 2) Gas N<sub>2</sub> (*Nitrogen Gas*)

Gas CO<sub>2</sub> digunakan sebagai media tanpa bahan media lain, maupun sebagai tenaga pendorong media tepung kimia kering. Sedangkan gas N<sub>2</sub> umumnya hanya digunakan hanya untuk tenaga pendorong saja seperti media tepung kimia kering.

- d. Media Pemadam Jenis Cair yang mudah menguap.

Media ini berbahan dasar hydrocarbon biasanya metana atau ethana, dan atom hydrogennya didistribusi dengan atom halon (F, Cl, Br, I). Maka nama umum media ini adalah jenis halon (*Halogenated Hydrocarbon*).

## 2. Peralatan Pemadam dan Sistemnya (*Fire Fighting Equipment and System*)

### Portable & Semi Portable fire Extinguishers

Kebakaran kecil yang terjadi di atas kapal harus segera dipadamkan dan biasanya dapat dipadamkan dengan mudah memakai portable fire extinguisher (Alat Pemadam Api Ringan atau APAR). Semi portable fire extinguisher (APAR beroda) dipakai bila diperlukan media pemadam dengan jumlah yang lebih banyak untuk pemadaman. APAR biasanya digunakan untuk api yang mula (kecil), karena keterbatasan waktu dan penggunaannya yang singkat, maka akan berhasil apabila dapat menguasai kebakaran dalam waktu satu menit atau kurang. Untuk alasan itu, penting untuk mem"back up" penggunaan APAR dengan selang kebakaran (Pancaran tirai). Kemudian jika APAR tidak cukup kapasitasnya untuk menyudahi kebakaran yang terjadi, maka selang kebakaran dapat digunakan untuk menyelesaikan pemadaman tersebut.

### 3. Jenis-jenis *Portable Fire Extinguisher*

Alat pemadam api memiliki fungsi untuk memadamkan api. Ada berbagai jenis alat pemadam api atau *fire extinguisher*, diantaranya:

a. Jenis Halon Free – AF11 & AF11E

Jenis Halon Free – AF11 yaitu zat pemadam kebakaran berupa gas cair yang memadamkan api dengan menghentikan reaksi pembakaran. AF11 mempunyai daya padam yang sangat tinggi, tidak berwarna, tidak menyebabkan karat, tidak konduktif serta tahan lama, dan tanpa bekas. Sangat cocok untuk digunakan pada alat-alat komputer, peralatan elektronik, laboratorium, dapur atau rumah makan.

b. *Chemical Dry Powder* (ABC)

Jenis *Chemical Dry Powder* dengan rumus kimia  $\text{NaHCO}_3$  atau Natrium Bicarbonate yang memadamkan api dengan cara membentuk lapisan pada bahan yang terbakar sehingga memisahkan udara dengan reaksi kimia, dan juga dapat berfungsi sebagai tirai terhadap panas atau nyala api. Nitrogen ( $\text{N}_2$ ) berfungsi sebagai alat pendorong yang hampir tidak dipengaruhi oleh kelembaban dan perubahan suhu sekitarnya. Jenis ini sangat tepat digunakan sebagai alat pertolongan pertama, terutama pada kebakaran yang disebabkan oleh minyak (cairan) serta kebakaran benda padat dan sejenisnya, termasuk kebakaran listrik dan LPG. Powder ABC ini tidak mudah menggumpal dan selalu siap pakai, dan bubuk ini tidak beracun dan tidak menghantarkan listrik dan mempunyai reaksi kimia yang sangat tinggi sebagai racun api.

c. Super Busa (AFFF) AF3

Jenis Super Busa atau *Aqueous Film Forming Foam* (AFFF). Jenis ini adalah busa mekanik yang paling baik dengan campuran air tawar atau air asin untuk kebakaran yang disebabkan oleh benda padat serta barang cair seperti bensin, oli, thinner, dan lain lain. Sewaktu disemprotkan karena kebakaran, segera mengembang ke permukaan membentuk suatu lapisan film dan bias untuk mencegah pembakaran kembali (Reflash atau reignition). Air yang merupakan unsur terbesar dari larutan ini bertindak sebagai pendingin.

d. Carbon Dioxide Fire Extinguisher atau CO<sub>2</sub>

CO<sub>2</sub> mempunyai daya pemadam yang tinggi dan tanpa meninggalkan bekas. Penggunaan gas CO<sub>2</sub> yang sangat cepat menguap dan tanpa meninggalkan bekas setelah pemadaman api, sangat efektif untuk dipergunakan di pabrik-pabrik, mesin-mesin presisi, instalasi listrik, substation, dll.

Daya Pendingin dan penghambat supply oksigen. Karbondioksida (CO<sub>2</sub>) adalah bahan kimia yang menghasilkan efek penghambat supply oksigen pada benda-benda yang terbakar, dimana bila disemprotkan ke kobaran api, CO<sub>2</sub> ini akan mengusir oksigen dari udara dan menutup aliran oksigen ke lingkungan/benda-benda yang terbakar. Disamping itu daya pendinginnya dengan cepat dapat memadamkan api.

Sangat baik untuk cairan yang mudah terbakar, computer, peralatan data processing, laboratorium, dsbnya. Isolasi dari gas CO<sub>2</sub> memberi keamanan

dalam operasi pemadam kebakaran guna pencegahan terkena aliran listrik atau tersambar api dari bahan cair yang mudah terbakar.

e. AF21 - Cairan Pelindung Anti Api

Dengan AF21 yang disemprotkan ke materi kain, sofa, gordena, karpet, boneka, kain, handuk, selimut, kayu akan secara otomatis menjadikan materi diatas menjadi anti bakar walaupun dibakar oleh api las atau bensin atau kata lain materi diatas tidak dapat dibakar oleh api 1500 derajat celsius sekalipun. AF21 merupakan bahan dasar apabila anda ingin menciptakan selimut anti api, jaket anti api, kantong anti api dll.

(<http://beritartikel.blogspot.com/2013/03/5-jenis-pemadam-api-fire-extinguisher.html>)

**4. Syarat-syarat dari *Portable Fire Extinguisher***

Capt. Istopo (2010-15) yaitu syarat- syarat *fire extinguisher* yang dapat di jinjing adalah :

- a. Isi dari *fire extinguisher* yang dapat di jinjing harus antara 9 sampai 13,5 liter. Warnanya harus merah.
- b. *Fire Extinguisher* yang di jinjing harus dicoba dan di periksa secara teratur.
- c. Salah satu *fire extinguisher* jinjing, dimana di pergunakan untuk suatu ruangan tertentu, harus ditempatkan dekat ruangan itu. Jumlah cadangannya harus memiliki persyaratan kepala I.K.P. Untuk pemadam pada alat-alat itu dipergunakan bermacam-macam pengisian.

## 5. Kompetensi yang harus dimiliki

Untuk menunjang perawatan dan penanganan *portable fire extinguisher* sebagai perwira ataupun *crew* kapal harus memiliki beberapa sertifikat, diantaranya adalah sertifikat AFF (*Advance Fire Fighting*) , adapun 17 kompetensi yang terdapat dalam sertifikat AFF. Berikut kompetensi yang ada pada sertifikat AFF :

- a. Pengantar.
- b. Teori kebakakaran.
- c. Pengendalian kebakaran di atas kapal dan prosedur pemadaman api di laut.
- d. Organisasi pemadam kebakaran kapal
- e. Komunikasi dan koordinasi selama operasi pemadaman kebakaran
- f. Efek pada stabilitas kapal menggunakan air untuk pemadam kebakaran
- g. Pemeriksaan dan servis peralatan kebakaran
- h. Bahaya proses pemadaman kebakaran dan pencegahan kebakaran
- i. Manajemen dan kontrol orang-orang yang terluka
- j. Investigasi kebakaran dan pelaporan
- k. Prosedur untuk koordinasi dengan pemadam kebakaran berbasis pantai
- l. Persiapan rencana kontingensi
- m. Strategis dan taktik untuk mengendalikan api
- n. Sistem deteksi kebakaran, peralatan sistem pemadam kebakaran
- o. Penilaian penyebab insiden yang melibatkan kebakaran
- p. Pemadaman kebakaran yang melibatkan barang berbahaya
- q. Ulasan dan penilaian akhir

Dari sertifikat tersebut diajarkan tentang bagaimana cara pemeriksaan serta perawatan alat pemadam api ringan pada point K, sehingga melalui diklat ini *crew* kapal ataupun perwira dapat menerapkan serta melaksanakannya ketika berada di atas kapal. dalam perawatan *portable fire extinguisher* agar tetap dalam kondisi baik dan siap digunakan.

## 6. Ketersediaan Suku Cadang

Dalam pemenuhan syarat untuk perawatan APAR di butuhkan beberapa suku cadang yang harus dipenuhi agar perawatan terhadap APAR dapat terwujud secara maksimal. Suku cadang merupakan komponen dari mesin yang dicadangkan untuk perbaikan atau penggantian bagian kendaraan yang mengalami kerusakan. menurut penggunaannya suku cadang di bagi menjadi tiga yaitu :

a. Suku cadang habis pakai (*Consumable Parts*)

Adalah suku cadang yang tidak dapat diperbaiki (material sekali pakai habis atau bersifat *un-repairable*) sehingga bila suku cadang habis maka harus diganti dengan yang baru.

b. Suku cadang pengganti (*Replacement Part*)

Adalah jenis suku cadang yang penggantianya biasanya dilakukan pada waktu *overhaul*, yaitu pada saat diadakan perbaikan besar-besaran yang mencakup seluruh bagian yang akan diperbaiki.

c. Suku cadang jaminan (*insurance parts*)

Adalah suku cadang yang biasanya tidak pernah rusak, tetapi juga dapat rusak dan apabila rusak dapat menghentikan operasional.

(<http://rahmahsr20.blogspot.com/2016/05/suku-cadang-menurut-penggunaannya.html>)

Suku cadang dibagi menjadi beberapa kelompok sesuai dengan kualitasnya, berikut adalah pembagian suku cadang sesuai dengan kualitasnya :

a. Ori (*Original*)

Barang yang ditawarkan adalah produk orisinal alias asli.

b. KW (Kualitas)

KW Sebenarnya merupakan singkatan dari kata kualitas. Produk KW pasti bukan produk orisinal. Ada beragam tingkatan produk KW yang ditandai dengan angka. Semakin kecil angkanya, semakin bagus kualitasnya atau mendekati kualitas barang orisinal. Istilah yang paling sering dipakai adalah KW1 dan KW3. KW1 berarti produk bukan orisinal itu memiliki kualitas relatif bagus.

c. OEM (*Original Equipment Manufacturer*)

OEM Kependekan dari *Original Equipment Manufacturer*. Definisi OEM yang sebenarnya, produk tersebut sama dengan produk orisinal, tetapi dijual dengan merek berbeda dan melalui jalur distribusi yang mungkin tidak sama. *Original Equipment Manufacturer* juga bisa disebut keluaran dari pabrik yang sama, yang menciptakan *sparepart original*, namun *sparepart* ini dijual dengan distribusi yang berbeda.

(<https://www.wikacell.com/blog/tipsntrik/tanyatimwika/apa-itu-sparepart-ori-atau-oem-apa-bedanya/>)

## 7. Penyebab Kerusakan

Ada beberapa penyebab kerusakan pada *portable fire extinguisher* yang mengakibatkan tidak berfungsinya dan juga mengakibatkan tidak terawatnya APAR tersebut. Secara keseluruhan *portable fire extinguisher* bentuk fisik luarnya terbuat dari logam yang mengakibatkan mudahnya terjadi kerusakan pada bagian luarnya. berikut merupakan beberapa penyebab kerusakan pada *portable fire extinguisher*:

### a. Korosi

Korosi adalah peristiwa perusakan logam oleh karena terjadinya reaksi kimia antara logam dengan zat-zat di lingkungannya membentuk senyawa yang tak dikehendaki.

### b. Air laut

Proses korosi dalam air laut berlangsung karena adanya unsur-unsur kimia, oksigen yang larut dan pengaruh bakteri. Korosi logam pada air laut mengikuti mekanisme pada elektrokimia dimana pada logam yang mengalami korosi terdapat tempat-tempat berupa anoda dan katoda. Plat baja karbon dalam air laut mengalami laju korosi antara 0,1 sampai 0,15 mm pertahun, namun jika serangannya berupa sumuran, penetrasi yang terjadi jauh lebih dalam.

(<https://www.bersosial.com/threads/mengapa-air-laut-mempercepat-korosi-pengkaratan.28648/>)

### C. Kerangka Berpikir

Dalam penulisan skripsi ini penulis menuangkan pokok-pokok pikiran kedalam sebuah kerangka berpikir yang dirangkai pada suatu skema alur pembahasan sebagai berikut:



Bahaya kebakaran adalah bahaya yang ditimbulkan oleh adanya nyala api yang tidak terkendali, sehingga dapat mengancam keselamatan jiwa maupun harta. Bahaya kebakaran sangat rentan sekali terjadi di atas kapal terutama pada kapal tanker. Ini dikarenakan kapal tanker mengangkut muatan minyak yang mudah

terbakar. Maka dari itu alat-alat pemadam kebakaran yang dapat berfungsi dengan baik sangatlah diperlukan dalam pengoperasian kapal tersebut.

Dalam kenyataan yang selama ini penulis temui, penggunaan alat-alat pemadam kebakaran di atas kapal masih kurang optimal. Ini dikarenakan kurangnya perawatan dan pemeriksaan, sehingga alat-alat pemadam kebakaran tidak dalam kondisi baik dan apabila digunakan sewaktu-waktu tidak dalam keadaan siap. Perawatan dan pemeriksaan juga dipengaruhi oleh jarak pelayaran yang tergolong pendek, proses *tank cleaning*, bongkar dan muat dari kapal yang tergolong cepat.

Upaya yang harus dilakukan agar alat-alat pemadam kebakaran dapat berfungsi dengan baik adalah harus dilakukan perawatan dan pemeriksaan secara rutin. Selain itu juga harus sering dilakukannya sosialisasi dan latihan penggunaan alat-alat pemadam kebakaran. Untuk pihak perusahaan agar selalu memenuhi permintaan *spare part* alat-alat pemadam kebakaran yang diminta oleh pihak kapal. Apabila penggunaan, perawatan dan pemeriksaan alat-alat pemadam kebakaran sudah optimal. Maka alat-alat pemadam kebakaran dapat digunakan dengan baik pada saat terjadi bahaya kebakaran di atas kapal.

Pada akhirnya bahwa perawatan, pemeriksaan dan latihan pemadaman api (*fire drill*) ditujukan untuk upaya optimalisasi penggunaan alat-alat pemadam kebakaran di atas kapal.

#### D. Istilah

1. Transportasi, adalah pemindahan atau pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain atau dari suatu daerah ke daerah lain yang bertujuan untuk menaikkan nilai suatu barang tersebut
2. Kapal, adalah merupakan semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang dipakai atau dapat dipakai sebagai alat pengangkutan diatas air.
3. Kapal Tanker, adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan dalam bentuk cair yang disimpan dalam ruang khusus, terutama minyak seperti premium, solar, kerosene dan sebagainya.
4. Koferdam, adalah berguna untuk memisahkan ruangan muatan depan dan belakangnya. Untuk pemisahan muatan dan stabilitas, maka tankinya dibagi oleh beberapa sekat melintang dan membujur.
5. Perawatan, adalah suatu usaha atau kegiatan untuk mencegah atau memperlambat kerusakan suatu barang dengan harapan bias mempertahankan bentuk maupun fungsi dari barang itu seperti saat masih baru sehingga bisa dioperasikan dengan baik setiap saat dibutuhkan.
6. Foam Type Extinguisher, adalah alat pemadam kebakaran yang berupa busa dan alat ini umumnya bias dijinjing (dibawa ).
7. Bahaya Kebakaran, adalah bahaya yang ditimbulkan oleh adanya nyala api yang tidak terkendali sehingga dapat mengancam keselamatan jiwa maupun harta.

## Jenis Kapal Tanker

Desain dan jenis kapal tanker saat ini bermacam-macam yang dalam operasinya memuat bahan bakar minyak. Kapal tanker ini mengangkut nabati seperti *Crude Palm Oil* (CPO). Dapat juga mengangkut *Crude Oil* (minyak mentah) atau *Product Oil* (minyak jadi).

Sesuai dengan jenis muatannya, tanker dibagi dalam tiga kategori.

1. *Crude Carrier*, yaitu kapal tanker yang dipakai mengangkut minyak mentah.
2. *Black Oil Product Carriers*, yaitu kapal tanker yang mengutamakan mengangkut minyak hitam seperti MDF (Marine Diesel Fuel Oil) dan sejenisnya.
3. Menurut capt. Istopo (2011), *Light Oil Product Carriers*, yaitu jenis kapal tanker yang sering digunakan untuk mengangkut minyak petroleum bersih seperti: kerosin, gasoline, RMS (Reguler Mogas), termasuk *Crude Oil Palm* dan sejenisnya. Perbedaan diatas kurang jelas karena sebuah kapal tanker dapat saja mengangkut ketiga jenis muatan secara bergantian. Namun demikian umumnya jika sebuah kapal tanker sudah dicarter, akan selalu diusahakan mengangkut muatan yang sejenis. Hal ini dikarenakan jika mengangkut HSD berganti muat CPO maka dalam proses tank cleaning biayanya akan besar dan akan memakan waktu yang tidak sedikit ini akan menjadi beban carter.

Berdasarkan ukurannya maka kapal tanker dapat dibagi dalam empat kategori.

1. *Handy Size Tanker*, yaitu kapal tanker yang mempunyai bobot mati antara 6.000-35.000 ton. Umumnya digunakan mengangkut minyak jadi.
2. Menurut capt. Istopo (1999:238), *Medium Size Tanker*, yaitu kapal tanker yang mempunyai bobot mati antara 35.000-150.000 ton. Umumnya digunakan minyak jadi. Ada juga pendapat yang membagi ukuran antara 70.000-130.000 ton.  
*Handy Size Tankers* ada yang membaginya antara 16.000-25.000 ton. Dan untuk *Product Carrier* berukuran antara 26.000-40.000 ton, digunakan untuk mengangkut minyak jadi dari tempat produksi ke pelabuhan konsumsi.

3. VLCCs (*Very Large Crude Carriers*), yaitu kapal tanker yang mempunyai DWT antara 160.000-300.000 DWT, digunakan untuk mengangkut *Crude Oil* saja.
4. ULCCs (*Ultra Large Crude Carriers*), yaitu kapal tanker dengan DWT antara 300.000 ton atau lebih, hanya untuk mengangkut *Crude Oil* saja.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Dengan memperhatikan permasalahan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya menunjukkan bahwa segala permasalahan bersumber pada sumber daya manusia diatas kapal itu sendiri, yaitu:

1. Perawatan alat-alat pemadam kebakaran harus benar-benar dilaksanakan, diperiksa isi dan tanggal kadaluwarsanya, sehingga apabila sewaktu-waktu digunakan dapat berfungsi dengan baik dan selalu dalam keadaan siap.
2. Upaya yang perlu dilakukan
  - a. Membolak-balikan tabung guna menghindari pembekuan pada cairan dalam tabung.
  - b. Pastikan Valve, Selang, Master Pressure, dan Segel dalam keadaan baik.
  - c. Agar tabung pemadam api ringan APAR terhindar dari kontak langsung matahari.
  - d. Buatlah kartu check list perawatan bulanan dan tahunan untuk mengecek kondisi tabung sebagai bahan laporan dan evaluasi..

#### B. Saran

Berdasarkan kenyataan yang telah dihadapi, dapat dilakukan beberapa hal untuk memecahkan masalah diatas kapal, yaitu:

1. Kepada pihak perusahaan pelayaran:

- a. Hendaknya mengadakan training dan pelatihan terhadap anak buah kapal (ABK).

Pelatihan yang diadakan harus sesuai dengan tugas dan jabatannya.

Pelatihan ini didapat dari kursus-kursus kompetensi yang dilaksanakan oleh akademi pelayaran dan institusi yang telah ditunjuk oleh pemerintah.

- b. Sebaiknya perusahaan harus menambah dan mengganti peralatan yang sudah tidak memenuhi persyaratan, sehingga kapal menjadi layak laut.

2. Kepada pihak kapal:

- a. Alangkah baiknya mengadakan rapat (*safety meeting*) mengenai alat-alat keselamatan yang dilakukan minimal 1 (satu) kali dalam satu bulan. Tujuannya adalah mengevaluasi kekurangan-kekurangan dari alat-alat keselamatan, khususnya alat pemadam kebakaran diatas kapal.

- b. Sebaiknya melaksanakan latihan penggunaan alat-alat pemadam kebakaran (*fire drill*) secara rutin dan berkala sesuai aturan SOLAS. Dengan melakukan latihan-latihan tersebut, diharapkan pemahaman dari seluruh crew kapal akan pentingnya alat-alat pemadam kebakaran akan meningkat.

- c. Hendaknya menjalin komunikasi dan hubungan kerja yang baik terhadap seluruh awak kapal.

Bila telah terjalin kerjasama yang baik antara manajemen perusahaan, seluruh anak buah kapal (*crew*) dan antar manajemen yang ada di kapal, akan terbentuk tim keselamatan yang solid dan berkualitas. Dengan demikian masing-masing awak kapal akan dapat memahami dan mengerti arti pentingnya alat-alat keselamatan terutama alat-alat pemadamkebakaran di atas kapal





## DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, Muhammad. (2018). *Manajemen perawatan*, Sleman: Budi Utama
- Dipdiknas. (2014). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Empat*, Jakarta: Gramedia
- Gapsari, Femiana. (2017). *Pengantar korosi*, Malang: UB Semarang
- <https://muh-haris.blogspot.com/2015/10/kajian-manajemen-fault-tree-analysis-fta.html>
- International Maritime Organization, (2001). *SOLAS : Amandement 2000 International Convention For the Safety of Life at Sea, 1974, and 1988 Protocol relating thereto*. London
- International Maritime Organization, (2007). *FSS Code International Code for fire Safety System*. London
- Istopo. 2010. *Kapal & Muatannya*, Jakarta Utara: Koperasi Karyawan BP3IP
- Purhantara. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif Untuk Bisnis*, Graha Ilmu, Yogyakarta
- Purwantomo, Agus Hadi. (2018). *Prosedure darurat & SAR*, Semarang
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan: (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*, Jakarta: Alfabeta
- Tim Penyusun PIP Semarang (2012). *Manajemen Perawatan Kapal*, Semarang
- Tim PIP Semarang, 2018. *Pedoman Penyusunan Skripsi*, Semarang

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Agus Nurkholis  
Tempat/Tanggal lahir : Brebes, 27 Februari 1994  
NIT : 51145270.N  
Jenis Kelamin : Laki-laki  
Agama : Islam  
Alamat Asal : Jl. H. Abdullah No 04 Rt: 09 Rw: 04  
Larangan, Kec. Larangan, Kab. Brebes,  
Jawa Tengah, Indonesia.  
Pekerjaan : Mahasiswa  
Status : Belum Menikah



### Orang Tua

Nama Ayah : Suratmo  
Pekerjaan : Petani  
Nama Ibu : Ruminah  
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga  
Alamat : Jl. H. Abdullah No 04 Rt: 09 Rw: 04 Larangan, Kec. Larangan,  
Kab. Brebes, Jawa Tengah, Indonesia

### Riwayat Pendidikan

1. SDN Larangan 04 lulus tahun 2007
2. SMP Negeri 1 Larangan lulus tahun 2010
3. SMA Negeri 1 Larangan tahun 2013
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang – sekarang

### Pengalaman Praktek Laut

Nama Kapal 1 : MT. Tamedia Maru Nomor 3  
Perusahaan : PT. Global Total Lubrindo  
Alamat : Gedung Senayan Trade Center (SCT) Lt.2 No 1042 Jalan Asia  
Africa Pintu 9 Jakarta 10270 Indonesia.



## SHIP PARTICULAR

Ship's Name : TAMEDA MARU NO.3  
Nama Kapal :  
IMO NUMBER : 9004633  
Nomer IMO :  
Call Sign : Y B E R 2  
Nama Panggilan :  
Type of Ship : Oil Tanker  
Jenis Kapal :  
Port of Registry : Tanjung Priok  
Pelabuhan Pendaftaran :  
Flag State : INDONESIA  
Bendera Kebangsaan :  
Year of Build : 1990  
Tahun Pembuatan :  
Clasification : BKI  
Klasifikasi :  
DOC Issued by : DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DOC diterbitkan oleh :  
SMC Issued by : DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
SMC Diterbitkan oleh :  
Name and address of owner : PT. GLOBAL TOTAL LUBRINDO  
Nama dan alamat pemilik : Gedung Senayan Trade Center (SCT) Lt.2 No. 1042  
Jl. Asia Africa Pintu 9 Jakarta 10270 Indonesia

Operation of service area : DOMESTIC SERVICE IN INDONESIAN WATER  
Daerah operasional :  
Regular port of call : PORT OF INDONESIA

### SPECIFICATION :

LENGTH OVER ALL (LOA) : 64.80 M  
BREADTH MOLDED (BM) : 10.00 M  
DEPTH MOLDED ( H ) : 4.50 M  
DRAUGHT ( T ) : 4.30 M  
M/E and HORSE POWER ( HP ) : NIIGATA 6M 30GT 1000 HP  
A/E : 1 YANMAR 275 PK  
GROSS TONNAGE : 743 T  
NET TONNAGE : 323 T  
DEAD WEIGHT : 1198 M/T  
CARGO TANK CAPACITY : 1235 KL  
SLOP TANK CAPACITY : 45.340 KL  
FUEL TANK CAP : 45.440 KL  
FW TANK CAP : 66.77 TONS  
SPEED : 9 KNOTS

Ruko Mega Grosir Cempaka Mas, Blok B. 29, Jl. Letjend. Suprpto, JAKARTA 10640 - INDONESIA

SHIP : MT. TAMEDA MARU NO 3 PORT : KUPANG  
 IMO NO : 9004633 LAST PORT : ATAPUPU  
 CALL SIGN : Y B E R 2 NEXT PORT : -  
 PORT OF REGISTER : TANJUNG PRIOK GRT / NRT : 743 T / 323 T

## CREW LIST

NO	NAME	RANK	PDOB	SEAMAN BOOK	EXPIRED DATE	COC
1	NOFRIZAL	MASTER	PARIAMAN 04-09-1978	D 000571	03-09-2017	ANT II
2	RACHMAT ARIPIN	CH OFFICER	BANDUNG 30-10-1974	X 013877	01-02-2020	ANT III
3	FRIAN SYAHRI SIREGAR	2 <sup>ND</sup> OFFICER	P.BRANDAN 26-01-1989	B 026758	17-12-2017	ANT III
4	ABDUL ROKHIM	CHIEF ENG	KEDIRI 15-10-1978	Y 039340	26-04-2018	ATT II
5	YOYANTICS ARIANTO	2 <sup>ND</sup> ENGINEER	KOTO LAWEH 25-06-1991	E 049221	24-01-2019	ATT III
6	FERRI SANTOSO	3 <sup>RD</sup> ENGINEER	JAKARTA 23-07-1991	A 034166	09-04-2017	ATT III
7	GIO	BOSUN	WOTU 12-11-1989	D 017308	04-11-2017	ANT-D
8	KIKI KURNIAWAN	A/B	TEBING TINGGI 25-03-1990	X 076691	20-09-2017	ANT-D
9	DIDIK HARIANTO	A/B	TRENGGALEK 26-05-1982	E 075201	12-04-2019	ANT-D
10	HENGKI SUMARAHADI	OILER	BOYOLALI 05-11-1974	X 075778	26-10-2017	ATT-D
11	RAHAYU BAGYO	COOK	CILACAP 26-07-1985	C 003863	02-04-2018	ANT-D
12	AGUS NURCHOLIS	CADET DECK	BREBES 27-02-1994	E 057397	04-04-2019	-

WE CONFIRM THAT THE ABOVE STATEMENT IS CORRECT

KUPANG, 10 MARET 2017

NOFRIZAL

**DAFTAR INVENTARIS LSA DAN FFA****MT. TAMEDA MARU NO 3**

NO	NAMA ALAT	JUMLAH	MASA BERLAKU	KETERANGAN
<b>FFA ( FIRE FIGHTING APPLIANCES )</b>				
1	TABUNG FOAM, DRY CHMCL AB 9 LTR	15 PCS	12-2017	BAIK
2	FOAM AB 45 LTR	1 PCS	12-2017	BAIK
3	TABUNG CO2 SISTEM	5 PCS	12-2017	BAIK
4	STATIONARY DRY CHEMICAL 40 KG	1 PCS	12-2017	BAIK
5	PORTABLE FOAM APPLICATOR	1 BOX	-	BAIK
6	BREATHING APARATUS	13	12-2017	BAIK
7	BREATHING APARATUS SPARE	5	12-2017	BAIK
8	FIREMAN'S OUT FIT	3 PCS	-	BAIK
9	FIRE HOSE BOX (NOZZLE+HOSE)	11 PCS	-	3 Box Rusak
10	FIRE HYDRANT (1 INCH)	9 PCS	-	BAIK
11	FIRE HYDRANT (2 INCH)	4 PCS	-	BAIK
12	FIRE PLAN	2 PCS	-	BAIK
13	FIRE AXE	4 PCS	-	BAIK
14	INTERNATIONAL SHORE CONNECTION	1 PCS	-	BAIK
<b>LSA ( LIFE SAVING APPLIANCES )</b>				
01.	LIFE JACKET WITH LAMP	18 PCS	Lamp Exp 07-2020	BAIK
02.	LIFE RAFT CAPACITY 16 PERSON	2 PCS	12-2017	BAIK
03.	LIFE BOUY WITH MOB	2 PCS	Exp 09-2018	BAIK
04.	LIFE BOUY WITH LIGHT	2 PCS	-	BAIK
05.	LIFE BOUY WITH LIFE LINE 30 M	4 PCS	-	BAIK
06.	RESCUE BOAT	1 PCS	-	BAIK
07.	ROCKET STAR SIGNAL	2 PCS	02-2018	BAIK
08.	PARACUTE SIGNAL	4 PCS	02-2018	BAIK
09.	RED ROCKET	8 PCS	09-2018	BAIK
10.	SMOKE SIGNAL	2 PCS	02-2018	BAIK
11.	RED HAND FLARE	4 PCS	09-2018	BAIK
12.	LINE THROWING	3 PCS	11-2018	BAIK
13.	EPIRB + HRU	1 PCS	Exp 12-2020/12-2017	BAIK
14.	SART	1 PCS	02-2021	BAIK
15.	EEBD	5 PCS	12-2017	BAIK

Diperiksa Oleh

FRIAN SYAHRI SIREGAR  
Mualim II

31 Maret 2017  
Mengetahui

NOFRIZAL  
Nakhoda



Tanggal Perubahan

:

Hal 1/5

No	Judul Prosedur	Alasan Perubahan	Keterangan
1	TSI-K-10, Halaman 18/29 Perwira Radio pada waktu mutasi naik kapal di hapuskan karena di kapal tidak ada Perwira Radio	Dihapuskan	Ganti Kata
2	TSI-K-21, Halaman 7/13 Semua yang tertulis Mualim I diganti Mualim Jaga	Dihapuskan	Ganti Kata
3	TSI-K-24, Halaman 2/2, Point 2.1.2 Perwira Radio diganti dengan Mualim yang bertanggung jawab	Dihapuskan	Ganti Kata
4	TSI-K-30, Halaman 5/5, Point 3.1.3 dan 3.2.2 Koki diganti dengan Serang dan Mandor	Dihapuskan	Ganti Kata
5	TSI-K-30, Halaman 1/5, Point 3.4 (3) Perawatan air yang tercemar diganti dengan pembuangan sampah	Dihapuskan	Ganti Kata
6	TSI-K-30, Halaman 1/5, Point 3.5 Diganti dengan pembuangan air got di kamar mesin harus dilaksanakan oleh Masinis I dibawah pengawasan dan instruksi dari KKM	Dihapuskan	Ganti Kata
7	TSI-K-30, Halaman 2/5, Point 4.2 Tugas rutin diganti tugas dalam keadaan darurat untuk pencegahan pencemaran tumpahan minyak	Dihapuskan	Ganti Kata
8	TSI-K-30, Halaman 2/5, Point 5.2 Departemen mesin diganti dengan Seluruh ABK	Dihapuskan	Ganti Kata
9	TSI-K-30, Halaman 5/5, Point 3.2.4 Ditambahkan untuk pembuangan sampah yang dapat dibuang ke laut sesuai ketentuan Annex V marpol 73/78 dilaksanakan atas izin Mualim I dan Dicatat dalam buku catatan pembuangan sampah (Garbage Record Book) dan diperiksa oleh Nakhoda	Penambahan Kata	Penambahan Kata
10	TSI-K-32, Halaman 2/2, Point 2.1.5 (2) Diganti dengan menentukan sumber kebocoran	Dihapuskan	Ganti Kata
11	TSI-K-31, Halaman 2/2, Point 3.1 Diganti dengan: 1. Menutup sumber kebocoran. 2. Menutup lubang-lubang pembuangan de dek dengan menggunakan sumbat/prop. 3. Mencegah meluasnya tumpahan dengan menggunakan busa peresap dan serbuk gergaji.	Dihapuskan	Ganti Kata
12	TSI-K-32, Halaman 1/2, Point 3.2 Diganti dengan: 1. Pengambilan dengan menggunakan busa peresap 2. Pengambilan dengan menggunakan sekop.	Dihapuskan	Ganti Kata

3. Ditampung dalam drum agar tumpahan tidak berlanjut.



		Hal 2/5	
13	TSI-K-32, Halaman 1/2, Point 3.2.1 Semua diperiksa oleh KKM dan dilaksanakan oleh Masinis I (Tambah kolom untuk menambah Dilaksanakan Oleh)	Penambahan Kolom	Penambahan Kolom
14	TSI-K-40, Halaman 2/12, Point 7(1) Kompas diganti dengan Auto Pilot	Dihapuskan	Ganti Kata
15	TSI-K-40, Halaman 3/12, Point 3 Nakhoda diganti dengan Mualim I	Dihapuskan	Ganti Kata
16	TSI-K-41, Halaman 9/9 Judul tabel Standar Pemeliharaan (Dpeartemen Radio) dihapuskan	Dihapuskan	Dihapuskan
17	TSI-K-41, Halaman 7/9. Item Deck Machinery ditambahkan dengan: 2. Ramp Away   Penggantian Canvas Rem Penggantian Wire Rope Penggantian Block Pengecekan Alat Pengunci Pengecekan Sistem Hidrolik Pengecekan Karet Kedap Air Pengecekan Wire Rope Pengecekan Block	Penambahan	Penambahan
18	TSI-K-70, Halaman 2/2, Point 3 (5&6) 5. Nakhoda diganti Mualim I 6. Mualim dan Masinis Baru tersebut harus melaksanakan tugas jaga di dampingi oleh Nakhoda dan KKM.	Dihapuskan	Ganti Kata
19	TSI-ECP-02, Halaman 1/20, Point 3 (1s/d 6) 1. Latihan peninggalan kapal 2. Latihan memadamkan kebakaran. 4. Latihan orang jatuh ke laut. 5. Latihan menggunakan kemudi darurat 6. Latihan keadaan darurat karena gangguan motor induk. 7. Latihan keadaan darurat karena gangguan sumber tenaga listrik 8. Latihan bersama antara kapal dan perusahaan.	Dihapuskan	Ganti Kata
20	TSI-ECP-02, Halaman 10/20, Point 9 (2&3) 2. Pemadaman dengan menggunakan air. 3. Pemadaman dengan menggunakan instalasi CO2 untuk kamar mesin / ruang muat.	Dihapuskan	Ganti Kata
21	TSI-ECP-02, Halaman 11/20 Peran darurat, Nakhoda harus segera memerintahkan perna kebakaran dan menyiagakan tim kebakaran di lokasi sesuai daftar peran pemadam kebakaran (terlampir daftar peran)	Penambahan	Penambahan
22	TSI-ECP-02. Halaman 13/20 Persiapan dokumen dan laporan yang harus dikirim ke perpustakaan diganti dengan persiapan dokumen dan laporan yang harus di kirim ke perusahaan	Salah Ketik	Salah Ketik
23	TSI-ECP-02. Halaman 13/20, Point 10 Tindakan Nakhoda, dan diganti dari	Salah Ketik	Salah Ketik

			Hal 3/5
24	TSI-ECP-02. Halaman 14/20 Kegagalan Motor Induk, Tindakan Mualim Jaga 1. Beritahu nakhoda	Dihapuskan	Ganti Kata
25	TSI-ECP-02. Halaman 15/20 - Kegagalan motor induk Tindakan Masinis Jaga, ditambahkan pada item no. 1: 1. Melaporkan kepada KKM dan Mualim jaga - Kegagalan mesin kemudi, Tindakan mualim jaga: 1. Memastikan sistem kemudi pada posisi manual. 2. Melaporkan kepada nakhoda dan masinis jaga 3. Tergantung keadaan pada saat itu, pindahkan ke sistem kemudi darurat 4. Laksanakan segala sesuatunya untuk persiapan olah gerak - Kegagalan Generator, Tindakan Mualim jaga: 1. Periksa penunjukkan gyro compass dan compas magnit dicatat 2. Beritahu KKM dan Masinis Jaga. 3, 4, 5 dan 6 tidak ada perubahan	Penambahan	Penambahan
26	TSI-ECP-03, Halaman 5/12, Point 3.3 (3) ruang kemudi diganti anjungan, dekat jalan keluar/pintu darurat dihapuskan	Dihapuskan	Ganti Kata
27	TSI-ECP-03, Halaman 6/12, Point 3.4.1 Cara Menurunkan/melemparkan rakit penolong: Item 1 s/d 6 dihapuskan: 1. Pastikan paonter terikat dengan baik pada badan kapal. 2. Lepaskan pin pada handle cradle life raft 3. Tarik handle cradle life raft, life raft akan jatuh ke laut dengan sendirinya 4. Rakit penolong diarahkan ke tangga life raft pada lambung kapal. 5. Naik kedalam rakit penolong, setelah semua ABK naik, putus tali painter. 6. Lemparkan tali penyelamat untuk menolong orang di laut. 7. Keluarkan jangkar apung. 8. Ikuti Instruksi yang terdapat dalam rakit penolong	Dihapuskan	Ganti Kata
28	TSI-K-10, Halaman 26/29, Point 1.7.59 Juru Listrik bertanggung jawab kepada KKM melalui Masinis I dalam hal berikut: 4. Pemeliharaan, pengoperasian, menjalankan sistem mesin pendingin, sistem air conditioner, panel listrik, elektro motor, battery charger dan generator. 8. Melaksanakan tugas jaga di kamar mesin pada waktu kapal berlayar atau berlabuh bila ditetapkan demikian.	Dihapuskan	Ganti Kata
29	TSI-K-10, Halaman 26/29, Point 1.7.58 Tugas Mandor Mesin, Point-point yang berubah: 2. Pengawas dan pelaksana kerja harian dengan crew mesin dan mengatur serta membuat jadwal jaga crew mesin (juru motor, juru listrik, oiler) 5. Membantu mencegah pencemaran laut dan keselamatan kerja. 7. Menjaga peralatan dapat berfungsi dengan baik dan merawat mesin serta perlengkapannya. 8. Merencanakan/mencatat tugas pemeliharaan motor las, peralatan kerja, spare part dan running store, mengatur pembuangan sampah di mesin. 9. menjaga kebersihan ruangan-ruangan kamar mesin 10. Melaksanakan tugas jaga pada waktu kapal berlayar atau berlabuh.	Dihapuskan	Ganti Kata
30	TSI-K-10, Halaman 26/29, Point 1.7.60 Tugas Juru Motor diganti sbb: 1. Membantu pelaksana kerja harian kamar mesin dengan mandor dan sesuai perintah Masinis I	Dihapuskan	Ganti Kata

			Hal 4/5
	<p>2. Menjaga peralatan dapat berfungsi dengan baik, motor pokok, motor bantu, motor kemudi dan peralatan kerja.</p> <p>3. Melaksanakan tugas jaga di kamar mesin pada waktu kapal berlayar atau berlabuh jika di tetapkan demikian</p> <p>4. Melaksanakan perintah kerja masinis jaga pada waktu tugas jaga.</p> <p>5. Mencatat semua alat-alat indikator pada pesawat-pesawat yang berjalan</p> <p>6. Melaporkan kepada masinis jaga jika ada kelainan pada pesawat-pesawat yang berjalan.</p> <p>7. Membantu setiap ada tugas yang diperlukan pada waktu olah gerak kapal.</p> <p>8. Membantu mencegah pencemaran laut dan keselamatan kerja.</p> <p>9. Melaksanakan kebersihan pesawat-pesawa peralatan kerja dan kebersihan kamar mesin.</p>		
31	<p>TSI-K-10, Halaman 24/29, Point 1.7.51</p> <p>Tugas Masinis I yang diganti sbb:</p> <p>2. Kondisi dan pemeliharaan mesin induk, thruster, mesin kemudi, air condition refrigerator dan perlengkapannya.</p> <p>9. Menyiapkan memantau spare part dan perbaiki mesin.</p> <p>10. Melaksanakan kerja harian sebagai kepala kerja dept. mesin sesuai perintah KKM.</p>	Dihapuskan	Ganti Kata
32	<p>TSI-K-10, Halaman 24/29, Point 1.7.53</p> <p>Tugas Masinis II, point-point yang diganti sbb:</p> <p>2. kondisi dan pemeliharaan motor bantu, purifier, air compressor, fwg, deck machinery/winch, mesin ramp way, emergency compressor, pesawat darurat dan perlengkapannya.</p> <p>4. Menyiapkan kebutuhan spare part dan running store untuk dept. mesin.</p> <p>6. Memelihara/merawat kesiapan diesel generator, peralatan listrik dan mencatat data-data operasional pesawat.</p>	Dihapuskan	Ganti Kata
33	<p>TSI-K-10, Halaman 25/29, Point 1.7.55</p> <p>Masinis III bertanggung jawab kepada KKM mengenai hal-hal berikut:</p> <p>Perubahan:</p> <p>2. Kondisi dan pemeliharaan thermal oil/boiler, pompa incinerator, sewage, oilywater separator, rescue boat engine, pemindahan panas (heat exchanger) dan mencatat data-data operasional pesawat.</p> <p>6. Kondisi dan pemeliharaan sistem pipa-pipa dan perlengkapannya.</p> <p>7. Kebersihan ruangan-ruangan kamar mesin.</p>	Dihapuskan	Ganti Kalimat
34	<p>Perubahan susunan penomoran Serang, Juru Mundi, Kelasi</p> <p>1.7.43 Serang (TSI-K-10 Hal 19/29)</p> <p>1.7.44 Juru Mudi (TSI-K-10 Hal 20/29)</p> <p>1.7.45 Kelasi (TSI-K-10 Hal 20/29)</p>	Perubahan Susunan Penomoran	Perubahan Susunan Penomoran
35	<p>Perubahan susunan penomoran Mandor Mesin, Juru Listrik, Juru Motor dan Juru Minyak sbb:</p> <p>1.7.58 Mandor Mesin (TSI-K-10, Hal 25/29)</p> <p>1.7.59 Juru Listrik (TSI-K-10, Hal 26/29)</p> <p>1.7.60 Juru Motor (TSI-K-10, Hal 26/29)</p> <p>1.7.61 Juru Minyak (TSI-K-10, Hal 26/29)</p>	Perubahan Susunan Penomoran	Perubahan Susunan Penomoran
36	<p>Penambahan Materi pada :</p> <p>TSI-ECP-03, Halaman 13/18, Peran Meninggalkan Kapal</p> <p>TSI-ECP-03, Halaman 14/18, Peran Pemadam Kebakaran</p> <p>TSI-ECP-03, Halaman 15/18, Peran Orang Jatuh ke Laut</p>	Penambahan	Terlampir

	TSI-ECP-03, Halaman 16/18, Peran Pencegahan Pencemaran Minyak di Laut TSI-ECP-03, Halaman 17/18, Peran Kegagalan Motor Induk TSI-ECP-03, Halaman 18/18, Peran Kemudi Darurat		
37	TSI-K-10, Halaman 5/29, Point 1.5.8, menjadi: Perwira kapal bertanggung jawab atas penyimpanan, pemeliharaan dan pemakaian suku cadang secara baik semua milik perusahaan. Setiap pengeluaran suku cadang, perlengkapan dan perbekalan harus seizin awak kapal penanggung jawab masing-masing departemen.	Penambahan	Penambahan
38	TSI-K-10, Halaman 20/29. Tugas kelas bertambah: 9. Menghitung dan mensounding tangki-tangki air tawar dan air ballast secara rutin dan teliti	Penambahan Tugas	Penambahan Tugas
39	TSI-K-22, Halaman 3/5 - Mualim I dihilangkan pada kata : "navigasi di perairan ramai oleh Mualim I" - Kata Mualim pada paragraf berikutnya diganti menjadi Mualim Jaga	Dihapuskan Diganti	Dihapuskan Diganti
40	TSI-K-23, Halaman 1/7, Point 4.1.4 .....Stabilitas dan stes kapal diganti menjadi tes stabilitas kapal	Salah Ketik	Dirubah
41	TSI-K-30, Halaman 5/5, Point 4 .....Terapung diganti dengan ditampung dan pada paragraf ke dua dirubah menjadi: "air yang telah tercampur minyak dapat dibuang melalui overboard discharge apabila air tersebut telah....."	Dihapuskan	Dirubah
42	TSI-K-41, Halaman 9/9 Kata "Nakhoda" diganti dengan awak kapal yang diberikan tanggung jawab pada peralatan yang menjadi tugasnya harus melaksanakan pemeriksaan..... Hasil pemeriksaan tersebut dilaporkan kepada Nakhoda. Selanjutnya....	Dihapuskan	Ganti Kalimat
43	TSI-ECP-02, Halaman 5/20, Point 7 (7) - Ditambahkan: ".....sosok dua bola...."	Penambahan Kata	Penambahan kata
44	TSI-ECP-02, Halaman 6/20, Point 3: Keselamatan Jiwa Bilamana diperlukan, meminta daftar orang-orang yang mengalami.....	Penambahan Kata	Penambahan kata
Diperiksa Oleh;  DPA : Hans Mantiri PT. TOYOFUJI SERASI INDONESIA		Disetujui Oleh;  Pongky Pamungkas Presiden Direktur	











































































































































































































































































































| |







PT. TRANSOCEAN MARITIME

**TANDA TERIMA PENGIRIMAN  
DOKUMEN**

OO2

PK

SET

No. Distribusi :

Tanggal Distribusi :

Nama Kapal :

Kepada :

Dokumen Yang Didistribusikan :



Pengirim :

Penerima :

Nama :

Nama :

Tanggal Diterima :

Setelah diterima dan ditandatangani, tanda terima ini harap dicopy dan dikirim kembali ke Pengirim





<b>MASTER REVIEW</b>	<b>NAMA KAPAL</b> : _____ <b>Tanggal</b> : _____
----------------------	---

KEPADA

Bersama ini kami sampaikan verifikasi tinjauan yang di temukan dalam Manajemen Keselamatan

No	Judul Prosedur	Alasan Perubahan	Keterangan
			

<u>DPA.</u>	<u>Capt.....</u> NAKHODA
-------------	-----------------------------









PT. TRANSOCEAN MARITIME DAFTAR PETA - PETA

007

K

SET

Nama kapal : MT. TAMEDA MARU NO.3

NO	NO. PETA	NAMA PETA	JUMLAH	SATUAN	KETERANGAN
1	40	PULAU2 RIAU DAN LINGGA I			
2	41	PULAU2 RIAU DAN LINGGA II			
3	42	SELAT RIAU DAN ALUR PELAYARAN SEKITA			
4	49	RENCANA : PEL. TG UBAN			
5	52	SELAT BANGKA			
6	53	PEL. PANGKAL PINANG			
7	54	SULAWESI PANTAI TENGGARA BAGIAN UTA			
8	55	SULAWESI PANTAI TENGGARA BAGIAN SEL			
9	66	LAUT JAWA			
10	68	JAWA BAGIAN BARAT			
11	69	JAWA BAGIAN TENGAH			
12	70	JAWA BAGIAN TIMUR			
13	70A	PULAU BAWEAN HINGGA PULAU BALI			
14	71	SELAT SUNDA			
15	71A	JAWA PANTAI BARAT SELAT SUNDA			
16	78	SELAT SUNDA TERMASUK SELAT PANAITAN			
17	79	JAWA PANTAI UTARA HINGGA CIREBON LEM			
18	80	JAWA PANTAI UTARA CIREBON HINGGA SEL			
19	81	JAWA PANTAI UTARA SEMARANG HINGGA T			
20	81A	JAWA PANTAI UTARA TG.AWAR2 HINGGA S			
21	82	JAWA PANTAI UTARA SURABAYA HINGGA P			
22	85	PELABUHAN JAKARTA			
23	86A	TELUK JAKARTA			
24	86B	TELUK JAKARTA			
25	92	MADURA PANTAI SELATAN ALUR PELAYARA			
26	94	TEL. LAMPUNG-PEL PANJANG			
27	95	PELABUHAN2 DI SEKITAR SELAT SUNDA			
28	96	JAWA PANTAI UTARA SURABAYA ALUR PEL			
29	96A	JAWA PANTAI UTARA SURABAYA ALUR PEL			
30	103	SINGAPORE HINGGA SELAT BANGKA			
31	104	SELAT BANGKA HINGGA PULAU JAGA UTAR			
32	107	SULAWESI PANTAI TIMUR SELAT WOWONI I			
33	110	SULAWSI PANTAI TENGGARA PELAYARAN D			
34	113	NUSATENGGARA SELAT BALI HINGGATELU			
35	114	NUSATENGGARA TELUK SALEH HINGGA PU			
36	115	NUSATENGGARA TELUK SALEH HINGGA TE			
37	116	NUSATENGGARA PULAU KALAO HINGGA PU			
38	117	NUSATENGGARA PULAU SEMAU HINGGA PU			
39	147	PULAU2 ANAMBAS DAN PULAU2 NATUNA			
40	148	PULAU MURI DAN PULAU2 SEKITARNYA			
41	181	RENCANA : PULAU ANAMBAS			
42	195	SELAT BALI, KETAPANG, GILIMANUK			
43	261	NUSATENGGARA ALUR PELAYARAN DAN TE			
44	262	NUSATENGGARA ALUR PELAYARAN DAN TE			
45	264	NUSATENGGARA ALUR PELAYARAN DAN TE			
46	269	NUSATENGGARA ALUR PELAYARAN DAN TE			
47	280	PULAU2 NATUNA UTARA DAN PULAU BUNG			
48	282	PULAU2 NATUNA SELATAN			
49	290	NUSATENGGARA SELAT BALI			





PT. TRANSOCEAN MARITIME

### NOTULEN RAPAT MANAGEMENT REVIEW

009

PK

THN

Tanggal Rapat :

Tempat :

Hal :

Daftar Hadir Terlampir

#### Agenda Rapat

V

X

Evaluasi Rapat Manajemen Review sebelumnya

Evaluasi Hasil Internal Audit, External Audit, dan Pemeriksaan oleh Syahbandar / SLC / Klasifikasi

Evaluasi Tindakan Perbaikan yang sudah dilakukan, sedang dan belum dilakukan

Evaluasi dan Analisa kecelakaan, nyaris terjadi kecelakaan yang terjadi serta tindakan pencegahannya

Evaluasi terhadap perubahan peraturan pemerintah dan dampaknya terhadap manajemen keselamatan

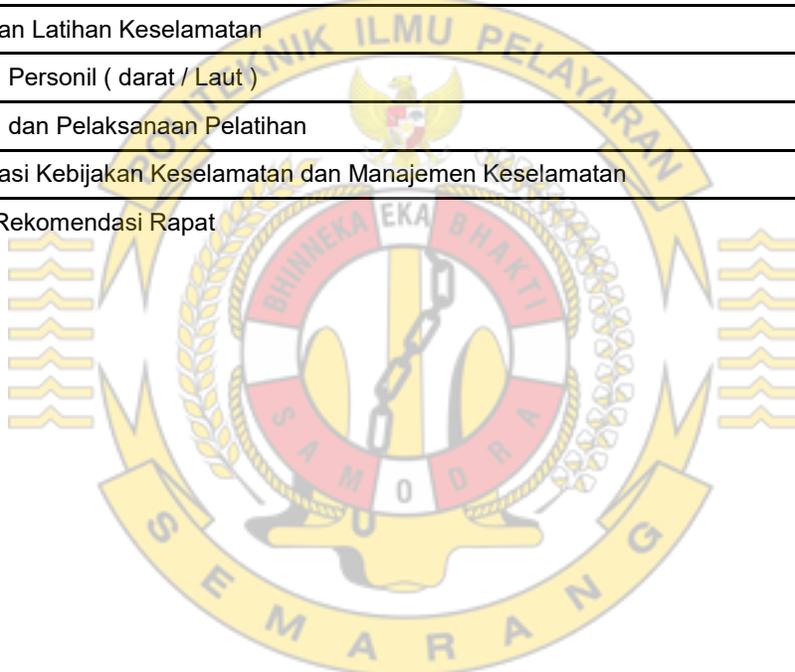
Evaluasi Pelaksanaan Latihan Keselamatan

Evaluasi Kebutuhan Personil ( darat / Laut )

Evaluasi Kebutuhan dan Pelaksanaan Pelatihan

Evaluasi Implementasi Kebijakan Keselamatan dan Manajemen Keselamatan

Hasil Evaluasi dan Rekomendasi Rapat



Bila tidak cukup, pakai lembar tambahan ( blank )

Tanda tangan

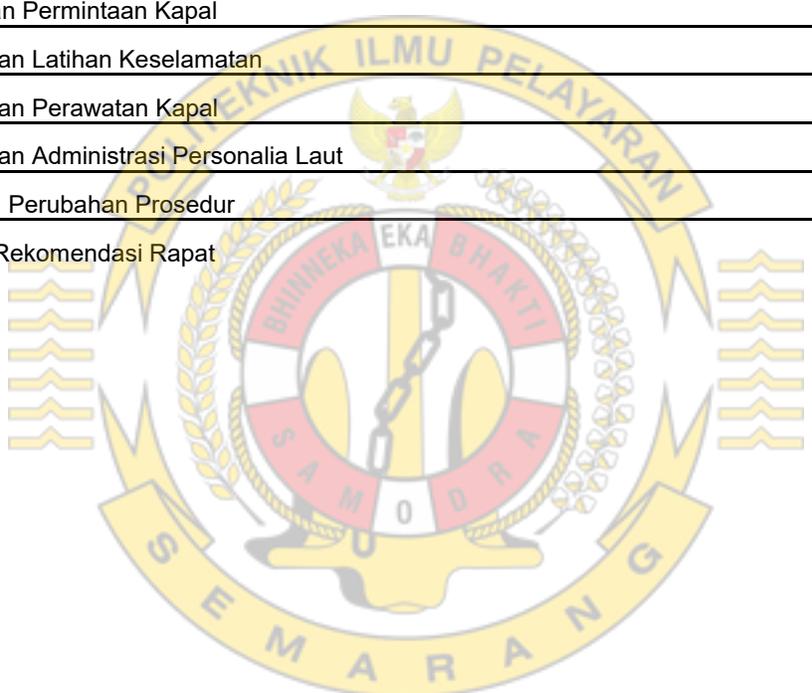
Tanda tangan

Tanda tangan

Direktur Utama

DPA

Notulen

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>NOTULEN RAPAT KOMITE</b>  <b>MANAJEMEN KESELAMATAN</b>		<b>O10</b>	
			<b>PK</b>	<b>TRW</b>
Tanggal Rapat :	Tempat :	Hal :		
Daftar Hadir Terlampir				
Agenda Rapat			√	X
Evaluasi Rapat Komite Manajemen Keselamatan sebelumnya				
Evaluasi Hasil Internal Audit, External Audit dan Pemeriksaan oleh Syahbandar / PSC / Klasifikasi				
Evaluasi Tindakan Perbaikan yang sudah dilakukan, sedang dan belum dilakukan				
Evaluasi dan Analisa kecelakaan, nyaris terjadi kecelakaan yang terjadi serta tindakan pencegahannya				
Evaluasi Pemenuhan Permintaan Kapal				
Evaluasi Pelaksanaan Latihan Keselamatan				
Evaluasi Pelaksanaan Perawatan Kapal				
Evaluasi Pelaksanaan Administrasi Personalia Laut				
Evaluasi Kebutuhan Perubahan Prosedur				
Hasil Evaluasi dan Rekomendasi Rapat  <div style="text-align: center;">  </div>				
Bila tidak cukup, pakai lembar tambahan ( blank )				
Tanda tangan		Tanda tangan		
DPA		NAKHODA		



PT. TRANSOCEAN MARITIME

### NOTULEN RAPAT KESELAMATAN KAPAL

( SAFETY MEETING )

O11

PK

TRW

Tanggal Rapat :

Nama Kapal :

Hal :

Daftar Hadir Terlampir

#### Agenda Rapat

√

X

Evaluasi Rapat Keselamatan Kapal sebelumnya

Evaluasi Hasil Internal Audit, External Audit, dan Pemeriksaan oleh Syahbandar / SLC / Klasifikasi

Evaluasi Tindakan Perbaikan yang sudah dilakukan, sedang dan belum dilakukan

Evaluasi dan Analisa kecelakaan, nyaris terjadi kecelakaan yang terjadi serta tindakan pencegahannya

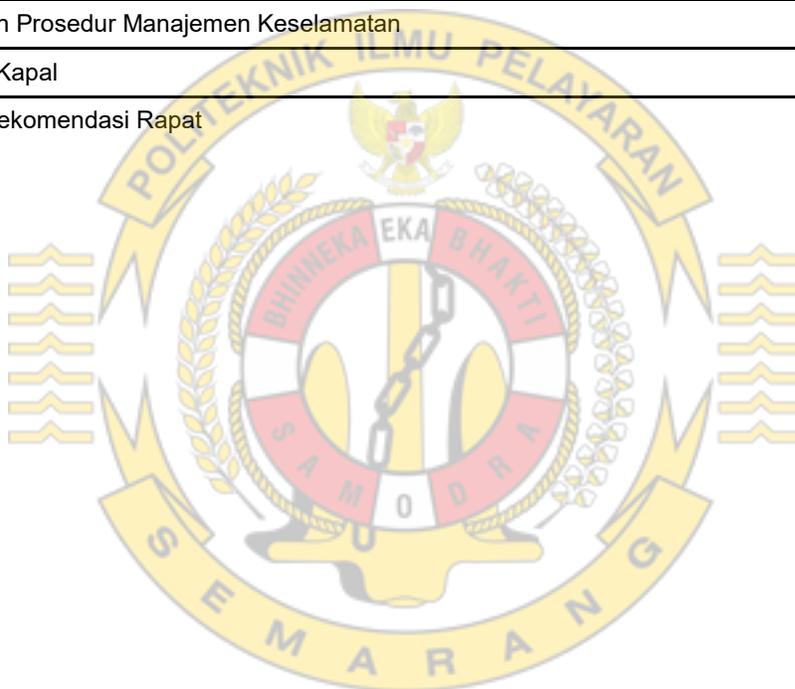
Evaluasi Pelaksanaan Latihan Keselamatan

Evaluasi Pelaksanaan Perawatan Kapal

Evaluasi Pemahaman Prosedur Manajemen Keselamatan

Evaluasi Kebutuhan Kapal

Hasil Evaluasi dan Rekomendasi Rapat



Bila tidak cukup, pakai lembar tambahan ( blank )

Tanda tangan

Tanda tangan

Tanda tangan

DPA

NAKHODA

NOTULEN



PT. TRANSOCEAN MARITIME

**NOTULEN RAPAT FAMILIRISASI /  
PENYULUHAN MANAJEMEN  
KESELAMATAN**

O12

PK

SET

Nama Kapal :

Tanggal Rapat :

Tempat :

Hal :

Daftar Hadir Terlampir

Materi Familirisasi / Penyuluhan



Bila tidak cukup, pakai lembar tambahan ( blank )

Tanda tangan

Tanda tangan

DPA / Nakhoda

Notulen



PT. TRANSOCEAN MARITIME

### CHECKLIST FAMILIRISASI

O13

### SEBELUM BERGABUNG DENGAN KAPAL

P

SET

**Instruksi :**

1. Semua awak kapal baru harus dilakukan familirisasi tersebut di bawah ini sebelum ditugaskan naik kapal
2. Familirisasi dilakukan oleh DPA atau DPA dapat menugaskan seorang staf untuk melakukan familirisasi.  
DPA harus meyakinkan bahwa orientasi dilakukan sebelum awak kapal baru tersebut ditugaskan naik kapal.
3. Beri tanda ( V ) untuk hal-hal yang dikerjakan dan tanda ( X ) untuk hal-hal yang belum dikerjakan.
4. Arsipkan form yang telah dilengkapi dan tanda tangani pada arsip File Personil yang bersangkutan.

Nama :

Jabatan :

Nama Kapal :

Tanggal :

**Materi Penjelasan / Pemahaman**

√

X

Peraturan Personalia di dalam Perusahaan ( jam kerja, disiplin, gaji, cuti dsb )

Kebijakan Keselamatan Perusahaan

Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan

Tugas dan Tanggung Jawab di Kapal

Prosedur Terkait di dalam Operasional Kapal

Prosedur Terkait jika Kapal dalam Keadaan Darurat

Prosedur Perawatan Kapal

Prosedur Penanganan Muatan ( Cargo )

Prosedur Pelatihan Keselamatan di Kapal

Catatan



Mengetahui,

Yang memberikan penyuluhan

Yang menerima penyuluhan,

DPA





PT. TRANSOCEAN MARITIME

## CHECKLIST FAMILIRISASI

O15

## PERWIRA MESIN ( MASINIS ) DI ATAS KAPAL

K

SET

## Instruksi

1. Semua awak kapal baru harus memfamiliarisasi sendiri hal tersebut di bawah ini dalam waktu 24 jam setelah naik kapal
2. Nakhoda dapat menugaskan seorang Mualim untuk mendampinginya, diutamakan Masinis yang akan turun untuk membimbing Masinis baru. Nakhoda harus meyakinkan bahwa orientasi dilakukan sebelum Mualim Baru tersebut melakukan tugas.
3. Beri tanda ( V ) untuk hal-hal yang dikerjakan dan tanda ( X ) untuk hal-hal yang belum dikerjakan.
4. Arsipkan form yang telah dilengkapi dan tanda tangani pada arsip familiarisasi di kapal.

Nama :

Jabatan :

Nama Kapal : MT.TAMEDA MARU NO.3

Tanggal Naik Kapal :

Materi Familiarisasi	√	X
Mengetahui Tugas dan Tanggung Jawabnya di Kapal	√	
Mengetahui Keadaan Darurat, tempat berkumpul, Latihan Sekoci dan Tugas-tugasnya	√	
Mengetahui Keadaan Darurat, Sinyal Tanda Bahaya dan Sinyal Meninggalkan Kapal	√	
Mengetahui Lokasi dan Menjalankan alarm kebakaran dan Lokasi yang diijinkan untuk merokok	√	
Mengetahui Lay-out kapal dan Jalan keluar, khususnya jalan terdekat dari ruang kabinnya menuju sekoci atau tempat berkumpul ( Muster Station )	√	
Mengetahui Lokasi Peralatan Pemadam Kebakaran dan Peralatan Keselamatan di Kamar Mesin, ruang Akomodasi dan Geladak	√	
Mengetahui Cara Pengoperasian Mesin-mesin dan Peralatannya di kamar Mesin	√	
Mengetahui Sistem dan prosedur operasi generator darurat, kemudi darurat, susunan pompa bila darurat dan sistem pompa kebakaran dan pompa pemadam kebakaran darurat	√	
Mengetahui Station dan Tugasnya untuk Penambatan / Lepas Tambat	√	
Prosedur Pelatihan Keselamatan di Kapal	√	

## Catatan

Mengetahui,

Yang memberikan penyuluhan,

Yang menerima penyuluhan

Nakhoda



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## CHECKLIST FAMILIRISASI

O16

## ANAK BUAH KAPAL ( ABK ) DI ATAS KAPAL

K

SET

## Instruksi

1. Semua awak kapal baru harus memfamiliarisasi sendiri hal tersebut di bawah ini dalam waktu 24 jam setelah naik kapal
2. Nakhoda dapat menugaskan seorang Awak Kapal untuk mendampinginya, diutamakan Awak Kapal yang akan turun untuk membimbing Awak Kapal baru tersebut. Nakhoda harus meyakinkan bahwa orientasi dilakukan sebelum Awak Kapal Baru tersebut melakukan tugas.
3. Beri tanda ( V ) untuk hal-hal yang dikerjakan dan tanda ( X ) untuk hal-hal yang belum dikerjakan.
4. Arsipkan form yang telah dilengkapi dan tanda tangani pada arsip familiarisasi di kapal.

Nama :

Jabatan :

Nama Kapal : MT.TAMEDA MARU NO.3

Tanggal Naik Kapal :

## Materi Familiarisasi

√

X

Mengetahui Tugas dan Tanggung Jawabnya di Kapal

√

Mengetahui Keadaan Darurat, tempat berkumpul, Latihan Sekoci dan Tugas-tugasnya

√

Mengetahui Keadaan Darurat, Sinyal Tanda Bahaya dan Sinyal Meninggalkan Kapal

√

Mengetahui Lokasi dan Menjalankan alarm kebakaran dan Lokasi yang diijinkan untuk merokok

√

Mengetahui Lay-out kapal dan Jalan keluar, khususnya jalan terdekat dari ruang kabinnya menuju sekoci atau tempat berkumpul ( Muster Station )

√

Mengetahui Lokasi Peralatan Pemadam Kebakaran dan Peralatan Keselamatan di Kamar Mesin, ruang Akomodasi dan Geladak

√

Prosedur Pelatihan Keselamatan di Kapal

√

## Catatan

Mengetahui,

Yang memberikan penyuluhan,

Yang menerima penyuluhan









PT. TRANSOCEAN MARITIME

## PROGRAM PELATIHAN KEADAAN DARURAT

019

TAHUN 2017

P

SET

NAMA KAPAL : MT.TAMEDA MARU NO.3

BULAN

NO	JENIS PELATIHAN	JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGST	SEPT	OCT	NOV	DES	KET
<b>A. K A P A L</b>														
01	LATIHAN PENINGGALAN KAPAL	X						X						
02	LATIHAN PEMADAMAN KEBAKARAN			X						X				
03	LATIHAN ORANG JATUH KE LAUT	X						X						
04	LATIHAN PENCEGAHAN PENCEMARAN MINYAK			X						X				
05	LATIHAN KEMUDI DARURAT					X						X		
06	LATIHAN KEADAAN DARURAT KEGAGALAN MOTOR INDUK					X						X		
07	LATIHAN KEADAAN DARURAT KEGAGALAN GENERATOR					X						X		
<b>B. KOMBINASI</b>														
01	LATIHAN PENINGGALAN KAPAL	X						X						
02	LATIHAN PEMADAMAN KEBAKARAN			X						X				
	Tanda Tangan :							Tanda Tangan :						
	D P A							Nakhoda						



--	--	--	--	--	--	--





 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>LAPORAN EVALUASI PELATIHAN</b> <b>PERWIRA DEK / MUALIM</b>		<b>O22</b>	
				<b>PK</b>	<b>SET</b>
Instruksi : 1. Setiap perwira dek (mualim) yang baru diterima oleh perusahaan dan telah 3 bulan di kapal (masa percobaan), maka Nakhoda harus melakukan evaluasi terhadap kinerja perwira tersebut. 2. Hasil evaluasi segera dilaporkan ke Perusahaan 3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN DI KAPL dan FILE PERSONIL yang bersangkutan ( di perusahaan ).					
Nama Kapal : MT.TAMEDA MARU NO.3		Jabatan		Tanggal	
Nama Mualim		Naik di / pada		Waktu Pelatihan	
<b>No</b>	<b>MATERI</b> ( 1 : Sangat tidak memuaskan,      10 : Sangat memuaskan				<b>TINGKATAN</b> level ( 1 - 10 )
<b>PERSIAPAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN</b>					
1	Kemampuan mengisi buku harian dek				
2	Kemampuan mengawasi ABK yang turun ke darat				
3	Kemampuan komunikasi dengan kamar mesin				
4	Kemampuan memeriksa sistem komunikasi				
5	Kemampuan mengoperasikan auto pilot dan pengemudian				
6	Kemampuan tes suling dan telegrap kamar mesin				
7	Kemampuan tes sistem navigasi				
8	Kemampuan cek gyro kompas dan membuat koreksi				
9	Kemampuan mengoreksi peta				
10	Kemampuan mencocokkan semua jam kapal				
11	Kemampuan membantu pandu				
12	Kemampuan memeriksa kade keamanan di sisi kapal				
13	Kemampuan memeriksa penumpang gelap				
14	Memahami prosedur pelaporan kepada Nakhoda				
15					
<b>PROSEDUR KEBERANGKATAN / KEDATANGAN</b>					
1	Kemampuan menyampaikan dan melaksanakan perintah Nakhoda				
2	Kemampuan mengoperasikan telegrap				
3	Kemampuan mencatat olah gerak				
4	Kemampuan menentukan posisi kapal				
5	Kemampuan penggunaan isyarat bendera				
6	Kemampuan mengawasi radar				
7	Kemampuan menentukan kedalaman air				
8	Kemampuan menentukan posisi lego jangkar				
9	Kemampuan memahami penambatan setelah " mesin selesai "				
10					
<b>PENJAGAAN</b>					
1	Memiliki pemahaman tentang penggantian jaga				
2	Kemampuan merubah lintasan dan identifikasi haluan navigasi				
3	Kemampuan mendeteksi perintang secara dini				
4	Memiliki pemahaman gerakan kapal lain				
5	Mampu mengoperasikan Radar, membaca GPS, dsb				
6					
<b>OLAH GERAK</b>					
1	Kemampuan merubah kemudi otomatis, manual dan darurat				
2	Memilik pengetahuan tentang peraturan tubrukan				
3	Kemampuan memprediksi situasi berbahaya, mampu mengambil tindakan menghindar				
4	Kemampuan merubah ke lintasan baru setelah merubah lintasan				
5	Mampu mengoperasikan alarm induk dan isyarat darurat bunyi				
6					
<b>No</b>	<b>MATERI</b> ( 1 : Sangat tidak memuaskan,      10 : Sangat memuaskan				<b>TINGKATAN</b> level ( 1 - 10 )

PENGUKURAN POSISI	
1	Kemampuan mengadakan observasi astronomi dari matahari ( pandangan pagi, lintasan meridian dan azimuth ).
2	Perhitungan posisi siang hari dan menghitung perhitungan hari dan arus mengapung
3	Kemampuan melihat tanda bintang
4	Kemampuan melakukan pembaringan posisi
5	Kemampuan menentukan posisi dengan radar
6	Kemampuan menentukan posisi dengan GPS
CUACA DI LAUT	
1	Kemampuan memahami pengaruh kapal oleh angin, arus dan laut
2	Kemampuan pmemprediksi peta cuaca
3	Mampu memahami peta cuaca dan simbol
4	
LAIN - LAIN	
1	Mampu menyetel auto pilot
2	Mampu mengatur penyetelan radar
3	Mampu menggunakan sextant
4	Mampu menghitung kesalahan kompas
5	Mampu mengoperasikan panel alarm
6	Mampu mengoreksi catatan pada log book
7	Mampu melakukan pengawasan pada saat di pelabuhan
8	Mampu mengawasi saat penanganan muatan
9	Mampu melakukan pengawasan lego jangkar
10	Memiliki pengetahuan perawatan konstruksi kapal
11	Memiliki pengetahuan perawatan cargo gear
12	Memiliki pengetahuan bongkar muat
13	Mampu memahami arus
14	Memiliki pengetahuan tentang SMS
15	
Tanggapan	
	
Nakhoda	Mualim I

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN EVALUASI PELATIHAN</b>		<b>O23</b>	
	<b>PERWIRA MESIN / MASINIS</b>		<b>PK</b>	<b>SET</b>
Instruksi :				
1. Setiap perwira dek (mualim) yang baru diterima oleh perusahaan dan telah 3 bulan di kapal (masa percobaan), maka Nakhoda harus melakukan evaluasi terhadap kinerja perwira tersebut. 2. Hasil evaluasi segera dilaporkan ke Perusahaan 3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN DI KAPL dan FILE PERSONIL yang bersangkutan ( di perusahaan ).				
Nama Kapal		Jabatan	Tanggal	
Nama Masinis		Naik di / pada	Waktu Pelatihan	
No	<b>MATERI</b>			TINGKATAN level ( 1 - 10 )
	( 1 : Sangat tidak memuaskan, 10 : Sangat memuaskan )			
1	Kemampuan mendata BBM ( LO dan FO )			
2	Kemampuan mengontrol suhu oil / air pendingin mesin utama			
3	Kemampuan menjalankan dan mengoperasikan mesin bantu secara paralel dan otomatis			
4	Memahami prosedur pengujian mesin utama			
5	Kemampuan menguji mesin utama			
6	Kemampuan menjalankan semua pompa-pompa			
7	Kemampuan menguji mesin kemudi dan telegrap			
<b>PROSEDUR KEBERANGKATAN / KEDATANGAN</b>				
1	Operasi mesin induk			
2	Kemampuan mengontrol sistem pemanas bahan bakar			
3	Memahami menjalankan dan sirkulasi ketel dan pompa start			
4	Kemampuan merubah pasok bahan bakar minyak dari FO menjadi MDO			
5	Kemampuan menyetel mesin setelah dijalankan			
6	Kemampuan memahami sistem alarm mesin			
<b>JAGA DI LAUT</b>				
1	Mengisi / mengoreksi buku harian kamar mesin			
2	Kemampuan memahami sistem alarm mesin			
3	Kemampuan membandingkan suatu analisis data mesin induk yang ada dengan curva standar			
4	Menghitung tenaga dari konsumsi bahan bakar			
5	Menghitung tenaga dari kartu indikator			
6	Kemampuan membersihkan Turbo Charger			
7	Mengetahui kapan memanggil KKM			
8	Memahami kemampuan menghembus jelaga ketel dan economizer			
<b>OPERASI LAINNYA</b>				
1	Manajemen ketel dan pengelolaan air			
2	Menjalankan separator			
3	Operasi OWS ketika operasi pompa bilge			
4	Memahami perawatan mesin bantu			
5	Memahami operasi pompa bilge darurat			
6	Memahami perawatan mesin bantu			
7	Memahami operasi dan perawatan pendingin dan AC			
8	Memahami perawatan tiap pompa dan mesin bantu			
9	Memahami sistem pipa			
10	Memahami sistem otomatis			
11	Memahami perencanaan kapal ( Dep. Mesin )			
12	Memahami SMS			

Instruksi :	
Nakhoda	KKM



PT. TRANSOCEAN MARITIME

**PROGRAM AUDIT ISM CODE**

**0 2 4**

**TAHUN 2007**

**PK**

**SET**

**BULAN**

N O	JENIS AUDIT	JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGUST	SEPT	OKT	NOV	DES	KET
1	INITIAL AUDIT													
2	INTERNAL AUDIT													
3	INTERMEDIATE AUDIT													

Tanda Tangan :

Tanda Tangan :

D P A

Capten.....

Nakhoda



PT. TRANSOCEAN MARITIME

### CATATAN AUDIT

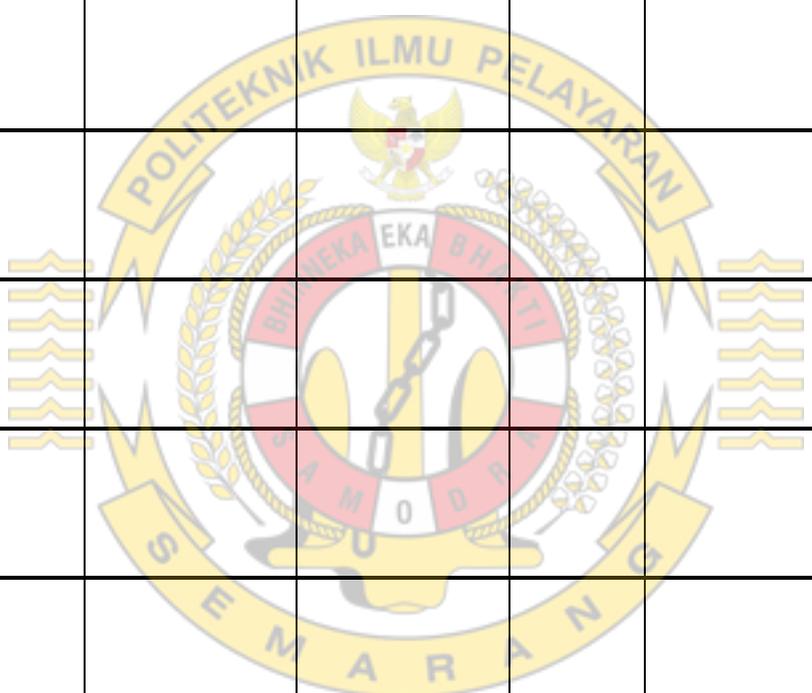
0 2 4A

PK

SET

Nama Kapal :

No	No. AUDIT	JENIS AUDIT	AUDITOR	TGL	HASIL AUDIT	STATUS



Mengetahui :

CAPT.....  
Nakhoda

Dilaporkan oleh :

.....  
Mualim I



PT. TRANSOCEAN MARITIME

### LAPORAN INTERNAL AUDIT

0 2 4B

PK

SET

No. Audit :

Tanggal Audit :

Auditor :

Unit Kerja yang Diaudit :

Lingkup Audit

Nama Auditee

Jabatan

Kesimpulan Hasil Audit

Tanda tangan Auditor

Tanda tangan Auditee

Nama :

Nama :



PT. TRANSOCEAN MARITIME

**LAPORAN KETIDAK SESUAIAN**

**0 2 4 C**

**( NON CONFORMITIES REPORT )**

**PK SET**

Unit Kerja yang diaudit

Tanggal

Nama Auditor

No. Elemen dari Kode

No. NCR

TEMUAN KETIDAKSESUAIAN

TIPE KETIDAKSESUAIAN

MAJOR

MINOR

OBSERVATION

Tanda tangan auditor

Tanda tangan Auditee

Tanggal

Jabatan

TINDAKAN PERBAIKAN

Penanggung Jawab  
tindakan perbaikan

Tanggal Perkiraan penyelesaian  
tindakan perbaikan

Jabatan

VERIVIKASI TINDAKAN PERBAIKAN

Nama Auditor

Tanda tangan Auditor

Tanggal







PT. TRANSOCEAN MARITIME

CATATAN PEMERIKSAAN PENGAMANAN MUATAN

027

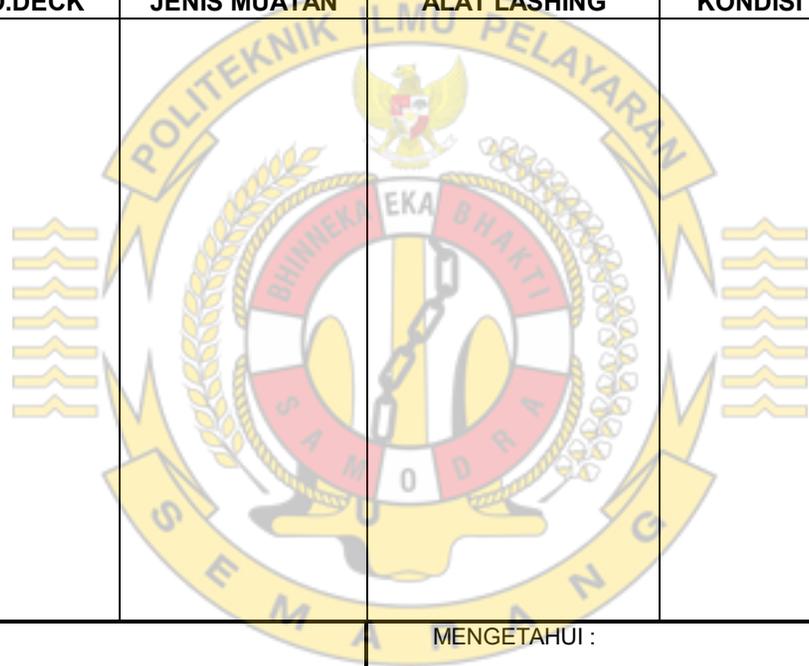
PK

SET

NAMA KAPAL :

NO.VOY :

NO	TGL / WAKTU	POSISI	NO.DECK	JENIS MUATAN	ALAT LASHING	KONDISI	KETERANGAN



DIPERIKSA OLEH

MENGETAHUI :

MUALIM I

NAKHODA



 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>LAPORAN LATIHAN</b>			<b>O29</b>	
		<b>PERAN PEMADAM KEBAKARAN</b>			<b>PK</b>	<b>BLN</b>
Nama Kapal		Tanggal Laporan				
Pelabuhan Asal		Pelabuhan Tujuan				
Tanggal Latihan		Waktu Latihan				
Mulai Jam		Selesai Jam				
Posisi kapal saat latihan			Lokasi Kebakaran			
Komandan Latihan						
Total waktu yang diperlukan sejak sinyal kebakaran dibunyikan sampai dengan kesiapan Peralatan Pemadam Kebakaran tiba di lokasi kebakaran				menit		
Tipe peralatan pemadam kebakaran yang digunakan						
Bagaimana menggunakannya						
Kondisi dari pintu kedap air, pintu kebakaran ( fire door ), bagaimana ABK menutup dan waktu yang diperlukan untuk bertindak				menit		
Bila kebakaran di ruangan, apakah fan / blower telah dipadamkan	Ya	Tidak	Apakah quick closing valve dapat difungsikan ( simulasi )	Ya	Tidak	
Kondisi selang dan nosel	Baik	Rusak	Kondisi pompa kebakaran	Baik	Rusak	
Kondisi Baju Tahan Api	Baik	Rusak	Kondisi Breathing Apparatus	Baik	Rusak	
	Jumlah =	Buah				
Kondisi Pemadam CO2	Baik	Rusak	Tanggal Pemeriksaan			
Kondisi Pemadam Foam	Baik	Rusak	Tanggal Pemeriksaan			
Kondisi Pemadam ABC	Baik	Rusak	Tanggal Pemeriksaan			
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan	orang		Jumlah ABK yang absen karena tugas jaga	orang		
ABK yang tidak mengikuti latihan karena suatu alasan ( nama dan jabatan )						
Tanggal rencana latihan kebakaran berikutnya						
Catatan hasil Latihan ( diisi oleh Nakhoda )						
Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan			
Nakhoda	KKM	Mualim I	Mualim III			



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## LAPORAN LATIHAN PERAN SEKOCI

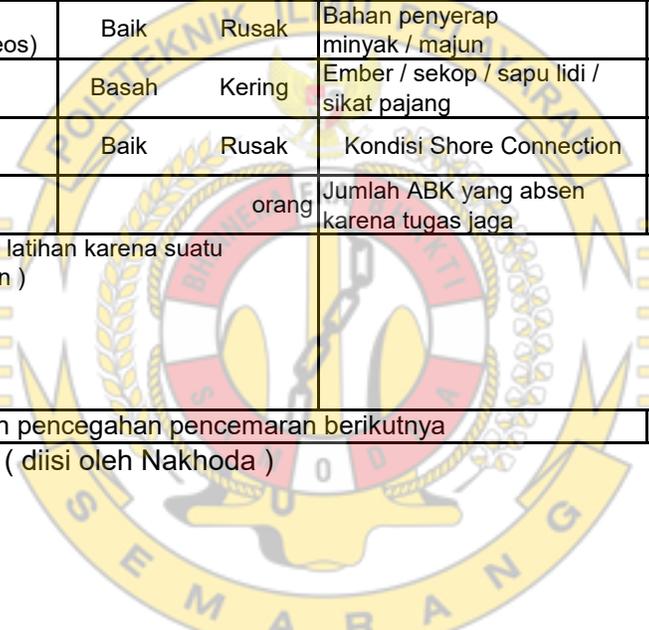
O30

( MENINGGALKAN KAPAL )

PK

TWL

Nama Kapal			Tanggal Laporan		
Pelabuhan Asal			Pelabuhan Tujuan		
Tanggal Latihan			Waktu Latihan		
Mulai Jam			Selesai Jam		
Posisi kapal saat latihan			Nomor Sekoci		
Posisi Sekoci			Komandan Sekoci		
Total waktu yang diperlukan sejak sinyal penurunan sekoci dibunyikan sampai dengan kesiapan Team di lokasi Sekoci			menit		
Total waktu yang diperlukan sejak di lokasi sekoci sampai dengan posisi penurunan			menit		
Kondisi Sekoci	Baik	Rusak	Kelengkapan peralatan Sekoci	Lengkap	Tidak Lengkap
Kondisi Mesin Sekoci	Baik	Rusak	Keadaan Bahan Bakar tangki	Penuh Setengah	Kosong
Waktu Start Mesin Sekoci	Jam		Waktu stop Mesin Sekoci	Jam	
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan	orang		Jumlah ABK yang absen karena tugas jaga	orang	
ABK yang tidak mengikuti latihan karena suatu alasan ( nama dan jabatan )					
Tanggal rencana latihan sekoci berikutnya					
Catatan hasil Latihan ( diisi oleh Nakhoda )					
Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan		
Nakhoda	KKM	Mualim I	Mualim III		

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>LAPORAN LATIHAN</b> <b>PERAN PENCEGAHAN PENCEMARAN</b>			<b>O31</b>	
					<b>PK</b>	<b>BLN</b>
Nama Kapal		Tanggal Laporan				
Pelabuhan		Pada saat bunker		Ya	Tidak	
Tanggal Latihan		Waktu Latihan				
Mulai Jam		Selesai Jam				
Komandan Latihan						
Total waktu yang diperlukan sejak sinyal terjadi tumpahan dibunyikan sampai dengan kesiapan Team di lokasi tumpahan				menit		
Hubungan Komunikasi Muallim Jaga dengan Masinis Jaga				Lancar	Sulit	
Bahan penyerap minyak yang digunakan						
Total waktu yang diperlukan mulai dari tindakan mengatasi tumpahan hingga semua tumpahan telah diatasi						
Fungsi dari alat pengukur minyak	Baik	Rusak	Pipa ventilasi udara	Baik Buntu	Rusak	
Bahan pembersih minyak (oil dispersen / kimia = Neos)	Baik	Rusak	Bahan penyerap minyak / majun	Jumlah Cukup	Kurang	
Serbuk gergaji	Basah	Kering	Ember / sekop / sapu lidi / sikat pajang	Lengkap	Tidak Lengkap	
Kondisi selang pengisian	Baik	Rusak	Kondisi Shore Connection	Lengkap	Tidak Lengkap	
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan	orang		Jumlah ABK yang absen karena tugas jaga	orang		
ABK yang tidak mengikuti latihan karena suatu alasan ( nama dan jabatan )						
						
Tanggal rencana latihan pencegahan pencemaran berikutnya						
Catatan hasil Latihan ( diisi oleh Nakhoda )						
Tanda tangan		Tanda tangan		Tanda tangan		
Nakhoda		KKM		Muallim II		

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN LATIHAN PERAGAAN PERALATAN KESELAMATAN</b>		<b>032</b>	
			<b>PK</b>	<b>BLN</b>
Nama Kapal		Tanggal Laporan		
Pelabuhan		Pelabuhan Tujuan		
Tanggal Latihan		Waktu Latihan		
Mulai Jam		Selesai Jam		
Komandan Latihan				
<b>INFLATABLE LIFE RAFT</b>				
No	Item yang harus dicek / diperagakan	Baik	Rusak	Keterangan
1	Harus diservice setiap 12 bulan			
2	Container harus tertulis dengan jelas : Pabrik pembuat, nomer seri, tanggal service terakhir, kapasitas / jumlah personil			
3	Kondisi dari Fitting retro-reflective tapes			
4	Kondisi pengikatannya			
5	Hydrostatic Release Unit			
6	Kondisi embarkation / Jacob Ladder			
<b>BAJU PELAMPUNG ( LIFE JACKET )</b>				
<b>SELURUH CREW MEMPERAGAKAN PEMAKAIAN BAJU PELAMPUNG PERAGAAN DIPIMPIN OLEH SAFETY OFFICER</b>				
1	Setiap baju pelampung dilengkapi dengan retro-reflective tapes, Nama kapal, Pelabuhan Pendaftaran			
2	Setiap baju pelampung dilengkapi dengan peluit dan lampu			
3	Pengecekan jumlah dan kondisi baju pelampung tambahan yang ada di anjungan, control room / kamar mesin dan di gudang			
<b>BAJU TAHAN API ( FIREMAN OUTFIT ) DAN BREATHING APPARATUS</b>				
1	Pengecekan kondisi baju tahan api, sarung tangan, sepatu, pelindung kepala, sabuk pengikat dan tali.			
2	Kapak, lampu senter			
3	Kondisi Breathing Apparatus : Botol, selang, masker, tekanan udara botol, dan botol cadangan			
Jumlah seluruh personil yang terlibat dalam latihan				
Jumlah personil yang absen sehubungan dengan tugas jaga				
Personil yang tidak mengikuti latihan disebabkan suatu alasan				
Nama				
Jabatan				
Alasan				
Tanggal Latihan Peragaan Keselamatan berikutnya				
Catatan hasil latihan ( diisi oleh Nakhoda )				
Tanda tangan		Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan
Nakhoda		KKM	Muali I	Mualim II



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## LAPORAN LATIHAN KEMUDI DARURAT

O33

PK

TWL

Nama Kapal		Tanggal Laporan	
Pelabuhan Asal		Pelabuhan Tujuan	
Tanggal Latihan		Waktu Latihan	
Mulai Jam		Selesai Jam	
Komandan Latihan			
Bahaya Navigasi disekitar ( beting, rintangan )		Ya	Tidak
Pemindahan kemudi dari manual menjadi posisi kemudi darurat		Lancar	Sulit
Memperketat pengamatan ( tambahan personil, radar, VHF )		Sudah	Belum
Hubungan Komunikasi Muallim Jaga dengan Masinis Jaga		Lancar	Sulit
Komunikasi antara ruang mesin kemudi dengan anjungan ( komunikasi dengan tabung suara, atau dengan walky talky ) telah dicoba dan standby		Lancar	Sulit
Coba mesin kemudi darurat manual ( tanpa mesin ) dengan menggerakkan cikir kemudi dari posisi :			
I. O - P 15	Waktu	Detik	III. S 15 - P 15
II. P 15 - S 15	Waktu	Detik	IV. P 15 - O
Apakah seluruh perwira mesin dapat mengoperasikannya		Ya	Tidak
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan	orang	Jumlah ABK yang absen karena tugas jaga	orang
ABK yang tidak mengikuti latihan karena suatu alasan ( nama dan jabatan )			
Tanggal rencana latihan sekoci berikutnya			
Catatan hasil Latihan ( diisi oleh Nakhoda )			
Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan
Nakhoda	KKM	Mualim II	Mualim I

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>LAPORAN LATIHAN PENYELAMATAN ORANG JATUH KE LAUT</b>		034	
				PK	TWL
Nama Kapal		Tanggal Laporan			
Pelabuhan Asal		Pelabuhan Tujuan			
Tanggal Latihan		Waktu Latihan			
Mulai Jam		Selesai Jam			
Pimpinan Umum	Nakhoda				
Nakhoda melemparkan benda ke laut tanda dimulainya latihan				Ya	-
Orang yang menyaksikan berteriak " ORANG JATUH KE LAUT SEBELAH KANAN / KIRI " dan melemparkan pelampung penolong				Sudah	-
Mualim jaga bila melihat atau mendapat laporan segera mengambil tindakan :					
* Cikar kemudi ke arah orang jatuh ke laut				Ya	-
* Melemparkan pelampung yang dilengkapi dengan self Igniting Light dan bouyant smoke ke posisi orang yang jatuh ke laut.				Sudah	-
* Beritahu Nakhoda				Sudah	-
* Bunyikan alarm tanda bahaya untuk Peran Penyelamatan				Sudah	-
* Beritahu KKM dan Masinis Jaga				Sudah	-
* Plot di peta posisi pelampung				Sudah	-
Tindakan Nakhoda :					
* Tambah personil jaga untuk pengamatan keliling				Sudah	-
* Order standby mesin, kurangi kecepatan hingga standby full				Sudah	-
* Melaksanakan prosedur Williamson Turn dan olah gerak mendekati orang yang jatuh ke laut sampai ketemu				Sudah	-
* Diadakan komunikasi dengan kapal-kapal sekitar				Sudah	-
Persiapan segala sesuatu untuk menurunkan sekoci penyelamat				Sudah	-
Persiapan di geladak utama					
* Tali-tali penelamat dan pelampung penolong				Sudah	-
* Menyiapkan derek dan jala-jala untuk mengangkat orang yang jatuh ke laut				Sudah	-
* Menyiapkan alat pelontar tali				Sudah	-
Menyiapkan tandu dan perlengkapan P3K				Sudah	-
Ambil foto-foto				Sudah	-
* Laporkan ke Administrator Pelabuhan ( via radio )				Sudah	Belum
* Laporkan ke Kantor Pusat ( via radio dan laporan tertulis )				Sudah	Belum
* Tulis dalam Deck Log Book				Sudah	Belum
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan	17	orang	Jumlah ABK yang absen karena tugas jaga	2	orang
ABK yang tidak mengikuti latihan karena suatu alasan ( nama dan jabatan )					
Tanggal rencana latihan sekoci berikutnya					
Catatan hasil Latihan ( diisi oleh Nakhoda )					
Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan	Tanda tangan		
Nakhoda	KKM	Mualim I	Mualim II		



 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN KEJADIAN DARURAT</b>		<b>O36</b>				
	<b>( LAPORAN PERTAMA DARI KEJADIAN )</b>		<b>PK</b>	<b>SET</b>			
Kepada :		Tanggal					
		Waktu					
Dari : NAKHODA							
No.Pelayaran		Dari		Menuju		Tanggal dan wkt kejadian	
Lokasi dan Posisi Kejadian							
Bentuk dan Penjelasan Kejadian Darurat							
Kematian / Orang Hilang ( Nama dan Jumlah )							
Tingkat Pencemaran							
Besarnya Kerusakan / Kerugian Bangunan Kapal / Mesin							
Besarnya Kerusakan / Kerugian Muatan							
Besarnya Kerusakan / Kerugian Bangunan Kapal lain atau Obyek lain							
Pihak Terkait yang dilaporkan <input type="checkbox"/> Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai <input type="checkbox"/> Penguasa Pelabuhan / Syahbandar Setempat <input type="checkbox"/> Perwakilan / Agen Setempat <input type="checkbox"/> Perusahaan yang menangani pencemaran ( permintaan melalui perwakilan setempat ) <input type="checkbox"/> Pihak lain .....							
Keadaan Cuaca dan Laut							
Kelaik-lautan ( kemampuan kapal bergerak dengan mesin sendiri )							
Perlukah bantuan dari pihak darat							
Jadwal waktu pembicaraan berikut ( tegaskan metoda komunikasi yang diperlukan							
Tanda tangan				Catatan penting lainnya			
Nakhoda							

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN TABRAKAN KAPAL ( LAPORAN KEDUA )</b>				<b>O37</b>		
					<b>PK</b>	<b>SET</b>	
<b>KEPADA :</b>			<b>DARI :</b>				
Tanggal Kejadian				Nama Kapal Ter/Penabrak			
Waktu Kejadian				Nahkoda Kapal Ter/Penabrak			
Lokasi Kejadian				Cal Sign Kapal Ter/Penabrak			
<b>KEADAAN SAAT TABRAKAN</b>		<b>KAPAL SENDIRI</b>		<b>KAPAL LAIN ( OBYEK LAIN )</b>			
Haluan Kapal ( repeater kiri / tengah / kanan )							
Kecepatan saat tabrakan ( knot )							
Baringan jarak / dari obyek							
Sudut Tabrakan							
<b>TINDAKAN YANG DILAKUKAN ANJUNGAN</b>				<b>PIHAK - PIHAK YANG DI HUBUNGI</b>			
Stop Mesin Induk		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	SAR Setempat		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Laporan ke Nakhoda		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Perusahaan ( DPA )		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Pemberitahuan ke Kamar Mesin		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Agen / Perwakilan Terdekat		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
General Alarm dibunyikan / isyarat		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Port Authority		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Penerangan Dek dinyalakan		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Penjamin ( Underwriter )		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Kibarkan Isyarat Internasional " Tidak Terkendali "		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	P & I Club ( Asuransi )		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Isyarat Perhatian untuk kapal sekitar ( via VHF )		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Badan Klasifikasi		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Memindahkan kemudi otomatis ke manual		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak				
<b>KEJADIAN BERIKUT YANG TERJADI SETELAH TABRAKAN</b>				<b>KERUSAKAN MESIN YANG TERJADI</b>			
Kebakaran		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Kerusakan Mesin Induk		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
kebocoran		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Kerusakan Mesin Kemudi		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Tumpahan Minyak		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Kerusakan Daun Kemudi		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
				Mampu bergerak sendiri		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
<b>KEADAAN MENDESAK YANG HARUS DIAMBIL SEGERA</b>							
Secepatnya meninggalkan kapal		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Perlu Bantuan Penyelamatan		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Perintah meninggalkan kapal pukul		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak	Permintaan Bantuan pukul		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak
Kapal perlu dikandaskan		<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak				
Nama Korban Luka Ringan		Nama Korban Luka Berat		Nama Korban Hilang		Nama Korban Meninggal	
Kerusakan Bangunan Kapal Secara Garis Besar Haluan, Lambung kanan ( depan, tengah, belakang ), Lambung kiri ( depan, tengah, belakang ), Buritan kapal							
Keadaan kapal lain pada pengamatan pertama							
Haluan kapal		derajat	Jarak		mil	Waktu pengamatan	
Kondisi							SMT

TINDAKAN YANG DIAMBIL UNTUK MENGHINDARI TABRAKAN					
Nama Mualim Jaga		Stop Mesin Penggerak	pukul	Mundur	
Nama Petugas Pandu		Lego Jangkar	pukul		
Isyarat Yang Digunakan (coret yang tidak perlu)	Komunikasi VHF Isyarat Lampu Suling Isyarat Olah Gerak	Penggunaan Kemudi	pukul	(dicikar)	
PENGGUNAAN PERALATAN NAVIGASI					
Jumlah Radar Dipakai	Unit		Gyro Compass ( repeater )	Error	
Service Range	No. 1 Mile		Course Recorder	Error derajat	
	No. 2 Mile			Error waktu	
ARPA System	Ya	Tidak	Engine Telegrap Logger	Error waktu	
PETUGAS JAGA SAAT KEJADIAN ( nama )					
Nakhoda		Masinis Jaga			
Mualim Jaga		Juru Minyak Jaga			
Juru Mudi Jaga		Markonis Jaga			
KONDISI LAUT DAN CUACA SAAT KEJADIAN					
Cuaca		Alun			
Arah dan Kecepatan Angin		Pasang Surut			
Jarak Tampak		Phase Bulan			
Arus					
SKETS ( GAMBAR ) KEJADIAN TABRAKAN ( PADA LEMBAR TERPISAH )					
DATA - DATA KAPAL PENABRAK / TERTABRAK					
Nama Kapal		Pelabuhan Asal			
Bendera		Pelabuhan Tujuan			
Pemilik Kapal		Muatan			
Asuransi		P & I Club			
Dioperasikan Oleh (charterer)					
Alamat, Contac Person					
DOKUMEN YANG HARUS DIPERSIAPKAN					
Marine Note of Protest	Ya	Tidak	Kerusakan	Ya	Tidak
Berita Acara	Ya	Tidak			
TINDAKAN LEBIH LANJUT YANG PERLU DILAKUKAN					
Damage Survey	Ya	Tidak	Perbaikan Kapal	Ya	Tidak
Class Survey	Ya	Tidak	P & I Club Survey	Ya	Tidak
DOKUMEN PENDUKUNG					
Photo - photo Kejadian	Ya	Tidak	Kertas Pencatat Telegrap	Ya	Tidak
Peta Laut Yang Digunakan	Ya	Tidak	Jurnal Radar	Ya	Tidak
Jurnal Dek	Ya	Tidak	Kertas Pencatat Kedalaman Laut	Ya	Tidak
Jurnal Mesin	Ya	Tidak	Buku-buku Perintah (standing/night order)	Ya	Tidak
Buku Olah Gerak	Ya	Tidak	Peta Cuaca	Ya	Tidak
Daftar Kemudi	Ya	Tidak	Rekaman Hubungan VHF	Ya	Tidak
Kertas Pencatat Haluan	Ya	Tidak	Sertifikat-sertifikat Pendukung	Ya	Tidak
Tanda tangan Nakhoda	Dilaporkan				
	Pada Tanggal				
Nama	Waktu				

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>LAPORAN KAPAL</b>				<b>O38</b>	
		<b>KANDAS / TERDAMPAR ( LAPORAN KEDUA )</b>				<b>PK</b>	<b>SET</b>
KEPADA :			DARI :				
Tanggal Kejadian				Waktu Kejadian			
Lokasi Kejadian				Arah Haluan			
Baringan jarak / dari obyek				Posisi Kejadian			
Kecepatan saat kandas ( knot )				Pemberlakuan peran darurat		pukul	
TINDAKAN YANG DILAKUKAN ANJUNGAN				PIHAK - PIHAK YANG DI HUBUNGI			
Stop Mesin Induk		Ya	Tidak	SAR Setempat		Ya	Tidak
Laporan ke Nakhoda		Ya	Tidak	Perusahaan ( DPA )		Ya	Tidak
Pemberitahuan ke Kamar Mesin		Ya	Tidak	Agen / Perwakilan Terdekat		Ya	Tidak
General Alarm dibunyikan / isyarat		Ya	Tidak	Port Authority		Ya	Tidak
Penerangan Dek dinyalakan		Ya	Tidak	Penjamin ( Underwriter )		Ya	Tidak
Kibarkan Isyarat Internasional " Tidak Terkendali "		Ya	Tidak	P & I Club ( Asuransi )		Ya	Tidak
Isyarat Perhatian untuk kapal sekitar ( via VHF )		Ya	Tidak	Badan Klasifikasi		Ya	Tidak
Memindahkan kemudi otomatis ke manual		Ya	Tidak				
KEJADIAN BERIKUT YANG TERJADI SETELAH KANDAS				KERUSAKAN MESIN YANG TERJADI			
Kebakaran		Ya	Tidak	Kerusakan Mesin Induk		Ya	Tidak
kebocoran		Ya	Tidak	Kerusakan Mesin Kemudi		Ya	Tidak
Tumpahan Minyak		Ya	Tidak	Kerusakan Daun Kemudi		Ya	Tidak
				Mampu bergerak sendiri		Ya	Tidak
KEADAAN MENDESAK YANG HARUS DIAMBIL SEGERA							
Secepatnya meninggalkan kapal		Ya	Tidak	Perlu Bantuan Penyelamatan		Ya	Tidak
Perintah meninggalkan kapal pukul		Ya	Tidak	Permintaan Bantuan pukul		Ya	Tidak
				Pencatatan hubungan komunikasi VHF mulai pukul		Ya	Tidak
Nama Korban Luka Ringan		Nama Korban Luka Berat		Nama Korban Hilang		Nama Korban Meninggal	
Kerusakan Bangunan Kapal Secara Garis Besar Haluan, Lambung kanan ( depan, tengah, belakang ), Lambung kiri ( depan, tengah, belakang ), Buritan kapal							
PENGUNAAN PERALATAN NAVIGASI							
Jumlah Radar Dipakai		Unit		Gyro Compass ( repeater )		Error	
Service Range	No. 1 Mile			Course Recorder	Error derajat		
	No. 2 Mile				Error waktu		
ARPA System		Ya	Tidak	Engine Telegrap Logger		Error waktu	

PETUGAS JAGA SAAT KEJADIAN ( nama )					
Nakhoda		Masinis Jaga			
Mualim Jaga		Juru Minyak Jaga			
Juru Mudi Jaga		Markonis Jaga			
KONDISI LAUT DAN CUACA SAAT KEJADIAN					
Cuaca		Alun			
Arah dan Kecepatan Angin		Pasang Surut			
Jarak Tampak		Phase Bulan			
Arus					
SKETS ( GAMBAR ) KEJADIAN KANDAS ( PADA LEMBAR TERPISAH )					
DOKUMEN YANG HARUS DIPERSIAPKAN					
Marine Note of Protest	Ya	Tidak	Kerusakan	Ya	Tidak
Berita Acara	Ya	Tidak			
TINDAKAN LEBIH LANJUT YANG PERLU DILAKUKAN					
Damage Survey	Ya	Tidak	Perbaikan Kapal	Ya	Tidak
Class Survey	Ya	Tidak	P & I Club Survey	Ya	Tidak
DOKUMEN PENDUKUNG					
Photo - photo Kejadian	Ya	Tidak	Kertas Pencatat Telegraph	Ya	Tidak
Peta Laut Yang Digunakan	Ya	Tidak	Jurnal Radar	Ya	Tidak
Jurnal Dek	Ya	Tidak	Kertas Pencatat Kedalaman Laut	Ya	Tidak
Jurnal Mesin	Ya	Tidak	Buku-buku Perintah (standing/night order)	Ya	Tidak
Buku Olah Gerak	Ya	Tidak	Peta Cuaca	Ya	Tidak
Daftar Kemudi	Ya	Tidak	Rekaman Hubungan VHF	Ya	Tidak
Kertas Pencatat Haluan	Ya	Tidak	Sertifikat-sertifikat Pendukung	Ya	Tidak
Tanda tangan Nahkoda					
Nama	Waktu				

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN KEBAKARAN KAPAL</b>				<b>O39</b>	
					<b>PK</b>	<b>SET</b>
KEPADA :			DARI :			
Tanggal Kejadian			Bagian Kapal yang Terbakar			
			Kecepatan saat kebakaran			
Waktu Kejadian			Haluan kapal Repeater kiri / kanan / tengah			
Lokasi Kejadian			Posisi Kejadian			
Baringan jarak / dari obyek			Pemberlakuan peran darurat		pukul	
TINDAKAN YANG DILAKUKAN ANJUNGAN			PIHAK - PIHAK YANG DI HUBUNGI			
Stop Mesin Induk	Ya	Tidak	SAR Setempat		Ya	Tidak
Laporan ke Nakhoda	Ya	Tidak	Perusahaan ( DPA )		Ya	Tidak
Pemberitahuan ke Kamar Mesin	Ya	Tidak	Agen / Perwakilan Terdekat		Ya	Tidak
General Alarm dibunyikan / isyarat	Ya	Tidak	Port Authority		Ya	Tidak
Penerangan Dek dinyalakan	Ya	Tidak	Penjamin ( Underwriter )		Ya	Tidak
Kibarkan Isyarat Internasional " Tidak Terkendali "	Ya	Tidak	P & I Club ( Asuransi )		Ya	Tidak
Isyarat Perhatian untuk kapal sekitar ( via VHF )	Ya	Tidak	Badan Klasifikasi		Ya	Tidak
Memindahkan kemudi otomatis ke manual	Ya	Tidak				
KEJADIAN BERIKUT YANG TERJADI SETELAH KEBAKARAN			KERUSAKAN MESIN YANG TERJADI			
Kandas	Ya	Tidak	Kerusakan Mesin Induk		Ya	Tidak
kebocoran	Ya	Tidak	Kerusakan Mesin Kemudi		Ya	Tidak
Tumpahan Minyak	Ya	Tidak	Kerusakan Daun Kemudi		Ya	Tidak
			Mampu bergerak sendiri		Ya	Tidak
KEADAAN MENDESAK YANG HARUS DIAMBIL SEGERA						
Secepatnya meninggalkan kapal	Ya	Tidak	Perlu Bantuan Penyelamatan		Ya	Tidak
Perintah meninggalkan kapal pukul	Ya	Tidak	Permintaan Bantuan pukul		Ya	Tidak
Kapal perlu dikandaskan	Ya	Tidak	Pencatatan hubungan komunikasi VHF mulai pukul		Ya	Tidak
Nama Korban Luka Ringan	Nama Korban Luka Berat		Nama Korban Hilang		Nama Korban Meninggal	
Kerusakan Bangunan Kapal Secara Garis Besar Haluan, Lambung kanan ( depan, tengah, belakang ), Lambung kiri ( depan, tengah, belakang ), Buritan kapal						

PENGUNAAN PERALATAN NAVIGASI					
Jumlah Radar Dipakai	Unit		Gyro Compass ( repeater )	Error	
Service Range	No. 1 Mile		Course Recorder	Error derajat	
	No. 2 Mile			Error waktu	
ARPA System	Ya	Tidak	Engine Telegrap Logger	Error waktu	

PETUGAS JAGA SAAT KEJADIAN ( nama )			
Nakhoda		Masinis Jaga	
Mualim Jaga		Juru Minyak Jaga	
Juru Mudi Jaga		Markonis Jaga	

KONDISI LAUT DAN CUACA SAAT KEJADIAN			
Cuaca		Alun	
Arah dan Kecepatan Angin		Pasang Surut	
Jarak Tampak		Phase Bulan	
Arus			

SKETS ( GAMBAR ) LOKASI KEJADIAN ( PADA LEMBAR TERPISAH )

DOKUMEN YANG HARUS DIPERSIAPKAN

Marine Note of Protest	Ya	Tidak	Kerusakan	Ya	Tidak
Berita Acara	Ya	Tidak			

TINDAKAN LEBIH LANJUT YANG PERLU DILAKUKAN

Damage Survey	Ya	Tidak	Perbaikan Kapal	Ya	Tidak
Class Survey	Ya	Tidak	P & I Club Survey	Ya	Tidak

DOKUMEN PENDUKUNG

Photo - photo Kejadian	Ya	Tidak	Kertas Pencatat Telegrap	Ya	Tidak
Peta Laut Yang Digunakan	Ya	Tidak	Jurnal Radar	Ya	Tidak
Jurnal Dek	Ya	Tidak	Kertas Pencatat Kedalaman Laut	Ya	Tidak
Jurnal Mesin	Ya	Tidak	Buku-buku Perintah (standing/night order)	Ya	Tidak
Buku Olah Gerak	Ya	Tidak	Peta Cuaca	Ya	Tidak
Daftar Kemudi	Ya	Tidak	Rekaman Hubungan VHF	Ya	Tidak
Kertas Pencatat Haluan	Ya	Tidak	Sertifikat-sertifikat Pendukung	Ya	Tidak

Tanda tangan Nakhoda	Dilaporkan
	Pada Tanggal
	Waktu
Nama	

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN KERUSAKAN MESIN INDUK</b>				<b>O40</b>	
	<b>( LAPORAN KEDUA )</b>				<b>PK</b>	<b>SET</b>
KEPADA :			DARI :			
Tanggal Kejadian			Bagian Mesin Yang Rusak			
Waktu Kejadian			Pemberlakuan peran darurat			
Lokasi Kejadian			Kecepatan saat kerusakan	pukul		
Baringan jarak / dari obyek			Posisi Kejadian			
<b>SITUASI KEJADIAN</b>			<b>PIHAK - PIHAK YANG DI HUBUNGI</b>			
Stop Mesin Induk	Ya	Tidak	SAR Setempat	Ya	Tidak	
Kapal-kapal sekitar (kemungkinan terjadi tabrakan)	Ya	Tidak	Perusahaan ( DPA )	Ya	Tidak	
Bahaya navigasi disekitar (beting,rintangan dll)	Ya	Tidak	Agen / Perwakilan Terdekat	Ya	Tidak	
General Alarm dibunyikan / isyarat	Ya	Tidak	Port Authority	Ya	Tidak	
Memperketat pengamatan (radar, VHF)	Ya	Tidak	Pabrik Pembuat	Ya	Tidak	
Kibarkan Isyarat Internasional " Tidak Terkendali "	Ya	Tidak	Supplier Suku Cadang	Ya	Tidak	
Isyarat Perhatian untuk kapal sekitar ( via VHF )	Ya	Tidak	Badan Klasifikasi	Ya	Tidak	
Memindahkan kemudi otomatis ke manual	Ya	Tidak				
Apakah mungkin awak kapal memperbaiki kerusakan	Ya	Tidak	Kapal hanyut	Ya	Tidak	
Jika Ya, perlu berapa lama			Jika Ya, berapa kecepatan hanyut			
<b>KEADAAN MENDESAK YANG HARUS DIAMBIL SEGERA</b>						
Secepatnya meninggalkan kapal	Ya	Tidak	Perlu Bantuan Penyelamatan	Ya	Tidak	
Perintah meninggalkan kapal	Ya	Tidak	Permintaan Bantuan	Ya	Tidak	
pukul			pukul			
Kapal perlu dikandaskan	Ya	Tidak	Pencatatan hubungan komunikasi	Ya	Tidak	
			VHF mulai			
			pukul			
<b>KONDISI LAUT DAN CUACA SAAT KEJADIAN</b>						
Cuaca			Alun			
Arah dan Kecepatan Angin			Pasang Surut			
Jarak Tampak			Phase Bulan			
Arus						
Penjelasan singkat Kerusakan Mesin yang terjadi						
Analisa Penyebab terjadinya Kerusakan						
<b>TINDAKAN LEBIH LANJUT YANG PERLU DILAKUKAN</b>						
Damage Survey	Ya	Tidak	Perbaikan Kapal	Ya	Tidak	
Class Survey	Ya	Tidak	P & I Club Survey	Ya	Tidak	
<b>DOKUMEN PENDUKUNG</b>						
Photo - photo kejadian	Ya	Tidak	Buku Olah Gerak	Ya	Tidak	
Jurnal Deck	Ya	Tidak	Jurnal Mesin	Ya	Tidak	
Mengetahui,			Dilaporkan oleh,			
Nahkoda			KKM			
Tanggal			Tanggal			



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## LAPORAN KERUSAKAN GENERATOR LISTRIK

O41

( LAPORAN KEDUA )

PK

SET

KEPADA :		DARI :			
Tanggal Kejadian		Bagian Mesin Yang Rusak			
Waktu Kejadian		Pemberlakuan peran darurat			
Lokasi Kejadian		Kecepatan saat kerusakan	pukul		
Baringan jarak / dari obyek		Posisi Kejadian			
SITUASI KEJADIAN			PIHAK - PIHAK YANG DI HUBUNGI		
Stop Mesin Induk	Ya	Tidak	SAR Setempat	Ya	Tidak
Kapal-kapal sekitar (kemungkinan terjadi tabrakan)	Ya	Tidak	Perusahaan ( DPA )	Ya	Tidak
Bahaya navigasi disekitar (beting,rintangan dll)	Ya	Tidak	Agen / Perwakilan Terdekat	Ya	Tidak
General Alarm dibunyikan / isyarat	Ya	Tidak	Port Authority	Ya	Tidak
Memperketat pengamatan (radar, VHF)	Ya	Tidak	Pabrik Pembuat	Ya	Tidak
Kibarkan Isyarat Internasional " Tidak Terkendali "	Ya	Tidak	Supplier Suku Cadang	Ya	Tidak
Isyarat Perhatian untuk kapal sekitar ( via VHF )	Ya	Tidak	Badan Klasifikasi	Ya	Tidak
Memindahkan kemudi otomatis ke manual	Ya	Tidak			
Apakah mungkin awak kapal memperbaiki kerusakan	Ya	Tidak	Kapal hanyut	Ya	Tidak
Jika Ya, perlu berapa lama			Jika Ya, berapa kecepatan hanyut		
KEADAAN MENDESAK YANG HARUS DIAMBIL SEGERA					
Secepatnya meninggalkan kapal	Ya	Tidak	Perlu Bantuan Penyelamatan	Ya	Tidak
Perintah meninggalkan kapal	Ya	Tidak	Permintaan Bantuan	Ya	Tidak
pukul			pukul		
Kapal perlu dikandaskan	Ya	Tidak	Pencatatan hubungan komunikasi	Ya	Tidak
			VHF mulai		
			pukul		
KONDISI LAUT DAN CUACA SAAT KEJADIAN					
Cuaca			Alun		
Arah dan Kecepatan Angin			Pasang Surut		
Jarak Tampak			Phase Bulan		
Arus					
Penjelasan singkat Kerusakan Mesin yang terjadi					
Analisa Penyebab terjadinya Kerusakan					
TINDAKAN LEBIH LANJUT YANG PERLU DILAKUKAN					
Damage Survey	Ya	Tidak	Perbaikan Kapal	Ya	Tidak
Class Survey	Ya	Tidak	P & I Club Survey	Ya	Tidak
DOKUMEN PENDUKUNG					
Photo - photo kejadian	Ya	Tidak	Buku Olah Gerak	Ya	Tidak
Jurnal Deck	Ya	Tidak	Jurnal Mesin	Ya	Tidak
Mengetahui,			Dilaporkan oleh,		
Nahkoda			KKM		
Tanggal			Tanggal		

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN KERUSAKAN MESIN KEMUDI</b>				<b>O42</b>	
	<b>( LAPORAN KEDUA )</b>				<b>PK</b>	<b>SET</b>
KEPADA :			DARI :			
Tanggal Kejadian		Bagian Mesin Yang Rusak				
Waktu Kejadian		Pemberlakuan peran darurat				
Lokasi Kejadian		Kecepatan saat kerusakan	pukul			
Baringan jarak / dari obyek		Posisi Kejadian				
<b>SITUASI KEJADIAN</b>			<b>PIHAK - PIHAK YANG DI HUBUNGI</b>			
Stop Mesin Induk	Ya	Tidak	SAR Setempat	Ya	Tidak	
Kapal-kapal sekitar (kemungkinan terjadi tabrakan)	Ya	Tidak	Perusahaan ( DPA )	Ya	Tidak	
Bahaya navigasi disekitar (beting,rintangan dll)	Ya	Tidak	Agen / Perwakilan Terdekat	Ya	Tidak	
General Alarm dibunyikan / isyarat	Ya	Tidak	Port Authority	Ya	Tidak	
Memperketat pengamatan (radar, VHF)	Ya	Tidak	Pabrik Pembuat	Ya	Tidak	
Kibarkan Isyarat Internasional " Tidak Terkendali "	Ya	Tidak	Supplier Suku Cadang	Ya	Tidak	
Isyarat Perhatian untuk kapal sekitar ( via VHF )	Ya	Tidak	Badan Klasifikasi	Ya	Tidak	
Memindahkan kemudi otomatis ke manual	Ya	Tidak				
Apakah mungkin awak kapal memperbaiki kerusakan	Ya	Tidak	Kapal hanyut	Ya	Tidak	
Jika Ya, perlu berapa lama			Jika Ya, berapa kecepatan hanyut			
<b>KEADAAN MENDESAK YANG HARUS DIAMBIL SEGERA</b>						
Secepatnya meninggalkan kapal	Ya	Tidak	Perlu Bantuan Penyelamatan	Ya	Tidak	
Perintah meninggalkan kapal	Ya	Tidak	Permintaan Bantuan	Ya	Tidak	
pukul			pukul			
Kapal perlu dikandaskan	Ya	Tidak	Pencatatan hubungan komunikasi	Ya	Tidak	
			VHF mulai			
			pukul			
<b>KONDISI LAUT DAN CUACA SAAT KEJADIAN</b>						
Cuaca	Alun					
Arah dan Kecepatan Angin	Pasang Surut					
Jarak Tampak	Phase Bulan					
Arus						
Penjelasan singkat Kerusakan Mesin yang terjadi						
Analisa Penyebab terjadinya Kerusakan						
<b>TINDAKAN LEBIH LANJUT YANG PERLU DILAKUKAN</b>						
Damage Survey	Ya	Tidak	Perbaikan Kapal	Ya	Tidak	
Class Survey	Ya	Tidak	P & I Club Survey	Ya	Tidak	
<b>DOKUMEN PENDUKUNG</b>						
Photo - photo kejadian	Ya	Tidak	Buku Olah Gerak	Ya	Tidak	
Jurnal Deck	Ya	Tidak	Jurnal Mesin	Ya	Tidak	
Mengetahui,			Dilaporkan oleh,			
Nahkoda			KKM			
Tanggal			Tanggal			





PT. TRANSOCEAN MARITIME

### CHECKLIST PENERIMAAN AWAK KAPAL

O44

P

SET

Instruksi :

1. Setiap proses penerimaan awak kapal harus melalui seleksi, baik administratif dan kemampuannya, dengan menggunakan checklist di bawah ini.
2. Checklist ini digunakan oleh staf darat yang ditugaskan untuk melakukan interview terhadap pelamar.
3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada File Personil yang bersangkutan

Nama :	Jabatan		Catatan		
	Pertanyaan	Ya			
Apakah persyaratan kepelautan ( jika diperlukan ) sesuai atau melebihi dari posisi jabatan yang dibutuhkan ?					
Apakah semua sertifikat yang diperlukan masih berlaku?					
Dari seleksi wawancara, apakah si Pelamar mempunyai motivasi, harapan dan kesesuaian dengan formasi jabatan yang ada.					
Dari seleksi Psikotest ( hanya untuk Nakhoda ), apakah kemampuan dasar, sifat, sikap, kejiwaan, kematangan, kemampuan bekerjasama dan potensi kepemimpinan sesuai dengan formasi jabatan?					
Apakah dinyatakan sehat dari hasil pemeriksaan kesehatan ( meliputi kesehatan, pendengaran dan penglihatan ) ?					
Apakah Nakhoda / Perwira lainnya telah mengikuti Latihan Dasar Keselamatan ( Basic Safety Training ) ?					
Apakah awak kapal telah mengikuti dasar pelatihan penyelamatan dan kepelautan ?					

Kesimpulan hasil interview :

1. Dapat diterima.
2. Dapat diterima, namun dengan persyaratan.
3. Ditolak

Lingkari jawaban yang sesuai

Catatan / Komentar interview :

Tanggal Pemeriksaan :

Mengetahui & Menyetujui :

Pemeriksa



PT. TRANSOCEAN MARITIME

PENILAIAN AWAK KAPAL

O45

P

THN

Instruksi :

1. Penilaian awak kapal dilakukan setahun sekali ( setiap bulan Desember )
2. Awak kapal bagian dek dinilai oleh Mualim I ( Penilai I ). Awak kapal bagian mesin dinilai oleh KKM ( Penilai I ). Semua penilaian awak kapal harus diketahui oleh Nakhoda ( Penilai II ). Mualim I dan KKM dinilai oleh Nakhoda ( Penilai I ).
3. Nakhoda dinilai oleh pejabat yang berwenang ( Penilai I ) ( dari darat ).
4. Hasil penilaian dilaporkan ke kantor pusat dan diketahui oleh pejabat yang berwenang.
5. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada Form Personil yang bersangkutan.

Nama Kapal :

Nama Awak Kapal :

Kriteria	Kurang	Sedang	Baik	Sangat Baik
Loyalitas				
Inisiatif				
Kedisiplinan ( waktu dan peraturan )				
Ketelitian				
Semangat Kerja				
Kerjasama				
Kemampuan Memecahkan Masalah				
Kejujuran				
Kemampuan menyimpan Rahasia Jabatan				
Etika, keramahan, kesopanan dan kerapihan				
Kepedulian terhadap rekan / lingkungan kerja				
Kemampuan penguasaan prosedur ( sesuai dengan tugas jabatannya )				
Kemampuan penguasaan penggunaan alat ( sesuai dengan tugas jabatannya )				
Kedisiplinan mengikuti pelatihan keadaan darurat di kapal ( sesuai dengan tugas jabatannya )				

Rekomendasi penilai

1. Memuaskan dan dapat dipertahankan
2. Dapat dipromosikan untuk jabatan lebih tinggi
3. Cukup Baik
4. Cukup baik, namun dan masih perlu peningkatan pelatihan / pendidikan
5. Kurang, namun masih dapat dipertimbangkan untuk dilatih / dididik
6. Kurang dan direkomendasikan untuk diturunkan dari kapal

Lingkari jawaban yang dipilih

Catatan

Penilai I

Penilai II

Mengetahui,





PT. TRANSOCEAN MARITIME		RENCANA PEMELIHARAAN KAPAL		O48	
				PK	THN
NAMA KAPAL :				TAHUN	
No	Jenis	Berkala	Pemeriksaan Terakhir	Pemeriksaan Yang Akan Datang	
<b>MESIN INDUK NO. 1</b>					
1	Bed plate dan colum	6 bulan setelah konstruksi ( pertama ) dan selanjutnya setahun sekali			
2	Crank case	Sesuai dengan kebutuhan / tiap 1500 jam			
3	Piston	sesuai manual book ( saat naik dok ) Setiap 3 bulan atau sesuai kebutuhan Setiap 5 tahun ( saat dok CSM ) Kurang lebih setiap 20.000 jam (saat dok sesuai kebutuhan )			
4	Cylinder cover	Kurang lebih setiap 20.000 jam (saat dok / CMS )			
5	Cylinder Liner	Sesuai kebutuhan / CMS Batas maksimum 5/1000 x dia.			
6	Exhaust valve	Pada waktu pemeliharaan			
7	Starting valve	Pada waktu pemeliharaan			
8	Fuel valve	Pada waktu pemeliharaan			
9	Relief valve	Pada waktu pemeliharaan			
10	Indicator valve	Sesuai kebutuhan / CMS			
11	Fuel pump	Setiap 4 sampai 5 tahun			
12	Governor dikerjakan oleh Expert	Setiap 5 tahun ( saat naik dok / CMS )			
13	Main bearing	Setiap 5 tahun ( saat naik dok / CMS )			
14	Crank shaft bearing	Setiap 5 tahun ( saat naik dok / CMS )			
15	Turbo charger	Pada waktu pemeliharaan			
16	LO Sump Tank	Pada waktu pemeliharaan			
17	Remote Manovering System ( dikerjakan oleh Expert	Saat naik dok hasil laboratorium test setiap 2,5 tahun saat naik dok			
<b>SHAFTING SYSTEM</b>					
1	Intermediate shaft bearing (termasuk survey intermediate shaft)	Setiap 5 tahun ( saat dok / CMS )			
2	Propeller shaft*	Setiap 5 tahun ( saat dok / CMS )			
3	Stern tube bearing **	Pada waktu propeller shaft dicabut			
4	Stern tube bearing arrangement	Setiap 5 tahun ( saat dok / CMS )			
* Uji coba flux magnetis pada propeller fitting area dan bagian konis					
** Saringan pada penataan LO dibersihkan setiap 3 bulan / sesuai kebutuhan					
<b>MESIN DIESEL GENERATOR No. 1</b>					
1	Crank case	Setiap penggantian lub oil carter			
2	Piston	Setiap 7000 jam / waktu dok			
3	Cylinder cover	Setiap 3500 jam, Injector setiap 500 jam			
4	Governor	Setiap 10.000 jam			
5	Attached cooler	Sesuai kebutuhan setiap 6 bulan			
6	Attached pump	Setiap CMS			
7	Sump tank	Setiap CMS			
8	Turbo charger *	Setiap 7500 - 15.000 jam			
9	Lub Oil **	Setiap 1500 jam atau waktu pemeriksaan terurai			
<b>MESIN DIESEL GENERATOR No. 2</b>					
1	Crank case	Setiap penggantian lub oil carter			
2	Piston	Setiap 7000 jam / waktu dok			
3	Cylinder cover	Setiap 3500 jam, Injector setiap 500 jam			
4	Governor	Setiap 10.000 jam			
5	Attached cooler	Sesuai kebutuhan setiap 6 bulan			
6	Attached pump	Setiap CMS			
7	Sump tank	Setiap CMS			
8	Turbo charger *	Setiap 7500 - 15.000 jam			
9	Lub Oil **	Setiap 1500 jam atau waktu pemeriksaan terurai			
<b>MESIN DIESEL GENERATOR No. 3</b>					
1	Crank case	Setiap penggantian lub oil carter			
2	Piston	Setiap 7000 jam / waktu dok			
3	Cylinder cover	Setiap 3500 jam, Injector setiap 500 jam			
4	Governor	Setiap 10.000 jam			

5	Attached cooler	Sesuai kebutuhan setiap 6 bulan		
6	Attached pump	Setiap CMS		
7	Sump tank	Setiap CMS		
8	Turbo charger *	Setiap 7500 - 15.000 jam		
9	Lub Oil **	Setiap 1500 jam atau waktu pemeriksaan terurai		
* Pembukaan berkala harus sesuai menurut spesifikasi dari bahan bakar yang digunakan.				
** Penggantian LO turbocharge harus dilaksanakan setiap 1.500 jam, dan LO governor harus dilaksanakan setiap tahun. Saringan pada pipa-pipa LO harus dibersihkan sesuai kebutuhan.				
GENERATOR LISTRIK No. 1				
1	Rotor, stator, brush, dll	setiap 3 bulan		
2	Air-filter	Sesuai kebutuhan		
GENERATOR LISTRIK No. 2				
1	Rotor, stator, brush, dll	setiap 3 bulan		
2	Air-filter	Sesuai kebutuhan		
GENERATOR LISTRIK No. 3				
1	Rotor, stator, brush, dll	setiap 3 bulan		
2	Air-filter	Sesuai kebutuhan		
PERLENGKAPAN PERSEDIAAN TENAGA DARURAT				
1	Diesel Generator	Dicoba setiap hari sabtu		
SWITCHBOARD / PANEL LISTRIK				
1	Switchboard	Pemeriksaan terbuka setiap 5 tahun		

POMPA - POMPA				
1	LO pump untuk mesin Induk	Dibuka, pemeliharaan dan pemeriksaan setiap 5 tahun		
2	FO pump untuk mesin Induk dan Aux Engine *	Dibuka, pemeliharaan dan pemeriksaan setiap 5 tahun		
3	FW pump untuk mesin Induk	Dibuka, pemeliharaan dan pemeriksaan setiap 5 tahun		
4	Pompa Air Laut untuk mesin induk dan mesin bantu **	Dibuka, pemeliharaan Sesuai kebutuhan CMS		
* Pompa transfer ( untuk diesel oil dan heavy fuel oil ) pemeliharaannya harus dilaksanakan sesuai kebutuhan.				
** Pembukaan dan pemeliharaan dari pompa air laut dan pompa ballast harus sesuai dengan peraturan dan dilaksanakan setiap tahun ( apabila kondisi menurun ) serta pemeliharaan terbuka selanjutnya harus ditentukan berdasarkan hasil inspeksi. Saringan air laut dan bahan bakar harus dibersihkan sesuai kebutuhan ( atau pada saat tekanan isap turun ).				
HEAT EXCHANGERS				
1	FO Heater ( FO side )*	Pembersihan ( chemical cleaning ) sesuai kebutuhan.		
2	LO Cooler untuk mesin induk	Dibuka, pembersihan dan penggantian zink anode ( sisi SW ). Setiap 2,5 tahun ( saat naik dok ) zink anode 6 bulan / sesuai kebutuhan.		
3	Aux Condenser ( Oil tanker )	Dibuka, pembersihan dan penggantian zink anode ( sisi SW ). Setiap 2,5 tahun ( saat naik dok ) zink anode 6 bulan / sesuai kebutuhan.		
4	Pendingin FW untuk mesin induk dan mesin bantu	Dibuka, pembersihan dan penggantian zink anode ( sisi SW ). Setiap 2,5 tahun ( saat naik dok ) zink anode 6 bulan / sesuai kebutuhan.		
* Pembersihan pada prinsipnya harus dilaksanakan setahun sekali dan waktu pembersihan berikutnya harus ditentukan sesuai dengan kerusakannya.				
STEERING GEAR				
1	Pompa Hidrolik	Pemeriksa terurai dan pemeliharaan mesin kemudi. Setiap 5 tahun ( saat naik dok ) Kerusakan dari saringan LO harus diperiksa setiap 6 bulan.		
DECK MACHINERY				
1	Windlass	Penggantian kanvas rem. Sesuai kebutuhan Pemeriksaan kondisi kanvas rem harus dilakukan setiap 3 bulan setelah pemakaian.		
2	Ventilator	Setiap 5 tahun ( saat naik dok ) Plat penutup ( contoh : Mushroom ventilator ) harus diperiksa setiap 3 bulan untuk kelancaran membuka / menutup		
ALAT - ALAT KESELAMATAN, PEMADAM KEBAKARAN, NAVIGASI				
1	Life Raft	Pemeriksaan dan pemeliharaan ( termasuk Release System ). Setiap tahun ( dilaksanakan service oleh expert ).		
2	Hidrante, selang, nozzle	Pemeriksaan dan pemeliharaan setiap 3 bulan		
3	Fire Alarm	Pemeriksaan dan pemeliharaan. Setiap 2,5 tahun		





PT. TRANSOCEAN MARITIME

## DAFTAR INVENTARIS KAPAL

O49

PK

THN

NAMA KAPAL : MT. TAMEDA MARU NO.3

30 APRIL

TAHUN : 2017

No.	Nama Barang	Part Number	Ukuran	Lokasi	Masa Berlaku	Kondisi	
						Baik	Rusak
<b>FFA (FIRE FIGHTING APPLIANCE)</b>							
1	TABUNG FOAM, DRY CHEMICAL AB 9 LTR	15 PCS	9 LTR	Bridge, Boatdeck, Poop Deck, Dapur, E/R, P/R, Str/R, Bosun store.	Des 2017	V	
2	FOAM AB 45 LITER	1 PCS	45 LTR	Engine Room	Des 2017	V	
3	TABUNG CO2 SISTEM	5 PCS	40 KG	CO2 Room / Str Room	Des 2017	V	
4	STASIONARY DRY CHEMICAL 40 KG	1 PCS	40 KG	Engine Room	Des 2017	V	
5	PORTABLE FOAM APLICATOR	1 BOX	-	Engine Room	-	V	
6	BREATHING APPARATUS	13 PCS	-	Str Room, P/R, Bosun Store	Des 2017	V	
7	BREATHING APPARATUS SPARE	5 PCS	-	Tool Store	Des 2017	V	
8	FIREMAN'S OUTFIT	3 PCS	-	Str Room, P/R, Bosun Store	-	V	
9	FIRE HOSE BOX (NOZZLE + HOSE)	11 SET	-	Main Deck, Poop Deck, Boat Deck, Eng Room	-	9	1
10	FIRE HYDRANT (1 INCHI)	9 PCS	-	Main Deck, Poop Deck, Boat Deck, F'Castle Deck	-	V	
11	FIRE HYDRANT (2 INCHI)	4 PCS	-	Main Deck, Poop Deck	-	V	
12	FIRE PLAN	2 PCS	-	Poop Deck P/S	-	V	
13	FIRE AXE	4 PCS	-	Str Room, P/R, Bosun Store	-	V	
14	FIRE BLANKET	2 PCS	-	Galley & 2/O room	-	V	
15	ISC	1 PCS	-	Tool Store	-	V	
<b>LSA (LIFE SAVING APPLIANCE)</b>							
1	LIFE JACKET WITH LAMP	18 PCS	-	Bridge, Cabin, Eng Room, Bosun Store	Sept 2020	V	
2	LIFERAFT CAPACITY 16 PERSON	2 PCS	-	Poop Deck P/S	Des 2017	V	
3	LIFEBOUY WITH MOB	2 PCS	-	Bridge Deck P/S	Sept 2018	V	
4	LIFEBOUY WITH LIGHT	2 PCS	-	Bridge Deck P/S	-	V	
5	LIFEBOUY WITH LIFE LINE 30 M	4 PCS	-	Poop Deck	-	V	
6	RESCUE BOAT	1 SET	-	Poop Deck	-	V	
7	ROCKET STAR SIGNAL	2 PCS	-	Bridge Deck	Feb 2018	V	
8	PARACUTE SIGNAL	4 PCS	-	Bridge Deck	Feb 2018	V	
9	RED ROCKET	8 PCS	-	Bridge Deck	Sept 2018	V	
10	SMOKE SIGNAL	2 PCS	-	Bridge Deck	Feb 2018	V	
11	RED HAND FLARE	4 PCS	-	Bridge Deck	Sept 2018	V	
12	LINE THROWING	3 PCS	-	Bridge	Nov 2018	V	
13	EPIRB + HRU	1 SET	-	Bridge Deck	Des 2017	V	
14	SART	1 PCS	-	Bridge	Feb 2021	V	
15	EEBD	5 PCS	-	Bridge, BoatDeck, Dapur, Eng Room, P/R, Str Room	Des 2017	V	

Dibuat oleh,  
Tanggal : 30 APRIL 2017

Diketahui,

Maulim II

Nahkoda

PT. TRANSOCEAN MARITIME		LAPORAN INSPEKSI BAGIAN DECK		0 5 0	
				PK	SET
NO	Nama Kapal	Lokasi Inspeksi	Tanggal		
NO	OBYEK INSPEKSI		HASIL	CATATAN	
1	<b><u>KONDISI UMUM</u></b>				
A	<b><u>LAMBUNG</u></b>				
	Bebas dari kerusakan				
	Kondisi Cat				
	Kondisi Karat				
	Tanda Lambung Timbul dan Nama Kapal jelas				
B	<b><u>DECK</u></b>				
	Bebas dari kerusakan				
	Kondisi Cat				
	Kondisi Karat				
	Bersih dan bebas dari Minyak				
	Apakah semua Lampu Deck berfungsi				
C	<b><u>TANGKI-TANGKI,PIPA &amp; SAMBUNGANNYA</u></b>				
	Ada kerusakan Tangki				
	Kondisi cat pipa-pipa				
	Sambungan pipa tidak bocor				
	Katup-katup dapat berfungsi baik				
D	<b><u>AKOMODASI</u></b>				
	Apakah jalan / lorong bersih dan kering				
	Apakah kamar mandi dan WC bersih				
	Apakah kondisi Dapur bersih dan bebas dari tikus				
	Apakah ada kabel-kabel yang terkelupas				
	Apakah semua lampu penerangan berfungsi baik				
E	<b><u>GUDANG</u></b>				
	Apakah kondisinya bersih dan kering				
	Kondisi Cat				
	Barang-barang tersimpan dengan teratur				
	Apakah kaleng cat dan kimia tersimpan dgn aman				
F	<b><u>RUANG KEMUDI</u></b>				
	Apakah ruang Kemudi bersih dan kering				
	Apakah semua peralatan dirawat				
	Apakah ada kabel-kabel yang terkelupas				
	Apakah semua lampu penerangan berfungsi baik				
2	<b><u>PERALATAN MOORING</u></b>				
A	<b><u>WINDLASS</u></b>				
	Brake Band dalam kondisi baik				
	Kopling dan Pin dalam kondisi baik				
	Pondasi Windlass dalam kondisi baik				
	Sistem Hidrolik berfungsi dan tidak ada kebocoran				
	Apakah Oli Hidrolik memadai				
	Apakah semua bagian yang bergerak bergemuk				
B	<b><u>MOORING WINCH</u></b>				
	Brake Band dalam kondisi baik				
	Kopling dan Pin dalam kondisi baik				
	Pondasi Windlass dalam kondisi baik				
	Sistem Hidrolik berfungsi dan tidak ada kebocoran				
	Apakah Oli Hidrolik memadai				
	Apakah semua bagian yang bergerak bergemuk				
C	<b><u>TALI TEMALI</u></b>				
	Apakah Tali-tali dalam keadaan baik				
	Apakah jumlahnya cukup				
	Apakah ada tali cadangan				

<b>D</b>	<b><u>JANGKAR DAN RANTAI JANGKAR</u></b>		
	Apakah kondisi Rantai Jangkar baik		
	Apakah kondisi Shackles dan Swivel dalam keadaan baik		
	Apakah kondisi Jangkar baik		
<b>E</b>	<b><u>TALI BAJA</u></b>		
	Apakah tali baja baik		
<b>F</b>	<b><u>RAMP AWAY</u></b>		
	Apakah kondisi Ramp Away baik		
	Apakah kondisi Shackles dan Block baik		
	Sistem Hidrolik berfungsi baik dan tidak ada kebocoran		
	Apakah kondisi Hidrolik Hoses baik		
	Apakah tulisan SWL jelas tertulis		
	Apakah semua bagian yang bergerak bergemuk		
<b>3</b>	<b><u>PERALATAN NAVIGASI</u></b>		
<b>A</b>	<b><u>COMPASS</u></b>		
	Apakah Compass dalam keadaan baik		
	Apakah Deviasi dari Compass telah di update		
	Apakah Compass Log telah di update		
<b>B</b>	<b><u>RADAR</u></b>		
	Apakah Radar dapat berfungsi dengan baik		
	Apakah peralatan Radar Plotting dirawat		
	Apakah Radar Log Book di update		
<b>C</b>	<b><u>PEMERIKSAAN PERALATAN LAINNYA</u></b>		
	V H F		
	S S B		
	EPIRB		
	NAVTEX		
	SART		
	TWOWAY RADIO COMMUNICATION		
	WALKIE TALKIE		
	GMDSS		
	BINOCULARS		
	BENDERA		
	LAMPU SIGNAL		
	BELL & HORN		
	PUBLIC ADDRESSOR		
	ECHO SOUNDER		
<b>D</b>	<b><u>LAMPU-LAMPU NAVIGASI</u></b>		
	Apakah semua Lampu berfungsi		
	Apakah cadangan bolam / dop ada		
	Apakah Alarm Panel Lampu Navigasi berfungsi		
	Apakah cadangan Lampu Minyak ada		
<b>4</b>	<b><u>PROSEDUR DI ANJUNGAN</u></b>		
	Apakah Peta-peta di update		
	Apakah peta-peta disimpan dengan baik		
	Apakah NTM / BPI di update		
	Apakah Rencana Berlayar / Passage Plan dibuat		
	Apakah LogBook tercatat dan update		
	Apakah semua kecelakaan . Kejadian darurat dicatat		
	Apakah Latihan-latihan Darurat dicatat		
	Apakah buku Catatan Pembuangan Minyak di update		
	Apakah Master Standing Order/ Night Order tercatat		
	Apakah semua catatan menggunakan tinta		
<b>5</b>	<b><u>ALAT KESELAMATAN DAN PEMADAM</u></b>		
<b>A</b>	<b><u>UMUM</u></b>		
	Apakah Sertifikat Keselamatan Lengkap dan masih berlaku		
<b>B</b>	<b><u>PERALATAN KESELAMATAN</u></b>		
	Apakah Lifeboat Crane dan bagian yang bergerak berminyak		

	Apakah Block dan Hook tidak rusak		
	Apakah Rescue Boat tidak mengalami kerusakan		
	Tangga Evakuasi dalam kondisi baik		
	Apakah Liferaft dan Lifebouy dalam kondisi baik		
	Apakah Lanpu Penerangan dalam kondisi baik		
	Apakah Lifejacket, Lampu, Spotlight dan Peluit tersedia		
<b>C</b>	<b><u>ALAT PEMADAM KEBAKARAN</u></b>		
	Apakah Hydrant, Hoses, Nozzles diperiksa		
	Apakah Packing karet dalam keadaan baik		
	Apakah Fire Hose Box dalam keadaan baik		
	Apakah Pompa Kebakaran & perlengkapannya dicoba		
	Ruang CO2 dan Botol dicek		
	Apakah Alarm berfungsi		
	Fire Extinguisher dalam keadaan baik		
	Alarm Kebakaran / General Alarm ditest		
	Deteksi Asap Kebakaran ditest		
	Fan dan Dampers ditest		
	Perlengkapan Fireman Outfit dan Breathing App baik		
<b>D</b>	<b><u>PERALATAN LAINNYA</u></b>		
	Explosive Meter dicek / dikalibrasi		
	Oxygen Analyser di cek / dikalibrasi		
	LPG gas Detector dicek		
	Toxic Gas dicek		
	Apakah semua Prosedur diikuti		
	Apakah form / Checklist digunakan		
	Apakah catatan di Log Book lengkap dan update		
	Apakah kerusakan & Ketidaksesuaian dilaporkan ke kantor		
	Apakah Familiarisasi Prosedur dilakukan		
	Apakah Latihan Keselamatan dilakukan		
	Apakah semua Dokumen tersimpan dan di update		
<b>6</b>	<b><u>ASPEK KESELAMATAN</u></b>		
	Fire/ Safety ControlPlan di update / dikontrol		
	Muster List di update / diinformasikan		
	Catatan Pelatihan di update		
	Tanda dan Petunjuk Keselamatan terpampang		
	Instruksi Manual pengoperasian peralatan tersedia		
	Latihan Peninggalan Kapal dilakukan dan dicatat		
	Sistem Intercom antara Anjungan dan Kamar Mesin, ruang kemudi, Kamar Nakhoda / KKM dicoba dan kondisi baik		
	Mesin Kemudi Utama dan Darurat dicoba & dicatat		
	Sistem Autopilot dicoba		
	Batery Darurat diperiksa		
	Lampu-lampu Darurat dicoba		
	Apakah ABK faham ttg penggunaan Alat Keselamatan		
	Apakah Familiarisasi untuk ABK baru dilakukan & dicatat		
<b>7</b>	<b><u>PENCEGAHAN PENCEMARAN</u></b>		
	Separotor dicoba		
	Pipa-pipa dan Katup diperiksa		
	Apakah Katup diatas garis air ditandai		
	Apakah Pipa Limbah/duga bahan abakar dipasang bak penampung dan dalam kondisi kering		
	Poster peringatan jelas terpampang		
	Oil Discharge Monitor dipasang		
	Oil Water Interface Detector diperiksa		
	Apakah Bilge bersih dan bebas dari kotoran		
	Apakah Bilge bersih dari Minyak		
	Apakah aliran air di bilge lancar		
	Apakah High Level Alarm diperiksa		
	Apakah Oil Record Book dicatat / di update		
	Apakah ada paraf Nakhoda dan KKM pada setiap halaman		
	Apakah SOPEP di update		
	Apakah ABK mengerti tentang Prosedur penanggulangan		

	pencemaran Minyak		
	Apakah Bahan Kimia tersedia cukup di kapal		
	Apakah Manifold Flange terikat dengan rapat		
	Apakah Scouper Plug dalam kondisi baik		
8	<b><u>PROSEDUR BUNKER</u></b>		
	Apakah Bunker Checklist dicatat		
	Apakah ABK faham kalau ada tumpahan Minyak		
	Apakah ABK menggunakan Alat Keselamatan		
	Apakah Minyak yang dibawa tercatat dalam Log		
9	<b><u>KESIAPAN KEADAAN DARURAT</u></b>		
	Apakah ABK faham ttg Prosedur Keadaan Darurat		
	Apakah ABK telah mengikuti Pelatihan Keadaan Darurat		
	Apakah semua Kontak Telepon / sarana Komunikasi di update		
10	<b><u>PROSEDUR-PROSEDUR LAINNYA</u></b>		
A	<b><u>RAMP AWAY</u></b>		
	Apakah Ramp Away tertutup dengan rapat		
	Apakah Pengunci Ramp Away terpasang		
	Apakah Pin Pengunci terpasang		
B	<b><u>PINTU KEDAP CUACA</u></b>		
	Apakah tertutup dengan aman		
	Apakah Karet Pintu Kedap dalam kondisi baik		
	Apakah Handle Pintu mudah digerakan		
	Apakah Pintu-pintu ditandai		
C	<b><u>VENTILASI UDARA</u></b>		
	Apakah pipa Ventilasi terkorosi		
	Apakah AEP Head terkorosi		
	Apakah Wire Mesh dan Deflector Plate pada tempatnya		
	Apakah bebas dari genangan		
	Apakah Vent/Fire Flap berfungsi dengan penguncian nuts/pin		
	Apakah Vent di tandai		
D	<b><u>SKYLIGHT / PORT HOLES</u></b>		
	Apakah Rims terkorosi		
	Apakah Wings Nuts mudah digerakan		
	Apakah kaca retak, pecah atau rusak		
	Apakah DeadLight dapat berfungsi		
E	<b><u>UMUM</u></b>		
	Apakah Railing dalam keadaan baik		
	Apakah Scouper dilengkapi dengan tutupnya		
	Apakah Drain Pipes terkorosi		
	Apakah tanda Load Line jelas tertulis		
	Apakah tangga-tangga, pegangan tangga dan dudukan tangga dalam kondisi baik		
11	<b><u>DISKUSI DENGAN NAKHODA</u></b>		
	<b>Permasalahan yang dialami / dihadapi</b>		
	Kapal tidak dilengkapi Emergency Fire Pump Dan Emergency Generator		
	Gambar-gambar Kapal belum di Approve Pihak yang berwenang		
	Stability Booklet & Loading Manual belum di Approve Pihak yang berwenang		
	Cargo Securing Book / Standart Procedure Operation belum di Approve Pihak yang berwenang		
	<b>Ketidaksesuaian, Kejadian, Kecelakaan dan situasi darurat yang pernah dialami</b>		
	Ketidaksesuaian dari Initial Audit Oleh Perla dan dari Marine Inspector Belawan dan BKI.		
	( TERLAMPIR )		
	<b>Tindakan-tindakan Perbaikan yang diambil / Rekomendasi</b>		
	Melaporkan semua Ketidaksesuaian tsb ke Kantor		
	Hal-hal yang menjadi tanggung jawab kapal dikerjakan oleh ABK		
12	<b><u>KERUSAKAN</u></b>		
	<b>Lokasi Kerusakan</b>		

Tidak Ada		
<b>Penyebab Kerusakan</b>		
Tidak Ada		
<b>Tanggal Kejadian</b>		
Tidak Ada		
<b>Perbaikan yang telah dilakukan</b>		
Tidak Ada		
<b>Perbaikan segera yang perlu dilakukan</b>		
Tidak Ada		

Catatan Khusus :



Mengetahui :

.....  
Nakhoda

Dilaporkan Oleh :

.....  
Mualim I

Superintendent  
Owner  
Surveyor

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>LAPORAN INSPEKSI ( BAGIAN MESIN )</b>	O51	Hal.1/4
		PK	TRW
Nama Kapal : _____ Lokasi inspeksi _____ Tanggal _____			
Obyek pemeriksaan _____		Hasil _____	Catatan _____
<b>1 KONDISI UMUM</b>			
<b>A RUANG POMPA</b> Apakah engine bordes / tank top bebas dari minyak / air / kotoran Kondisi cat ? Apakah tanda-tanda keamanan ada di tempat ? Apakah bagian-bagian yang bergerak diberi minyak/gemuk ? Apakah kipas ventilasi bekerja ? Apakah fire flap dapat bekerja ? Katup bilga ditandai dan tertutup ? Apakah cerobong asap kondisinya baik ? Apakah bilge high level alarm berfungsi ?			
<b>B STEERING GEAR</b> Apakah plat dek bersih dari minyak / air / kotoran ? Apakah bilge bersih ? Apakah tempat penyimpanan bersih dan kering ? Apakah instruksi tentang prosedur penggunaan kemudi darurat terpampang ?			
<b>C RUANG MESIN</b> Apakah dek dan tank top bebas dari minyak / air / kotoran dan dicat dengan baik ? Apakah bilge bersih dari minyak ? Apakah bilge high level alarm berfungsi ? Apakah FOT bersih ? Apakah semua lampu bekerja ? Apakah mesin - mesin dicat dengan baik ? Apakah kipas ventilasi bekerja ? Apakah ada tanda - tanda petunjuk keamanan ?			
<b>D GUDANG</b> Apakah dicat dan dirawat ? Apakah barang - barang tersimpan dengan baik ? Apakah cat dan bahan kimia tersimpan dengan aman ?			
<b>E RUANG KENDALI PERMESINAN</b> Apakah control room bersih ? Apakah swtchboard bersih dan diberi tanda - tanda ? Apakah semua lampu bekerja dengan baik ?			
<b>2 BUNKER DAN PELUMAS</b>			
<b>A PERIKSA JUMLAH SISA DI KAPAL</b>			
FOT _____ Jumlah ( m3)			
1p			
1s			
2p			
2s			
3p			
3s			
Tangki lainnya :			
FO settling tank			
FO Service tank			
<b>B MINYAK PELUMAS</b>			
LO storage ( System Oil ) LO storage ( Cylinder Oil ) LO Service ( System Oil ) LO SService ( Cylinder Oil ) LO Sump			





PT. TRANSOCEAN MARITIME

### LAPORAN KERUSAKAN KAPAL

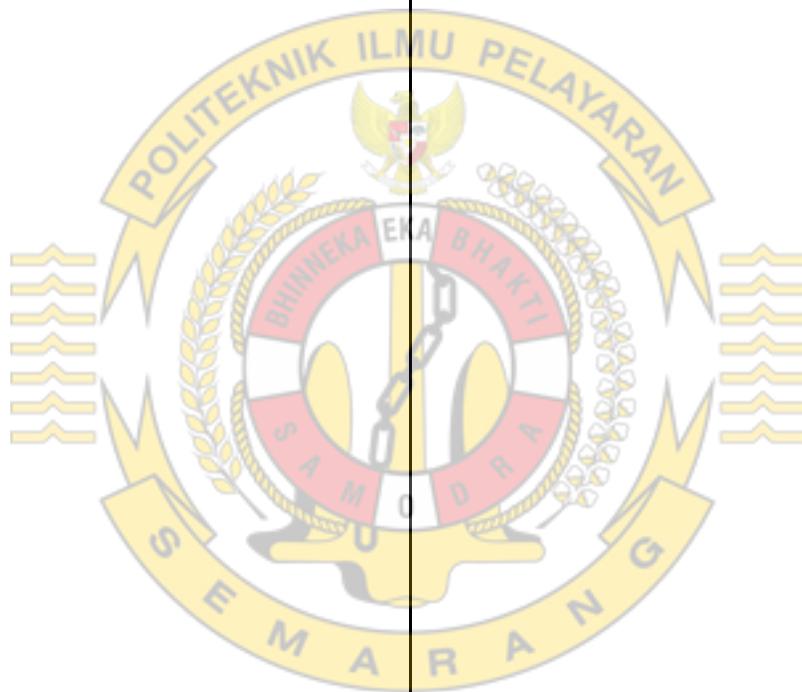
O53

PK

BLN

Nama Kapal : \_\_\_\_\_ Bagian Dek / Mesin \* \_\_\_\_\_ Bulan Laporan : \_\_\_\_\_

No.	Nama bagian dan posisi di kapal	Uraian Kerja Kerusakan	Usaha Penanggulangan	Hal yang perlu ditindaklanjuti
-----	---------------------------------	------------------------	----------------------	--------------------------------



Pembuat Laporan,	Diperiksa,	Mengetahui,	Mengetahui,
------------------	------------	-------------	-------------

Mualim I / KKM *	Nahkoda	Bagian Teknik	Bagian Operasi
------------------	---------	---------------	----------------

coret yang tidak perlu



PT. TRANSOCEAN MARITIME

### LAPORAN PERBAIKAN KERUSAKAN KAPAL

O54	
PK	BLN

Nama Kapal : \_\_\_\_\_ Bagian Dek / Mesin \* \_\_\_\_\_ Bulan Laporan : \_\_\_\_\_

No.	Nama bagian dan posisi di kapal	Uraian Kerja Perbaikan	Spare part / material yang digunakan	Jumlah /	Part Number	Hasil perbaikan ( Diisi oleh DPA/Nakhoda/KKM )
				Satuan	spare part	

--	--	--	--	--	--	--



Pembuat Laporan,  Mualim I / KKM *	Diperiksa,  Nakhoda	Mengetahui,  Bagian Teknik	Mengetahui,  Bagian Operasi
--	---------------------------	----------------------------------	-----------------------------------

coret yang tidak perlu

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>CHECKLIST PEMERIKSAAN PERALATAN</b>		O55	Hal. 1/3
	<b>NAVIGASI DAN RADIO</b>		K	BLN
NAMA KAPAL :				
Instruksi :				
1. Checklist ini dilakukan setiap bulan. 2. Untuk peralatan yang tidak berfungsi / rusak, segera laporkan kepada Nakhoda. 3. Pemeriksaan dilakukan oleh Mualim II dan Markonis. 4. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL				
Tanggal Pemeriksaan			Posisi kapal	
<b>JENIS PEMERIKSAAN</b>			<b>V</b>	<b>X</b>
<b>MAIN DAN EMERGENCY TRANSCEIVER</b>				
Check apakah battery dalam keadaan baik ?				
Check apakah antenna wire dan insulator terpasang dengan baik ?				
Sebelum memancarkan, pastikan apakah band frequency telah sesuai dan tuning up sudah benar sesuai tuning chart ?				
Apakah tegangan / arus pada PA tube sudah sesuai dengan standard manual ?				
Selama memancarkan apakah tidak terjadi over load ?				
Selesai penggunaan pemancar apakah sudah dipastikan bahwa antenna di grounded dan system ground berfungsi baik.				
Catatan kelalaian pada pengukuran maupun observasi sbb :				
<b>RADAR</b>			<b>V</b>	<b>X</b>
Check apakah scanner dalam keadaan bebas berputar ?				
Apakah wave guide tidak bocor dan dalam kondisi baik ?				
Check magnetron current, apakah masih diatas 80 % ?				
Apakah semua tombol pada panel display berfungsi dengan baik ?				
Apakah tuning meter bekerja dengan baik ?				
Apakah semua pilot lamp penerangan panel bekerja dengan baik ?				
Apakah echo baik serta baringan dan jarak sesuai dengan keadaan sesungguhnya ?				
Selesai penggunaan radar semua tombol sudah diputar kembali pada posisi minimum ?				
Apakah radar log book sudah diisi sesuai penggunaan radar ?				
Catatan kelainan pada pengukuran maupun observasi sbb :			<b>NIL</b>	
<b>VHF TRANSCEIVER</b>			<b>V</b>	<b>X</b>
Periksa tegangan battery apakah masih dalam batas baik ?				
Apakah pengetesan pesawat dengan menggunakan DC power supply ( accu ) dilaksanakan berkala setiap pelayaran ?				
Apakah pesawat VHF bisa digunakan dengan efektif ?				
Apakah pemeliharaan, pemeriksaan dan pengukuran telah sesuai dengan buku manual				
Catatan kelainan pada pengukuran maupun observasi sbb :			<b>NIL</b>	
<b>EPIRB</b>			<b>V</b>	<b>X</b>
Apakah pada waktu pengetesan selama dua detik indicator test led berfungsi normal ?				
Apakah setelah selesai pengetesan, mode switch dikembalikan pada posisi auto mode ?				
Apakah life time lithium battery masih lebih besar dari 20 % ?				
Apakah life time hydrostatic release sensor masih lebih besar dari 20 % ?				
Catatan kelainan pada pengukuran maupun observasi sbb :			<b>NIL</b>	
<b>GYRO COMPASS</b>			<b>V</b>	<b>X</b>
Apakah error gyro compass masih dalam batas toleransi ?				
Apakah pemeliharaan, pemeriksaan dan pengukuran rutin telah dilaksanakan sesuai dengan buku manual ?				
Apakah ada kelainan bunyi pada rotor ?				
Apakah tegangan arus pada master gyro / rotor sesuai dengan instruction book ?				
Apakah terjadi over heat pada komponen - komponen gyro ?				

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>CHECKLIST PEMERIKSAAN SEKOCI</b>		<b>O56</b>	
	<b>DAN PERLENGKAPANNYA</b>		<b>K</b>	<b>BLN</b>
Instruksi :				
1. Checklist ini dilakukan bersamaan pada waktu melakukan latihan sekoci				
2. Pemeriksaan dilakukan oleh Mualim III atau perwira yang ditugaskan				
3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL				
Tanggal pemeriksaan		Kegiatan bulan :		
<b>SEKOCI PENOLONG</b>	<b>KIRI</b>	<b>KANAN</b>	<b>KETERANGAN</b>	
Tanggal sekoci diayun keluar / diturunkan				
Tanggal dewi-dewi diinspeksi				
Winch sekoci menggunakan udara atau motor				
Tanggal inspeksi winch sekoci				
Ukuran SWR tali peluncur sekoci				
Jumlah block sekoci				
Parachute signal expire date				
Hand flare expire date				
Buoyant smoke signal expire date				
Tanggal layar sekoci direntangkan dan dijemur				
Tanggal pergantian air minum				
Tanggal mesin sekoci dijalankan				
<b>PERLENGKAPAN SEKOCI</b>				
Jumlah orang yang dapat diangkut				
Mesin sekoci				
Jumlah dayung				
Kemudi dengan tiller				
Tali keselamatan diikat pada dinding luar sekoci				
Katir atau Rail ( kiri / kanan )				
Pompa bilga manual dalam keadaan baik ( 1 buah )				
Kotak penyimpanan alat - alat				
Light buoyant				
Kait sekoci ( 2 buah untu tipe M dan MP )				
Penutup transparan untuk melindungi penumpang				
Bahan makanan ( foodration ) tempat kedap udara dan kedap air				
Tanggal kadaluarsa makanan ( foodration )				
Air minum, minimum 3 liter dan tanggal pergantian air minum terakhir				
Signal parasut, merah ( 4 buah )				
Red hand flare, merah ( 6 buah )				
Buoyant smoke signal, orange ( 2 buah )				
Lampu minyak yang tahan 2 jam ( 2 buah )				
Korek api dalam wadah kedap air ( 2 buah )				
Compass				
Jangkar ( 1 buah )				
Kotak P3K dan tanggal kadaluarsa obat-obatan				
Lampu senter				
Cermin				
Peluit atau tanda lain yang sejenis				
Alat pancing				
Tangga sekoci				
Penandaan sekoci sesuai ketentuan				
Mengetahui,	Diperiksa,	Pemeriksa,		
Nakhoda	Mualim I	Mualim III		



 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>CHECKLIST PEMERIKSAAN KEMUDI</b>	<b>O58</b>	
		<b>K</b>	<b>BLN</b>
Instruksi : 1. Checklis ini dilakukan bersamaan pada waktu melakukan latihan kemudi darurat 2. Pemeriksaan dilakukan oleh Masinis II atau perwira jaga 3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATA RUTIN KAPAL			
<b>NAMA KAPAL :</b>			
Tanggal Pemeriksaan :		Kegiatan Bulan :	
<b>NO</b>	<b>URAIAN</b>	<b>YA</b>	<b>TIDAK</b>
1	Apakah ada suara tidak normal, getaran atau panas yang timbul berlebihan pada pompa hidrolis ?		
2	Apakah beban arus listrik penggerak pompa hidrolis normal ?		
3	Apakah ada kebocoran minyak pada penekan packing silinder ?		
4	Apakah ada kebocoran minyak pada penataan pipa hidrolis ?		
5	Apakah tekanan minyak normal ?		
6	Apakah tekanan minyak dalam tangki pengumpul normal ?		
7	Apakah temperatur minyak normal ?		
8	Apakah pelumasan batang kemudi lancar ?		
9	Kemudi darurat : Apakah merobah ke kemudi darurat dapat dilakukan dengan mudah ? Hasil uji coba kecepatan kemudi : *** 15 derajat kiri ke 15 derajat kanan waktu di pelabuhan *** dari kiri ke kanan *** Dari kanan ke kiri		
10	Apakah hubungan ke pengontrol kemudi di anjungan baik ?		
11	Apakah penunjukan penyimpangan sudut kemudi antara anjungan dengan kamar kemudi berbeda ?		
	Pemeriksaan kelancaran operasi motor penggerak pompa hidrolis dan alarm		
12	tangki minyak ( sump tank alarm ) di pelabuhan		
13	Apakah alarm beban lebih ditest setiap 6 bulan dan berfungsi baik		
14	Apakah alarm perubahan tegangan listrik ditest dan berfungsi baik		
Catatan :			
Mengetahui,  Captl Nahkoda		Disetujui,  KKM	
		Pemeriksa,  Masinis I	

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>CHECKLIST PEMERIKSAAN PERALATAN KESELAMATAN</b>			<b>O59</b>	
				<b>K</b>	<b>BLN</b>
Instruksi : 1. Checklist ini dilakukan bersamaan waktu melakukan latihan keselamatan 2. Pemeriksaan dilakukan oleh Mualim III atau Perwira Jaga 3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL					
Tanggal pemeriksaan :			Kegiatan Bulan :		
<b>PIROTEKNIK</b> di kapal	Pembuat model dan tipe	Jumlah	Lokasi	Tanggal kadaluarsa Tgl.Insp.Terakhir	
Alat pelampar tali dan roket ( 4 ), tali ( 230 M ) ( Penggantian hanya diperlukan dengan mengganti cartridge					
Parachute Distress Signals					
Hand Red Flares					
<b>RAKIT PENOLONG</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
Lokasi Rakit di kapal					
Jumlah Kapasitas					
Tgl diperiksa terakhir					
Tanggal berlaku hingga					
Kondisi penyangga dan tali pengikat					
<b>BAJU RENANG DAN PELAMPUNG PENOLONG</b>	Jumlah	Lokasi	Tanggal Inspeksi Terakhir		
Baju renang dengan peluit terikat					
Baju renang anak - anak					
Pelampung penolong dengan tali dan tanda asap					
Pelampung penolong dengan lampu yang menyala sendiri					
Pelampung penolong dengan tali 27,5 meter					
Pelampung penolong tanpa sesuatu yang terikat					
<b>PERALATAN LAINNYA</b>	Jumlah	Posisi	Kondisi	Masa Berlaku	
Sambungan internasional dari darat					
Radio jinjing tanggal test terakhir					
EPIRB masa berlaku Battery					
SART masa berlaku Battery					
Lampu Senter ( tipe aman / safety ) masa berlaku Battery					
Lampu Isyarat masa berlaku					
Mengetahui,		Diperiksa,		Pemeriksa,	
Nakhoda		Mualim I		Mualim III	



PT. TRANSOCEAN MARITIME

CHECKLIST PEMERIKSAAN PERALATAN  
PEMADAM KEBAKARAN

O6O

Hal.1/2

K

BLN

NAMA KAPAL :

Instruksi :

1. Checklist ini dilakukan bersamaan waktu melakukan latihan keselamatan
2. Pemeriksaan dilakukan oleh Muallim III atau Perwira Jaga
3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL

Tanggal Pemeriksaan :

Kegiatan bulan :

BAJU TAHAN API (FIREMAN OUTFIT )

Jumlah	Lokasi	Tanggal inspeksi terakhir	Kondisi

1 set baju tahan api terdiri atas :

baju pelindung, sepatu dan sarung tangan dari bahan bukan penghantar listrik dan helm yang keras yang tahan benturan, lampu senter jenis yang aman, kampak dan Breathing Apparatus dari jenis yang disetujui berikut tali pengaman.

BREATHING APPARATUS ( BA )	BA NO. 1	BA NO. 2	BA NO. 3	BA NO. 4
Kapasitas				
Botol Cadangan				
Tempat Penyimpanan				
Tanggal diisi kembali				
Tanggal Test				
Tekanan Udara				
Kondisi				
Tanggal Survey / Inspeksi				
SISTEM DETEKSI ASAP ( SMOKE DETECTOR )	Hasil Pemeriksaan			
Jenis Sistem				
Ruang yang dilayani				
Lokasi indikator visual / bunyi				
Tanggal disurvey / diperiksa				
Tanggal sistem saluran ditiup				
Kondisi				
SISTEM DETEKSI API ( FIRE DETECTOR )	Hasil Pemeriksaan			
Jenis Sistem				
Ruang yang dilayani				
Lokasi indikator visual / bunyi				
Tanggal disurvey / diperiksa				
Tanggal sistem saluran ditiup				
Kondisi				
SISTEM CO2 ( CO2 SYSTEM )	Hasil Pemeriksaan			
Lokasi instalasi				
Ruang yang dilayani				
Lokasi katup pelepas cepat CO2				
Jumlah tabung CO2				
Kapasitas				
Tanggal terakhir ditimbang / disurvey				
Tes tekanan silinder terakhir				
Tanggal pipa saluran CO2 ditiup				
Tanggal inspeksi terakhir				
Kondisi				
Lokasi tangki foam				
Kapasitas				
Tanggal terakhir sistem tes				
Tanggal foam terakhir dites				

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>LAPORAN KINERJA MESIN INDUK</b>								<b>O61</b>			
										<b>PK</b>	<b>BLN</b>		
<b>NAMA KAPAL :</b>				<b>Dari :</b>				<b>Menuju :</b>					
<b>Tanggal :</b>				<b>Voyage</b>									
<b>Engine type :</b>						<b>Output :</b>						<b>HP / KW</b>	
<b>Suhu kamar mesin :</b>				<b>C</b>		<b>Suhu air laut :</b>				<b>C</b>		<b>Wind force / direction</b>	
<b>Sarat Haluan :</b>				<b>m</b>		<b>Sarat buritan :</b>				<b>m</b>			
<b>Kecepatan kapal :</b>				<b>knots</b>		<b>Cuaca :</b>							
<b>Slip :</b>				<b>%</b>									
<b>MESIN UTAMA</b>						<b>TURBOCHARGE</b>							
<b>RPM Mesin</b>				<b>RPM</b>		<b>RPM Turbin</b>							
<b>Total jam kerja</b>				<b>Hours</b>		<b>Blower filter</b>							
<b>TEKANAN</b>						<b>Air cooler back pressure</b>							
<b>FO after filter</b>						<b>Scavenge manifold press</b>							
<b>Piston cooling</b>				<b>Bar</b>		<b>Exh. Gas press.after T/C</b>							
<b>Bearing LO</b>				<b>Bar</b>		<b>TEMPERATURE</b>							
<b>Beban mesin</b>				<b>%</b>		<b>Scavenge air cooler inlet</b>							
<b>Jacket water cooling</b>				<b>Bar</b>		<b>Scavenge air cooler outlet</b>							
<b>Sea water cooling</b>				<b>Bar</b>		<b>Exh. Gas turbin inlet</b>							
<b>Fuel Oil</b>						<b>Exh. Gas turbin outlet</b>							
<b>FO ingine inlet temperature</b>				<b>C</b>		<b>Suhu ruang mesin</b>							
						<b>FO specific grafitry</b>							
						<b>FO viscosity at 50C</b>							
<b>Nomor silinder</b>				<b>1</b>		<b>2</b>		<b>3</b>		<b>4</b>		<b>5</b>	
<b>Tekanan maksimum silinder</b>		<b>Bar</b>											
<b>Tekanan kompresi silinder</b>		<b>Bar</b>											
<b>Indek pompa bahan bakar</b>													
<b>Suhu gas buang</b>		<b>C</b>											
<b>Suhu jacket FW out</b>		<b>C</b>											
<b>Piston cooling out</b>		<b>C</b>											
<b>Konsumsi minyak bakar ( FO )</b>		<b>Grade:</b>										<b>KL/hari</b>	
<b>Konsumsi pelumas ( LO system )</b>		<b>Grade:</b>										<b>Liter/hari</b>	
<b>Konsumsi pelumas ( LO cylinder )</b>		<b>Grade:</b>										<b>Liter/hari</b>	
<b>Catatan :</b>													
<b>Pemeriksa,</b>				<b>Diperiksa,</b>				<b>Mengetahui,</b>					
..... <b>Masinis I</b>				..... <b>KKM</b>				..... <b>Nakhoda</b>					







PT. TRANSOCEAN MARITIME

PENGIRIMAN & TANDA TERIMA DIKAPAL

063

PK

SET

No.Distribusi :

Tanggal Distriibusi :

Kepada :

Rincian :

Pengirim :

Nama :  
Nakhoda

Penerima :

Nama :

Tanggal Diterima :

Setelah diterima dan ditanda tangani tanda terima ini harap dicopy dan dikirim kembali kepengirim.





 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>CHEKLIST ANJUNGAN - NAVIGASI</b>		<b>O65</b>		
	<b>PADA SAAT CUACA BURUK / BADAI</b>		<b>K</b>	<b>SET</b>	
Instruksi : 1. Checklist ini dilakukan apabila kondisi cuaca buru / badai 2. Jangan lupa mencatat kejadian ini dalam buku catatan harian dek 3. Pemeriksaan dilakukan oleh Muallim I atau Perwira Jaga 4. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL					
NO	URAIAN			V	X
1	Apakah hal berikut diinformasikan				
	1.1	Nakhoda			
	1.2	Kamar Mesin			
	1.3	Awak Kapal			
2	Apakah barang yang bergerak pada lokasi - lokasi berikut telah terikat dengan baik ?				
	2.1	Di Geladak			
	2.2	Di Bawah Geladak			
	2.3	Lubang Lalu Orang			
3	Apakah kecepatan kapal dan arah telah diatur sesuai kebutuhan dan kondisi ?				
4	Apakah awak kapal telah diberi peringatan untuk menghindari berada di upper deck karena situasi badai ?				
5	Apakah tali - tali pengikatan / tali keselamatan telah terikat dengan kuat sesuai kebutuhan ?				
6	Apakah instruksi - instruksi berikut telah diperhatikan dan dilaksanakan ?				
	6.1	Memonitor laporan cuaca			
	6.2	Mengirimkan laporan cuaca ke pihak - pihak berwenang ( dalam hal terjadi badai panas )			
	6.3	Peringatan - peringatan bahaya sesuai SOLAS 1974 Chapter V, Regulasi 2 ( a )			
Catatan 					
Nakhoda			Muallim I		



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## CHECKLIST ANJUNGAN - JARAK PANDANG TERBATAS

O66

K

SET

Instruksi :

1. Checklist ini dilakukan apabila kondisi cuaca buru / badai
2. Jangan lupa mencatat kejadian ini dalam buku catatan harian dek
3. Pemeriksaan dilakukan oleh Mualim I atau Perwira Jaga
4. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL

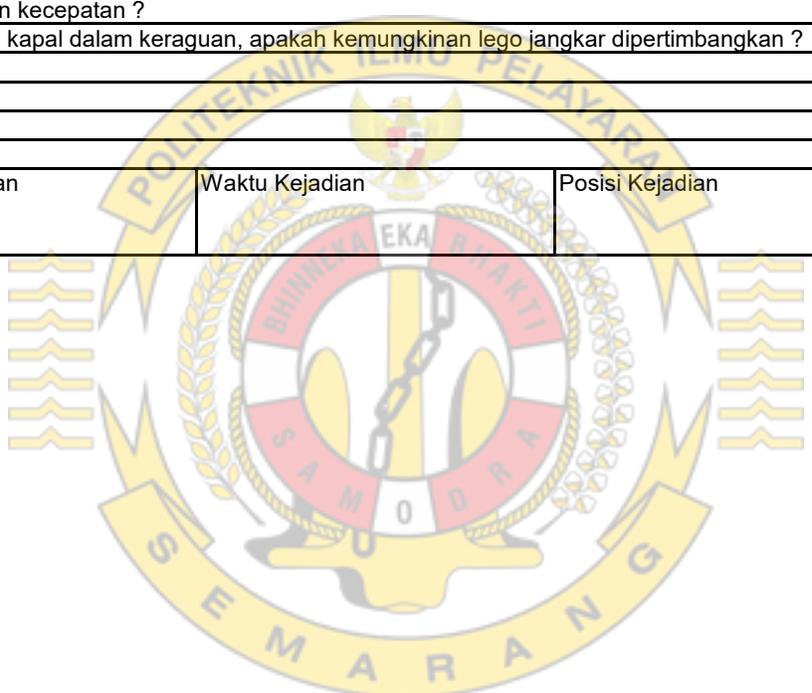
NO	URAIAN	V	X
1	Apakah perlengkapan berikut siap dioperasikan		
	1.1 Radar, ARPA, atau fasilitas plotting lainnya		
	1.2 Pengemudian manual		
	1.3 VHF		
	1.4 Peralatan sinyal kabut		
	1.5 Lampu - lampu navigasi		
2	Apakah pengamat telah ditempatkan		
3	Apakah Nakhoda dan kamar mesin telah diberitahu		
4	Apakah persyaratan Colreg 1972 telah dipenuhi khususnya yang berhubungan dengan pengaturan kecepatan ?		
5	Jika posisi kapal dalam keraguan, apakah kemungkinan lego jangkar dipertimbangkan ?		

Tanggal Kejadian

Waktu Kejadian

Posisi Kejadian

Catatan :



Mengetahui,

Diperiksa,

Nakhoda

Mualim I / Mualim Jaga

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>CHECKLIST ANJUNGAN PERSIAPAN BERLAYAR</b>	0 6 7	
		K	SET
<b>KAPAL :</b>		<b>TANGGAL :</b>	
<b>PELABUHAN ASAL :</b>		<b>PELABUHAN TUJUAN :</b>	
Instruksi :			
1. Checklist ini dilakukan untuk persiapan kapal sebelum berlayar. 2. Jangan lupa mencatat dalam buku catatan harian deck. 3. Pemeriksaan dilakukan oleh Mualim I atau Perwira Jaga. 4. Arsipkan form yg telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL.			
NO	URAIAN	V / X	
1	Apakah rencana pelayaran ( route plan ) telah disiapkan ?		
2	Apakah peta untuk pelayaran tersebut diatas dan publikasi nautis telah dikoreksi secara mutakhir dan lintasan garis haluan telah dituliskan dipeta ?		
3	Apakah perlengkapan berikut sudah diperiksa dan siap digunakan ?		
	- Perlengkapan bantu anjungan misalnya teropong		
	- Recorder untuk putaran dan kecepatan mesin		
	- Echo sounder		
	- Kompass magnit dan repeater		
	- Radar dan perlengkapan lainnya		
	- Recorder kecepatan / jarak		
	- Buku catatan olah gerak telah disiapkan		
4	Apakah peralatan berikut ini sudah diperiksa dan siap digunakan ?		
	- Telegraph anjungan ke km. mesin termasuk indikator RPM		
	- Fasilitas komunikasi internal / eksternal		
	- Lampu navigasi, termasuk lampu darurat, lampu isyarat & lampu jangkar		
	- Suling kapal & window screen / wipers		
5	Perlengkapan kemudi termasuk manual, otomatis dan pembalik systim darurat dan susunan dari indikator kemudi termasuk :		
	a. Cek power kemudi		
	b. Tes operasi manual		
	c. Tes sarana komunikasi dari ruang kemudi ke anjungan		
	d. Cikar kiri - cekar kanan, sistim kemudi yang digunakan		
	e. Komfirmasi apakah indikator kemudi berfungsi dengan benar		
6	Apakah jam dikapal telah disesuaikan ?		
	Apakah ada awak kapal yg akan turun ?		
	Crew siap melaksanakan tugas & semua crew sudah diberi tahu jam keberangkatan ?		
	Pemberitahuan mengenai kesiapan mesin telah disampaikan kepada KKM.		
	Recomendasi dari pihak pelabuhan telah dipenuhi / diperhatikan jika ada.		
	Semua dokument kapal ( sertifikat dan ijin berlayar ) telah diterima		
7	Jangkar telah pada posisi aman dan sudah diikat		
	Pintu - pintu samping telah ditutup dan diikat		
	Tenaga listrik untuk mesin geladak / winch dites		
	Semua saluran kedarat ( slang air dan bunker ) telah dilepas		
8	Kondisi muatan :		
	Pengikatan telah dilakukan .		
	Penutupan ruang muat .		
	Sarat kapal haluan / buritan dan stabilitas kapal telah dihitung		
	Barang yang mudah bergerak di km. mesin dan di deck telah diikat .		

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>CHECKLIST KAPAL SAAT BERLAYAR</b>		<b>O68</b>	
				<b>K</b>	<b>SET</b>
<b>KAPAL :</b>			<b>TANGGAL :</b>		
<b>PELABUHAN :</b>			<b>DIPERIKSA OLEH :</b>		
NO	TINDAKAN	V			
1	Menyiapkan rencana ketibaan di pelabuhan hal berikut ini harus diperhatikan : a. Tersedia tentang informasi pelabuhan b. Advis / rekomendasi dari buku panduan bahari c. Laporan berita cuaca terakhir d. Dihitung / diketahui kedalaman air min / maksimum pada alur masuk pelabuhan dan dermaga				
2	Apakah penting mengatur kargo / ballast				
3	Apakah jangkar sudah siap digunakan sebelum tiba ?				
4	Apakah sudah menerima berita navigasi yang terakhir untuk daerah tersebut ?				
5	Apakah sudah mengirim berita ETA dengan informasi yang dibutuhkan oleh agen setempat seperti : a. Draft tiba b. Detail muatan berbahaya di atas kapal c. Panjang kapal d. Kerusakan di atas kapal				
6	Apakah semua alat navigasi sudah dicek termasuk peralatan kemudi				
7	Apakah peralatan berikut ini sudah diperiksa : a. Haluan dan buku olah gerak kapal b. Penyesuaian waktu di kapal c. Peralatan komunikasi internal d. Penerangan Dek e. Winch untuk mooring f. Tali / kawat tambat / tali buangan				
8	Apakah formulir untuk pandu sudah disiapkan				
9	Apakah kemudi manual sudah dipasang untuk memberikan waktu yang cukup bagi juru mudi terbiasa sebelum dimulai dengan olah gerak				
10	Apakah ABK sudah diberitahu untuk stanby tiba di pelabuhan				
11	Apakah kanal radio VHF untuk menghubungi pelabuahn sudah diketahui dan sudah ditest ?				
12	Apakah sudah tersedia informasi untuk tambat : a. Apakah berlabuh atau sandar b. Lambung sebelah mana yang akan disandarkan c. Apakah gang way / tangga akomodasi / tangga dari darat yang digunakan d. Ukuran dan jumlah selang untuk dihubungkan ke darat e. Membutuhkan mesin derek f. Apakah tersedia mooring boat				
13	Informasi tentang pertukaran pandu secara efektif				
14	Apakah perwira sudah diberikan uraian tentang rencana tambat				
<b>CATATAN :</b>  <p style="text-align: center;">Selama pelayaran diadakan pengecekan lashing muatan dan pemeliharaan / perawatan geladak haluan..</p>					
Mengetahui,  Nahkoda			Diperiksa oleh,  Mualim Jaga		



KAPAL :

TANGGAL :

PELABUHAN :

DICEK OLEH :

NO	TINDAKAN	V
1	Apakah rancangan pelayaran untuk trayek yang direncanakan sudah disiapkan dan apakah garis haluan sudah disiapkan di peta laut	
2	Apakah peta laut dan publikasi nautis pada trayek yang direncanakan sudah dikoreksi dengan koreksi terakhir ?	
3	Apakah peralatan ini sudah diperiksa dan siap digunakan : a. Jangkar b. Peralatan bantu di bridge ( misalnya alat baring, teropong ) c. Buku Olah gerak d. Catatan pergantian haluan dan catatan pergerakan mesin e. Power untuk dek f. Radio pencari arah g. Perum gema h. Alat bantu navigasi i. Gyro dan kompas repeater j. Peraturan naik / turunnya pandu, formulir pandu k. Radar dan alat bantu untuk membuat posisi l. Alat pencatat kecepatan kapal	
4	Apakah sudah menerima berita cuaca yang terakhir ?	
5	Apakah hal berikut ini sudah dicoba dan siap digunakan ? a. Telegrap dari bridge ke kamar mesin dan indikator RPM b. Fasilitas komunikasi internal / eksternal / radio c. Penerangan dan tanda - tanda navigasi pada siang hari d. Suling e. Lampu aldis f. Peralatan kemudi termasuk kemudi manual, otomatis dan indikator daun kemudi	
6	Apakah waktu sudah dicocokkan dengan waktu setempat ?	
7	Apakah semua ABK sudah berada di kapal dan semua pengunjung sudah turun dari kapal	
8	Apakah semua ABK sudah siap diposnya masing - masing ?	
9	Apakah kapal sudah siap untuk berlayar ?	
10	Apakah perwira sudah diberi uraian tentang cara berlepas dari dermaga ?	

CATATAN :

Mengetahui,

Diperiksa oleh,

NahKoda

Mualim I



PT. TRANSOCEAN MARITIME

CHECKLIST JAGA PELABUHAN BAGIAN DEK

070

K

SET

Instruksi :

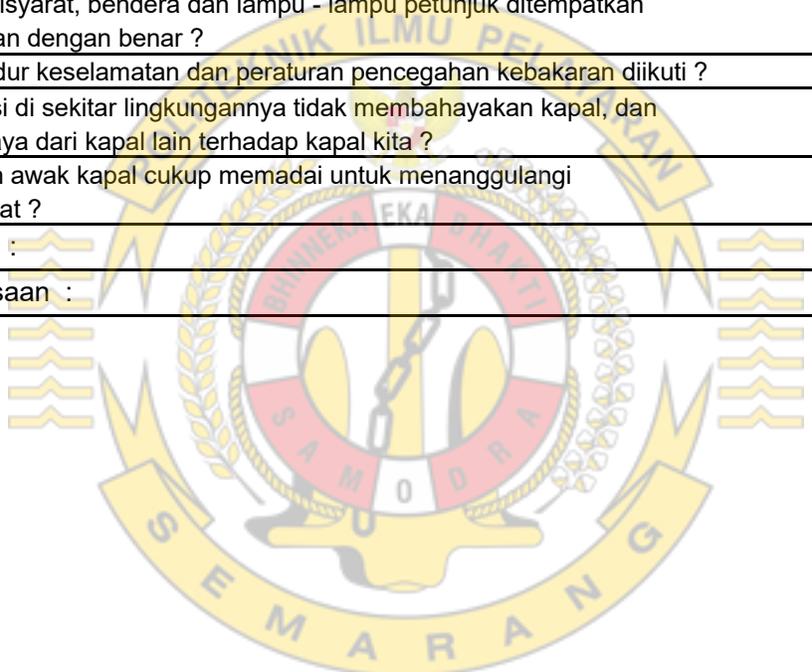
1. Checklist ini dilakukan apabila kondisi cuaca buru / badai
2. Pemeriksaan dilakukan oleh Mualim I atau Perwira Jaga
3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL

NO	URAIAN	V	X
1	Apakah ada pekerjaan perbaikan atau perawatan di atas kapal ?		
2	Apakah posisi kapal, rantai jangkar dan pengikatan rantai jangkar telah dilaksanakan dengan benar ?		
3	Apakah peralatan pemadam kebakaran telah disiapkan ?		
4	Apakah ada minyak mengapung di sekitar kapal ?		
5	Apakah VHF bekerja pada channel yang dikehendaki ?		
6	Apakah permukaan air got dan tangki ballast dalam keadaan normal ?		
7	Apakah tali tambat dan rantai jangkar terikat dengan kuat ?		
8	Apakah tanda isyarat, bendera dan lampu - lampu petunjuk ditempatkan atau ditunjukkan dengan benar ?		
9	Apakah prosedur keselamatan dan peraturan pencegahan kebakaran diikuti ?		
10	Apakah kondisi di sekitar lingkungannya tidak membahayakan kapal, dan tidak ada bahaya dari kapal lain terhadap kapal kita ?		
11	Apakah jumlah awak kapal cukup memadai untuk menanggulangi keadaan darurat ?		

Nama Pelabuhan :

Tanggal Pemeriksaan :

CATATAN :



Pemeriksa,

Diperiksa,

Mengetahui,

Mualim Jaga

Mualim I

Nakhoda



 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>		<b>CHECKLIST PENGISIAN BBM ( BUNKER )</b>		<b>072</b>		
				<b>K</b>	<b>SET</b>	
Nama kapal :		Tanggal		Waktu		
Nomor Pelayaran		Pelabuhan				
Volume Pengisian						
Fuel Oil ( FO )			Marine Diesel Oil (MDO)			
<b>A. PERSIAPAN AWAL</b>				<b>V</b>	<b>X</b>	
1	Harus diyakini bahwa personil yang terlibat siap dan tanggap atas segala kemungkinan yang terjadi					
2	Diskusi rencana pengisian BBM dan urutan pengisian tangki dengan Muallim yang terlibat					
3	Tutup dan amankan semua katup pembuangan					
4	Tutup dan pasang flens kedap untuk manifold yang tidak dipakai					
5	Sumbat semua buangan air geladak agar kedap minyak / air					
6	Bersihkan sekitar tempat pengisian, amankan semua sumbat					
7	Siapkan material penyerap ( oil absorbent ) di lokasi tertentu					
8	Siapkan sarana pengeringan air yang berkumpul di geladak					
9	Siapkan sarana komunikasi antara tempat pengisian, muallim jaga dan kamar mesin					
10	Periksa apakah pipa udara tangki BBM telah terbuka					
11	Pastikan apakah tutup pipa duga telah kedap kecuali yang sedang dipakai					
12	Pastikan apakah konfirmasi ruang masih tersedia dari tangki BBM diisi					
13	Periksa apakah semua high level alarm tangki BBM berfungsi					
14	Harus diyakini bahwa semua sarana Pemadam Kebakaran disiapkan					
<b>B. MENJELANG PENGISIAN BBM</b>						
1	Periksa apakah panjang selang mencukupi					
2	Periksa apakah ada kerusakan selang dan kopling					
3	Periksa apakah berat selang tidak melebihi SWL derek boom					
4	Siapkan bak penampung di bawah kopling selang					
5	Periksa apakah spesifikasi dan value telah sesuai					
6	Diskusikan rencana pengisian dengan pihak pemasok					
7	Diskusikan tindakan-tindakan darurat sesuai prosedur dengan pemasok					
8	Diskusikan prosedur respon dari pemasok jika terjadi keadaan darurat					
9	Siapkan jalur komunikasi antara kapal dengan pemasok					
10	Setujui sistem sinyal dengan pemasok : a. Sebelum pemompaan b. Pengurangan kecepatan pompa c. Penghentian pemompaan d. Penghentian dalam keadaan darurat					
11	Setujui volume BBM yang dipompa oleh pemasok ke kapal					
12	Setuju satuan ukuran ( metrik ton, meter kubik, barrel )					
13	Setuju kecepatan dan tekanan maksimum pemompaan					
14	Lakukan analisa spot dengan sarana yang ada di kapal ( bila tersedia )					
15	Lakukan tes kesesuaian ( bila tersedia sarana )					
16	Setujui kecocokan pembacaan meter dari darat / tongkang					
17	Tunjuk seorang ABK untuk membentangkan tali tambat selama pengisian BBM					
18	Pasang kasa-kasa api di depan dan di belakang					
19	Yakin bahwa tangki limbah telah disiapkan					
20	Persiapkan pipa isi dan buka katup-katup yang diperlukan					
<b>C. SELAMA PENGISIAN</b>						
1	Mulai pemompaan dari kecepatan minimal					
2	Monitor tekanan pipa pengisian					
3	Periksa apakah ada kebocoran selang					
4	Kurangi kecepatan pemompaan dan / atau buka tangki sebelum ditambah					
5	Tutup katup setiap selesai pengisian satu tangki					
6	Saksikan tanggal dan tanda tangan bersama, sisakan untuk stempel dan disegel					
7	Yakinkan setelah selesai lakukan ullage untuk pengeringan selang / penutupan saluran					
8	Beritahu pemasok bila telah mencapai tangki terakhir					
9	Beri kesempatan pemasok untuk memberi peringatan kecepatan					
10	Beri waktu bagi pemasok untuk memberi aba - aba berhenti					

11	Keringkan selang setelah selesai pengisian dan tutup semua katup isi		
<b>D. SETELAH SELESAI PENGISIAN</b>			
1	Yakinkan bahwa semua selang telah dikeringkan		
2	Tutup dan pemasangan flens buka dari manifold telah dilakukan		
3	Tutup dan lepaskan sambungan kopling selang		
4	Konfirmasi ulang apakah semua pipa isi dan katup isi tangki telah ditutup		
5	Konfirmasi ulang semua pipa duga tangki bahan bakar		
6	Tetapkan dan setuju catatan pembacaan dari tongkang dengan kapal		
7	Periksa apakah penerimaan telah benar		
8	Isi Oil Record book		

Catatan KKM / Instruksi lainnya :



Mengetahui,	Diperiksa,	Pemeriksa,
Nakhoda	KKM	Masinis II / III



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## IJIN PEKERJAAN PANAS ( HOT WORK PERMIT )

073

K

SET

Instruksi :

1. Setiap kegiatan pekerjaan yang memerlukan pemanasan, harus terlebih dahulu mendapat ijin dari Nakhoda
2. Nakhoda menunjuk salah satu perwiranya untuk mengawasi selama pekerjaan panas
3. Peralatan keselamatan yang diperlukan, harus dipersiapkan terlebih dahulu sebelum pekerjaan tersebut dilakukan
4. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL

Nama Kapal		Tanggal pekerjaan	
Ijin diberikan kepada		POSISI KAPAL	

Jenis Pekerjaan

Jumlah Personil Kerja		Lokasi pekerjaan	KAMAR MESIN
-----------------------	--	------------------	-------------

Nama Personil Kerja

Nama Personil Penanggung Jawab yang hadir

## URAIAN

√

x

Apakah ijin memasuki ruang tertutup telah diberikan

Ruangan telah dibersihkan dari barang yang mudah terbakar

Ruangan dan ruang sebelahnya telah bebas dari gas / di inert

Tidak sedang berlangsung operasi pemindahan minyak, pembersihan tangki, pembebasan gas atau pemindahan ballast

Semua pipa cairan dan uap telah diisolasi

Perlengkapan kebakaran disiapkan dan saluran pemadam kebakaran telah bertekanan

Apakah petugas Pemadam Kebakaran yang tertera di siji telah siap

Apakah trali keselamatan ( safety Trolley ) telah disiagakan

Apakah sudah ada komunikasi antara petugas pemadam kebakaran dengan anjungan

Apakah prosedur darurat telah didiskusikan

Apakah persetujuan dari perusahaan telah diperoleh

Catatan yang perlu diperhatikan :

HARAP DILAKSANAKAN DG HATI2 DAN PENUH TANGGUNG JWb

Menyetujui,

Mengetahui,

Perwira Pengawas,

.....

Nakhoda

.....

KKM



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## IJIN MEMASUKI RUANG TERTUTUP

074

K

SET

Instruksi :

1. Setiap kegiatan pekerjaan yang akan memasuki ruang tertutup, (tangki,cofferdam dsb), harus terlebih dahulu mendapat ijin dari Nakhoda
2. Nakhoda menunjuk salah satu perwiranya untuk mengawasi selama pekerjaan itu
3. Peralatan keselamatan yang diperlukan, harus dipersiapkan terlebih dahulu sebelum pekerjaan tersebut dilakukan
4. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL

Nama Kapal

Tanggal pekerjaan

Ijin diberikan kepada

Dipelabuhan

Jenis Pekerjaan

Jumlah Personil Kerja

Ruangan yang dimasuki

Nama Personil Kerja

Nama Personil Penanggung

Jawab yang hadir

## URAIAN

V

X

Apakah ruangan yang akan dimasuki telah ada ventilasinya

Kondisi atmosfir telah diperiksa oleh :

Hasil pemeriksaan : Oksigen : % LFL  
 Hc :  
 Racun :

Apakah perlengkapan untuk menjamin kelangsungan ventilasi telah disiapkan

Jenis ventilasi yang digunakan :

Apakah jalan masuk dan pereangan memadai

Apakah lampu senter atau perlengkapan lain yang digunakan adalah jenis yang telah disetujui

Apakah sistem komunikasi antara orang di depan lubang masuk dan di dalam ruangan serta anjungan telah disetujui

Metode : Frekuensi :

Apakah seluruh oksigen meter tiap personil telah diperiksa

Apakah trali keselamatan ( safety trolley ) telah disiagakan

Perlengkapan tarli keselamatan yang dipakai ( beri tanda V )

2 x SCBA Complete

2 x Spare Cylinder

1 x Safety line

1 x Safety Hamess

Resuscitation Equipment

2 x Safety Torches

2 x Fire Hoses + Nozzle

2 x Fireman's Suits

Catatan yang diperhatikan :

Menyetujui,

Mengetahui,

Perwira Pengawas,

Nakhoda

KKM



PT. TRANSOCEAN MARITIME

## CHECKLIST LEGO JANGKAR

075

K

SET

Instruksi :

1. Checklist ini dilakukan sebulan sekali
2. Pemeriksaan dilakukan oleh Mualim I atau awak kapal yang ditunjuk
3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL

NO	URAIAN	V	X
1	Apakah rencana lego jangkar telah direncanakan dan dipertimbangkan : a. Pengurangan kecepatan b. Arah / kekuatan angin, arus c. Pengaruh pasang surut ketika olah gerak pada kecepatan rendah		
2	Apakah hal berikut diinformasikan waktunya " siap - siap " untuk lego jangkar : a. Nakhoda b. Kamar mesin c. Tim yang menangani jangkar		
3	Apakah perlengkapan berikut siap digunakan : a. Jangkar b. Light Shapes c. Alat - alat sinyal bunyi		
4	Apakah petugas jaga jangkar telah disusun		
5	Apakah instruksi berikut telah disampaikan kepada masinis jaga : a. Penentuan pemeriksaan regular selama lego jangkar Catatan : Mesin induk harus dapat digunakan bila sewaktu - waktu cuaca memburuk		
6	WINDLASS a. Brake bands dalam kondisi baik ? b. Kopling dan pin dalam kondisi baik ? c. Pondasi windlass kondisi baik ? d. Sistem hidrolik berfungsi dan tidak ada kebocoran ? e. Apakah oli hidrolik memadai ?		
7	MOORING WINCH a. Brake bands dalam kondisi baik ? b. Kopling dan pin dalam kondisi baik ? c. Pondasi Winch kondisi baik ? d. Sistem hidrolik berfungsi dan tidak ada kebocoran ? e. Apakah oli hidrolik memadai ?		
8	TALI - TEMALI a. Apakah tali - tali dalam kondisi baik ? b. Apakah jumlahnya cukup ? c. Apakah ada tali cadangan ?		
9	JANGKAR DAN RANTAI JANGKAR a. Apakah kondisi rantai jangkar baik ? b. Apakah kondisi sackles dan swivel baik ? c. Apakah kondisi jangkar baik ? d. Apakah kondisi anchor stopper baik ?		

Tanggal Pemeriksaan :

Catatan :

Diperiksa,

Mengetahui,

Mualim I

Nakhoda





Nama Kapal :		Tanggal :						CATATAN
NO	ELECTRO MOTOR	U	V	W	X	Y	Z	CATATAN
1	GS P/P							
	Type NTIKK VCT5 30 KW, 49A, 1760 Rpm							
2	BILGE BALLAST P/P							
	Type NTIKK VCT5 30 KW, 49A, 1760 Rpm							
3	CSW 1							
	Type NTIKK VCT5 18.5, KW 31 Amp 1745 Rpm							
4	CSW 2							
	Type NTIKK VCT5 18.5 KW 31 Amp 1745 Rpm							
5	LUB OIL PUMP 1							
	Type NTIKK VCT5 30 KW, 51 Amp 1165 Rpm							
6	LUB OIL PUMP 2							
	Type NTIKK VCT5 30 KW, 51 Amp 1165 Rpm							
7	AIR COMPRESSOR 1							
	Type NIKK FCK5 11KW, 19 Amp 1155 Rpm							
8	AIR COMPRESSOR 2							
	Type NIKK FCK5 11KW, 19 Amp 1155 Rpm							
9	PUMP A FO Transfer							
	Type NIK 1,5KW, 3,4 Amp 1135 Rpm							
10	PUMP C FO Transfer							
	Type NIK FCK5 5,5KW, 10 Amp 1150 Rpm							
11	SW Service							
	Type NIK FCK5 15KW, 24,5 Amp 1750 Rpm							
12	Sanitary							
	Type NIK FCK5 15KW, 24,5 Amp 1750 Rpm							
13	Bilge Pump OWS							
	Type FBK 8-71 0,4KW, 1,0 Amp 1720 Rpm							
14	Sludge P/P							
	Type FBK.100L 1,5 KW 3,3 Amp 1140 Rpm							
15	Turnning M/E							
	Type C-F/SW 2 1,5 KW 2,8 Amp 1730 Rpm							
16	CPP P/P 1							
	Type NTIK FCT5 18,5 KW 31 Amp 1745 Rpm							
17	CPP P/P 2							
	Type NTIK FCT5 18,5 KW 31 Amp 1745 Rpm							
18	Boiler LO Pump For Filling Exp TK							
	Type MLH 0,4 KW 1,0 Amp 1725 Rpm							
19	LO Transfer Pump							
	Type NTK FCK5 0,75 KW 1,9 Amp 1135 Rpm							
20	LO Transfer Pump							
	Type NTK FCK5 1,5 KW 3,4 Amp 1135 Rpm							

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>DEPARTURE CONDITION</b>	<b>0 7 9</b>	
		<b>PK</b>	<b>SET</b>
NAMA KAPAL		VOY. NO	
P O R T		DATE	
CARGO	UNITS	ETD	
R . O . B .			
FUEL OIL / F O	K/L		K/T
DIESEL OIL / D O	K/L		K/T
LO RT M/E	LTRS		
LO RT A/E	LTRS		
TOTAL SYSTEM	LTRS		
CYL M/E	LTRS		
LO ST M/E	LTRS		
FRESH WATER			
DRINKING WATER	TONS		
SANITARY WATER	TONS		
BALLAST WATER	TONS		
CONSTAN	TONS		
T O T A L	TONS		
<i>DRAFT</i>			
FORE	M		
AFT	M		
MEAN	M		
PILOT ON BOARD			
FREE FROM WHARF			
PILOT OFF			
<i>ACTIVITY</i>			
TIME OF COMMENCE		TIME OF COMPLETION	
DISCH	LT	DISCH	
LOAD	LT	LOAD	
<i>SUPPLY</i>			
FRESH WATER	TONS		
FUEL OIL / FO			
CYL OIL	L		
SYST M/E	L		
ETA NEXT PORT :			
Mengetahui :			
..... Nakhoda			

 <b>PT. TRANSOCEAN MARITIME</b>	<b>ARRIVAL CONDITION</b>	<b>0 8 0</b>	
		<b>PK</b>	<b>SET</b>
<b>NAMA KAPAL</b>		<b>VOY. NO</b>	
<b>P O R T</b>		<b>D A T E</b>	
<b>C A R G O</b>		<b>U N I T S</b>	<b>T A</b>
<b>R . O . B .</b>			
<b>FUEL OIL / F O</b>		<b>K/L</b>	<b>K/T</b>
<b>DIESEL OIL / D O</b>		<b>K/L</b>	<b>K/T</b>
<b>LO R T M/E</b>		<b>L T R S</b>	
<b>LO R T A/E</b>		<b>L T R S</b>	
<b>TOTAL SYSTEM</b>		<b>L T R S</b>	
<b>CY L M/E</b>		<b>L T R S</b>	
<b>LO S T M/E</b>		<b>L T R S</b>	
<b>FRESH WATER</b>			
<b>DRINKING WATER</b>		<b>TONS</b>	
<b>SANITARY WATER</b>		<b>TONS</b>	
<b>BALLAST WATER</b>		<b>TONS</b>	
<b>CONSTAN</b>		<b>TONS</b>	
<b>T O T A L</b>		<b>TONS</b>	
<b>DRAFT</b>			
<b>FORE</b>		<b>M</b>	
<b>AFT</b>		<b>M</b>	
<b>MEAN</b>		<b>M</b>	
<b>PILOT ON BOARD</b>		<b>LT</b>	
<b>1st LINE</b>		<b>LT</b>	
<b>PILOT OFF</b>		<b>LT</b>	
<b>SUPPLY</b>			
<b>FRESH WATER</b>		<b>K/L</b>	
<b>FUEL OIL / FO</b>		<b>K/L</b>	
<b>DIESEL OIL / DO</b>		<b>TONS</b>	
<b>LUB. OIL</b>		<b>L T R S</b>	
<b>Mengetahui :</b>			
..... <b>Nakhoda</b>			

 PT. TRANSOCEAN MARITIME		PASSAGE PLANNING		081			
				K	SET		
1	NAMA KAPAL	:					
2	Voyage	:					
3	NAKHODA	:					
4	PELABUHAN	:					
5	A	Peta yang digunakan	:				
	B	Jarak	:		MIL		
	C	Kedalaman air terendah	:		Meter		
	D	Area Tersempit	:		Cable		
	E	Kecepatan Maksimum	:		Knot		
	F	Waktu Yang Dibutuhkan	:				
	G	Pergerakan Kapal	:				
6	Titik Masuk	LINTANG		S	BUJUR	S	
	Referensi Haluan						
7	Titik Belok						
	A	Titik Pertama	:	LINTANG		BUJUR	-
		Referensi	:	-			
		Haluan	:	-			
	B	Titik Kedua	:	LINTANG		BUJUR	-
		Referensi	:	-			
		Haluan	:	-			
	C	Titik Ketiga	:	LINTANG		BUJUR	-
		Referensi	:	-			
		Haluan	:	-			
	D	Titik Keempat	:	LINTANG		BUJUR	-
		Referensi	:	-			
		Haluan	:	-			
	E	Titik Kelima	:	LINTANG		BUJUR	-
Referensi		:	-				
Haluan		:	-				
F	Titik Keenam	:	LINTANG		BUJUR	-	
	Referensi	:	-				
	Haluan	:	-				
G	Titik Ketujuh	:	LINTANG	06-02.80	S	BUJUR 106-52.85 E	
	Referensi	:					
	Haluan	:					
8	Titik Keluar						
	Referensi Haluan Berikutnya						
9	CATATAN NAKHODA						
Mengetahui			Tanggal:				
			Dibuat Oleh;				
Capt..... Nakhoda			..... Mualim II				

# GAMBAR TABUNG PEMADAM DAN BREATHING APPARATUS



ECOSS DRY 6.0 KG



FOAM 9.0 LITER dan DRY CHEM 6.0 KG



B.A VOLUME 4.0



SPARE TABUNG B.A VOLUME 8.0



B.A VOLUME 8.0



FOAM 45 LITER



STATIONARY DRY CHEMICAL 100 LITER

## GAMBAR TABUNG PEMADAM DAN BREATHING APPARATUS



FOAM 9.0 LITER dan DRY CHEM 6.0 KG  
KURANG BAIK



FOAM 9.0 LITER dan DRY CHEM 6.0 KG  
KOSONG DAN HANYA DI IKAT TALI KARET



FOAM 9.0 LITER RUSAK TAPI MASIH  
DI TEMPATNYA



## LATIHAN PERAGAAN ALAT KESELAMATAN



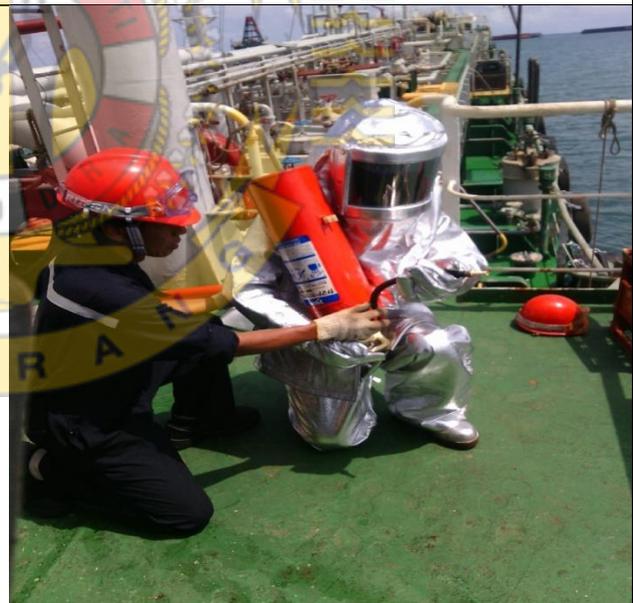
Nahkoda mengabsensi crew dan memberikan penjelasan mengenai alat-alat keselamatan



Nahkoda memberikan penjelasan tentang tabung pemadam FOAM kepada salah satu crew



Kadet dibantu salah satu crew lain memperagakan cara penggunaan baju tahan api



Kadet di bantu crew lain memperagakan menggunakan alat pemadam

## LATIHAN PERAGAAN ALAT KESELAMATAN



Bosun dan kadet memperagakan menggunakan safety harness dan baju tahan api



Alat-alat yang digunakan saat latihan



## DAFTAR WAWANCARA

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan judul “ANALISA PERAWATAN ALAT PEMADAM API RINGAN ( APAR ) DI KAPAL MT. TAMEDA MARU NOMOR 3”. Penulis mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa informan baik dari perwira maupun anak buah kapal di MT. Tameda Maru Nomor 3. Daftar wawancara yang penulis lakukan adalah sebagai berikut:

### A. Wawancara Dengan Perwira/Mualim diatas Kapal.

1. Nama : Rachmad Aripin

Jabatan : Chief Officer

Pertanyaan :

- a. bagaimana menurut anda dengan kondisi peralatan keselamatan, terutama alat-alat pemadam kebakaran di kapal MT. Tameda Maru Nomor 3?

Jawaban :

menurut saya peralatan keselamatan di kapal MT. Tameda Maru Nomor 3 ini masih kurang atau tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Terutama sekali alat-alat pemadam kebakaran.

- b. apakah maksud anda dari alat-alat pemadam kebakaran di kapal masih kurang atau tidak sesuai dengan aturan yang berlaku?

Jawaban :

maksud saya adalah bahwa di kapal ini apabila sudah digunakan beberapa alat-alat pemadam jenis foam, maka spare part dari foam tersebut bisa dikatakan habis untuk kebutuhan kapal jenis tanker.

- c. apakah anda sebagai perwira kapal tidak pernah mengajukan permintaan spare part alat-alat pemadam kebakaran?

Jawaban :

Pernah.

Selama ini sering diajukan laporan permintaan spare part ke kantor. Akan tetapi pihak kantor cuma menyuplay sedikit tidak sesuai dengan permintaan atau bahkan cuma berkata akan segera di kirim pada kenyataannya tidak pernah di kirim.

- d. apakah itu berpengaruh terhadap pelaksanaan latihan pemadaman api (*fire drill*) di kapal?

Jawaban :

Jelas itu sangat berpengaruh sekali terhadap pelaksanaan latihan pemadaman api (*fire drill*) di kapal. Dikarenakan supply dari perusahaan kurang, maka dari itu kita melaksanakan latihan pemadaman api juga kurang rutin.

- e. saya pernah menemukan alat pemadam jenis foam yang sudah kosong, tetapi masih terpasang dengan rapi. Bagaimana menurut anda?

Jawaban :

Menurut saya itu sangat berbahaya dan kesalahan besar apabila sewaktu-waktu terjadi bahaya kebakaran didekat alat pemadam tersebut.

- f. apakah anda mempunyai saran perusahaan dan untuk kapal serta awaknya. Agar selalu tercipta keserasian dan keseimbangan antara pihak perusahaan dan pihak kapal?

Jawaban :

- 1) untuk pihak perusahaan.

Agar segera memberikan segala sesuatu yang diperlukan oleh kapal.

Hal ini karena untuk keselamatan dari kapal, awak, dan muatan kapal

tersebut.

- 2) untuk pihak kapal.

Agar senantiasa melaksanakan kewajibannya yaitu dengan melaksanakan perawatan dan latihan pemadaman api (fire drill) dengan sungguh-sungguh. Agar apabila terjadi kebakaran yang sesungguhnya dapat teratasi dengan cepat tanpa menimbulkan kerusakan yang parah.

2. Nama : Frian Syahri Siregar

Jabatan : Second Officer

Pertanyaan :

- a. apakah anda selaku *second officer* pernah melaksanakan perawatan dan pemeriksaan alat-alat keselamatan terutama, alat-alat pemadam kebakaran di kapal MT. Tamedia Maru Nomor 3 ini?

Jawaban :

Saya pernah melaksanakan perawatan dan pemeriksaan alat-alat pemadam kebakaran di kapal MT. Tamedia Maru Nomor 3 ini akan tetapi tidak rutin.

- b. kenapa perawatan dan pemeriksaan alat-alat pemadam kebakaran tidak dilaksanakan dengan rutin. Kegiatan tersebut adalah tanggung jawab anda?

Jawaban :

Hal ini dikarenakan waktu atau jarak pelayaran yang ditempuh terlalu dekat (singkat) dan kesibukan kerja yang lainnya.

- c. apakah di kapal ini pernah diadakan pengarahan tentang penggunaan alat pemadam yang benar?

Jawaban :

Pernah diadakan pengarahan tentang cara-cara penggunaan alat-alat pemadam kebakaran akan tetapi tidak dilakukan rutin satu bulan sekali.

- d. bagaimana upaya-upaya yang harus dilakukan agar dapat meningkatkan kesiapan penggunaan alat-alat pemadam kebakaran?

Jawaban :

Upaya-upaya yang harus dilakukan adalah dengan melaksanakan perawatan dan pemeriksaan alat-alat pemadam kebakaran secara rutin.

- e. apakah anda dan nakhoda tidak mengetahui ada alat pemadam kebakaran jenis foam yang sudah kosong. Akan tetapi masih terpasang dengan rapi?

Jawaban :

Saya dan nakhoda sudah mengetahuinya. Hal ini karena saya sendiri yang memakai alat tersebut untuk memadamkan kebakaran yang terjadi di salah

satu ruang akomodasi kapal. Kejadian ini juga sudah saya laporkan ke kantor, tetapi kantor belum juga memberikan gantinya.

3. Nama : Kiki

Jabatan : Juru Mudi

Pertanyaan :

- a. bagaimana menurut anda dengan kondisi peralatan keselamatan terutama alat-alat pemadam kebakaran yang ada di kapal MT. Tameda Maru Nomor 3 ini?

Jawaban :

Menurut saya kondisi alat-alat pemadam kebakaran yang ada di kapal MT. Tameda Maru Nomor 3 ini sangatlah kurang memenuhi aturan untuk kapal tanker.

- b. apakah sudah dilakukan upaya-upaya oleh pihak kapal untuk menanggulangi keadaan tersebut?

Jawaban :

Selama ini pihak kapal sudah melakukan usaha-usaha. Akan tetapi apabila perusahaan tidak menanggapi permintaan dari pihak kapal tetap akan sia-sia.

- c. apakah pernah dilakukan pengarahan tentang penggunaan alat-alat pemadam kebakaran yang benar?

Jawaban :

Pernah, tetapi kurangnya alat-alat pemadam kebakaran menyebabkan saya kita sebagai anak buah kapal tidak bisa praktek secara langsung dari alat pemadam tersebut.

- d. saya pernah mengetahui salah satu awak kapal yang sangat terlambat berkumpul pada saat dilakukan latihan pemadaman api (*fire drill*). Bagaimana menurut anda?

Jawaban :

Menurut saya ini dikarenakan kurang sadarnya anak buah kapal tersebut akan pentingnya latihan pemadaman api (*fire drill*). Harusnya seluruh awak kapal menganggap latihan pemadaman api itu adalah keadaan sebenarnya.

- e. apakah anda mempunyai saran untuk perusahaan tentang penyediaan spare part, untuk perwira dan untuk anak buah kapal?

Jawaban :

- 1) Untuk pihak perusahaan.

Agar selalu memenuhi permintaan spare part alat-alat pemadam kebakaran demi keselamatan kapal, awak kapal dan muatan dari kapal.

- 2) Untuk perwira

Agar perwira yang bertanggung jawab atas alat-alat pemadam kebakaran benar-benar memperhatikan perawatan alat pemadam kebakaran agar dapat berfungsi dengan baik pada saat digunakan.

- 3) Untuk anak buah kapal

Agar bersungguh-sungguh pada saat diadakan latihan pemadaman api (*fire drill*). Hal ini dimaksudkan supaya anak buah kapal mengerti dan terampil dalam menggunakan alat-alat pemadam yang ada di kapal.

