



**REPUBLIK INDONESIA**  
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
*MINISTRY OF TRANSPORTATION*

**STANDAR KAPAL NON-KONVENSI**  
**BERBENDERA INDONESIA**  

---

***NON-CONVENTION VESSEL STANDARD***  
***INDONESIAN FLAGGED***

<b>BAB</b>	<b>IX</b>
<b><i>CHAPTER</i></b>	

**MANAJEMEN OPERASIONAL**  
***OPERATIONAL MANAGEMENT***



**DAFTAR ISI**

BAB IX MANAJEMEN OPERASIONAL .....	5
BAGIAN A PENDAHULUAN .....	5
Seksi 1 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN (SMK) .....	5
Seksi 2 SISTEM MANAJEMEN LAIN .....	5
Seksi 3 KATEGORI UMUM .....	5
BAGIAN B KESELAMATAN .....	5
Seksi 4 STANDAR NASIONAL MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORI A .....	6
4.1. Umum .....	6
4.2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan .....	7
4.3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan .....	7
4.4. Personil yang ditunjuk di darat (DPA) .....	7
4.5. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda .....	9
4.6. Sumber daya dan personil .....	9
4.7. Pengembangan pola pengoperasian kapal .....	10
4.8. Prosedur keadaan darurat .....	14
4.9. Laporan dan analisa ketidak sesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya .....	15
4.10. Perawatan kapal dan perlengkapan .....	15
4.11. Dokumentasi .....	16
4.12. Verifikasi, kajian dan evaluasi oleh perusahaan .....	17
4.13. Sertifikasi dan verifikasi periodik .....	17
4.14. Sertifikasi sementara .....	18
4.15. Verifikasi .....	19
4.16. Format Sertifikat .....	19
Seksi 5 STANDAR MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORI B .....	19
5.1. Umum .....	19
5.2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan .....	20
5.3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan .....	20
5.4. Personil darat yang ditunjuk (DPA) .....	20
5.5. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda .....	20
5.6. Sumber daya dan personil .....	21
5.7. Pengembangan pola operasi kapal .....	21
5.8. Prosedur keadaan darurat .....	23
5.9. Laporan dan analisa ketidak sesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya .....	23
5.10. Perawatan kapal dan perlengkapan .....	24
5.11. Dokumentasi .....	24
5.12. Verifikasi, kajian dan evaluasi oleh perusahaan .....	25
5.13. Sertifikasi dan verifikasi periodik .....	25
5.14. Sertifikasi sementara .....	26
5.15. Verifikasi .....	27
5.16. Format sertifikat .....	27
Seksi 6 STANDAR MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORI C .....	27
6.1. Umum .....	27
6.2. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda .....	28
6.3. Sumber daya dan personil .....	28
6.4. Pengembangan pola pengoperasian kapal .....	28
6.5. Prosedur keadaan darurat .....	28
6.6. Perawatan kapal dan perlengkapannya .....	28
6.7. Dokumentasi .....	28
6.8. Sertifikasi dan verifikasi periodik .....	29
6.9. Sertifikasi sementara .....	29
6.10. Verifikasi .....	30
6.11. Format sertifikat .....	30
Seksi 7 STANDAR MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORI D .....	30
7.1. Umum .....	30
7.2. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda .....	31
7.3. Sumber daya dan personil .....	31
7.4. Pengembangan pola operasi kapal .....	31
7.5. Prosedur keadaan darurat .....	31

**TABLE OF CONTENTS**

CHAPTER IX. OPERATIONAL MANAGEMENT .....	5
PART A INTRODUCTION .....	5
Section 1 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) .....	5
Section 2 OTHER MANAGEMENT SYSTEMS .....	5
Section 3 GENERAL CATEGORY .....	5
PART B SAFETY .....	5
Section 4 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT CATEGORY A .....	6
4.1. General .....	6
4.2. Safety and Environmental Protection Policy .....	7
4.3. Company's responsibility and authority .....	7
4.4. Designated Person Ashore / DPA .....	7
4.5. Master's Responsibility and Authority .....	9
4.6. Resources and personnel .....	9
4.7. Development of Ship Operation Pattern .....	10
4.8. Emergency Procedure .....	14
4.9. Report and Analysis of Non Conformity, Accident, and Dangerous Incident .....	15
4.10. Maintenance of ships and equipment .....	15
4.11. Documentation .....	16
4.12. Company verification, assessment and evaluation .....	17
4.13. Certification and periodical verification .....	17
4.14. Interim certification .....	18
4.15. Verification .....	19
4.16. Format of Certificate .....	19
Section 5 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT CATEGORY B .....	19
5.1. General .....	19
5.2. Safety and environmental protection policy .....	20
5.3. Company's responsibilities and authority .....	20
5.4. Designated person ashore (DPA) .....	20
5.5. Responsibility and authority of the master .....	20
5.6. Resources and personnel .....	21
5.7. Development of ship operation pattern .....	21
5.8. Procedure for emergency situation .....	23
5.9. Report and analysis of non conformity, accident, and dangerous incident .....	23
5.10. Ship maintenance and equipment .....	24
5.11. Documentation .....	24
5.12. Company verification, assessment and evaluation .....	25
5.13. Certification and periodical verification .....	25
5.14. Interim certification .....	26
5.15. Verification .....	27
5.16. Format of certificate .....	27
Section 6 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT CATEGORY C .....	27
6.1. General .....	27
6.2. The Master's Responsibility and Authority .....	28
6.3. Resources and Personnel .....	28
6.4. The development of ship operational pattern .....	28
6.5. Emergency procedures .....	28
6.6. Maintenance of ship and its equipment .....	28
6.7. Documentation .....	28
6.8. Certification and periodical verification .....	29
6.9. Interim certification .....	29
6.10. Verification .....	30
6.11. Forms of certificate .....	30
Section 7 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT CATEGORY D .....	30
7.1. General .....	30
7.2. The master's responsibility and authority .....	31
7.3. Resources and personnel .....	31
7.4. Development of ship operation pattern .....	31
7.5. Emergency procedure .....	31

7.6.	Perawatan kapal dan perlengkapannya .....	31	7.6.	Maintenance of the ship and equipment .....	31
7.7.	Dokumentasi .....	32	7.7.	Documentation .....	32
7.8.	Sertifikasi dan verifikasi periodik .....	32	7.8.	Periodical certification and verification .....	32
7.9.	Sertifikasi sementara .....	32	7.9.	Interim certification .....	32
7.10.	Verifikasi .....	33	7.10.	Verification .....	33
7.11.	Format sertifikat .....	33	7.11.	Forms of certificate .....	33
<b>BAGIAN C</b>	<b>STANDAR NASIONAL MANAJEMEN</b>		<b>PART C</b>	<b>NATIONAL STANDARD FOR SHIP SECURITY</b>	
	KEAMANAN KAPAL .....	33		MANAGEMENT .....	33
<b>Seksi 8</b>	<b>STANDAR KEAMANAN KAPAL KATEGORI A</b> .....	33	<b>Section 8</b>	<b>SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY A</b> .....	33
8.1.	Umum .....	33	8.1.	General .....	33
8.2.	Persyaratan fungsional .....	33	8.2.	Functional requirements .....	33
8.3.	Definisi .....	34	8.3.	Definition .....	34
8.4.	Tanggung jawab perusahaan .....	34	8.4.	The company's obligation .....	34
8.5.	Keamanan kapal .....	34	8.5.	Ship security .....	34
8.6.	Penilaian keamanan kapal .....	35	8.6.	Ship security assessment .....	35
8.7.	Rencana keamanan kapal .....	35	8.7.	Ship security plan .....	35
8.8.	Catatan .....	36	8.8.	Records .....	36
8.9.	Perwira keamanan perusahaan .....	36	8.9.	Company security officer .....	36
8.10.	Perwira keamanan kapal .....	36	8.10.	Ship security officer .....	36
8.11.	Pelatihan, latihan praktek dan latihan keamanan kapal .....	36	8.11.	Ship security training, drill and exercise .....	36
8.12.	Verifikasi .....	37	8.12.	Verification .....	37
8.13.	Penerbitan atau pengesahan sertifikat .....	37	8.13.	Issuance or endorsement of certificate .....	37
8.14.	Lamanya sertifikat dan masa berlakunya sertifikat .....	37	8.14.	Duration and validity of certificate .....	37
8.15.	Sertifikat sementara .....	38	8.15.	Interim certificate .....	38
<b>Seksi 9</b>	<b>ASESMEN KEAMANAN KAPAL, MITIGASI ANCAMAN, MANAJEMEN RESIKO DAN PENYUSUNAN RENCANA KEAMANAN KAPAL KATEGORI A</b> .....	38	<b>Section 9</b>	<b>SHIP SECURITY ASSESSMENT, MITIGATION OF THREATS, RISK MANAGEMENT AND THE DEVELOPMENT OF SHIP SECURITY PLAN</b> .....	38
9.1.	Standar asesmen keamanan kapal kategori A .....	38	9.1.	Ship security assesment standard category A .....	38
9.2.	Standar rencana keamanan kapal kategori A .....	38	9.2.	Standard for ship security plan category A .....	38
<b>Seksi 10</b>	<b>STANDAR KEAMANAN KAPAL KATEGORI B</b> .....	39	<b>Section 10</b>	<b>SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY B</b> .....	39
10.1.	Umum .....	39	10.1.	General .....	39
10.2.	Persyaratan fungsional .....	40	10.2.	Functional Requirements .....	40
10.3.	Definisi .....	40	10.3.	Definition .....	40
10.4.	Tanggung jawab perusahaan .....	40	10.4.	Company responsibility .....	40
10.5.	Keamanan kapal .....	41	10.5.	Ship security .....	41
10.6.	Penilaian keamanan kapal .....	41	10.6.	Ship security assessment .....	41
10.7.	Rencana keamanan kapal .....	41	10.7.	Ship security plan .....	41
10.8.	Catatan .....	42	10.8.	Records .....	42
10.9.	Perwira keamanan perusahaan .....	42	10.9.	Company security officer .....	42
10.10.	Perwira keamanan kapal .....	42	10.10.	Ship security officer .....	42
10.11.	Pelatihan, latihan praktek dan latihan keamanan kapal .....	43	10.11.	Training, drill and exercise on ship security .....	43
10.12.	Verifikasi .....	43	10.12.	Verification .....	43
10.13.	Penerbitan atau pengesahan sertifikat .....	43	10.13.	Issuance and validation of certificate .....	43
10.14.	Lamanya sertifikat dan masa berlakunya sertifikat .....	43	10.14.	Duration and period of validity of certificate .....	43
10.15.	Sertifikat sementara .....	44	10.15.	Interim certificate .....	44
<b>Seksi 11</b>	<b>STANDAR ASESMEN KEAMANAN KAPAL KATEGORI B</b> .....	44	<b>Section 11</b>	<b>SHIP SECURITY ASSESSMENT STANDARD CATEGORY B</b> .....	44
11.1.	Standar asesmen keamanan kapal kategori B .....	44	11.1.	Ship security assessment standard category B .....	44
11.2.	Standar rencana keamanan kapal kategori B .....	44	11.2.	Standard of ship security plan category B .....	44
<b>Seksi 12</b>	<b>STANDAR KEAMANAN KAPAL KATEGORI C</b> .....	45	<b>Section 12</b>	<b>SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY C</b> .....	45
12.1.	Umum .....	45	12.1.	General .....	45
12.2.	Persyaratan fungsional .....	45	12.2.	Functional Requirements .....	45
12.3.	Tanggung jawab perusahaan .....	45	12.3.	Company responsibility .....	45
12.4.	Keamanan kapal .....	46	12.4.	Ship Security .....	46
12.5.	Penilaian keamanan kapal .....	46	12.5.	Ship Security Assessment .....	46
12.6.	Rencana Keamanan Kapal .....	46	12.6.	Ship Security Plan .....	46
12.7.	Catatan .....	47	12.7.	Records .....	47
12.8.	Perwira keamanan perusahaan .....	47	12.8.	Company Security Officer .....	47
12.9.	Perwira keamanan kapal .....	47	12.9.	Ship Security Officer .....	47
12.10.	Pelatihan (training), praktek latihan dan latihan keamanan kapal .....	47	12.10.	Training, Drill and Exercise on Ship Security .....	47
12.11.	Verifikasi .....	48	12.11.	Verification .....	48
12.12.	Penerbitan atau pengesahan sertifikat .....	48	12.12.	Issuance and validation of certificate .....	48
12.13.	Lamanya sertifikat dan masa berlakunya sertifikat .....	48	12.13.	Interim Certificate .....	48
12.14.	Sertifikat Sementara .....	48			

Seksi 13	STANDAR ASESMEN KEAMANAN KAPAL		Section 13	SHIP SECURITY ASSESSMENT STANDARD	
	KATEGORI C .....	49		CATEGORY C .....	49
	13.1. Operasi kapal utama .....	49		13.1. Main vessel operation .....	49
	13.2. Strategi mitigasi (rekomendasi langkah-langkah proteksi) .....	49		13.2. Mitigation Strategy (recommendation of protection steps) .....	49
	13.3. Laporan / checklist survei keamanan kapal .....	49		13.3. Report/Checklist of Ship Security Survey .....	49
	13.4. Standar rencana keamanan kapal kategori C .....	49		13.4. Standard of ship security plan category C .....	49
Seksi 14	STANDAR MANAJEMEN KEAMANAN KAPAL		Section 14	SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY D .....	49
	KATEGORI D .....	49		14.1. Assessment standard for ship security category D .....	49
	14.1. Standar asesmen keamanan kapal kategori D .....	49		14.2. Standard for ship security plan category D .....	50
	14.2. Standar rencana keamanan kapal kategori D .....	50			

## BAB IX MANAJEMEN OPERASIONAL

### BAGIAN A PENDAHULUAN

#### Seksi 1 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN (SMK)

Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) mempersyaratkan agar perusahaan mengembangkan dan mengimplementasikan prosedur manajemen keselamatan untuk memastikan bahwa kondisi, kegiatan dan tugas-tugas, baik di darat maupun di laut, yang berpengaruh terhadap keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan direncanakan, diatur, dilaksanakan dan diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan dan persyaratan perusahaan.

SMK dikembangkan dan dipelihara oleh masyarakat. Patut diakui bahwa tanggung jawab dan otoritas berbagai orang yang terlibat didalam sistem dan garis komunikasi antara orang-orang tersebut membentuk basisnya sendiri. Sekali ditentukan, dikembangkan dan diimplementasikan, tugas-tugas dan kegiatan yang berkaitan dengan keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan, baik di darat maupun diatas kapal, merupakan tulang punggung suatu sistem manajemen keselamatan.

SMK yang efektif harus memungkinkan perusahaan untuk dapat mengukur kinerjanya dan memberikan ruang gerak untuk mengidentifikasi pengembangan dan mengimplementasikannya. Hal ini dapat dicapai dengan cara mengaplikasikan sistem manajemen keselamatan yang terdokumentasi.

Perusahaan dan nakhoda kapal harus bertanggung jawab untuk pemenuhan ketentuan yang dapat dilaksanakan dari standar keselamatan untuk manajemen kapal sehingga bisa mencapai keselamatan pengoperasian dan perlindungan lingkungan.

Standar manajemen keselamatan kapal tersebut harus memenuhi persyaratan Otoritas yang berwenang terkait manajemen keselamatan pengoperasian dan perlindungan lingkungan.

#### Seksi 2 SISTEM MANAJEMEN LAIN

SMK merupakan satu dari manajemen pengoperasian kapal di samping manajemen keamanan dan manajemen bisnis. Secara keseluruhan manajemen pengoperasian seyogyanya memenuhi seluruh persyaratan termasuk kualitas, kesehatan dan keselamatan kerja, keselamatan pangan, karantina, manajemen lingkungan atau manajemen umum, terutama pengangkutan muatan.

Sistem manajemen maritim lainnya yang bukan hanya ditujukan kepada kapal adalah Standar Keamanan Kapal. Ini merupakan pendekatan praktis terhadap keamanan kapal. Perusahaan mungkin perlu memasukkan kajian keamanan kapal dan rencana keamanan kapal.

#### Seksi 3 KATEGORI UMUM

- 3.1. Manajemen Operasional Kategori A.  
Sistem Manajemen Pengoperasian Kapal di darat maupun di kapal yang memenuhi semua Konvensi, Protokol, Standar Internasional yang relevan beserta amandemennya
- 3.2. Manajemen Operasional Kategori B.  
Sistem Manajemen Pengoperasian Kapal di darat maupun di kapal sesuai dengan Standar Nasional
- 3.3. Manajemen Operasional Kategori C.  
Sistem Manajemen Pengoperasian Kapal di darat maupun di kapal untuk kapal-kapal yang beroperasi di wilayah terbatas
- 3.4. Manajemen Operasional Kategori D.  
Sistem Manajemen Pengoperasian Kapal di darat maupun di kapal untuk kapal-kapal yang beroperasi di danau, waduk atau pelabuhan

## CHAPTER IX OPERATIONAL MANAGEMENT

### PART A INTRODUCTION

#### Section 1 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

Safety management system (SMS) requires a Company to develop and implement safety management procedures to ensure that condition, activities and tasks, both ashore and on board, affecting safety and environmental protection are planned, organised, executed and checked in accordance with legislative and Company requirements.

SMS is developed and maintained by people. It is important to recognise that the responsibilities and authority of the different persons involved in the system, and the lines of communication between persons affected by it, form its own basis. Once defined, developed and implemented, the tasks and activities related to safety and environmental protection, both ashore and on board, are the backbone of a safety management system.

An effective SMS should enable a company to measure its performance and provide access to identify and implement any development. This may be achieved by applying a documented safety management system.

The Company and the Master of the vessel shall be responsible to fulfill applicable provisions of the safety standards for vessel/ship management so as to obtain safety in its operations and protection of the environment.

The ship safety management standard should comply with the requirements of the Recognized Authority related to the management of safety operations and environmental protection.

#### Section 2 OTHER MANAGEMENT SYSTEMS

SMS is one of the ship management system besides security and business management. Overall operation management should fulfill all requirement including quality, occupational health and safety, food safety and quarantine, environment or general management, particularly transportation for cargo.

Other maritime management systems which are not targeted for ship are Ship Security Standard and Port Facility Security Standard. This is a practical approach to ship security. A company may need to include ship security assessment and ship security plan. (For example, Ship Inventory System/SIS, Ship Administration System/SAS).

#### Section 3 GENERAL CATEGORY

- 3.1. Operational Category A.  
Ship Operation Management System ashore or on board which comply to all Convention, Protocol, relevant International Code including its ammendments.
- 3.2. Operational Category B.  
Ship Operation Management System ashore or on board in line with the National Standard.
- 3.3. Operational Category C.  
Ship Operation Management System ashore or on board for ships operating in restricted area.
- 3.4. Operational Category D.  
Ship Operation Management System ashore or on board for ships operating in lakes, dams or ports.

**BAGIAN B KESELAMATAN****Seksi 4 STANDAR NASIONAL MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORIA****4.1. Umum**

Standar Nasional Manajemen Keselamatan adalah kebijakan dalam perencanaan pengoperasian kapal yang mengacu kepada persyaratan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

**4.1.1. Definisi**

- 1) Standar Manajemen Keselamatan adalah Standar tentang pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dalam parameter keselamatan.
- 2) Perusahaan adalah pemilik kapal atau organisasi lain atau orang seperti manajer, atau pencharter kapal yang menerima tanggung jawab atas pengoperasian kapal dari pemilik kapal dan yang dalam menerima tanggung jawab demikian telah setuju untuk mengambil alih kewajiban dan tanggung jawab.
- 3) Sistem manajemen keselamatan (SMK) adalah sistem penataan dan pedokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 4) Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan (DOC) adalah dokumen/sertifikat yang diterbitkan bagi perusahaan yang telah memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan.
- 5) Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMC) adalah dokumen/sertifikat yang diterbitkan bagi kapal yang membuktikan bawa perusahaan dan manajemen diatas kapal bekerja sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang telah disahkan.
- 6) Bukti objektif adalah informasi kuantitatif/kualitatif, catatan atau pernyataan tertulis berkenaan dengan keselamatan atau keadaan dan implementasi elemen sistem manajemen keselamatan, yang berdasarkan terhadap pengamatan, pengukuran atau pengujian dan yang dapat dibuktikan.
- 7) Pengamatan adalah pernyataan tertulis dibuat sewaktu audit manajemen keselamatan dan didukung oleh bukti objektif.
- 8) Ketidak sesuaian adalah suatu keadaan pengamatan dimana bukti objektif menunjukkan tidak dipenuhinya persyaratan yang dimaksud.
- 9) Ketidak sesuaian adalah penyimpangan yang dapat diidentifikasi yang akan mengakibatkan ancaman serius terhadap keselamatan personil atau kapal atau resiko yang serius terhadap lingkungan dan perlu dilakukan tindakan perbaikan dan termasuk kurangnya implementasi yang efektif dan sistematis terhadap persyaratan Manajemen Keselamatan.

**4.1.2. Tujuan**

Tujuan Sistem Manajemen Keselamatan adalah untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan cedera manusia atau hilangnya jiwa, dan menghindari kerusakan pada lingkungan, khususnya pada lingkungan laut dan harta benda. Antara lain meliputi :

- 1) Memberikan kebiasaan selamat dalam pengoperasian kapal dan lingkungan kerja yang aman;
- 2) Menetapkan pengamanan terhadap semua bahaya yang diidentifikasi; dan
- 3) Secara terus menerus meningkatkan keahlian manajemen keselamatan pada personil di darat dan di kapal, termasuk kesiagaan terhadap keadaan darurat baik terkait dengan keselamatan maupun perlindungan lingkungan.

**PART B SAFETY****Section 4 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT****4.1. General**

Standard for Safety Management is a policy in planning of ship operation based on safety requirement and environmental protection.

**4.1.1. Definition**

- 1) Safety Management Standard is a standard on ship operation and pollution prevention within safety parameter.
- 2) Company is the owner of ship or other organization or person such as manager, or ship charterer, who has assumed responsibility to operate the ship from the ship owner and who in assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities.
- 3) Safety Management System (SMS) is a structuring and documenting system which enables the company personnel to effectively implement policy on safety management and environmental protection.
- 4) Document of Compliance (DOC) is a document/certificate issued by company that already fulfills requirement for Safety Management Standard.
- 5) Safety Management Certificate/ SMC is a document issued to a ship which proves that the company and its onboard management are operating in accordance with endorsed safety management system.
- 6) Objective evidence is quantitative or qualitative information, records or written statement concerning safety or condition and implementation of a safety management element, which is based on observation, measurement or test that can be verified.
- 7) Observation is a written statement made during a safety management audit and substantiated by objective evidence.
- 8) Non-conformity is an observed situation where objective evidence does not meet the intended requirements.
- 9) Major non - conformity is an identifiable deviation that will result in a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action and includes the lack of effective and systematic implementation of requirements of the Safety Management.

**4.1.2. Purpose**

The purpose of Safety Management System is to ensure safety at sea, prevent injury or loss of life, and to prevent destruction of the environment , particularly marine environment and wealth.

It covers among others :

- 1) Provide safety in ship operation and work environment;
- 2) Establish safeguarding to all identified hazards; and
- 3) Continuously improve safety management skill of shore-based and on-board personnel, including emergency preparedness and environmental protection.



<p>4.1.3. Persyaratan</p> <p>Setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan yang berisi persyaratan fungsional berikut ini :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan;</li> <li>2) Petunjuk dan prosedur untuk menjamin keselamatan pengoperasian kapal dan perlindungan lingkungan sesuai peraturan internasional dan negara bendera;</li> <li>3) Menetapkan tingkat kewenangan dan jalur komunikasi antara, dan diantara personil darat dan kapal;</li> <li>4) Prosedur pelaporan kecelakaan dan ketidaksesuaian dengan ketentuan standar ini;</li> <li>5) Prosedur internal audit dan kajian manajemen.</li> </ol> <p>4.2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan</p> <p>4.2.1. Perusahaan harus menetapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.</p> <p>4.2.2. Perusahaan harus memastikan bahwa kebijakan tersebut diterapkan dan dipertahankan pada semua tingkat organisasi baik di kapal maupun di darat.</p> <p>4.3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan</p> <p>4.3.1. Jika lembaga yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal adalah bukan pemilik, maka pemilik harus melaporkan nama dan keterangan lengkap lembaga kepada Administrasi.</p> <p>4.3.2. Perusahaan harus menentukan dan mendokumentasikan tanggung jawab, wewenang dan antar hubungan seluruh personil yang mengelola, melaksanakan dan memeriksa kebenaran pekerjaan yang berkaitan dengan dan mempengaruhi keselamatan dan pencegahan pencemaran.</p> <p>4.3.3. Perusahaan bertanggung jawab untuk menjamin bahwa sumber daya yang memadai dan dukungan darat diberikan guna memungkinkan orang atau orang-orang yang ditunjuk melaksanakan tugasnya baik dari pihak darat maupun crew kapal, diantaranya dengan melakukan prosedur berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Penerimaan pegawai darat yang berkaitan dengan pengoperasian kapal dan keselamatan kapal</li> <li>2) Penerimaan dan penunjukkan pejabat yang bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal dan pengoperasian kapal</li> <li>3) Penunjukkan orang yang bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal dan pengoperasian kapal</li> <li>4) Penerimaan awak kapal</li> <li>5) Penempatan awak kapal</li> <li>6) Penilaian terhadap awak kapal</li> <li>7) Pemeriksaan kesehatan</li> <li>8) Administrasi awak kapal</li> <li>9) Pemberhentian awak kapal</li> </ol> <p>4.3.4. Perusahaan harus mendefinisikan tugas dan tanggung jawab setiap orang yang tercatat dalam struktur organisasi perusahaan, diantaranya :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Direktur utama</li> <li>2) Kepala operasi</li> <li>3) Kepala armada</li> <li>4) Kepala keuangan</li> <li>5) Bagian pemasaran</li> <li>6) Bagian Keagenan (bila ada)</li> <li>7) Bagian muatan</li> <li>8) Bagian teknik</li> <li>9) Bagian nautis</li> <li>10) Ship's manning</li> <li>11) Bagian-bagian lain sesuai keadaan perusahaan</li> </ol> <p>4.4. Personil yang ditunjuk di darat (DPA)</p> <p>Guna memastikan keselamatan pengoperasian tiap kapal dan guna memberikan hubungan antara perusahaan dan mereka yang berada di kapal, setiap perusahaan, selayaknya harus menunjuk seseorang atau orang-orang di darat yang memiliki hubungan langsung dengan tingkat manajemen yang paling tinggi. Tanggung jawab dan</p>	<p>4.1.3. Requirement</p> <p>Each company shall develop, implement and defend the safety management system which contain the following functional requirements:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Safety and environmental protection policy;</li> <li>2) Guidelines and procedures to ensure safety operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant flag State and international provisions;</li> <li>3) Defining levels of authority and lines of communication between, and among shore-based and on-board personnel;</li> <li>4) Procedures for reporting accidents and non-conformities with provisions of the code;</li> <li>5) Procedures for internal audits and management assessment.</li> </ol> <p>4.2. Safety and environmental protection policy</p> <p>4.2.1. The company shall determine safety and environmental protection policy.</p> <p>4.2.2. The company shall ensure that the policy is implemented and defended at all organizational levels on-board or ashore.</p> <p>4.3. Company's responsibility and authority</p> <p>4.3.1. If the entity responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.</p> <p>4.3.2. The company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.</p> <p>4.3.3. The company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided to enable person or designated persons to carry out their tasks both for the shore-based party as well as the ship crew, among others by undertaking the following procedures:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Recruitment of shore-based employee related to ship safety and operation</li> <li>2) Recruitment and appointment of officer responsible for ship safety and operation</li> <li>3) Appointment of person responsible for ship safety and operation (designated person ashore/DPA)</li> <li>4) Recruitment of crew</li> <li>5) Crew placement</li> <li>6) Crew evaluation</li> <li>7) Medical check up</li> <li>8) Crew administration</li> <li>9) Crew discharge</li> </ol> <p>4.3.4. The company shall define tasks and responsibility of each person recorded in the company organizational structure, such as:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) President Director</li> <li>2) Operational Manager</li> <li>3) Fleet Manager</li> <li>4) Financial Manager</li> <li>5) Marketing Section</li> <li>6) Agency Section (if any)</li> <li>7) Cargo Section</li> <li>8) Technical Section</li> <li>9) Nautical Section</li> <li>10) Ship's Manning</li> <li>11) Other sections in line with the company's condition</li> </ol> <p>4.4. Designated Person Ashore / DPA</p> <p>In order to ensure safety operation of each ship and to provide relationship between the company and those on board, each company should appoint a person or ashore persons who have direct link</p>
--	---

<p>wewenang petugas yang ditunjuk harus meliputi pemantauan aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran atas pengoperasian tiap-tiap kapal dan untuk menjamin bahwa sumber daya yang memadai dan dukungan darat diberikan, bilamana diperlukan. Perusahaan harus menunjuk seseorang yang memiliki latar belakang di bidang perkapalan atau pelayaran “dengan pengalaman di bidang operasional kapal yang telah mengikuti pelatihan” untuk menjadi DPA bagi Sistem Manajemen Keselamatan perusahaannya.</p> <p>DPA bertanggung jawab atas :</p> <p>4.4.1. Implementasi dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan yang efektif.</p> <p>4.4.2. Melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan di kapal dan darat.</p> <p>4.4.3. Menyelidiki ketidaksesuaian/non conformities yang dilaporkan, bersama dengan Nakhoda kapal dan manajemen senior di darat.</p> <p>4.4.4. Memastikan bahwa nakhoda benar-benar menguasai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan.</p> <p>4.4.5. Membuat program dan mengadakan pertemuan pengkajian sistem dan membuat catatannya.</p> <p>4.4.6. Memastikan bahwa Sistem Manajemen Keselamatan dimengerti/ dipahami oleh staf diatas kapal dan karyawan darat.</p> <p>4.4.7. Melakukan koordinasi dengan nakhoda mengenai persoalan yang rutin mengenai Sistem Manajemen Keselamatan.</p> <p>4.4.8. Meng-identifikasikan persyaratan pelatihan yang berkenaan dengan personel darat dan laut yang terlibat dengan sistem Manajemen Keselamatan.</p> <p>4.4.9. Memastikan bahwa sumber daya cukup dan dukungan darat dikerahkan, seperti dipersyaratkan.</p> <p>4.5. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda</p> <p>4.5.1. Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan dengan jelas tanggung jawab nakhoda mengenai :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Penerapan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan Perusahaan;</li> <li>2) Mendorong awak kapal dalam mematuhi kebijakan yang dimaksud;</li> <li>3) Mengeluarkan perintah dan petunjuk yang tepat dengan jelas dan sederhana;</li> <li>4) Memastikan bahwa persyaratan tertentu dipatuhi; dan</li> <li>5) Mengkaji SMK dan melaporkan kekurangannya kepada manajemen di darat.</li> </ol> <p>4.5.2. Perusahaan harus menjamin bahwa SMK yang dilaksanakan di kapal berisi pernyataan yang jelas yang menitik beratkan kewenangan nakhoda. Perusahaan harus menetapkan dalam SMK bahwa nakhoda memiliki kewenangan dan tanggung jawab berlebih/luar biasa untuk mengambil keputusan yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta bantuan perusahaan bilamana diperlukan.</p> <p>4.5.3. Nakhoda bertanggung jawab atas :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Mengeluarkan perintah dengan jelas dan ringkas dan melaksanakan pengkajian ulang kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran di kapal.</li> <li>2) Menerapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan di kapal.</li> <li>3) Memotivasi Awak kapal dalam pelaksanaan kebijakan dan prosedur.</li> <li>4) Melaporkan kerusakan dan hal lain dengan implikasi pada operasi yang aman atau resiko polusi dan yang memerlukan bantuan perusahaan.</li> <li>5) Menilai dan mengkoordinasikan persyaratan pelatihan di kapal dengan perusahaan.</li> <li>6) Memastikan bahwa sistem Manajemen Keselamatan diterapkan secara efektif dan berkoordinasi dengan DPA.</li> <li>7) Mengendalikan semua dokumen yang berkaitan dengan Sistem Manajemen Keselamatan di kapal.</li> </ol>	<p>to the highest management level. The responsibility and authority of appointed officer shall cover monitoring of safety aspects and environmental protection on the operation of each ship and to ensure that the resources are adequate and shore-based support is provided when needed.</p> <p>The company shall appoint someone with shipping or navigation background to become DPA for his company’s Safety Management System.</p> <p>The appointed DPA is responsible for:</p> <p>4.4.1. Implementing and maintaining effective company Safety Management System.</p> <p>4.4.2. Implementing Safety Management System on board and ashore.</p> <p>4.4.3. Together with the Master and shore-based senior manager investigating reported non conformities.</p> <p>4.4.4. Ensuring that the Master is mastering the Company Safety Management System.</p> <p>4.4.5. Developing program, arranging and recording management review meeting.</p> <p>4.4.6. Ensuring that the Safety Management System is understandable by staff on board and employee ashore.</p> <p>4.4.7. Undertaking coordination with the Master on routine matters concerning Safety Management System.</p> <p>4.4.8. Identifying requirements for exercise concerning shore-based and on board personnel involved in Safety Management.</p> <p>4.4.9. Ensuring adequate resources and shore-based support can be mobilized as required.</p> <p>4.5. Master’s Responsibility and Authority</p> <p>4.5.1. The Master’s responsibility shall be clearly defined and documented with regard to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Implementing safety and environmental protection policy of the company;</li> <li>2) Motivating the crew to comply with the intended policy;</li> <li>3) Issuing clear and simple order and appropriate guidelines;</li> <li>4) Ensuring that particular requirements are fulfilled; and</li> <li>5) Reviewing the safety system and reporting its deficiencies to the shore based management.</li> </ol> <p>4.5.2. The company shall ensure that the Safety Management System implemented on board contains clear statement emphasizing the Master’s Authority. The company shall define in the Safety Management System that the Master has overriding authority and responsibility to take decision related to safety and pollution prevention and request the company’s assistance when needed.</p> <p>4.5.3. The Master is responsible for:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Issuing clear and concise order and conduct review of on board safety and pollution prevention activities.</li> <li>2) Implementing safety and environmental protection policy on board.</li> <li>3) Motivating the Crew in implementing policy and procedure.</li> <li>4) Reporting damage and other matters which have implication on safe operation or pollution risk and which needs company’s assistance.</li> <li>5) Conducting evaluation and coordination with the company concerning requirement for exercises on board.</li> <li>6) Ensuring that the Safety Management is implemented effectively in coordination with DPA.</li> <li>7) Controlling all documents related to Safety Management System on-board.</li> </ol>
--	---



8)	Kajian terhadap perencanaan menghadapi situasi berbahaya di kapal dan melaporkan kekurangan ke DPA.	8)	Assessment of planning against dangerous situation onboard and reporting inadequacy to DPA.
9)	Melaporkan ketidaksesuaian, kecelakaan yang meliputi personil atau kapal dan keadaan yang berbahaya ke perusahaan.	9)	Reporting non conformities, accidents concerning personnel or ship and dangerous situation to the company.
10)	Memastikan bahwa semua catatan yang berhubungan dengan Sistem Manajemen Keselamatan dan seperti yang didefinisikan dalam prosedur tersedia.	10)	Ensuring the availability of all records related to Safety Management System defined in the procedures.
4.6.	Sumber daya dan personil	4.6.	Resources and personnel
4.6.1.	Perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda :	4.6.1.	The company shall ensure that the Master:
1)	Memenuhi syarat untuk memimpin;	1)	Fulfill the requirement to command;
2)	Mengenal benar SMK perusahaan; dan	2)	Correctly understand the company's Safety Management System; and
3)	Diberi dukungan yang diperlukan sehingga tugas nakhoda dapat dilaksanakan dengan aman.	3)	Given required supports so that the Master's duties can be safely implemented.
4.6.2.	Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut yang memenuhi syarat, disijil dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.	4.6.2.	The company shall ensure that each ship is manned by qualified crew, listed in crew list and medically fit in accordance to national and international requirements.
4.6.3.	Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menjamin bahwa personil baru dan personil yang dialihkan pada jabatan baru yang terkait dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang cukup dengan tugasnya. Petunjuk yang penting untuk diberikan sebelum berlayar harus diidentifikasi, didokumentasikan dan diberikan.	4.6.3.	The company shall define procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new position related to safety and environmental protection shall be given adequate introduction regarding their duties. Important guidelines which shall be given prior to voyage shall be identified, documented and provided.
4.6.4.	Perusahaan harus menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMK perusahaan memiliki pemahaman yang memadai mengenai peraturan, kode dan pedoman terkait.	4.6.4.	The company shall ensure that all personnel involved in the company Safety Management System shall have adequate understanding of relevant regulation, code and guidelines.
4.6.5.	Perusahaan harus menetapkan dan mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung SMK dan menjamin bahwa pelatihan demikian diberikan kepada seluruh personil yang bersangkutan.	4.6.5.	The company shall determine and maintain the procedure to identify training that may be required to support Safety Management System (SMS) and ensure that such training is provided to all pertinent personnel.
4.6.6.	Perusahaan harus menetapkan prosedur dengan mana personil kapal menerima informasi yang berkaitan dengan SMK dalam bahasa atau bahasa-bahasa kerja yang dimengerti oleh mereka	4.6.6.	The company shall set up procedure in which the ship personnel receive information related to SMS in the languages or working languages understandable to them.
4.6.7.	Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya	4.6.7.	The company shall ensure that the ship personnel are able to conduct effective communication in carrying out their duties.
4.6.8.	Nakhoda kapal. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap nakhoda yang ditunjuk berada dalam keadaan sehat, cakap/mampu, berkualitas sesuai standar atau peraturan yang terkait termasuk persyaratan perusahaan dan benar-benar menguasai Sistem Manajemen Keselamatan. Perusahaan memastikan bahwa sumber daya yang cukup tersedia baik untuk yang didarat atau yang dilaut untuk mendukung nakhoda dalam operasi kapal yang aman dan efisien.	4.6.8.	Ship Master The company shall ensure that each appointed Master shall be healthy, capable and competent in accordance to related standard or regulations including company requirements and mastering the Safety Management System. The company shall ensure adequate on-shore and off-shore resources to support the Master in operating safe and efficient ship.
4.6.9.	Perwira kapal Perusahaan memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh para perwira yang berkualitas, cakap/mampu dan berpengalaman sesuai dengan peraturan terkait, dan bahwa mereka benar-benar sehat sesuai dengan persyaratan nasional atau peraturan perusahaan.	4.6.9.	Ship Officer The company shall ensure that each vessel is manned by qualified, capable and experienced officers in accordance with related regulations, and that they are really healthy in term of national requirement or company regulations.
4.6.10.	Ratings (awak kapal dibawah perwira) Perusahaan memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut yang cakap, berpengalaman, berkualitas dan sehat.	4.6.10.	Ratings The company shall ensure that each vessel is manned by capable, experienced, competent and healthy crews.
4.6.11.	Tingkat pengawakan kapal Perusahaan memastikan bahwa setiap kapal setidaknya diawaki, minimal sesuai dengan persyaratan peraturan pemerintah	4.6.11.	Ranking of ship manning The company shall ensure that at least each vessel is manned, minimally in accordance to the provision of government regulation.
4.6.12.	Pengenalan sistem manajemen keselamatan 1) Perusahaan memastikan melalui instruksi/checklist/informasi bahwa personil kapal sadar akan tanggung jawab masing-masing demi operasi kapal yang aman dan perlindungan yang menyeluruh terhadap lingkungan. 2) Personil perusahaan disadarkan akan peraturan internasional, persyaratan kelas, kode, standar	4.6.12.	Introduction of Safety Management System 1) The company shall ensure through instruction/checklist/information that the ship personnel are aware about their individual responsibility in order to achieve safe operation of the ship and overall protection of the environment. 2) The company personnel shall be made aware of international regulations, class requirement, code,

<p>nasional, dll, yang dapat diterapkan untuk operasi kapal yang aman.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3) Instruksi penting tertentu yang berhubungan dengan Sistem Manajemen Keselamatan telah didefinisikan pada setiap kapal.</li> <li>4) Hal ini harus dilaksanakan bagi awak kapal sebelum berlayar.</li> <li>5) Informasi yang berkenaan dengan sistem Manajemen Keselamatan akan diberikan bagi personil di laut jika diperlukan, misalnya sesaat sebelum berlayar, dalam form yang mudah dimengerti dengan memperhatikan bahasa dan kebutuhan lain dari awak kapal.</li> </ol>	<p>national standard etc., that can be implemented for safe operation of the ship.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3) Important instructions particularly related to Safety Management System shall be defined in each ship.</li> <li>4) This matter shall be conducted for the ship crew before going on voyage.</li> <li>5) Information related to Safety Management System will be provided to personnel at sea whenever needed, for example prior to sailing, in the form that is easy to understand and taking into account the language and other needs of the crew.</li> </ol>
<p>4.6.13. Pelatihan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Perusahaan secara terus menerus mengidentifikasi persyaratan pelatihan yang mungkin diperlukan untuk personil didarat dan dilaut guna mendukung Sistem Manajemen Keselamatan dan melaksanakan pelatihan secara regular.</li> <li>2) Pelatihan dilaksanakan sesuai dengan prosedur dan setiap hasil pelatihan dilakukan evaluasi efektifitas penerapannya oleh nakhoda dan DPA.</li> <li>3) Pelatihan dibuat untuk memberikan rasa percaya diri terhadap setiap personil sehingga setiap personil di darat dan awak kapal sudah terbiasa dan mengerti tentang apa yang harus dilakukan dalam mengatasi situasi darurat.</li> <li>4) Proses dimana semua personil melakukan pelatihan yang telah diterapkan dan diprogramkan didokumentasikan dalam form/checklist yang telah disediakan. Catatan/pendataan akan selalu dipelihara.</li> </ol>	<p>4.6.13. Training</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) The company continually identifying training requirement that may be needed for on shore and off shore personnel in order to support Safety Management System and conduct regular training.</li> <li>2) Training is undertaken in accordance with the procedure and evaluation on the effective implementation of each training shall be conducted by the Master and the DPA.</li> <li>3) Training is developed to provide self confidence to each on shore personnel and ship's crews who are accustomed to and understand of what should be done during emergency situation.</li> <li>4) Process where all personnel take part during implementation of program shall be documented in the prepared form/checklist. Records/data collection shall be maintained.</li> </ol>
<p>4.6.14. Komunikasi personil di atas kapal</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Perusahaan telah membuat prosedur yang memastikan bahwa semua personil menerima informasi Sistem Manajemen Keselamatan yang relevan dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka dan bahwa setiap orang dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugas mereka.</li> <li>2) Bahasa kerja dalam system Manajemen Keselamatan adalah Bahasa Indonesia semua korespondensi baik tertulis maupun lisan, telepon radio, fax, telex dan metode komunikasi lain akan disampaikan dan atau ditransmisikan dalam bahasa tersebut diatas.</li> </ol>	<p>4.6.14. Personnel communication on board</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) The company already made a procedure ensuring that all personnel receive information on relevant Safety Management System in understandable language and that each person can communicate effectively in performing their duties.</li> <li>2) The working language for Safety Management System is Bahasa Indonesia for all correspondence written and oral, radio telephone, facsimile, telex and other communication methods will be submitted or transmitted in the said language.</li> </ol>
<p>4.7. Pengembangan pola pengoperasian kapal</p> <p>Perusahaan harus menetapkan prosedur guna menyiapkan pola dan petunjuk untuk pengoperasian utama kapal mengenai keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai tugas terkait harus ditetapkan dan diberikan kepada personil yang memenuhi syarat. Semua kegiatan normal yang penting dalam rangka pengoperasian kapal telah diidentifikasi, dinilai dan dikendalikan dalam prosedur tertulis. Setiap awak kapal yang ditunjuk wajib melaksanakan kegiatannya sesuai dengan prosedur tersebut. Dalam pelaksanaannya dilakukan dengan menggunakan form/checklist untuk memastikan bahwa semua tahap telah diperiksa kesiapannya. Hal-hal yang menyimpang telah ditemukan dalam pemeriksaan tersebut segera ditindaklanjuti dan diatasi.</p> <p>Jika ada suatu peralatan baru, maka awak kapal yang ditunjuk namun telah diberi petunjuk, pelatihan dan unjuk kemampuannya. Proses ini akan dipenuhi dahulu dengan suatu uji coba untuk memastikan bahwa awak kapal bersangkutan telah menguasai dalam mengoperasikan peralatan baru tersebut sesuai persyaratan.</p> <p>Proses dimana semua personil melakukan persiapan dan pemeriksaan yang telah ditetapkan dan diprogramkan didokumentasikan dalam form/checklist yang telah disediakan. Catatan/pendataan akan selalu dipelihara.</p> <p>Perusahaan mengembangkan prosedur operasi di kapal yang terdiri dari :</p>	<p>4.7. Development of Ship Operation Pattern</p> <p>The company shall define a procedure to prepare the pattern and guidance for the main operation of ship in relation to ship safety and pollution prevention. Various tasks related to this shall be defined and given to the competent personnel.</p> <p>All normal activities in term of ship operation have been identified, assessed and controlled in a written procedure. Every appointed crew shall conduct their activities in accordance to the said procedure. The implementation is conducted by using forms/checklists to ensure that all phases have been checked for readiness.</p> <p>Deviations found in the inspection shall be followed up and overcome.</p> <p>If there are new equipments, the appointed crews who already been given guidance and training should perform their capabilities. This process will be initiated with a trial to ensure that the relevant crews already master the operation of the new equipments in accordance to the requirements.</p> <p>Process in which all personnels conduct preparation and inspection which have been defined and programmed shall be documented in the prepared forms/checklists.</p> <p>Documentation/data collection will be maintained.</p> <p>The Company develops procedure for ship operation that consists of:</p>
<p>4.7.1. Prosedur bagian dek</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Prosedur keselamatan navigasi <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Dalam cuaca buruk termasuk alat-alat yang</li> </ol> </li> </ol>	<p>4.7.1. Deck procedure</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Procedure for Safety Navigation <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Navigation in bad weather including equip-</li> </ol> </li> </ol>

	disiapkan, perubahan struktur jaga dan lain-lain.			ment prepared, changing the structure of watch duty etc.
	b. Navigasi di perairan sempit dan perairan ramai termasuk pengaktifan alat-alat deteksi, disiplin dalam melayari tatanan pemisah lalu lintas, pengaturan kecepatan, perubahan struktur jaga.		b.	Navigation in narrow waters and crowded waters that includes activating detection equipment, disciplines for navigating traffic separation scheme, controlling speed, and changing structure of watch duty.
	c. Navigasi pada waktu pandangan terbatas, berlayar dengan kecepatan moderat, pendeteksian radar, pemberian tanda isyarat dan perubahan tim jaga anjungan dan kamar mesin.		c.	Navigation in restricted visibility, sailing in moderate speed, radar detection, signaling and changing deck and machine room watch team.
2)	Prosedur-prosedur pada saat kapal persiapan untuk berlayar/ meninggalkan pelabuhan.	2)	Ship procedures for voyage preparation/leaving the port	
	a. Kesiapan kondisi kapal dan crew		a	Readiness of ship and crew condition
	i) Rencana pelayaran mengacu kepada <i>Ocean Passage for the World</i> , peta-peta cuaca, data-data arus, pasang surut, perbandingan jarak tempuh loxodrom dengan lingkaran besar, daerah gosong.		i)	Voyage plan refers to ocean passage for the world, weather maps, data on current, tides, comparison of loxodrom travel distance with big circle, sandbar/reef area.
	ii) Persediaan dan perbekalan untuk keperluan operasional kapal, kebutuhan awak kapal dan suku cadang.		ii)	Supply and logistics for ship operation, crews' necessities and spare-parts.
	iii) Ketersediaan dan kondisi alat keselamatan		iii)	Availability and condition of safety equipments.
	iv) Stabilitas kapal, prediksi sebelum pemuatan dan yang sebenarnya setelah pemuatan dan prediksi sebelum sampai pelabuhan tujuan		iv)	Ship stability, prediction before loading, actual stability after loading, and prediction before entering destination port.
	v) Kecedapan bukaan, pemeriksaan sistem penutupan.		v)	Weather-tightness of openings, inspection of closing system.
	vi) Permesinan dan perlengkapan		vi)	Machinery and Equipment.
	vii) Sistem bilga/got dan jadwal pendugaan		vii)	The Bilge System/ Sewage and schedule for sounding.
	viii) Dokumen muatan mencakup surat perintah pemuatan, sertifikat asal, sertifikat barang berbahaya jika diperlukan, denah pemuatan beserta penjelasan		viii)	Cargo document including loading order, certificate of origin, dangerous goods certificate if required, loading plan and its explanation.
	ix) Daftar awak kapal, siji awak kapal, dokumen pribadi awak kapal (paspor, buku kuning, dll)		ix)	Crew list, book of official crew list, individual crew document (passport, health book, etc)
	x) Mencocokkan manifest yang dibuat di darat dengan muatan yang ada di kapal, memperbaikinya atau membuat yang baru. Membuat daftar semua barang yang ada di kapal.		x)	Comparing the manifest prepared on land with on board cargo, adjust it or make a new one. Making list of all goods on board.
	xi) Pencocokan jam di kapal		xi)	Clock adjustment on board
	b. Pengujian perlengkapan		b	Testing of equipment
	i) Mesin kemudi		i)	Steering gear
	ii) Peralatan sinyal suara		ii)	Sound signal equipment
	iii) Perlengkapan komunikasi		iii)	Communication equipment
	iv) Perlengkapan navigasi		iv)	Navigation equipment
	v) Mesin utama, mesin bantu, <i>main switchboard</i> , Alarm		v)	Main engine, ancillary engine, main switchboard, alarm
	vi) Alarm pembuangan got dan perpompaan		vi)	Alarm for sewage disposal and pumping
	vii) Pompa pemadam kebakaran		vii)	Fire fighting pump
3)	Prosedur tambat, penentuan yang memegang komando di haluan dan buritan dan personil yang diwajibkan ada (di haluan dan buritan)	3)	Mooring procedure, assigning person in command in the bow and stern and personnel required to be in the bow and stern.	
4)	Pedoman operasional untuk melaksanakan tugas jaga bagian radio dan pemeliharaan perlengkapannya, berkaitan dengan pemeliharaan rutin, jaga rutin, siaga pada frekuensi bahaya.	4)	The operational guideline to conduct radio watch and maintenance of its Equipment, in relation to routine maintenance, routine watch, and preparedness at emergency frequency.	
5)	Prosedur Labuh Jangkar	5)	Procedure for anchoring	
	a. Memastikan posisi kapal dan merencanakan tempat berlabuh yang sedapat mungkin berada sebelah ke hilir (dibawah arus) dari kapal-kapal yang sedang berlabuh.		a.	Ensuring the vessel position and plan the anchoring position which should be downstream from other anchored vessels.

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>b. Mempelajari dasar laut, kedalaman, periode arus sehubungan dengan cara berlabuh jangkar dan penyiapan jangkar.</li> <li>c. Mendekati tempat berlabuh sedapat mungkin melawan arus dan jika berlabuh dengan arus harus menyiapkan tindakan tambahan untuk berjaga-jaga.</li> <li>d. Melakukan pengawasan terhadap gerakan kapal-kapal sekeliling</li> <li>e. Begitu jangkar jatuh harus menggambarkan posisi jangkar untuk bisa menilai ruang gerak putar kapal.</li> <li>f. Prosedur menarik, menunda atau menggantung kapal, dengan mempertimbangkan bobot kapal yang ditarik dengan tenaga kapal yang menarik, panjang tali tunda dan ukuran tali tunda.</li> <li>g. Prosedur penggunaan pandu, cara minta pandu, tempat pandu naik, penyediaan tangga pandu.</li> <li>h. Prosedur – prosedur pada saat kapal dilaut (berlayar)</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>6) Berusaha agar posisi kapal tetap pada garis haluan dengan mendapatkan posisi secara periodik.</li> <li>7) Kapal dilayarkan oleh nakhoda sehingga mualim di kapal bertindak sebagai asisten nakhoda sehingga tidak mempunyai kebijakan tersendiri</li> <li>8) Kapal harus dijaga setiap waktu, baik di anjungan maupun di kamar mesin, di anjungan oleh Perwira Jaga bagian dek di kamar mesin oleh Perwira Jaga bagian mesin sehingga selama di laut anjungan dan kamar mesin tidak boleh ditinggalkan tanpa penjagaan kecuali pada kapal yang mempunyai kamar mesin tanpa penjagaan.</li> <li>9) Setiap keadaan yang tidak biasa keliling kapal harus dicatat dan dilaporkan kepada nakhoda.</li> <li>10) Nakhoda harus melaporkan posisi secara periodik sesuai peraturan perusahaan namun tidak kurang dari sekali dalam tiga hari dibarengi dengan laporan sisa bahan bakar, air, oli dan kondisi muatan.</li> <li>11) Pada hakekatnya nakhoda harus berada di anjungan selama 24 jam dan bila tidak dia harus meninggalkan instruksi tetap dan instruksi tidak tetap.</li> <li>12) Berpatokan kepada keselamatan pelayaran, kapal harus menggunakan semua perlengkapan kapal, instrument navigasi dan semua upaya untuk menjamin terlaksananya rencana pelayaran.</li> <li>13) Secara periodik melakukan latihan tindakan darurat untuk selalu siap menghadapi segala kemungkinan.</li> <li>14) Mengubah haluan, kecepatan atau berhenti di laut atau masuk wilayah yang bukan tujuan sampai mengubah destinasi kapal untuk keselamatan.</li> <li>15) Mencatat setiap kegiatan dalam buku harian kapal.</li> <li>16) Prosedur Pemuatan             <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Persiapan Pemuatan, dengan membuat rencana pemuatan, menghitung kira-kira ketinggian Metasenter bila telah dimuati.</li> <li>b. Membuat blok-blok muatan sesuai jenis muatan dan pelabuhan bongkar untuk menjaga kondisi muatan dan melancarkan pembongkaran.</li> <li>c. Mempelajari semua aturan dan kebiasaan dari muatan-muatan yang dianggap khusus seperti barang berbahaya, muatan hidup misalnya ternak, muatan kotor, muatan menagas misalnya kopra dan memuatinya sesuai dengan ketentuan tersebut.</li> <li>d. Setiap kali pemuatan, dimulai dari pembukaan ruangan muatan, sling pertama masuk</li> </ul> </li> </ol> | <ul style="list-style-type: none"> <li>b. Learning about bathymetry, depth, and current in relation to the method of and preparation for anchoring.</li> <li>c. Approaching berth by facing the current and if berthing with current additional actions should be prepared as precautions.</li> <li>d. Observing vessels' movement in the vicinity.</li> <li>e. Immediately after dropping the anchor, the anchoring position shall be recorded to allow assessment of vessel maneuvering space.</li> <li>f. Procedures for towing of the vessel, by considering the tonnage of the towed vessel and the tonnage of the tugboat, the length and size of the towing rope.</li> <li>g. Procedure for using pilot, asking for pilot, location for pilot onboard entry, preparing pilot ladder.</li> <li>h. Procedures when the vessels/ships are at sea</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>6) Attempt to maintain the ship position at bow direction by obtaining position periodically.</li> <li>7) The ship shall be operated by the Master assisted by the First Officer so that there will only be one policy on board.</li> <li>8) The ship shall be guarded at all time, at the bridge as well as the engine room, at the bridge by Deck Officer on watch and in the engine room by the Engine Watch Officer, so that at sea both the bridge and the engine room shall not be left unguarded except for vessel with unmanned engine room.</li> <li>9) Any unusual condition in the vicinity of the ship shall be recorded and reported to the Master.</li> <li>10) The Master shall report the position periodically in accordance with the company regulation but not less than once every three days together with reports on the remaining fuel, water, lubricating oil and condition of the cargo.</li> <li>11) In fact, the Master shall be on bridge for 24 hours and when not there he has to leave permanent and standing instructions.</li> <li>12) Based on the safety of navigation, the ship shall use all ship equipment, navigation instruments and all efforts to ensure the implementation of the voyage plan.</li> <li>13) Periodically conduct emergency action drill as preparedness against all possibilities.</li> <li>14) Changing direction and speed, halting or entering non destination area up to changing destination of the ship for safety purposes.</li> <li>15) Record each activity in the Log Book.</li> <li>16) Loading Procedure             <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Preparation for loading by making Loading Plan, estimating the height of metacenter after loading.</li> <li>b. Arranging blocks of cargo based on the types of cargo and unloading port to safeguard the condition of the cargo and smoothen the unloading.</li> <li>c. Studying all regulations and characteristics of specific cargoes, such as dangerous goods, live cargo for example livestock, dirty cargo, odorous cargo for example copra and loading them according to those regulations.</li> <li>d. Each of the loading starting with the opening of cargo space, the first sling enters the</li> </ul> </li> </ol> |
|--|---|

	<p>palka, keadaan cuaca, temperature, berapa gang buruh yang kerja dicatat dalam buku harian yang kemudian dipindahkan ke dalam log book.</p> <p>e. Selama pemuatan paling kurang diawasi oleh satu perwira jaga.</p> <p>f. Perhatikan pedoman pengikatan muatan</p> <p>g. Muatan yang rusak atau kurang atau masuk laut dicatat dan dibuatkan berita acara</p> <p>h. Pembongkaran muatan harus direncanakan dengan kepala gang buruh dan kalau diharuskan, disurvei sebelum pembongkaran.</p> <p>i. Muatan yang memerlukan penanganan khusus dalam penyiapan ruangan, pengangkutan, penjagaan adalah muatan curah, cair, muatan mahal dan lain-lain.</p>		<p>cargo-hold, weather condition, temperature, the number of labor gangs working shall be recorded in a journal which later be copied into the log book.</p> <p>e. At least one on duty officer shall supervise the loading.</p> <p>f. Consult the Cargo Securing Manual</p> <p>g. Damaged, lost or overboard cargo shall be recorded and an official report shall be made.</p> <p>h. Cargo unloading shall be planned with the head of the labor gang and if required, shall be surveyed before unloading.</p> <p>i. Cargoes that needs special handling in space preparation, transport, and monitoring are bulk cargo, liquid cargo, expensive cargo, etc.</p>
17)	<p>Embarkasi/debarkasi penumpang</p> <p>a. Tangga untuk naik dan turun penumpang harus diperiksa anak tangganya, tali pegangan, landasan, jarak dari dermaga, jala-jala pengaman di bawah tangga dan pelampung penolong diatas tangga sebelum penumpang diijinkan turun atau naik</p> <p>b. Penumpang yang embarkasi harus digiring ke lobi kantor untuk mengetahui nomor kamar</p> <p>c. Sedapat mungkin pengantar tidak diijinkan naik ke atas kapal karena bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, asuransi tidak bertanggung jawab.</p>	17).	<p>Passengers embarkation/disembarkation</p> <p>a. Ladder for embarkation and disembarkation of passengers shall be checked for its ladder steps, holding rail, basis, distance from the pier, safety nets under the ladder and life</p> <p>b. Embarked passengers shall be taken to the lobby to obtain room number.</p> <p>c. Wherever possible companion is not allowed to embark the ship because when unexpected incidents happen the insurance will not be responsible.</p>
18)	<p>Selama pelayaran terutama pada laut wilayah sesuatu negara atau zona ekonomi eksklusif dijaga betul setiap apa yang dibuang masuk laut dengan memperhatikan Undang-undang anti pencemaran dan ketentuan kelestarian lingkungan hidup.</p>	18)	<p>During the voyage particularly at the waters of particular country or exclusive economic zone any disposal to the water shall be controlled by considering anti pollution law and provisions for environmental sustainability.</p>
19)	<p>Prosedur masuk ruangan tertutup harus dilaksanakan secara konsekuen.</p>	19)	<p>Procedure for entering closed space shall be consequently implemented.</p>
20)	<p>Setiap berlayar dalam kondisi jarak pandang terbatas, struktur jaga di anjungan diubah, isyarat kabut diaktifkan, radar dioperasikan dan mesin dalam keadaan siap olah gerak.</p>	20)	<p>Every voyage in the condition of restricted visibility, the watch structure on the bridge shall be changed, fog signal be activated, radar be operated and engine in the position ready to maneuver.</p>
21)	<p>Prosedur pekerjaan panas dan pekerjaan lain yang berbahaya dilaksanakan sesuai ketentuan Otoritas yang berwenang dalam keselamatan kerja.</p>	21)	<p>Procedures for high temperature related work and other high risk work shall be implemented according to the provision of competent authority for work safety.</p>
22)	<p>Alat komunikasi kapal harus selalu siap selama kapal berlayar baik intern kapal atau dengan luar kapal yang meliputi :</p> <p>a. Sinyal untuk situasi darurat</p> <p>b. Respon terhadap panggilan darurat dari kapal lain</p> <p>c. Komunikasi dengan kapal lain bila diperlukan</p> <p>d. Komunikasi dengan Pelabuhan atau pihak darat</p> <p>e. Komunikasi antar bagian di kapal dan penggunaan alat pengumuman publik.</p> <p>f. Penyampaian pesan darurat/ bahaya</p>	22)	<p>The ship communication equipment shall be ready during the voyage, both for internal and external uses, which includes:</p> <p>a. Signal for emergency situation</p> <p>b. Response to emergency call from other ships</p> <p>c. Communication with other ships when required</p> <p>d. Communication with the Port or shore agencies</p> <p>e. Communication between various part of the ship and the use of equipment for public announcement.</p> <p>f. Delivering emergency or distress message</p>
23)	<p>Harus terdapat di kapal prosedur pengoperasian sekoci dan alat pemadam kebakaran sebagai petunjuk bagi pemakai</p>	23)	<p>Operational procedure for lifeboats and fire fighting equipment as guidelines for the users shall be on board.</p>
24)	<p>Prosedur Pengisian bahan bakar harus diikuti sebagaimana mestinya</p>	24)	<p>Procedure for fueling shall be followed accordingly.</p>
25)	<p>Prosedur pembersihan ruang muat dilaksanakan sesuai dengan muatan yang akan dimuat.</p>	25)	<p>Procedure for cleaning up the cargo space shall be implemented in accordance with the types of cargo to be loaded.</p>
4.7.2.	<p>Prosedur bagian mesin</p> <p>1) Penyiapan dan perawatan mesin utama harus tersedia untuk menjadi pedoman untuk menghidupkan mesin utama</p>	4.7.2.	<p>Prosedure for Engine Section</p> <p>1) Instruction on preparation and maintenance of the main engine shall be available as guidelines to start the main engine</p>



2)	Operasi mesin induk pada tenaga rendah	2)	Main engine operation on low power
3)	Generator	3)	Generator
4)	Mesin kemudi	4)	Steering engine
5)	Pompa	5)	Pumps
6)	Katup air laut	6)	Sea water valve
7)	Tangki penampungan, tangki minyak lumpur / sludge dan tangki bilga	7)	Collection tank, sludge tank and bilge tank.
8)	Tangki penampungan kotoran gas <i>exhaust economizer</i> (ege)	8)	Waste collection tank Exhaust Gas Economizer (EGE)
9)	Air ketel dan penanganan air dingin	9)	Boiler water and the handling of cold water
10)	Penggantian shell bearing	10)	Changing of Shell Bearing
11)	Penyimpanan bearing turbocarjer dan pompa	11)	Stowage of Bearing Turbo Charger and Pump
12)	Penyimpanan dan penyediaan suku cadang utama dan peralatan khusus	12)	Stowage and preparing of main spare parts and special equipment
13)	Permesinan hidrolik	13)	Hydraulic engine
14)	Berolah gerak dengan minyak berat	14)	Maneuvering with heavy oil
15)	Kegagalan permesinan	15)	Engine failure
16)	Alarm dan alat pelindung	16)	Alarm and protecting device
17)	Perlengkapan darurat	17)	Emergency equipment
18)	Pembuangan air bilga	18)	Bilge disposal
19)	Berolah gerak / mengengkol mesin induk sebelum menghidupkan	19)	Maneuvering/cranking main engine before starting
20)	Prosedur mengengkol mesin induk secara perlahan dengan udara	20)	Procedure for cranking main engine slowly with air
21)	Stasiun olah gerak	21)	Maneuvering station
22)	Memutar baling - baling pada waktu sandar atau berlabuh jangkar	22)	Revolving propeler during berthing or anchoring
4.8.	Prosedur keadaan darurat	4.8.	Emergency Procedure
4.8.1.	Perusahaan harus menyiapkan prosedur kesiapan penanganan keadaan darurat diantaranya :	4.8.1.	The company has to prepare procedure for preparedness for handling emergency situation , such as:
1)	Hubungan komunikasi	1)	Communication link
2)	Pembentukan tim tanggap darurat	2)	Establishment of Emergency Response Team
3)	Membuat konsep latihan praktek	3)	Establish Table Top Drill
4)	Kegiatan SAR	4)	SAR activities
5)	Penggunaan sarana komunikasi darurat	5)	The use of Emergency Communication Tool
6)	Pemberitahuan ke perusahaan	6)	Notice to the Company
7)	Tanggung jawab dari DPA sebagai ketua tim	7)	Responsibility of the DPA as the Head of the Team
8)	Tanggung jawab kepala armada dan bagian nautis	8)	Responsibility of the Head of the Fleet and the Nautical Division
9)	Tanggung jawab bagian teknik	9)	Responsibility of the Technical Division
10)	Tanggung jawab kepala operasi	10)	Responsibility of the Head of Operation
11)	Operasi tanggap darurat	11)	Operation on Emergency Response
12)	Persiapan menghadapi bahaya darurat	12)	Preparation to anticipate emergency risk
13)	Latihan terpadu perusahaan/awak kapal	13)	Integrated training for Company/Crews
14)	Membuat tabel keadaan darurat, yang terdiri dari:	14)	Develop table on emergency condition that consists of:
a.	Sinyal alarm darurat	a.	Emergency Alarm Signal
b.	Perintah meninggalkan kapal	b.	Order to abandon the Ship
c.	Tugas awak kapal dalam situasi darurat	c.	Crews' responsibilities during emergency condition
d.	Perawatan alat-alat Keselamatan	d.	Maintenance of safety equipment
e.	Pergantian tanggung jawab tugas apabila berhalangan	e.	Alternate Duty Responsibility when deterred
4.8.2.	Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk mengidentifikasi, menguraikan dan tanggap atas kemungkinan keadaan darurat di atas kapal. Rencana keadaan darurat dikapal meliputi :	4.8.2.	The company shall determine procedure to identify, describe and responsive to the possibility of emergency condition on board. Plans for on board emergency condition include:
1)	Alokasi tugas dan tanggung jawab dari masing-masing individu untuk mengidentifikasi rencana kerja, yang terdiri dari :	1)	Allocation of duty and responsibility of each individual to identify work plan, that consists of:
•	Langkah-langkah yang akan dilakukan untuk mengontrol setiap kegiatan darurat yang telah diperkirakan	•	Steps to be taken to control each emergency activity that has been predicted
•	Metode komunikasi	•	Communication method
2)	Pihak ketiga sebagai Badan pendukung dan metode untuk menghubunginya serta daftar yang perlu dihubungi secara umum untuk dimintai bantuan.	2)	The third party as supporting body and the method to contact it and general list of those to be contacted for assistance.
4.8.3.	Perusahaan harus menetapkan program latihan untuk kesiapan tindakan darurat. Perusahaan telah menyiapkan suatu program pelatihan	4.8.3.	The company shall determine training program for emergency response preparedness. The company has already prepared a program on spe-



	<p>Darurat yang spesifik untuk setiap kapal sesuai dengan persyaratan.</p> <p>Latihan keadaan darurat akan dilaksanakan dalam selang waktu yang teratur dan bilamana perlu akan bekerja sama dengan personil di darat dengan menggunakan rencana keadaan darurat yang relevan. Catatan dari pelaksanaan latihan keadaan darurat tersebut harus disimpan.</p> <p>SMK harus mengatur tindakan yang menjamin bahwa organisasi perusahaan dapat tanggap setiap saat atas bahaya, kecelakaan dan keadaan darurat yang berkaitan dengan kapalnya.</p> <p>Situasi keadaan darurat, meliputi kejadian :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Gangguan mesin yang kritis misalnya : mesin utama, roda gigi dan generator listrik</li> <li>2) Tubrukan</li> <li>3) Kandas</li> <li>4) Kebakaran</li> <li>5) Meninggalkan kapal</li> <li>6) Cuaca buruk</li> <li>7) Awak kapal yang cedera atau sakit berat</li> <li>8) Pencemaran minyak</li> <li>9) Kebocoran/tergenang air</li> <li>10) Pemberian pertolongan pada kejadian darurat di luar kapal</li> <li>11) Penyelamatan orang jatuh ke laut</li> <li>12) Pencarian orang hilang di laut</li> </ol>	<p>cific emergency preparedness training for each ship as required.</p> <p>The emergency preparedness training shall be implemented with regular interval and if required in cooperation with the shore personnel by using relevant emergency response plan. Record from the implementation of emergency preparedness training shall be kept.</p> <p>The SMS shall arrange measures to ensure that the company organisation shall be responsive any time there is danger, accident or emergency condition related to its ship.</p> <p>The emergency situation consists of the following incidents:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Critical engine trouble, such as: main engine, gear box, and generator</li> <li>2) Collision</li> <li>3) Grounding</li> <li>4) Fire</li> <li>5) Abandon the ship</li> <li>6) Bad weather</li> <li>7) Injured or seriously ill crew</li> <li>8) Oil pollution</li> <li>9) Leakage/ flooding</li> <li>10) Providing assistance to emergency condition outside the vessel</li> <li>11) Saving man overboard</li> <li>12) Searching for missing person at sea</li> </ol>
4.9.	<p>Laporan dan analisa ketidak sesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya</p> <p>4.9.1. SMK harus berisi prosedur yang memastikan bahwa ketidak sesuaian, kecelakaan dan keadaan berbahaya dilaporkan kepada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.</p> <p>4.9.2. Seluruh laporan dan ketidaksesuaian,kecelakaan-kecelakaan atau insiden dianalisa oleh DPA dan kepala bagian terkait. Hasil dari analisa tersebut digunakan untuk :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Dilakukan tindakan perbaikan secara umum ke kapal-kapal yang lain</li> <li>2) Melakukan penambahan atau revisi pada sistem Manajemen Keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan/insiden yang sama.</li> </ol> <p>Perusahaan harus menetapkan prosedur penerapan tindakan perbaikan.</p> <p>4.9.3. Kaji ulang:</p> <p>Nakhoda bertanggung jawab untuk melakukan kaji ulang tentang Sistem Manajemen Operasional di kapal dan memberitahukan kepada DPA atas ketidaksesuaian ataupun kekurangan yang dapat mempengaruhi operasional, keselamatan atau kemampuan dalam mencegah pencemaran dilaut. Prosedur pengoperasian harus mencantumkan pejabat yang bertanggung jawab untuk menentukan responsi dan langkah-langkah yang akan diambil. Dalam kaji ulang ini ketidaksesuaian fungsi-fungsi harus ditelaah oleh Nakhoda dan dilaporkan ke DPA untuk penyesuaian DPA dan pejabat yang bertanggung jawab mengenai armada di darat, berdasarkan laporan dari nakhoda melakukan koordinasi dengan para kepala bagian terkait serta melaporkan ke Direktur Utama.</p> <p>4.9.4. Catatan-catatan atas situasi tersebut dan langkah-langkah perbaikan diantaranya :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Penjelasan rinci mengenai kekurangan</li> <li>2) Waktu dan tanggal kejadian</li> <li>3) Tindakan perbaikan dan hasilnya</li> <li>4) Sebab-sebab dari kekurangan/defisiensi</li> <li>5) Penyempurnaan terhadap Sistem Manajemen, tindakan perbaikan yang disarankan.</li> </ol>	<p>4.9. Report and Analysis of Non Conformity, Accident, and Dangerous Incident</p> <p>4.9.1. The SMS shall contain procedure ensuring that non conformity, accident and dangerous situation reported to the company, are investigated and analysed with an aim to increase safety and prevent pollution.</p> <p>4.9.2. All reports and non conformity, accidents or incidents analysed by DPA and head of the related division. Results of the analysis are used for:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Undertake corrective measures to other vessels in general.</li> <li>2) Undertake additional or revision to the Safety Management System to prevent the occurrence of similar accident/incident.</li> </ol> <p>The company shall define procedure for implementation of corrective measures.</p> <p>4.9.3. Review</p> <p>The Master is responsible for conducting review of Operation Management System on board and inform the DPA about non conformity or deficiency that may affect operational, safety and ability to prevent pollution at sea. The operational procedure shall list the officer responsible for determining response and measures taken. In the review the non conformity of functions shall be assessed by the Master and reported to the DPA for compliance. DPA and on-land officer responsible for fleet, based on the report from the Master conduct coordination with related head of division and report it to the President Director.</p> <p>4.9.4. Records on the above situations and their corrective measures among others are:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Detailed explanation regarding deficiency</li> <li>2) Time and date of incident</li> <li>3) Corrective measures and the results</li> <li>4) Causes of deficiency</li> <li>5) Improvement of the Management System, corrective measures recommended.</li> </ol>
4.10.	<p>Perawatan kapal dan perlengkapan</p> <p>4.10.1. Perusahaan harus merencanakan sistem perawatan kapal dalam bentuk program sehingga mudah diikuti dan semua perawatan difokuskan kepada menjamin keselamatan kapal dan keselamatan jiwa di laut.</p>	<p>4.10. Maintenance of ships and equipment</p> <p>4.10.1. The company shall plan a ship maintenance system in the form of program so that it is easy to follow and all maintenance is focused on the assurance of ship safety and safety of life at sea.</p>

<p>Prosedur perawatan kapal meliputi :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Perencanaan sistem perawatan kapal</li> <li>2) Implementasi dan pemantauan sistem perawatan kapal</li> <li>3) Pemanfaatan data (pembangunan, perbaikan yang lalu, perubahan peraturan, perubahan peruntukan dan ketentuan perusahaan)</li> <li>4) Perencanaan perawatan kapal meliputi : <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Perawatan harian</li> <li>b. Perawatan pencegahan</li> <li>c. Perawatan tahunan</li> <li>d. Perawatan lima tahunan</li> <li>e. Perawatan darurat</li> </ol> </li> <li>5) Inspeksi dan survei kapal sesuai ketentuan perundang-undangan dan klasifikasi termasuk naik dok.</li> </ol> <p>4.10.2. Dalam memenuhi persyaratan ini perusahaan harus menjamin bahwa :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pemeriksaan dilakukan pada tenggang waktu yang tepat;</li> <li>2) Setiap ketidak sesuaian dilaporkan beserta kemungkinan penyebabnya, jika diketahui;</li> <li>3) Dilakukan tindakan perbaikan yang tepat; dan</li> <li>4) Diselenggarakan catatan mengenai kegiatan ini.</li> </ol> <p>4.10.3. Perusahaan harus menetapkan prosedur dalam Sistem Manajemen Operasional untuk mengenali perlengkapan dan sistem teknis yang kegagalan kerjanya secara tiba-tiba dapat mengakibatkan situasi berbahaya. Sistem Manajemen Operasional harus mengatur tindakan tertentu yang ditujukan untuk meningkatkan kehandalan perlengkapan atau sistem terutama dalam keselamatan pelayaran. Tindakan ini harus berupa pengujian secara berkala perlengkapan atau sistem teknis siaga yang tidak digunakan secara terus menerus.</p> <p>Pemeriksaan yang disebutkan dalam klausul 4.10.2 (1) serta tindakan yang dimaksud dalam butir klausul 4.10.2 (2) harus dipadukan dalam kebiasaan perawatan operasional kapal.</p> <p>4.11. Dokumentasi</p> <p>4.11.1. Perusahaan harus membuat sistem dokumentasi pengoperasian kapalnya baik mengenai pelayaran atau pemuatan terutama dalam manajemen keselamatan dan sistem tersebut harus dikendalikan oleh pejabat yang ditunjuk dan untuk keselamatan oleh Orang Yang Ditunjuk di Darat. Dokumen yang digunakan untuk menjelaskan dan menerapkan SMK mungkin disebut sebagai Pedoman Manajemen Keselamatan. Dokumentasi harus diselenggarakan dalam bentuk yang menurut perusahaan paling efektif. Tiap kapal harus membawa dokumen yang sesuai untuk kapal itu.</p> <p>4.11.2. Catatan-catatan tentang semua kegiatan Sistem Manajemen Keselamatan disimpan dan menjadi tanggung jawab nakhoda untuk mengendalikannya.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Di darat DPA bertanggung jawab mengawasi atas terbitnya dokumen yang terkendali untuk kapal dan bagian-bagian lain di darat. Dokumen yang usang agar secepatnya dipindahkan. DPA meninjau ulang seluruh amandemen sebelum sistem Manajemen Keselamatan diterbitkan.</li> <li>2) Di kapal Nakhoda bertanggung jawab atas pengendalian seluruh dokumen yang ada di kapal dan berkoordinasi dengan DPA.</li> </ol> <p>4.11.3. Perusahaan harus menjamin bahwa : Dokumen yang berlaku tersedia di semua lokasi terkait; Perubahan pada dokumen dikaji dan disahkan oleh personil yang berwenang; dan dokumen yang tidak berlaku lagi segera dimusnahkan</p> <p>4.11.4. Pengawasan surat perijinan dan sertifikat, serta mengetahui masa berlakunya setiap sertifikat yang menyangkut</p>	<p>The ship maintenance procedure includes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Planning of the Ship Maintenance System</li> <li>2) Implementing and monitoring of the Ship Maintenance System</li> <li>3) The use of data (building, past improvement, changing regulation, changing of company allocation and provision)</li> <li>4) Planning for ship maintenance includes: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Daily maintenance</li> <li>b. Maintenance for Prevention</li> <li>c. Annual Maintenance</li> <li>d. Quinquennial Maintenance</li> <li>d. Emergency Maintenance</li> </ol> </li> <li>5) Ship inspection and survey in accordance with regulations and classification including docking.</li> </ol> <p>4.10.2. In complying to such requirements the company shall ensure that:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Inspection is conducted in timely interval;</li> <li>2) Every non conformity is reported including its possible reasons if known;</li> <li>3) Appropriate corrective measures shall be undertaken;</li> <li>4) This activity shall be recorded.</li> </ol> <p>4.10.3. The company shall determine procedure in the Operational Management System to recognise equipment and technical system for which accidental failure of working may result in dangerous situation. The Operation Management System shall arrange for specific measures aiming at increasing the realibility of the equipment or system particularly in safety of navigation. The measures shall be in the form of periodical testing of equipment or alert technical system which has not been used continuously.</p> <p>Inspection mentioned in clause 4.10.2 (1) and measures intended in clause 4.10.2 (2) shall be integrated in the custom for ship operation maintenance.</p> <p>4.11. Documentation</p> <p>4.11.1. The company shall develop a documentation system for ship operation both regarding navigation or loading particularly in safety management and the system shall be controlled by an appointed officer and for safety by designated person ashore.</p> <p>The document used to explain and implement SMS probably known as Safety Management Guidelines. The documentation shall be conducted in the form that considered by the company as the most effective one. Every ship shall carry the document on board.</p> <p>4.11.2. Record regarding all activities on Safety Management System are kept and become the responsibility of the Master to control them.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) On Shore DPA is responsible for controlling the issuance of documents for ships and other sections on shore. Old documents shall be moved immediately. DPA reviewed all amendments before issuing Safety Management System..</li> <li>2) On Board The Master is responsible for controlling all documents on board and coordinating with DPA.</li> </ol> <p>4.11.3. The company shall ensure that: Valid documents are available in all relevant locations; Changes in documents shall be assessed and validated by authorised personnel; and the invalid documents shall be destroyed immediately.</p> <p>4.11.4. Control of permit documents and certificate, and know the</p>
---	--

kapal	validity of each of the certificates with regard to ship.
1) Sertifikat-sertifikat kapal harus tetap berlaku dan <i>Up to date</i> . Sertifikat/dokumen asli disimpan di kapal dan salinannya disimpan oleh perusahaan.	1) Ship certificates shall be valid and up to date. Original Certificates/Documents are kept on board and the copy shall be kept by the Company.
2) Kepala Operasi memelihara dan mengawasi dokumen-dokumen dan sertifikat yang disebutkan dibawah ini termasuk masa berlakunya.	2) The head of operation shall maintain and control documents and certificates stated below including their validity.
3) Sertifikat Pendaftaran kapal	3) Ship registration certificate
4) Sertifikat Klasifikasi kapal	4) Ship class certificate
5) Sertifikat statutoria, Konvensi, sertifikat IOPP, dll	5) Statutory Certificate, Convention Certificate, IOPP Certificate, etc.
6) Sertifikat Radio	6) Radio Certificate
7) Surat-surat ijin terkait	7) Relevant Permit documents
8) Gambar-gambar kapal dan gambar-gambar yang disahkan	8) Ship drawings and validated drawings
9) Laporan survey dari syahbandar dan Badan Klasifikasi	9) Survey reports from the Harbour Master and Class
10) Catatan pemeliharaan untuk lambung, mesin dan perlengkapan kapal.	10) Maintenance records on hull, engine and vessel equipment.
11) Laporan kerusakan lambung dan mesin kapal	11) Damage Reports on hull and ship engine.
12) Catatan pada <i>Log Book</i> dan <i>Engine Log Book</i> , yang terdiri:	12) Record in Log Book and Engine Log Book consist of:
a. Kegiatan kapal	a. Ship activities
b. Posisi kapal	b. Ship position
c. Jalur navigasi pelayaran	c. Shipping Lane
d. Kondisi cuaca	d. Weather Condition
e. Kondisi darurat pada awak kapal	e. Emergency condition of the crew
f. Latihan keselamatan dan latihan lainnya	f. Training on safety and other training
g. Detail kejadian kapal	g. Detailed Ship Incident
4.12. Verifikasi, kajian dan evaluasi oleh perusahaan	4.12. Company verification, assessment and evaluation
4.12.1. Perusahaan harus melaksanakan audit internal keselamatan guna memastikan apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan SMK. Audit dan kemungkinan tindakan perbaikan harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang terdokumentasi.	4.12.1. The company shall undertake internal audit on safety to ensure that activities on safety and pollution prevention is in compliance to SMS. Audit and possible corrective measures shall be conducted in compliance with documented procedure.
4.12.2. Personil yang melaksanakan audit harus bebas dari bidang yang sedang diaudit kecuali jika hal ini tidak dapat dihindari dikarenakan besar dan sifat perusahaan. Hasil audit dan kajian harus memperoleh perhatian dari personil yang bertanggung jawab atas bidang terkait.	4.12.2. Personnel conducting the audit shall be independent of the section being audited, except if this matter cannot be avoided due to the size and characteristics of the company. Audit and assessment results shall be considered by the personnel responsible for such section.
4.12.3. Perusahaan secara berkala harus mengevaluasi efisiensi dan bila diperlukan mengkaji SMK sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan. Personil manajemen yang terkait dengan bidang terkait harus melakukan tindakan perbaikan secara cepat atas kekurangan yang dijumpai.	4.12.3. The company shall conduct periodical assessment of the efficiency and if required shall assess the SMS in accordance with the procedure defined by the company. The management personnel regarding the matter shall undertake immediate corrective measures on the shortcoming found.
4.13. Sertifikasi dan verifikasi periodik	4.13. Certification and periodical verification
Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang telah diterbitkan dengan <i>Document of Compliance</i> (DOC) atau dengan <i>Interim Document of Compliance</i> yang ada relevansinya terhadap kapal tersebut.	The ship shall be operated by a company which carries relevant Document of Compliance (DOC or Interim Document of Compliance).
DOC harus diterbitkan oleh pemerintah, oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain terhadap setiap perusahaan yang memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan untuk periode yang ditetapkan oleh pemerintah yang harus tidak melebihi 5 tahun. Dokumen tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa perusahaan mampu memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan ini.	The DOC shall be issued by the government, or competent authority or on government request with foreign agreement to any company that has fulfilled requirement for Safety Management Standard for a period not exceed five years. Such a document shall be accepted as evidence that the Company is in compliance with the SMS requirements.
DOC hanya berlaku untuk tipe kapal yang dengan tegas tercantum dalam dokumen. Pencantuman harus berdasarkan pada tipe-tipe kapal pada waktu verifikasi pertama. Tipe kapal kapal lainnya hanya ditambahkan setelah dilakukan verifikasi atas kemampuan perusahaan untuk memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan dapat diterapkan untuk tipe-tipe kapal tersebut. Masa berlaku DOC harus menjadi tujuan untuk verifikasi tahunan oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain selama tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun.	The DOC is only valid for the ship types explicitly included in the document. The inclusion shall be based on the types of ships during initial verification. Other ship types shall only be added after verification of the Company's capability to comply with the requirement that the SMS is applicable for such ship types. Validity of the DOC shall become the objective of the annual verification by the government or competent authority or on request from the government, with agreement with other country for three months prior to or after its birth date.
DOC harus ditarik oleh pemerintah atau atas permintaan oleh negara anggota yang menerbitkan dokumen apabila verifikasi tahunan yang diwajibkan tidak diminta atau ada bukti ketidaksesuaian be-	The DOC shall be withdrawn by the government or by request from the contracting government issuing the document if annual verification required is not requested or if there is evidence of major non - conformity with this SMS. All associated Safety Management Certificates and / or Interim Safety Management Certificates should also be withdrawn when

sar terhadap Standar Manajemen Keselamatan ini.

Seluruh gabungan SMC dan/atau Interim SMC juga harus ditarik jika DOC di tarik.

Suatu copy DOC harus ditempatkan dikapal agar supaya apabila nakhoda jika diminta dapat menunjukkannya untuk verifikasi oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah. Dokumen tidak diwajibkan otentik atau turunan yang sah.

SMC harus diterbitkan untuk suatu kapal untuk jangka waktu tidak lebih dari lima tahun oleh pemerintah atau organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah dengan perjanjian negara lain. SMC harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal berdasarkan sistem manajemen keselamatan yang telah disyahkan. Sertifikat tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa kapal memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan ini. Masa berlaku SMC harus menjadi tujuan paling sedikit satu kali verifikasi antara oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain. Jika hanya satu kali verifikasi antara harus dilaksanakan dan jangka waktu masa berlaku SMC adalah lima tahun, untuk itu harus dilakukan antara tanggal ulang tahun kedua dan ketiga dari SMC.

Sebagai tambahan terhadap SMC harus ditarik oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, apabila verifikasi antara tidak diminta atau terdapat bukti ketidak sesuaian besar terhadap Standar Manajemen Keselamatan ini.

Apabila verifikasi pembaharuan telah selesai tiga bulan sebelum tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada, DOC atau SMC baru harus berlaku dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan untuk jangka waktu tidak lebih 5 tahun dari tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada.

Apabila verifikasi pembaharuan telah selesai lebih dari tiga bulan sebelum tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada, DOC atau SMC baru harus berlaku dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan untuk jangka waktu tidak lebih 5 tahun dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan.

#### 4.14. Sertifikasi sementara

4.14.1. Suatu DOC sementara boleh diterbitkan untuk memfasilitasi implementasi permulaan/pertama Standar ini bila :

- 1) Suatu perusahaan baru didirikan;
- 2) Penambahan type kapal baru terhadap DOC yang ada.
- 3) Suatu SMC sementara dapat diterbitkan :
  - a. terhadap kapal baru diserahkan;
  - b. Apabila perusahaan mengambil tanggung jawab pengoperasian kapal yang mana baru untuk perusahaan, atau
  - c. Apabila kapal ganti bendera.

4.14.2. SMC sementara harus diterbitkan untuk jangka waktu tidak lebih dari 6 bulan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain. Pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain boleh dalam hal khusus, memperpanjang masa berlaku SMC sementara untuk jangka waktu yang mana tidak boleh lebih dari 6 bulan dari tanggal masa berlakunya berakhir.

4.14.3. SMC sementara dapat diterbitkan berdasarkan verifikasi bahwa :

- 1) DOC dan DOC sementara ada hubungannya dengan kapal;
- 2) SMK yang disiapkan oleh perusahaan mengenai kapal meliputi elemen kunci dari Standar ini dan telah dinilai selama audit untuk penerbitan DOC atau telah ditunjukkan untuk penerbitan DOC sementara;
- 3) Perusahaan telah merencanakan audit kapal dalam waktu tiga bulan;
- 4) Nakhoda dan perwira telah familiar dengan SMK dan telah menyiapkan rencana untuk menerapkannya;
- 5) Petunjuk-petunjuk penting yang telah diteliti di-

the DOC. is withdrawn.

A copy of the DOC. shall be placed on board so that the master of the ship, if requested, may produce it for verification by the government or competent authority. The copy of the document does not have to be authenticated or certified.

The Safety Management Certificate (SMC) shall be issued to a ship for a period which should not exceed five years by the government or competent authority. The SMC shall be issued after verification of the company and the implementation of safety management on board has been validated. Such certificate shall be recognised as evidence that the ship is in compliance with the SMC requirement.

The validity of the S.M.C. shall be subjected to at least one intermediate verification by the government or competent authority, or on request from government based on an agreement with other government. If only one intermediate verification shall be undertaken and the validity of the SMS is five years the intermediate verification can take place between the second and third birth date of the SMC.

In addition the SMC shall be withdrawn by the government or as requested by the government if intermediate verification is not requested or if there is evidence of major non-conformity with the SMC.

If the renewal verification is completed within three months before the expire date of the existing DOC or SMC, the new DOC or new SMC shall be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the validity period of the existing DOC or SMC.

When the renewal verification has been completed for more than three months before the end of the validity period of the existing DOC or SMC, the new DOC or new SMC shall be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

#### 4.14. Interim certification

4.14.1. An interim DOC can be issued to facilitate initial or first time implementation of the standard when:

- 1) A company is newly established;
- 2) Adding new types of ships to the existing DOC;
- 3) An interim SMC may be issued:
  - a. For a newly handed-over vessel;
  - b. When a company is taking over responsibility for the operation of a newly acquired ship; or
  - c. When the vessel has been reflagged.

4.14.2. An interim SMC may be issued for a duration of not exceeding 6 months by the government or a competent authority or on request from government based on an agreement with other government.

Government or on government request based on an agreement with other government may, in a special case, extend the validity of interim SMC for not exceeding 6 months from the last date of validity.

4.14.3. An interim SMC can be issued based on verification that:

- 1) DOC and interim DOC are relevant to vessel;
- 2) SMS for ship prepared by the company includes key elements of the standard and has been assessed during the audit for the issuance of DOC or has been submitted for the issuance of interim DOC;
- 3) The company has planned ship audit within three months time;
- 4) The Master and the Officers are familiar with SMS and has a plan for implementation;
- 5) Important indications that have been examined



<p>6) disiapkan sebelum berlayar; Informasi yang berkaitan dengan SMK telah diberikan dalam bahasa kerja atau bahasa yang dimengerti oleh awak kapal.</p> <p>4.15. Verifikasi Seluruh verifikasi yang diwajibkan oleh ketentuan Kode ini harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang dapat diterima pemerintah, perlu dipertimbangkan garis panduan dikembangkan oleh organisasi.</p> <p>4.16. Format Sertifikat DOC, SMC, DOC sementara dan SMC sementara harus dibuat dalam suatu format sesuai dengan bentuk yang diberikan Standar Manajemen Keselamatan</p>	<p>6) prepared before voyage; Information related to SMS already been given in the working language or languages understandable by the crews.</p> <p>4.15. Verification All verification that is mandatory by the provision of the standard shall be implemented in accordance to procedure acceptable by the government, and a guideline developed by the organisation need to be considered.</p> <p>4.16. Format of Certificate DOC, SMC, interim DOC and interim SMC shall be made in appropriate format in line with the form provided in the Safety Management Standard</p>
<p><b>Seksi 5 STANDAR MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORI B</b></p>	<p><b>Section 5 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT CATEGORY B</b></p>
<p>5.1. Umum Standar Manajemen Keselamatan adalah kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan diperairan Indonesia dengan mengacu kepada persyaratan ISM Code.</p> <p>5.1.1. Definisi</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Standar Manajemen Keselamatan adalah Standar Keselamatan tentang pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.</li> <li>2) Perusahaan adalah pemilik kapal atau organisasi lain atau orang seperti manajer, atau pencharter kapal yang menerima tanggung jawab atas pengoperasian kapal dari pemilik kapal dan yang dalam menerima tanggung jawab demikian telah setuju untuk mengambil alih kewajiban dan tanggung jawab.</li> <li>3) Pemerintah adalah pemerintah negara yang bendernya dikibarkan oleh kapal.</li> <li>4) Sistem manajemen keselamatan (SMK) adalah sistem penataan dan pedokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.</li> <li>5) Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan (DOC) adalah dokumen/sertifikat yang diterbitkan bagi perusahaan yang telah memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan.</li> <li>6) Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMC) adalah dokumen/sertifikat yang diterbitkan bagi kapal yang membuktikan bahwa perusahaan dan manajemen di atas kapal bekerja sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang telah disahkan.</li> <li>7) Bukti objektif adalah kuantitatif/kualitatif informasi, catatan atau pernyataan tertulis berkenaan dengan keselamatan atau keadaan dan implementasi elemen sistem manajemen keselamatan, yang berdasarkan terhadap pengamatan, pengukuran atau pengetesan dan yang dapat dibuktikan.</li> <li>8) Pengamatan adalah pernyataan tertulis dibuat sewaktu audit manajemen keselamatan dan didukung oleh bukti objektif.</li> <li>9) Ketidak sesuaian adalah suatu keadaan pengamatan dimana bukti objektif menunjukkan tidak dipenuhinya persyaratan yang dimaksud.</li> <li>10) Ketidak sesuaian adalah penyimpangan yang dapat diidentifikasi yang akan mengakibatkan ancaman serius terhadap keselamatan personil atau kapal atau resiko yang serius terhadap lingkungan dan perlu dilakukan tindakan perbaikan dan termasuk kurangnya implementasi yang efektif dan sistematis terhadap persyaratan Manajemen Keselamatan.</li> </ol> <p>5.1.2. Tujuan Tujuan Sistem Manajemen Keselamatan adalah untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan cedera manusia atau hilangnya jiwa, dan menghindari kerusakan pada lingkungan, khususnya pada lingkungan laut dan harta</p>	<p>5.1. General Safety Management Standard is a safety policy and environmental protection for Indonesian flagged ships operating in Indonesian waters in reference to requirements of ISM Code.</p> <p>5.1.1. Definition</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Safety Management Standard is a safety standard regarding ship operation and pollution prevention.</li> <li>2) Company is the owner of ship or other organization or person such as manager, or ship charterer, who has assumed responsibility to operate the ship from the ship owner and who in assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities.</li> <li>3) Government is government of the country where its flag is flagged by the ship.</li> <li>4) Safety Management System (SMS) is a structuring and documenting system which enables the company personnel to effectively implement policy on safety management and environmental protection.</li> <li>5) Document of Compliance/DOC is a document/certificate issued by company that already fulfills requirement for Safety Management Standard.</li> <li>6) Safety Management Certificate/ SMC is a document issued to a ship which proves that the company and its onboard management are operating in accordance with endorsed safety management system.</li> <li>7) Objective evidence is quantitative or qualitative information, records or written statement concerning safety or condition and implementation of a safety management element, which is based on observation, measurement or test that can be verified.</li> <li>8) Observation is a written statement made during a safety management audit and substantiated by objective evidence.</li> <li>9) Non-conformity is an observed situation where objective evidence does not meet the intended requirements.</li> <li>10) Major non - conformity is an identifiable deviation that will result in a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action and includes the lack of effective and systematic implementation of requirements of the Safety Management.</li> </ol> <p>5.1.2. Purpose The purpose of Safety Management System is to ensure safety at sea, prevent injury or loss of life, and to prevent destruction of the environment, particularly marine envi-</p>

<p>benda. Antara lain meliputi :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Memberikan kebiasaan operasional yang sesuai dengan ketentuan keselamatan dan lingkungan hidup;</li> <li>2) Menetapkan pengamanan terhadap semua bahaya yang diidentifikasi; dan</li> <li>3) Secara terus menerus meningkatkan keahlian manajemen keselamatan pada personil di darat dan di kapal, termasuk kesiagaan terhadap keadaan darurat baik terkait dengan keselamatan maupun perlindungan lingkungan.</li> </ol> <p>5.1.3. Persyaratan Setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan yang berisi persyaratan fungsional berikut ini :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan;</li> <li>2) Petunjuk dan prosedur untuk menjamin keselamatan pengoperasian kapal dan perlindungan lingkungan sesuai peraturan internasional dan negara bendera;</li> <li>3) Menetapkan tingkat kewenangan dan jalur komunikasi antara, dan diantara personil darat dan kapal;</li> <li>4) Prosedur pelaporan kecelakaan dan ketidaksesuaian dengan ketentuan Standar ini;</li> <li>5) Prosedur internal audit dan kajian manajemen.</li> </ol> <p>5.2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan</p> <p>5.2.1. Perusahaan harus menetapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.</p> <p>5.2.2. Perusahaan harus memastikan bahwa kebijakan tersebut diterapkan dan dipertahankan pada semua tingkat organisasi baik di kapal maupun di darat.</p> <p>5.3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan</p> <p>5.3.1. Jika organisasi yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal bukan pemilik, maka pemilik harus melaporkan nama dan keterangan lengkap organisasi tersebut kepada Otoritas yang berwenang.</p> <p>5.3.2. Perusahaan harus menentukan dan mendokumentasikan tanggung jawab, wewenang dan hubungan antar personil yang mengelola, melaksanakan dan memeriksa kebenaran pekerjaan yang berkaitan dengan dan mempengaruhi keselamatan dan pencegahan pencemaran.</p> <p>5.3.3. Perusahaan bertanggung jawab untuk menjamin bahwa sumber daya yang memadai dan dukungan darat diberikan guna memungkinkan orang atau orang-orang yang ditunjuk melaksanakan tugasnya.</p> <p>5.4. Personil darat yang ditunjuk (DPA) Guna memastikan keselamatan pengoperasian tiap kapal dan guna memberikan hubungan antara perusahaan dan mereka yang berada di kapal, setiap perusahaan, selayaknya harus menunjuk seseorang atau orang-orang di darat yang memiliki hubungan langsung dengan tingkat manajemen yang paling tinggi. Tanggung jawab dan wewenang petugas yang ditunjuk harus meliputi pemantauan aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran atas pengoperasian tiap-tiap kapal dan untuk menjamin bahwa sumber daya yang memadai dan dukungan darat diberikan, bilamana diperlukan.</p> <p>5.5. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda Nakhoda bertanggung jawab atas :</p> <p>5.5.1. Mengeluarkan perintah dengan jelas dan ringkas dan melaksanakan pengkajian ulang kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran di kapal.</p> <p>5.5.2. Menerapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan di kapal.</p> <p>5.5.3. Memotivasi Awak kapal dalam pelaksanaan kebijakan dan prosedur.</p> <p>5.5.4. Melaporkan kerusakan dan hal lain dengan implikasi pada operasi yang aman atau resiko polusi dan yang memerlukan bantuan perusahaan.</p> <p>5.5.5. Menilai dan mengkoordinasikan persyaratan pelatihan di</p>	<p>ronment and wealth. It covers among others :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Providing safety in ship operation and work environment</li> <li>2) Establish safeguarding to all identified hazards; and</li> <li>3) Continuously improve safety management skill of shore-based and on-board personnel, including emergency preparedness and environmental protection.</li> </ol> <p>5.1.3. Requirements Each company shall develop, implement and defend the safety management system which contain the following functional requirements</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Safety and environmental protection policy;</li> <li>2) Guidelines and procedures to ensure safety operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant flag State and international provisions;</li> <li>3) Defining levels of authority and lines of communication between, and among shore-based and on-board personnel;</li> <li>4) Procedures for reporting accidents and non-conformities with provisions of the code;</li> <li>5) Procedures for internal audits and management assessment.</li> </ol> <p>5.2. Safety and environmental protection policy</p> <p>5.2.1. The company shall determine safety and environmental protection policy.</p> <p>5.2.2. The company shall ensure that the policy is implemented and defended at all organizational levels on-board or on-shore.</p> <p>5.3. Company's responsibilities and authority</p> <p>5.3.1. If the entity responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.</p> <p>5.3.2. The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.</p> <p>5.3.3. The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided to enable person or designated persons to carry out their tasks.</p> <p>5.4. Designated person ashore (DPA) In order to ensure safety operation of each ship and to provide relationship between the company and those on board, each company should appoint a person or ashore persons who have direct link to the highest management level. The responsibility and authority of appointed officer shall cover monitoring of safety aspects and environmental protection on the operation of each ship and to ensure that the resources are adequate and shore-based support is provided whenever needed.</p> <p>5.5. Responsibility and authority of the master The Master is responsible for:</p> <p>5.5.1. Issuing clear and concise order and conduct review of on board safety and pollution prevention activities</p> <p>5.5.2. Implementing policy on safety and environmental protection on board</p> <p>5.5.3. Motivating the Crew in implementing policy and procedure</p> <p>5.5.4. Reporting damage and other matters, which have implication on safe operation or pollution risk and which needs company's assistance.</p> <p>5.5.5. Conducting evaluation and coordination with the com-</p>
---	---



	kapal dengan perusahaan.		pany concerning requirement for excercises on board.
5.5.6.	Mengendalikan semua dokumen yang berkaitan dengan Sistem Manajemen Keselamatan dikapal.	5.5.6.	Controlling all documents related to Safety Management System on-board.
5.5.7.	Melaporkan ketidaksesuaian/non conformities, kecelakaan yang meliputi personil atau kapal dan keadaan yang berbahaya ke perusahaan.	5.5.7.	Reporting non conformities, accidents concerning personnel or ship and dangerous situation to the company
5.6.	Sumber daya dan personil	5.6.	Resources and personnel
5.6.1.	Perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda : 1) Memenuhi syarat untuk memimpin; 2) Mengenal benar SMK perusahaan; dan 3) Diberi dukungan yang diperlukan sehingga tugas nakhoda dapat dilaksanakan dengan aman.	5.6.1.	The company shall ensure that the master: 1) Fulfill the requirement to command; 2) Correctly understand the company's Safety Management System; and 3) Given required supports so that the Master's duties can be safely implemented
5.6.2.	Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut yang memenuhi syarat, disijil dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.	5.6.2.	The company shall ensure that each ship is manned by qualified crew, listed in crew list and medically fit in accordance to national and international requirements.
5.6.3.	Perusahaan harus menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMK perusahaan memiliki pemahaman yang memadai mengenai peraturan, Standar dan pedoman terkait beserta amandemennya	5.6.3.	The company shall ensure that all personnel involved in the company Safety Management System shall have adequate understanding of relevant regulation, code and guidelines.
5.6.4.	Perusahaan harus menetapkan dan mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang mungkin diperlukan untuk mendukung SMK dan menjamin bahwa pelatihan demikian diberikan kepada seluruh personil yang bersangkutan.	5.6.4.	The company shall define procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new position related to safety and environmental protection shall be given adequate introduction regarding their duties. Important guidelines which shall be given prior to voyage shall be identified, documented and provided.
5.6.5.	Perusahaan harus menjamin bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya	5.6.5.	The company shall ensure that the ship personnel are capable to conduct effective communication in carrying out their duties.
5.6.6.	Perusahaan memastikan bahwa setiap nakhoda yang ditunjuk berada dalam keadaan sehat, cakap/mampu, berkualitas sesuai standar atau peraturan yang terkait termasuk persyaratan perusahaan dan benar-benar menguasai Sistem Manajemen Keselamatan. Perusahaan memastikan bahwa sumber daya yang cukup tersedia baik untuk yang didarat atau yang dilaut untuk mendukung nakhoda dalam operasi kapal yang aman dan efisien.	5.6.6.	The company shall ensure that each appointed Master shall be healthy, capable and competent in accordance to related standard or regulation, including company requirements and mastering the Safety Management System.
5.6.7.	Perwira kapal Perusahaan memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh para perwira yang berkualitas, cakap/mampu dan berpengalaman sesuai dengan peraturan terkait, dan bahwa mereka benar-benar sehat sesuai dengan persyaratan nasional atau peraturan perusahaan.	5.6.7.	Ship officer The company shall ensure that each vessel is manned by qualified, capable and experienced officers in accordance with related regulations, and that they are really healthy with regards to national requirement or company regulations.
5.6.8.	Ratings (awak kapal dibawah perwira) Perusahaan memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut yang cakap, berpengalaman, berkualitas dan sehat.	5.6.8.	Ratings The company shall ensure that each vessel is manned by capable, experienced, competent and healthy crews.
5.6.9.	Tingkat pengawakan kapal Perusahaan memastikan bahwa setiap kapal setidaknya diawaki, minimal sesuai dengan persyaratan peraturan pemerintah	5.6.9.	Ranking of ship manning The company shall ensure that at least each vessel is manned, minimally in accordance to the provision of government regulation.
5.6.10.	Pelatihan 1) Perusahaan secara terus menerus mengidentifikasikan persyaratan pelatihan yang mungkin diperlukan untuk personil didarat dan dilaut guna mendukung Sistem Manajemen Keselamatan dan melaksanakan pelatihan secara reguler. 2) Pelatihan dilaksanakan sesuai dengan prosedur dan setiap hasil pelatihan dilakukan evaluasi efektifitas penerapannya oleh nakhoda dan DPA. 3) Pelatihan dibuat untuk memberikan rasa percaya diri terhadap setiap personil sehingga setiap personil di darat dan awak kapal sudah terbiasa dan mengerti tentang apa yang harus dilakukan dalam mengatasi situasi darurat. 4) Proses dimana semua personil melakukan pelatihan yang telah diterapkan dan diprogramkan didokumentasikan dalam form yang telah disediakan. Catatan/pendataan akan selalu dipelihara.	5.6.10.	Training 1) The company continually identifying training requirement that may be needed for on shore and off shore personnel in order to support Safety Management System and conduct regular training. 2) Training is undertaken in accordance with the procedure and evaluation on the effective implementation of each training shall be conducted by the Master and the DPA. 3) Training is developed to provide self confidence to each on shore personnel and ship crews who are accustomed to and understand of what should be done during emergency situation. 4) Process where all personnel conduct training that has been implemented and programmed shall be documented in available form/checklist. Records/data collection shall be maintained
5.7.	Pengembangan pola operasi kapal	5.7.	Development of ship operation pattern
5.7.1.	Prosedur bagian dek 1) Prosedur Keselamatan Navigasi	5.7.1.	Deck Procedure 1) Procedure for Safety Navigation

	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Navigasi Dalam Cuaca Buruk</li> <li>b. Navigasi di Perairan Sempit Dan Perairan Ramai</li> <li>c. Navigasi pada waktu pandangan terbatas</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Navigation in Bad Weather</li> <li>b. Navigation in narrow waters and crowded waters</li> <li>c. Navigation in restricted visibility</li> </ul>
	2) Prosedur – prosedur pada saat kapal persiapan untuk berlayar/ meninggalkan pelabuhan.		2) Procedures for voyage preparation/ leaving the port
	3) Prosedur Tambat		3) Mooring Procedure
	4) Prosedur Labuh Jangkar		4) Anchoring Procedure
	5) Prosedur menarik, menunda atau menggandeng kapal		5) Towing Procedure
	6) Prosedur penggunaan pandu		6) Procedure for using pilot
	7) Prosedur – prosedur pada saat kapal dilaut (berlayar)		7) Procedures when the ship is at sea
	8) Prosedur – prosedur terdapat pada prosedur umum dan operasional lainnya.		8) General procedure and other operational procedures
	9) Prosedur Pemuatan		9) Loading Procedure
	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Persiapan pemuatan.</li> <li>b. Pedoman pengikatan dan pemadatan.</li> <li>c. Kewaspadaan selama pemuatan</li> <li>d. Kerusakan muatan karena membusuk</li> <li>e. Bongkar muat dan transfer muatan</li> <li>f. Pemuatan barang berbahaya atau bahan pencemar</li> <li>g. Muatan cair</li> <li>h. Muatan umum</li> <li>i. Pembongkaran muatan</li> <li>j. Kontaminasi muatan</li> <li>k. Kerusakan pada perlengkapan dan bangunan kapal</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Preparation for loading.</li> <li>b. Guidelines for securing and compacting.</li> <li>c. Alertness during loading</li> <li>d. Damage cargo due to decomposition</li> <li>e. Cargo unloading and transferring</li> <li>f. Loading of dangerous goods or pollution agents</li> <li>g. Liquid cargo</li> <li>h. General cargo</li> <li>i. Unloading cargo</li> <li>j. Contaminated cargo</li> <li>k. Damage in equipment and ship construction</li> </ul>
	10) Prosedur Perlindungan Lingkungan		10) Procedure for Environmental Protection
	11) Prosedur Masuk Ruangan Tertutup		11) Procedure for entering closed space
	12) Perlengkapan Lego Jangkar		12) Anchor Equipment
	13) Anjungan Jarak Pandang Terbatas		13) Restricted Visibility on Bridge
	14) Daftar Koreksi Peta		14) List of Corrected Maps
	15) Pengetesan Perlengkapan Anjungan		15) Testing of Bridge Equipment
	16) Rencana Pelayaran		16) Voyage Plan
	17) Penanganan Sampah, minyak kotor dan kotoran		17) Handling of garbage, sludge and sewage
	18) Prosedur Pekerjaan Panas		18) Procedure for high temperature related work
	19) Prosedur Jaga		19) Watch Procedure
	20) Prosedur komunikasi didalam kapal, dengan kapal lain dan dengan pelabuhan		20) Communication Procedure on board, with other ships and with port
	21) Pengoperasian Sekoci dan alat pemadam		21) Operating lifeboat and fire fighting equipment
	22) Prosedur Pengisian bahan bakar		22) Procedure for fueling/bunkering
	23) Prosedur pembersihan ruang muat		23) Procedure for cleaning up cargo space
5.7.2.	Prosedur bagian mesin	5.7.2.	Engine procedure
	1) Pengisian bahan bakar/muatan		1) Bunkering/ loading
	2) Mesin utama		2) Main engine
	3) Generator		3) Generator
	4) Mesin kemudi		4) Steering engine
	5) Pompa		5) Pump
	6) Katup air laut		6) Sea water valve
	7) Tangki penampungan, tangki minyak lumpur / sludge and tangki bilga		7) Collection tank, sludge and bilge tanks
	8) Tangki penampungan kotoran gas <i>exhaust economizer</i> (ege)		8) Gas exhaust economizer (ege) waste collection tank
	9) Penanganan air ketel dan air dingin		9) Handling of boiler water and cold water
	10) Penggantian shell bearing		10) Shell bearing replacement
	11) Penyimpanan bearing turbo charger dan pompa		11) Bearing turbo charger and pump stowage
	12) Suku cadang utama dan peralatan khusus		12) Main spare parts and special tools
	13) Permesinan hidrolik		13) Hydraulic engine
	14) Berolah gerak dengan minyak berat (heavy oil)		14) Maneuvering with heavy oil
	15) Kegagalan permesinan		15) Engine failure
	16) Alarm dan alat pelindung		16) Alarm and protective equipment
	17) Perlengkapan darurat		17) Emergency equipment
	18) Pembuangan air bilga		18) Bilge water disposal
	19) Berolah gerak / mengengkol mesin induk sebelum menghidupkan		19) Maneuvering/ cranking the main engine before starting
	20) Prosedur mengengkol mesin induk secara perlahan dengan udara		20) Procedure of slow cranking of the main engine with air
	21) Stasiun olah gerak		21) Maneuvering station

<p>22) Memutar baling - baling pada waktu sandar atau berlabuh jangkar</p> <p>5.8. Prosedur keadaan darurat</p> <p>5.8.1. Perusahaan harus menyiapkan prosedur kesiapan keadaan darurat diantaranya :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Hubungan komunikasi</li> <li>2) Pembentukan tim tanggap darurat</li> <li>3) Membuat rencana latihan praktek</li> <li>4) Kegiatan SAR</li> <li>5) Persiapan menghadapi bahaya darurat</li> <li>6) Latihan terpadu perusahaan/awak kapal</li> <li>7) Penggunaan sarana komunikasi darurat</li> <li>8) Pemberitahuan ke perusahaan</li> </ol> <p>5.8.2. Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk mengidentifikasi, menguraikan dan tanggap atas kemungkinan keadaan darurat di atas kapal. Rencana keadaan darurat dikapal meliputi :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Alokasi tugas dan tanggung jawab dari masing-masing awak kapal untuk mengidentifikasi rencana kerja.</li> <li>2) Langkah-langkah yang akan dilakukan untuk mengontrol setiap kegiatan darurat yang telah diperkirakan</li> <li>3) Metode komunikasi</li> <li>4) Pihak ketiga sebagai badan pendukung dan metode untuk menghubunginya serta daftar yang perlu dihubungi secara umum untuk dimintai bantuan.</li> </ol> <p>5.8.3. Perusahaan harus menetapkan program latihan untuk kesiapan tindakan darurat. Perusahaan telah menyiapkan suatu program pelatihan Darurat yang spesifik untuk setiap kapal sesuai dengan persyaratan. Latihan keadaan darurat akan dilaksanakan dalam selang waktu yang teratur dan bilamana perlu akan bekerja sama dengan personil di darat dengan menggunakan rencana keadaan darurat yang relevan. Catatan dari pelaksanaan latihan keadaan darurat tersebut harus disimpan. SMK harus mengatur tindakan yang menjamin bahwa organisasi perusahaan dapat tanggap setiap saat atas bahaya, kecelakaan dan keadaan darurat yang berkaitan dengan kapalnya. Situasi keadaan darurat, meliputi kejadian :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Gangguan mesin yang kritis misalnya : mesin utama, roda gigi dan pembangkit tenaga listrik</li> <li>2) Tubrukan</li> <li>3) Kandas</li> <li>4) Kebakaran</li> <li>5) Meninggalkan kapal</li> <li>6) Cuaca buruk</li> <li>7) Awak kapal yang cedera atau sakit berat</li> <li>8) Pembajakan/Perompakan</li> <li>9) Polusi minyak</li> <li>10) Kebocoran/tergenang air</li> <li>11) Pemberian pertolongan pada kejadian darurat di luar kapal Pemberian pertolongan pada kejadian darurat di luar kapal</li> <li>12) Penyelamatan orang jatuh ke laut</li> <li>13) Pencarian orang hilang di laut</li> </ol> <p>5.9. Laporan dan analisa ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya</p> <p>5.9.1. SMK harus berisi prosedur yang memastikan bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan dan keadaan berbahaya dilaporkan kepada perusahaan, diselidiki dan dianalisa dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.</p> <p>5.9.2. Seluruh laporan dan ketidaksesuaian, kecelakaan-kecelakaan atau insiden dianalisa oleh DPA dan kepala bagian terkait. Hasil dari analisa tersebut digunakan untuk :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Dilakukan tindakan perbaikan secara umum ke kapal-kapal yang lain</li> <li>2) Melakukan penambahan atau revisi pada sistem</li> </ol>	<p>22) Propeller revolving during berthing or anchoring</p> <p>5.8. Procedure for emergency situation</p> <p>5.8.1. The company shall provide emergency preparedness procedures among others are:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Communication link</li> <li>2) Establishment of emergency response team</li> <li>3) Develop table top drill</li> <li>4) Sar activities</li> <li>5) Preparation for facing emergency incident</li> <li>6) Company/crew integrated training</li> <li>7) The use of emergency communication equipment</li> <li>8) Notice to the company</li> </ol> <p>5.8.2. The company shall determine procedure to identify, describe and responsive to potential emergency situation on board. Emergency plan on board consists of:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Allocating tasks and responsibilities of each crew in identifying work-plan;</li> <li>2) Measures taken to control every emergency activities already predicted;</li> <li>3) Communication method;</li> <li>4) Third party as supporting body and method for contacting and list of those to be contacted for assistance in general.</li> </ol> <p>5.8.3. The company shall define emergency response preparedness training program. The company has prepared a specific emergency training program for each ship according to the requirement. The emergency preparedness training shall be implemented with regular interval and if required in cooperation with the shore personnel by using relevant emergency response plan. Record from the implementation of emergency preparedness training shall be kept. The SMS shall arrange measures to ensure that the company organisation shall be responsive any time there is danger, accident or emergency condition related to its ship. The emergency situation consists of the following incidents:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Critical engine trouble, such as: main engine, gear box, and generator</li> <li>2) Collision</li> <li>3) Grounding</li> <li>4) Fire</li> <li>5) Abandon the ship</li> <li>6) Bad weather</li> <li>7) Injured or seriously ill crew</li> <li>8) Pirating</li> <li>9) Oil pollution</li> <li>10) Leakage/ flooding</li> <li>11) Providing emergency assistance outside the vessel</li> <li>12) Saving man overboard</li> <li>13) Searching for missing person at sea</li> </ol> <p>5.9. Report and analysis of non conformity, accident, and dangerous incident</p> <p>5.9.1. The SMS shall contain procedure ensuring that non conformity, accident and dangerous situation reported to the company, are investigated and analysed with an aim to increase safety and prevent pollution.</p> <p>5.9.2. All reports and non conformity, accidents or incidents analysed by DPA and head of the related division. Results of the analysis are used for:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Undertake corrective measures to other vessels in general</li> <li>2) Undertake additional or revision to the Safety</li> </ol>
--	---

	Manajemen Keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan/insiden yang sama. Perusahaan harus menetapkan prosedur penerapan tindakan perbaikan.	Management System to prevent the occurrence of similar accident/incident. The company shall define procedure for implementation of corrective measures.
5.9.3.	Kaji ulang : Nakhoda bertanggung jawab untuk melakukan pengkajian ulang tentang Sistem Manajemen Keselamatan pada kapal dan memberitahukan kepada DPA atas ketidaksesuaian ataupun kekurangan yang mana dapat mempengaruhi keselamatan atau kemampuan dalam mencegah pencemaran dilaut. Tanggung jawab untuk menentukan tanggapan/respon yang dapat ditunjukkan dalam prosedur. Fungsi-fungsi lain yang mungkin berhubungan atau dipengaruhi oleh ketidaksesuaian tersebut harus segera diberitahukan tentang ketidaksesuaian tersebut. DPA berdasarkan laporan dari nakhoda maupun staf di darat melakukan koordinasi dengan para kepala bagian terkait serta melaporkan ke Direktur Utama.	5.9.3. Review The Master is responsible for conducting review of Operation Management System on board and inform the DPA about non conformity or deficiency that may affect operational, safety and ability to prevent pollution at sea. Responsibility to define response that can be shown in the procedure. Other functions that may link with or affected by the non conformity shall be immediately inform about such non conformity. DPA based on the report from the Master conduct coordination with related head of division and report it to the President Director.
5.9.4.	Catatan-catatan atas situasi tersebut dan langkah-langkah perbaikan diantaranya : 1) Penjelasan rinci mengenai kekurangan 2) Waktu dan tanggal kejadian 3) Tindakan perbaikan dan hasilnya 4) Sebab-sebab dari kekurangan/defisiensi 5) Penyempurnaan terhadap Sistem Manajemen, tindakan perbaikan yang disarankan.	5.9.4. Records on the above situations and their corrective measures among others are: 1) Detailed explanation regarding deficiency 2) Time and date of incident 3) Corrective measures and their results 4) Causes of deficiency 5) Improvement of the Management System, corrective measures recommended.
5.10.	Perawatan kapal dan perlengkapan	5.10. Ship maintenance and equipment
5.10.1.	Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menjamin bahwa kapal dirawat sesuai dengan ketentuan peraturan terkait dan dengan persyaratan tambahan yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan. Prosedur perawatan kapal meliputi : 1) Perencanaan dan Pemantauan Perawatan Kapal. 2) Pemanfaatan data 3) Perencanaan sistem Perawatan Kapal 4) Perawatan Harian 5) Perawatan Pencegahan 6) Inspeksi kapal 7) Perawatan Tahunan 8) Perawatan lima Tahunan 9) Perawatan darurat 10) Kegiatan Docking	5.10.1. The company shall define a procedure to ensure that the ship is maintained in accordance with the provisions of relevant regulation and additional requirements that may be defined by the company. The ship maintenance procedure includes: 1) Planning and Monitoring of Ship Maintenance 2) Data utilisation 3) Planning of ship maintenance system 4) Daily maintenance 5) Prevention Maintenance Perawatan Pencegahan 6) Ship Inspection Inspeksi kapal 7) Annual maintenance 8) Quinquennial Maintenance 9) Emergency Maintenance 10) Docking Activities
5.10.2.	Dalam memenuhi persyaratan ini perusahaan harus menjamin bahwa : 1) Pemeriksaan dilakukan pada tenggang waktu yang tepat; 2) Setiap ketidak sesuaian dilaporkan beserta kemungkinan penyebabnya, jika diketahui; 3) Dilakukan tindakan perbaikan yang tepat; dan 4) Diselenggarakan catatan mengenai kegiatan ini.	5.10.2. In complying to such requirements the company shall ensure that: 1) Inspection is conducted in timely interval; 2) Every non conformity is reported including its possible reasons if known; 3) Appropriate corrective measures shall be undertaken; and 4) This activity shall be recorded.
5.10.3.	Perusahaan harus menetapkan prosedur dalam SMK untuk mengenali perlengkapan dan sistem teknis yang kegagalan kerjanya secara tiba-tiba dapat mengakibatkan situasi berbahaya. SMK harus mengatur tindakan tertentu yang ditujukan untuk meningkatkan kehandalan perlengkapan atau sistem demikian. Tindakan ini harus berupa pengujian secara berkala penataan dan perlengkapan atau sistem teknis siaga yang tidak digunakan secara terus menerus. Pemeriksaan yang disebutkan dalam klausul 5.10.2 (1) serta tindakan yang dimaksud dalam klausul 5.10.2 (2) harus dipadukan dalam kebiasaan perawatan operasional kapal.	5.10.3. The company shall determine procedure in the Operational Management System to recognise equipment and technical system for which accidental failure of working may result in dangerous situation. The Operation Management System shall arrange for specific measures aiming at increasing the reliability of the equipment or system particularly in safety of navigation. The measures shall be in the form of periodical testing of equipment or alert technical system which has not been used continuously. Inspection mentioned in clause 5.10.2 (1) and measures intended in clause 5.10.2 (2) shall be integrated in the custom for ship operation maintenance
5.11.	Dokumentasi	5.11. Documentation
5.11.1.	Perusahaan harus menetapkan dan menyelenggarakan prosedur untuk mengendalikan seluruh dokumen dan data yang berkaitan dengan SMK. Dokumen yang digunakan untuk menjelaskan dan menerapkan SMK mungkin disebut sebagai Pedoman Manajemen Keselamatan. Dokumentasi harus diselenggarakan	5.11.1. The company shall develop and implement procedure to control all documents and data related to Safety Management System. The document used to explain and implement SMS probably known as Safety Management Guidelines. The documentation shall be conducted in the form that considered

	dalam bentuk yang menurut perusahaan paling efektif. Tiap kapal harus membawa dokumen yang sesuai untuk kapal itu.		by the company as the most effective one. Every ship shall carry the document on board.
5.11.2.	Catatan-catatan tentang semua kegiatan Sistem Manajemen Keselamatan disimpan dan menjadi tanggung jawab nakhoda untuk mengendalikannya.	5.11.2.	Records regarding all activities on Safety Management System are kept and become the responsibility of the Master to control them.
1)	Di darat DPA bertanggung jawab mengawasi atas terbitnya dokumen yang terkendali untuk kapal dan bagian-bagian lain didarat. Dokumen yang usang agar secepatnya dipindahkan. DPA meninjau ulang seluruh amandemen sebelum sistem Manajemen Keselamatan diterbitkan.	1)	On shore DPA is responsible for controlling the issuance of documents for ships and other sections on shore. Old documents shall be moved immediately. DPA reviewed all amendments before issuing Safety Management System.
2)	Di kapal Nakhoda bertanggung jawab atas pengendalian seluruh dokumen yang ada dikapal dan berkoordinasi dengan DPA.	2)	On board The Master is responsible for controlling all documents on board and coordinating with DPA.
5.11.3.	Perusahaan harus menjamin bahwa : Dokumen yang berlaku tersedia disemua lokasi terkait; Perubahan pada dokumen dikaji dan disahkan oleh personil yang berwenang; dan Dokumen yang tidak berlaku lagi segera dimusnahkan.	5.11.3.	The company shall ensure that: Valid documents are available in all relevant locations; Changes in documents shall be assessed and validated by authorised personnel; and the invalid documents shall be destroyed immediately.
5.11.4.	Pengawasan surat perijinan dan sertifikat, serta mengetahui masa berlakunya setiap sertifikat yang menyangkut kapal	5.11.4.	Control of permit letter and certificate, and know the validity of each of the certificates with regard to ship.
1)	Sertifikat-sertifikat kapal harus tetap berlaku dan <i>Up to date</i> . Sertifikat/dokumen asli disimpan dikapal dan salinannya disimpan oleh perusahaan.	1)	Ship certificates shall be valid and up to date. Original Certificates/Documents are kept on board and the copy shall be kept by the Company.
2)	Kepala Operasi memelihara dan mengawasi dokumen-dokumen dan sertifikat yang disebutkan di bawah ini termasuk masa berlakunya.	2)	The head of operation shall maintain and control documents and certificates stated below including their validity.
	a. Sertifikat Pendaftaran kapal	a.	Ship registration certificate
	b. Sertifikat Klasifikasi kapal	b.	Ship class certificate
	c. Sertifikat statutoria, Konvensi, sertifikat IOPP, dll	c.	Statutory Certificate, Convention Certificate, IOPP Certificate, etc.
	d. Sertifikat Radio	d.	Radio Certificate
	e. Surat-surat ijin terkait	e.	Relevant Permit Letters
	f. Gambar-gambar kapal dan gambar-gambar yang disahkan	f.	Ship drawings and validated drawings
	g. Laporan survey dari syahbandar dan Badan Klasifikasi	g.	Survey reports from the Harbour Master and Class
	h. Catatan pemeliharaan untuk lambung, mesin dan perlengkapan kapal.	h.	Maintenance records on hull, engine and vessel equipment.
	i. Laporan kerusakan lambung dan mesin kapal	i.	Damage Reports on hull and ship engine
5.12.	Verifikasi, kajian dan evaluasi oleh perusahaan	5.12.	Company verification, assessment and evaluation
5.12.1.	Perusahaan harus melaksanakan audit internal keselamatan guna memastikan apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan pencemaran sesuai dengan SMK. Audit dan kemungkinan tindakan perbaikan harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang terdokumentasi.	5.12.1.	The company shall undertake internal audit on safety to ensure that activities on safety and pollution prevention is in compliance to SMS Audit and possible corrective measures shall be conducted in compliance with documented procedure.
5.12.2.	Personil yang melaksanakan audit harus bebas dari bidang yang sedang diaudit kecuali jika hal ini tidak dapat dihindari dikarenakan besar dan sifat perusahaan. Hasil audit dan kajian harus memperoleh perhatian dari personil yang bertanggung jawab atas bidang terkait.	5.12.2.	Personnel conducting the audit shall be independent of the audited section except if this matter cannot be avoided due to the size and character of the company. Audit and assessment results shall be considered by the personnel responsible for such section.
5.12.3.	Perusahaan secara berkala harus mengevaluasi efisiensi dan bila diperlukan mengkaji SMK sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan. Personil manajemen yang terkait dengan bidang terkait harus melakukan tindakan perbaikan secara cepat atas kekurangan yang dijumpai.	5.12.3.	The company shall conduct periodical assessment of the efficiency and if required shall assess the SMS in accordance with the procedure defined by the company. The management personnel involved in relevant matter shall undertake immediate corrective measures on the identified shortcoming.
5.13.	Sertifikasi dan verifikasi periodik Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang telah diterbitkan dengan (DOC) atau dengan <i>Interim Document of Compliance</i> yang ada relevansinya terhadap kapal tersebut. DOC harus diterbitkan oleh pemerintah, oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain terhadap setiap perusahaan yang memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan untuk periode yang ditetapkan oleh pemerintah yang harus tidak	5.13.	Certification and periodical verification The ship shall be operated by a company which has relevant Document of Compliance (DOC or Interim Document of Compliance). The DOC shall be issued by the government, or competent authority or on government request with foreign agreement to any company that has fulfilled requirement for Safety Management Standard for a period not exceed five years. Such a document shall be accepted as evidence that the Company is in compliance with the SMS requirements. The DOC is only valid for the ship types explicitly included in



melebihi 5 tahun. Dokumen tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa perusahaan mampu memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan ini.

DOC hanya berlaku untuk tipe kapal yang dengan tegas tercantum dalam dokumen. Pencantuman harus berdasarkan pada tipe-tipe kapal pada waktu verifikasi pertama. Tipe kapal kapal lainnya hanya ditambahkan setelah dilakukan verifikasi atas kemampuan perusahaan untuk memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan dapat diterapkan untuk tipe-tipe kapal tersebut. Masa berlaku DOC harus menjadi tujuan untuk verifikasi tahunan oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain selama tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun.

DOC harus ditarik oleh pemerintah atau atas permintaan oleh negara anggota yang menerbitkan dokumen apabila verifikasi tahunan yang diwajibkan tidak diminta atau ada bukti ketidaksesuaian besar terhadap Standar Manajemen Keselamatan ini.

Seluruh gabungan SMC dan/atau Interim SMC juga harus ditarik jika DOC di tarik.

Suatu copy DOC harus ditempatkan di kapal agar supaya apabila nakhoda jika diminta dapat menunjukkannya untuk verifikasi oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah. Dokumen tidak diwajibkan otentik atau turunan yang sah.

SMC harus diterbitkan untuk suatu kapal untuk jangka waktu tidak lebih dari lima tahun oleh pemerintah atau organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah dengan perjanjian negara lain. SMC harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal berdasarkan sistem manajemen keselamatan yang telah disyahkan. Sertifikat tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa kapal memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan ini. Masa berlaku SMC harus menjadi tujuan paling sedikit satu kali verifikasi antara oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain. Jika hanya satu kali verifikasi antara harus dilaksanakan dan jangka waktu masa berlaku SMC adalah lima tahun, untuk itu harus dilakukan antara tanggal ulang tahun kedua dan ketiga dari SMC.

Sebagai tambahan terhadap SMC harus ditarik oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, apabila verifikasi antara tidak diminta atau terdapat bukti ketidaksesuaian besar terhadap Standar Manajemen Keselamatan ini.

Apabila verifikasi pembaharuan telah selesai tiga bulan sebelum tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada, DOC atau SMC baru harus berlaku dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan untuk jangka waktu tidak lebih 5 tahun dari tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada.

Apabila verifikasi pembaharuan telah selesai lebih dari tiga bulan sebelum tanggal berakhirnya masa berlaku DOC atau SMC yang ada, DOC atau SMC baru harus berlaku dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan untuk jangka waktu tidak lebih 5 tahun dari tanggal penyempurnaan verifikasi pembaharuan.

#### 5.14. Sertifikasi sementara

5.14.1. Suatu DOC sementara boleh diterbitkan untuk memfasilitasi implementasi permulaan/pertama Standar ini bila :

- 1) Suatu perusahaan baru didirikan;
- 2) Penambahan type kapal baru terhadap DOC yang ada.
- 3) Suatu SMC sementara dapat diterbitkan :
  - a. terhadap kapal baru diserahkan;
  - b. Apabila perusahaan mengambil tanggung jawab pengoperasian kapal yang mana baru untuk perusahaan, atau
  - c. Jika kapal berganti bendera

5.14.2. Pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain boleh dalam hal khusus, memperpanjang masa berlaku SMC sementara untuk jangka waktu yang mana tidak boleh lebih dari 6 bulan dari tanggal masa berlakunya berakhir.

the document. The inclusion shall be based on the types of ships during initial verification. Other ship types shall only be added after verification of the Company's capability to comply with the requirement that the SMS is applicable for such ship types. Validity of the DOC shall become the objective of the annual verification by the government or competent authority or on request from the government, with agreement with other country for three months prior to or after its birth date.

The DOC shall be withdrawn by the government or by request from the contracting government issuing the document if annual verification required is not requested or if there is evidence of major non - conformity with this SMS.

All associated Safety Management Certificates and / or Interim Safety Management Certificates should also be withdrawn when the DOC is withdrawn.

A copy of the DOC. shall be placed on board so that the master of the ship, if requested, may produce it for verification by the government or competent authority. The copy of the document does not have to be authenticated or certified.

A Safety Management Certificate (SMC) shall be issued to a ship for a period which should not exceed five years by the government or competent authority. The SMC shall be issued after verification of the company and the implementation of safety management on board has been validated. Such certificate shall be recognised as evidence that the ship is in compliance with the SMC requirement.

The validity of the S.M.C. shall be subjected to at least one intermediate verification by the government or competent authority, or on request from government based on an agreement with other government. If only one intermediate verification shall be undertaken and the validity of the SMS is five years the intermediate verification can take place between the second and third birth date of the SMC.

In addition the SMC shall be withdrawn by the government or as requested by the government if intermediate verification is not requested or if there is evidence of major non-conformity with the SMC.

If the renewal verification is completed within three months before the expire date of the existing DOC or SMC, the new DOC or new SMC shall be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the validity period of the existing DOC or SMC.

When the renewal verification has been completed for more than three months before the end of the validity period of the existing DOC or SMC, the new DOC or new SMC shall be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

#### 5.14. Interim certification

5.14.1. An interim DOC can be issued to facilitate initial or first time implementation of the Code when:

- 1) A company is newly established;
- 2) Adding new types of ships to the existing DOC;
- 3) An interim SMC may be issued:
  - a. For a newly handed-over vessel;
  - b. When a company is taking over responsibility for the operation of a newly acquired ship; or
  - c. When the vessel has been reflagged.

5.14.2. An interim SMC may be issued for a duration of not exceeding 6 months by the government or a competent authority or on the government's request based on an agreement with other country may, in particular case, extend the validity of the interim SMC for a period not to exceed 6 months from the expire date of validity.



<p>5.14.3. SMC sementara dapat diterbitkan berdasarkan verifikasi bahwa :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) DOC dan DOC sementara ada hubungannya dengan kapal;</li> <li>2) SMK yang disiapkan oleh perusahaan mengenai kapal meliputi elemen kunci dari Koda ini dan telah dinilai selama audit untuk penerbitan DOC atau telah ditunjukkan untuk penerbitan DOC sementara;</li> <li>3) Perusahaan telah merencanakan audit kapal dalam waktu tiga bulan;</li> <li>4) Nakhoda dan perwira telah familiar dengan SMK dan telah menyiapkan rencana untuk menerapkannya;</li> <li>5) Petunjuk-petunjuk penting yang telah diteliti disiapkan sebelum berlayar;</li> <li>6) Informasi yang berkaitan dengan SMK telah diberikan dalam bahasa kerja atau bahasa yang dimengerti oleh awak kapal.</li> </ol> <p>5.15. Verifikasi Seluruh verifikasi yang diwajibkan oleh ketentuan Standar ini harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang dapat diterima pemerintah, perlu dipertimbangkan garis panduan dikembangkan oleh organisasi.</p> <p>5.16. Format sertifikat 5.16.1. Dokumen Pemenuhan (DOC) Manajemen Keselamatan, Sertifikat Manajemen Keselamatan, Dokumen Pemenuhan sementara dan Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara dibuat dalam suatu format yang berlainan dengan format internasional untuk mencegah kerancuan penggunaan.</p> <p><b>Seksi 6 STANDAR MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORI C</b></p> <p>6.1. Umum 6.1.1. Definisi</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Standar Manajemen Keselamatan adalah Standar Keselamatan tentang pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.</li> <li>2) Perusahaan adalah pemilik kapal atau organisasi lain atau orang seperti manajer, atau pencharter kapal yang menerima tanggung jawab atas pengoperasian kapal dari pemilik kapal dan yang dalam menerima tanggung jawab demikian telah setuju untuk mengambil alih kewajiban dan tanggung jawab</li> <li>3) Pemerintah adalah pemerintah negara yang bendernya dikibarkan oleh kapal</li> <li>4) Sistem manajemen keselamatan (SMK) adalah sistem penataan dan pedokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.</li> <li>5) Dokumen pemenuhan (DOC) adalah suatu dokumen/sertifikat yang diterbitkan oleh perusahaan yang telah memenuhi persyaratan SMK.</li> <li>6) Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMC) adalah dokumen/sertifikat yang diterbitkan bagi kapal yang membuktikan bahwa perusahaan dan manajemen diatas kapal bekerja sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang telah disahkan.</li> <li>7) Bukti objektif adalah informasi kuantitatif/kualitatif, catatan atau pernyataan tertulis berkenaan dengan keselamatan atau keadaan dan implementasi elemen sistem manajemen keselamatan, yang berdasarkan pada pengamatan, pengukuran atau pengujian yang dapat diverifikasi.</li> <li>8) Pengamatan adalah pernyataan tertulis dibuat sewaktu audit manajemen keselamatan dan didu-</li> </ol>	<p>5.14.3. An interim SMC can be issued based on verification that:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) DOC and interim DOC are relevant to vessel;</li> <li>2) SMS for ship prepared by the company includes key elements of the standard and has been assessed during the audit for the issuance of DOC or has been submitted for the issuance of interim DOC;</li> <li>3) The company has planned ship audit within three months time;</li> <li>4) The Master and the Officers are familiar with SMS and has a plan for implementation;</li> <li>5) Important indications that have been examined prepared before voyage;</li> <li>6) Information related to SMS already been given in the working language or languages understandable by the crews.</li> </ol> <p>5.15. Verification All verification that is mandatory by the provision of the Code shall be implemented in accordance to procedure acceptable by the government, and a guideline developed by the organisation need to be considered.</p> <p>5.16. Format of certificate 5.16.1. DOC, SMC, interim DOC and interim SMC shall be made in appropriate format in line with the form provided in the Safety Management Standard</p> <p><b>Section 6 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT CATEGORY C</b></p> <p>6.1. General 6.1.1. Definition</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Safety Management Standard is a Safety Standard concerning ship operation and pollution prevention.</li> <li>2) Company is the owner of ship or other organization or person such as manager, or ship charterer, who has assumed responsibility to operate the ship from the shipowner and who in assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities</li> <li>3) Government is the government of the flag of the ship</li> <li>4) Safety Management System (SMS) is a structuring and documenting system which enables the company personnel to effectively implement policy on safety management and environmental protection.</li> <li>5) Document of Compliance/DOC is a document/certificate issued by company that already fulfills requirement for Safety Management Standard.</li> <li>6) Safety Management Certificate is a document/certificate issued for a ship which proves that the company and on board management work in accordance with endorsed Safety Management System.</li> <li>7) Objective evidence is quantitative or qualitative information, records or written statement concerning safety or condition and implementation of a safety management element, which is based on observation, measurement or test that can be verified.</li> <li>8) Observation is a written statement made during a safety management audit and substantiated by</li> </ol>
---	---

	<p>9) Ketidaksesuaian adalah suatu keadaan pengamatan dimana bukti objektif tidak memenuhi persyaratan yang dimaksud.</p> <p>10) Ketidaksesuaian adalah penyimpangan yang dapat diidentifikasi yang akan mengakibatkan ancaman serius terhadap keselamatan personil atau kapal atau resiko yang serius terhadap lingkungan dan perlu dilakukan tindakan perbaikan dan termasuk kurangnya implementasi yang efektif dan sistematis terhadap persyaratan Manajemen Keselamatan.</p> <p>11) Tanggal ulang tahun adalah tanggal dan bulan setiap tahun sesuai dengan tanggal masa berlakunya dokumen atau sertifikat yang sesuai.</p>		<p>objective evidence.</p> <p>9) Non-conformity is an observed situation where objective evidence does not meet the intended requirements.</p> <p>10) Major non - conformity is an identifiable deviation that will result in a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action and includes the lack of effective and systematic implementation of requirements of the Safety Management.</p> <p>11) Anniversary date means the day and month of each year that corresponds to the date of validity of expiry of the relevant document or certificate.</p>
6.1.2.	Tujuan		6.1.2. Objectives
	<p>1) Memberikan kebiasaan selamat dalam pengoperasian kapal dan lingkungan kerja yang aman;</p> <p>2) Menetapkan pengamanan terhadap semua bahaya yang diidentifikasi.</p>		<p>1) Providing safe operation of ship and safe working environment;</p> <p>2) Determining safety measures to all identified hazards.</p>
6.2.	Tanggung jawab dan wewenang nakhoda		6.2. The Master's Responsibility and Authority
6.2.1.	Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab Nakhoda		6.2.1. The company shall determine and document the Master's responsibility
6.2.2.	Perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda memiliki kewenangan dan tanggung jawab berlebih/luar biasa untuk mengambil keputusan yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta bantuan perusahaan bilamana diperlukan.		6.2.2. The company shall ensure that the master has extraordinary authority and responsibility to take decision related to safety and pollution prevention and asking for company's assistance when needed.
6.3.	Sumber daya dan personil		6.3. Resources and Personnel
6.3.1.	Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut yang memenuhi syarat, disijil dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional.		6.3.1. The company shall ensure that every ship manned by competent crew, registered in crew list and medically fit in accordance with national requirement.
6.3.2.	Perusahaan harus menjamin bahwa personil baru diberikan pengenalan yang cukup dengan tugasnya dan mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya		6.3.2. The company shall ensure that new crew will be given adequate familiarization of their duties and able to communicate effectively in carrying out their duties.
6.4.	Pengembangan pola pengoperasian kapal		6.4. The development of ship operational pattern
	Perusahaan harus menetapkan prosedur guna menyiapkan pola dan petunjuk untuk pengoperasian utama kapal mengenai keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai tugas terkait harus ditetapkan dan diberikan kepada personil yang memenuhi syarat dan terdokumentasi dalam bentuk intruksi, diantaranya:		The company shall determine procedures for preparing pattern and guidelines for main operation of the ship concerning ship security and pollution prevention. Various relevant tasks shall be determined and given to the personnel fulfilling requirements and documented in the form of instruction, among others:
6.4.1.	Instruksi persiapan kapal berlayar		6.4.1. Instruction on preparation for sailing
6.4.2.	Instruksi saat kapal memasuki pelabuhan		6.4.2. Instruction for entering the port
6.4.3.	Instruksi kegiatan bongkar muat		6.4.3. Instruction on loading and unloading
6.4.4.	Instruksi tambat		6.4.4. Instruction for mooring
6.4.5.	Instruksi pengisian bahan bakar		6.4.5. Instruction on fueling
6.4.6.	Instruksi perawatan kapal		6.4.6. Instruction for maintenance of the ship
6.5.	Prosedur keadaan darurat		6.5. Emergency procedures
	Perusahaan harus menetapkan program latihan untuk kesiapan tindakan darurat, diantaranya:		The company shall determine drill for emergency preparedness, among others:
6.5.1.	Latihan pemadam kebakaran		6.5.1. Fire fighting drill
6.5.2.	Latihan pencegahan pencemaran		6.5.2. Pollution prevention drill
6.5.3.	Latihan kegiatan SAR		6.5.3. SAR activities drill
6.5.4.	Cuaca buruk		6.5.4. Bad weather
6.5.5.	Awak kapal sakit atau cedera		6.5.5. Crew illness or accident
6.5.6.	Kebocoran		6.5.6. Leakage
6.5.7.	Orang jatuh ke laut		6.5.7. Man overboard
6.5.8.	Meninggalkan kapal		6.5.8. Abandon the ship
6.5.9.	Kandas		6.5.9. Aground
6.6.	Perawatan kapal dan perlengkapannya		6.6. Maintenance of ship and its equipment
6.6.1.	Perusahaan harus menjamin bahwa :		6.6.1. The company shall ensure that :
	<p>1) Pemeriksaan dilakukan pada tenggang waktu yang tepat;</p> <p>2) Setiap ketidaksesuaian dilaporkan beserta kemungkinan penyebabnya, jika diketahui;</p> <p>3) Dilakukan tindakan perbaikan yang tepat; dan</p> <p>4) Diselenggarakan catatan mengenai kegiatan ini.</p>		<p>1) Inspections are carried out at appropriate intervals;</p> <p>2) If known, every non conformity is reported including its possible cause;</p> <p>3) Carried out appropriate repairs; and</p> <p>4) Prepared records on this activity.</p>
6.6.2.	Pemeriksaan yang dimaksud harus dipadukan dalam kebiasaan perawatan operasional kapal.		6.6.2. The intended inspection shall be integrated in usual ship operation maintenance.
6.7.	Dokumentasi		6.7. Documentation
	Tiap kapal harus membawa dokumen yang sesuai untuk kapal itu.		Every ship shall carry appropriate document for the ship.
			6.8. Certification and periodical verification

6.8.	Sertifikasi dan verifikasi periodik	6.8.1.	The ship shall be operated by a Company which is issued a Document of Compliance (DOC) or an Interim DOC relevant to the ship.
6.8.1.	Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang telah diterbitkan dengan Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan (DOC) atau dengan Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan sementara.	6.8.2.	The DOC shall be issued by the government, or by an authorised organisation or, at the request of the government, by another Contracting Government to any Company complying with the Safety Management Standard for a period which should not exceed five years. Such a document shall be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the SMS requirements.
6.8.2.	Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus diterbitkan oleh pemerintah, oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, untuk periode yang ditetapkan oleh pemerintah yang harus tidak melebihi 5 tahun. Dokumen tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa perusahaan mampu memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan ini.	6.8.3.	The DOC is only valid for the ship types explicitly indicated in the document.
6.8.3.	Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan hanya berlaku untuk tipe kapal yang dengan tegas tercantum dalam dokumen.	6.8.4.	The validity of a Document of Compliance shall be subject to annual verification by the government or by an organisation authorised by the government or, at the request of the Government, by another Contracting Government within three months before or after the anniversary date.
6.8.4.	Masa berlaku Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus menjadi tujuan untuk verifikasi tahunan oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, selama tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun.	6.8.5.	The Document of Compliance shall be withdrawn by the government or at its request, by the Contracting Government which issued the Document, when the annual verification required is not requested or there is evidence of major non-conformity with the Safety Management Standard (SMS).
6.8.5.	Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus ditarik oleh pemerintah apabila verifikasi tahunan yang diwajibkan tidak diminta atau ada bukti ketidaksesuaian besar terhadap Standar Manajemen Keselamatan ini.	6.8.6.	All associated Safety Management Certificates and/or Interim Safety Management Certificates shall also be withdrawn if the Document of Compliance is withdrawn.
6.8.6.	Seluruh gabungan Sertifikat Manajemen Keselamatan dan/atau Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara juga harus ditarik jika Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan di tarik.	6.8.7.	A copy of the Document of Compliance shall be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the government or by an organisation authorised by the government. The copy of the Document is not required to be authenticated or certified.
6.8.7.	Suatu copy Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus ditempatkan di kapal agar supaya apabila nakhoda jika diminta dapat menunjukkannya untuk verifikasi oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah Dokumen tidak diwajibkan otentik atau turunan yang sah.	6.8.8.	The Safety Management Certificate shall be issued to a ship for a period which shall not exceed five years by the government or an organisation authorised by the government or, at the request of the government, by another Contracting Government. The Safety Management Certificate shall be issued after verifying that the Company and its onboard safety management operate in accordance with the authorised safety management system. Such a Certificate shall be accepted as evidence that the ship is complying with the requirements of the Safety Management Standard.
6.8.8.	Sertifikat Manajemen Keselamatan harus diterbitkan untuk suatu kapal untuk jangka waktu tidak lebih dari lima tahun oleh pemerintah atau organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah dengan perjanjian negara lain. Sertifikat Manajemen Keselamatan harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal berdasarkan sistem manajemen keselamatan yang telah disahkan. Sertifikat tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa kapal memenuhi persyaratan Manajemen Keselamatan ini.	6.8.9.	The validity of the Safety Management Certificate shall be subject to at least one intermediate verification by the government or an organisation authorised by the government or, at the request of the government, by another Contracting Government. If only one intermediate verification is to be carried out and the the period of validity of the Safety Management Certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the Safety Management Certificate.
6.8.9.	Masa berlaku Sertifikat Manajemen Keselamatan harus menjadi tujuan paling sedikit satu kali verifikasi antara oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain. Jika hanya satu kali verifikasi antara harus dilaksanakan dan jangka waktu masa berlaku Sertifikat Manajemen Kese adalah lima tahun, untuk itu harus dilakukan antara tanggal ulang tahun kedua dan ketiga dari Sertifikat Manajemen Keselamatan.	6.8.10.	In addition, the Safety Management certificate shall be withdrawn by the government or at the request of the government, by the Contracting Government, which issued it when the intermediate verification required is not requested or if there is evidence of major non-conformity with the Safety Management Standard.
6.8.10.	Sertifikat Manajemen Keselamatan harus ditarik oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, apabila verifikasi antara tidak diminta atau terdapat bukti ketidaksesuaian besar terhadap Manajemen Keselamatan ini.	6.9.	Interim certification
6.9.	Sertifikasi sementara	6.9.1.	An interim DOC may be issued to facilitate initial or first time implementation of the standard when: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) a company is newly established;</li> <li>2) new types of ships are to be added to an existing DOC;</li> </ol>
6.9.1.	Suatu Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan sementara boleh bila : <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Suatu perusahaan baru didirikan;</li> <li>2) Penambahan type kapal baru terhadap Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan yang ada.</li> </ol>	6.9.2.	An interim SMC may be issued: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) to new ships on delivery;</li> <li>2) when a Company takes on responsibility for the operation of a newly acquired ship; or</li> </ol>
6.9.2.	Suatu Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara diterbitkan : <ol style="list-style-type: none"> <li>1) terhadap kapal baru diserahkan;</li> <li>2) Apabila perusahaan mengambil tanggung jawab pengoperasian kapal yang mana baru untuk per-</li> </ol>		

<p>sahaan, atau</p> <p>3) Apabila kapal ganti bendera. Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara harus diterbitkan untuk jangka waktu tidak lebih dari 6 bulan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain.</p> <p>Pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain boleh dalam hal khusus, memperpanjang masa berlaku SMC sementara untuk jangka waktu yang mana tidak boleh lebih dari 6 bulan dari tanggal masa berlakunya berakhir.</p> <p>Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara dapat diterbitkan berdasarkan verifikasi bahwa :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan dan Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan sementara relevan dengan kapal;</li> <li>2) System SMK yang disiapkan oleh perusahaan untuk kapal dimaksud mencakup unsure kunci dari standar dan telah dinilai pada waktu audit untuk penerbitan DOC atau telah dilaksanakan untuk penerbitan DOC sementara;</li> <li>3) Perusahaan telah merencanakan untuk mengaudit kapal dalam waktu tiga bulan;</li> <li>4) Nakhoda dan perwira telah familiar dengan Sertifikat Manajemen Keselamatan dan telah menyiapkan rencana untuk menerapkannya;</li> <li>5) Petunjuk-petunjuk penting yang telah diteliti disiapkan sebelum berlayar;</li> <li>6) Informasi yang berkaitan dengan Manajemen Keselamatan telah diberikan dalam bahasa kerja atau bahasa yang dimengerti oleh awak kapal</li> </ol> <p>6.10. Verifikasi Seluruh verifikasi yang diwajibkan oleh ketentuan ini harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang dapat diterima pemerintah, perlu dipertimbangkan garis panduan dikembangkan oleh organisasi.</p> <p>6.11. Format sertifikat Dokumen Pemenuhan (DOC) Manajemen Keselamatan, Sertifikat Manajemen Keselamatan, Dokumen Pemenuhan sementara dan Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara dibuat dalam suatu format yang berlainan dengan format internasional untuk mencegah kerancuan penggunaan.</p>	<p>3) when a ship changes flag.</p> <p>An interim SMC may be issued for a period not exceeding 6 months by the government or an organisation recognised by the government or at the request of the government, by another Contracting government. The government or, at the request of the government, another Contracting Government may, in special cases, extend the validity of an Interim SMC for a further period which shall not exceed 6 months from the date of expiry.</p> <p>An interim SMC can be issued based on verification that:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) the DOC or the Interim DOC is relevant to the ship concerned;</li> <li>2) the safety management system provided by the company for the ship concerned includes key elements of the standard and has been assessed during the audit for the issuance of the DOC or demonstrated for the issuance of Interim DOC;</li> <li>3) the company has planned the audit of the ship within three months;</li> <li>4) the Master and the Officers are familiar with the safety management system and the planned arrangements for its implementation;</li> <li>5) instructions, which have been identified as being essential, are provided prior to sailing;</li> <li>6) relevant information on the safety management system has been given in a working language or languages understood by the ship's personnel.</li> </ol> <p>6.10. Verification All verifications required by the provision of the standard shall be carried out in accordance with procedures acceptable to the government, taking into account the guidelines developed by the organisation.</p> <p>6.11. Forms of certificate DOC, SMC, interim DOC and interim SMC shall be drawn up in a form different from the international forms to prevent any confusion in their uses.</p>
<p><b>Seksi 7 STANDAR MANAJEMEN KESELAMATAN KATEGORI D</b></p>	<p><b>Section 7 NATIONAL STANDARD FOR SAFETY MANAGEMENT CATEGORY D</b></p>
<p>7.1. Umum</p> <p>7.1.1. Definisi</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Standar Manajemen Keselamatan adalah Standar Keselamatan tentang pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.</li> <li>2) Perusahaan adalah pemilik kapal atau organisasi lain atau orang seperti manajer, atau pencharter kapal yang menerima tanggung jawab atas pengoperasian kapal dari pemilik kapal dan yang dalam menerima tanggung jawab demikian telah setuju untuk mengambil alih kewajiban dan tanggung jawab</li> <li>3) Pemerintah adalah pemerintah negara Republik Indonesia</li> <li>4) Sistem manajemen keselamatan (SMK) adalah sistem penataan dan pedokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan.</li> <li>5) Dokumen pemenuhan (DOC) adalah suatu dokumen/sertifikat yang diterbitkan oleh perusahaan yang telah memenuhi persyaratan SMK</li> <li>6) Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMC) adalah dokumen/sertifikat yang diterbitkan bagi kapal yang</li> </ol>	<p>7.1. General</p> <p>7.1.1. Definition</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) A Safety Management Standard means a standard for ship operation and pollution prevention within safety parameter.</li> <li>2) Company means the owner of ship or any other organization or person such as the manager, or the ship charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the ship-owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by the Standard.</li> <li>3) Government is the government of the flag of the ship</li> <li>4) Safety Management System (SMS) means a structured and documented system enabling the company personnel to effectively implement company policy on safety management and environmental protection.</li> <li>5) Document of Compliance (DOC) means a document issued to a company that already complies with the requirement of the Safety Management Standard.</li> <li>6) Safety Management Certificate/ SMC means a document issued to a ship which signifies that the</li> </ol>

	membuktikan bahwa perusahaan dan manajemen di atas kapal bekerja sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang telah disyahkan.		company and its onboard management operate in accordance with approved safety management system.
	7) Bukti objektif adalah kuantitatif/kualitatif informasi, catatan atau pernyataan tertulis berkenaan dengan keselamatan atau keadaan dan implementasi elemen sistem manajemen keselamatan, yang berdasarkan terhadap pengamatan, pengukuran atau pengetesan dan yang dapat dibuktikan.	7)	Objective evidence means quantitative or qualitative information, records or written statements of fact pertaining to safety or to the existence and implementation of a safety management element, which is based on observation, measurement or test that can be verified.
	8) Pengamatan adalah pernyataan tertulis dibuat sewaktu audit manajemen keselamatan dan didukung oleh bukti objektif.	8)	Observation means a written statement of fact made during a safety management audit and substantiated by objective evidence.
	9) Ketidak sesuaian adalah suatu keadaan pengamatan dimana bukti objektif menunjukkan tidak dipenuhinya persyaratan yang dimaksud.	9)	Non-conformity means an observed situation where objective evidence indicates the non-fulfillment of the intended requirements.
	10) Ketidak sesuaian besar adalah penyimpangan yang dapat diidentifikasi yang akan mengakibatkan ancaman serius terhadap keselamatan personil atau kapal atau resiko yang serius terhadap lingkungan dan perlu dilakukan tindakan perbaikan dan termasuk kurangnya implementasi yang efektif dan sistematis terhadap persyaratan standar.	10)	Major non - conformity means an identifiable deviation that poses a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action and includes the lack of effective and systematic implementation of requirements of the standard.
7.1.2.	Tujuan	7.1.2.	Objectives
	1) Memberikan kebiasaan selamat dalam pengoperasian kapal dan lingkungan kerja yang aman;	1)	Provide safety practices in ship operation and a safe work environment;
	2) Menetapkan pengamanan terhadap semua bahaya yang diidentifikasi.	2)	Establish safeguards against all identified risks
7.2.	Tanggung jawab dan wewenang nakhoda	7.2.	The master's responsibility and authority
7.2.1.	Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab Nakhoda	7.2.1.	The Company has to define and document the Master's responsibility.
7.2.2.	Perusahaan harus menjamin bahwa nakhoda memiliki kewenangan dan tanggung jawab berlebih/luar biasa untuk mengambil keputusan yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta bantuan perusahaan bila diperlukan.	7.2.2.	The Company shall emphasize in the safety management system that the Master has the overriding authority and responsibility to take decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the company's assistance as maybe necessary
7.3.	Sumber daya dan personil	7.3.	Resources and personnel
7.3.1.	Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut yang memenuhi syarat, disijil dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional.	7.3.1.	The company shall ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national requirements.
7.3.2.	Perusahaan harus menjamin bahwa personil baru diberikan pengenalan yang cukup dengan tugasnya dan mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya	7.3.2.	The company shall ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national requirements
7.4.	Pengembangan pola operasi kapal Perusahaan harus menetapkan prosedur guna menyiapkan pola dan petunjuk untuk operasi kapal utama dalam hubungan dengan keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai tugas terkait dengan hal tersebut harus ditetapkan dan diberikan kepada personil yang memenuhi syarat dan terdokumentasi dalam bentuk instruksi, antara lain:	7.4.	Development of ship operation pattern The company shall define a procedure to prepare guide and instruction for the main ship operation in relation to ship safety and pollution prevention. Various tasks related to this shall be defined and provided to the competent personnel and shall be documented in the form of instructions, among others are:
7.4.1.	Petunjuk pengoperasian alat-alat navigasi dan radio	7.4.1.	Instructions for operating navigation and radio equipment
7.4.2.	Petunjuk pengoperasian permesinan.	7.4.2.	Instruction for operating machinery
7.4.3.	Petunjuk persiapan kapal berlayar	7.4.3.	Instruction for sailing preparation
7.4.4.	Petunjuk saat kapal memasuki pelabuhan	7.4.4.	Instruction for ship when entering the port
7.4.5.	Petunjuk kegiatan bongkar muat	7.4.5.	Instruction on loading and unloading activities
7.4.6.	Petunjuk tambat	7.4.6.	Instruction for mooring
7.4.7.	Petunjuk pengisian bahan bakar	7.4.7.	Instruction for fueling
7.4.8.	Petunjuk perawatan kapal	7.4.8.	Instruction for maintenance of the ship
7.5.	Prosedur keadaan darurat Perusahaan harus menetapkan program latihan untuk kesiapan tindakan darurat, diantaranya:	7.5.	Emergency procedure The company shall determine training program for emergency preparedness, such as:
7.5.1.	Latihan pemadam kebakaran	7.5.1.	Fire fighting
7.5.2.	Latihan pencegahan pencemaran	7.5.2.	Pollution Prevention
7.5.3.	Latihan kegiatan SAR	7.5.3.	Activities for SAR
7.5.4.	Cuaca buruk	7.5.4.	Bad Weather
7.5.5.	Awak kapal sakit atau cidera	7.5.5.	Crew Sickness or Injury
7.5.6.	Kebocoran	7.5.6.	Leakage
7.5.7.	Orang jatuh ke laut	7.5.7.	Man overboard
7.5.8.	Meninggalkan kapal	7.5.8.	Abandon the ship
7.5.9.	Kandas	7.5.9.	Aground
7.6.	Perawatan kapal dan perlengkapannya	7.6.	Maintenance of the ship and equipment



7.6.1.	Perusahaan harus menjamin bahwa : 1) Pemeriksaan dilakukan pada tenggat waktu yang tepat; 2) Setiap ketidak sesuaian harus dilaporkan beserta kemungkinan penyebabnya, jika diketahui; 3) Dilakukan tindakan perbaikan yang tepat; dan 4) Diselenggarakan catatan mengenai kegiatan ini.	7.6.1.	The company shall ensure that: 1) inspection is conducted at timely interval; 2) every non conformity shall be reported and if known together with its possible cause; 3) appropriate repair shall be conducted; and 4) these activities are recorded.
7.6.2.	Pemeriksaan yang dimaksud harus dipadukan dalam kebiasaan perawatan operasional kapal.	7.6.2.	The said inspection shall be integrated with the custom for operational maintenance of the ship.
7.7.	Dokumentasi Tiap kapal harus membawa dokumen yang sesuai untuk kapal itu.	7.7.	Documentation Every ship shall carry documents relevant to the ship.
7.8.	Sertifikasi dan verifikasi periodik	7.8.	Periodical certification and verification
7.8.1.	Kapal harus dioperasikan oleh perusahaan yang telah diterbitkan dengan Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan (DOC) atau dengan Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan sementara.	7.8.1.	The ship shall be operated by a company which has been issues with a Document of Compliance (DOC) or with an Interim Document of Compliance.
7.8.2.	Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus diterbitkan oleh pemerintah, oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, untuk periode yang ditetapkan oleh pemerintah yang harus tidak melebihi 5 tahun. Dokumen tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa perusahaan mampu memenuhi persyaratan Standar Manajemen Keselamatan ini.	7.8.2.	The DOC shall be issued by the government, or by an authorised organisation or, at the request of the government, by another Contracting Government to any Company complying with the Safety Management Standard for a period which should not exceed 5 years. Such a document shall be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the SMS requirements.
7.8.3.	Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan hanya berlaku untuk tipe kapal yang dengan tegas tercantum dalam dokumen.	7.8.3.	The DOC is only valid for the ship types explicitly indicated in the document.
7.8.4.	Masa berlaku Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus menjadi tujuan untuk verifikasi tahunan oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, selama tiga bulan sebelum atau setelah tanggal ulang tahun.	7.8.4.	The validity of a Document of Compliance shall be subject to annual verification by the administration or by an organisation authorised by the government or, at the request of the Government, by another Contracting Government within three months before or after the anniversary date.
7.8.5.	Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus ditarik oleh pemerintah apabila verifikasi tahunan yang diwajibkan tidak diminta atau ada bukti ketidak sesuaian besar terhadap Standar Manajemen Keselamatan ini.	7.8.5.	The Document of Compliance shall be withdrawn by the government when the required annual verification is not requested or there is evidence of major non-conformity with the SMS.
7.8.6.	Seluruh gabungan Sertifikat Manajemen Keselamatan dan/atau Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara juga harus ditarik jika Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan di tarik.	7.8.6.	All associated Safety Management Certificates and/or Interim Safety Management Certificates shall also be withdrawn if the Document of Compliance is withdrawn.
7.8.7.	Suatu copy Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan harus ditempatkan di kapal agar supaya apabila nakhoda jika diminta dapat menunjukkannya untuk verifikasi oleh pemerintah atau oleh organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah Dokumen tidak diwajibkan otentik atau turunan yang sah.	7.8.7.	A copy of the Document of Compliance shall be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the government or by an organisation authorised by the government. The copy of the Document is not required to be authenticated or certified.
7.8.8.	Sertifikat Manajemen Keselamatan harus diterbitkan untuk suatu kapal untuk jangka waktu tidak lebih dari 5 tahun oleh pemerintah atau organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah dengan perjanjian negara lain. Sertifikat Manajemen Keselamatan harus diterbitkan setelah verifikasi perusahaan dan pelaksanaan manajemen keselamatan di atas kapal berdasarkan sistem manajemen keselamatan yang telah disahkan. Sertifikat tersebut harus diakui sebagai bukti bahwa kapal memenuhi persyaratan Manajemen Keselamatan ini.	7.8.8.	The Safety Management Certificate shall be issued to a ship for a period which shall not exceed five years by the government or an organisation authorised by the government or, at the request of the government, by another Contracting Government. The Safety Management Certificate shall be issued after verifying that the Company and its onboard safety management operate in accordance with the certified safety management system. Such a Certificate shall be accepted as evidence that the ship is complying with the requirements of the Safety Management Standard.
7.8.9.	Masa berlaku Sertifikat Manajemen Keselamatan harus menjadi tujuan paling sedikit satu kali verifikasi antara oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain. Jika hanya satu kali verifikasi antara harus dilaksanakan dan jangka waktu masa berlaku Sertifikat Manajemen Kese adalah lima tahun, untuk itu harus dilakukan antara tanggal ulang tahun kedua dan ketiga dari Sertifikat Manajemen Keselamatan.	7.8.9.	The validity of the Safety Management Certificate shall be subject to at least one intermediate verification by the government or an organisation authorised by the government or, at the request of the government, by another Contracting Government. If only one intermediate verification is to be carried out and the the period of validity of the Safety Management Certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the Safety Management Certificate.
7.8.10.	Sertifikat Manajemen Keselamatan harus ditarik oleh pemerintah atau, atas permintaan pemerintah, apabila verifikasi antara tidak diminta atau terdapat bukti ketidak sesuaian besar terhadap Manajemen Keselamatan ini.	7.8.10.	The Safety Management certificate shall be withdrawn by the government or, at the request of the government, by the Contracting Government, when the intermediate verification is not requested or if there is evidence of major non-conformity with the Safety Management Standard.
7.9.	Sertifikasi sementara		



7.9.1. Suatu Dokumen Kesesuaian Manajemen Keselamatan sementara dapat diterbitkan bila : 1) suatu perusahaan baru didirikan; 2) penambahan tipe kapal baru terhadap dokumen kesesuaian manajemen keselamatan yang ada.	7.9. Interim certification 7.9.1. An interim Document of Compliance on Safety Management may be issued when: 1) a company is newly established; 2) new ship types are to be added to an existing Document of Compliance on Safety Management.
7.9.2. Suatu Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara diterbitkan : 1) terhadap kapal baru diserahkan; 2) apabila perusahaan mengambil tanggung jawab pengoperasian kapal yang mana baru untuk perusahaan, atau 3) apabila kapal ganti bendera.	7.9.2. An Interim Safety Management Certificate may be issued: 1) to new ships on delivery; 2) when a company takes on responsibility for the operation of a ship which is new to the Company, or if a ship changes flag.
7.9.3. Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara harus diterbitkan untuk jangka waktu tidak lebih dari 6 bulan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diberi wewenang oleh pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain.	7.9.3. An interim Safety Management Certificate shall be issued for a period not exceeding 6 months by the government or an organisation authorised by the government or, at the request of the government, by another Contracting Government.
7.9.4. Pemerintah atau atas permintaan pemerintah, dengan perjanjian negara lain boleh dalam hal khusus, memperpanjang masa berlaku SMC sementara untuk jangka waktu yang mana tidak boleh lebih dari 6 bulan dari tanggal masa berlakunya berakhir.	7.9.4. The government or, at the request from the government, by another Contracting Government, in special case, extend the validity of an Interim Safety Management Certificate for a further period which shall not exceed 6 months from the date of expiry.
7.9.5. Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara dapat diterbitkan berdasarkan verifikasi bahwa : 1) dokumen kesesuaian manajemen keselamatan dan dokumen kesesuaian manajemen keselamatan sementara ada hubungannya dengan kapal; 2) nakhoda dan perwira telah familiar dengan sertifikat manajemen keselamatan dan telah menyiapkan rencana untuk menerapkannya; 3) petunjuk-petunjuk penting yang telah diteliti disiapkan sebelum berlayar; 4) Informasi yang berkaitan dengan Manajemen Keselamatan telah diberikan dalam bahasa kerja atau bahasa yang dimengerti oleh awak kapal.	7.9.5. An Interim Safety Management Certificate may be issued following verification of: 1) the Document of Compliance, or interim Document of Compliance on Safety Management is relevant to the ship concerned; 2) the Master and the Officers are familiar with the safety management system and the planned arrangements for its implementation; 3) instruction, which have identified as being essential, are provided prior to sailing; and 4) relevant information on the safety management system has been provided in a working language or languages understood by the ship's personnel.
7.10. Verifikasi Seluruh verifikasi yang diwajibkan oleh ketentuan ini harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang dapat diterima pemerintah, perlu dipertimbangkan garis panduan dikembangkan oleh organisasi.	7.10. Verification All verification required by the provision of the safety management standard shall be carried out with procedures acceptable to the Government, taking into account the guidelines developed by the organisation.
7.11. Format sertifikat 7.11.1. Dokumen Pemenuhan (DOC) Manajemen Keselamatan, Sertifikat Manajemen Keselamatan, Dokumen Pemenuhan sementara dan Sertifikat Manajemen Keselamatan sementara dibuat dalam suatu format yang berlainan dengan format internasional untuk mencegah kerancuan penggunaan.	7.11. Forms of certificate 7.11.1. The Document of Compliance, the Safety Management Certificate, the Interim Document of Compliance, and the Interim Safety Management Certificate shall be made in the forms different from the international forms to prevent any confusion in their uses.
<b>BAGIAN C STANDAR NASIONAL MANAJEMEN KEAMANAN KAPAL</b>	<b>PART C NATIONAL STANDARD FOR SHIP SECURITY MANAGEMENT</b>
<b>Seksi 8 STANDAR KEAMANAN KAPAL KATEGORI A</b>	<b>Section 8 SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY A</b>
8.1. Umum 8.1.1. Pendahuluan Standar Keamanan Kapal adalah standar keamanan kapal berisi pedoman dan prosedur yang berhubungan dengan pemenuhan persyaratan keamanan kapal. 8.1.2. Sasaran 1) Membangun suatu kerjasama antara pemerintah dan perusahaan pelayaran untuk menemukan ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa keamanan yang berakibat kepada kapal. 2) Memastikan secara dini dan keberhasilan mengumpulkan informasi dan pertukaran informasi yang berhubungan dengan keamanan. 3) Menyediakan suatu cara penilaian keamanan dan rencana keamanan kapal sehingga menghasilkan rancangan beserta tata kerja untuk tanggap terhadap perubahan tingkat keamanan.	8.1. General 8.1.1. Introduction Ship Security Standard is a ship security standard containing guidelines and procedures related to compliance of ship security requirements.. 8.1.2. Target 1) Establish a cooperation between the government and the shipping industries in detecting security threats and taking preventive measures against security incidents affecting the ships. 2) Ensure early and successful collection and exchange of security related information. 3) Provide a method for security assessment and ship security plan so as to produce plans and emergency procedures on changes in security levels.
8.2. Persyaratan fungsional Untuk dapat mencapai sarannya, standar ini dilengkapi dengan	8.2. Functional requirements

<p>sejumlah persyaratan fungsional sebagai berikut, namun tidak terbatas pada :</p>	<p>In order to achieve the target, this standard is equipped with the following functional requirements, but not limited to:</p>
<p>8.2.1. Pencegahan pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke kapal dan areal terbatas lingkungan kapal;</p> <p>8.2.2. Pencegahan membawa senjata illegal, bahan bakar atau bahan peledak ke kapal;</p> <p>8.2.3. tersedianya sarana untuk mengaktifkan sistem siaga keamanan kapal (<i>ship security alert system</i>) sebagai responsi terhadap ancaman atau gangguan keamanan;</p> <p>8.2.4. Mensyaratkan penilaian keamanan kapal dan rencana keamanan kapal;</p> <p>8.2.5. Mensyaratkan pelatihan (<i>training</i>), praktek latihan (<i>drills</i>) dan pelaksanaan latihan (<i>exercise</i>) untuk menjamin pemahaman rencana keamanan dan mekanismenya.</p>	<p>8.2.1. Preventing unauthorized parties for entering ships and their restricted areas;</p> <p>8.2.2. Preventing the carriage of illegal weapons, fuels or explosives to ships;</p> <p>8.2.3. Providing means to activate ship security alert system as a respond to security threats and incidents;</p> <p>8.2.4. Requiring assessment of ship security and ship security plan</p> <p>8.2.5. Requiring training, drill and exercise to ensure understanding on security plan and proceures.</p>
<p>8.3. Definisi</p>	<p>8.3. Definition</p>
<p>8.3.1. Rencana keamanan kapal (<i>Ship security plan</i>) adalah suatu rencana yang dibuat untuk memastikan bahwa tindakan penerapan diatas kapal dirancang untuk melindungi orang, muatan, unit pengangkut/ transportasi muatan, perbekalan atau kapal itu sendiri dari resiko ancaman keamanan.</p> <p>8.3.2. Perwira keamanan kapal (<i>Ship security officer</i>) adalah seseorang di kapal yang diangkat oleh perusahaan dan bertanggung jawab kepada nakhoda tentang keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan rencana keamanan kapal dan menjadi penghubung dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.</p> <p>8.3.3. Perwira keamanan perusahaan (<i>Company security officer</i>) seseorang yang ditetapkan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan telah dilaksanakan; rencana keamanan kapal telah dibuat, diajukan untuk disetujui dan kemudian diimplementasikan dan dipelihara dan menjadi penghubung dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan serta perwira keamanan kapal.</p> <p>8.3.4. Keamanan tingkat 1 (<i>Security level 1</i>) adalah tingkat perlindungan minimum tindakan keamanan yang harus dilakukan setiap waktu.</p> <p>8.3.5. Keamanan tingkat 2 (<i>Security level 2</i>) adalah tingkat keadaan yang perlu penambahan tindakan perlindungan keamanan untuk jangka waktu tertentu sebagai akibat dari peningkatan resiko ancaman keamanan.</p> <p>8.3.6. Keamanan tingkat 3 (<i>Security level 3</i>) adalah tingkat kelanjutan tindakan perlindungan keamanan yang harus dilaksanakan untuk jangka waktu terbatas apabila ancaman keamanan mungkin terjadi atau nyata terjadi walaupun belum dapat menentukan sasaran spesifik.</p>	<p>8.3.1. Ship security plan means a plan developed to ensure that application of measures on board the ship is designed to protect people, cargo, cargo transport units, supplies and the ship itself from the risks of security threats.</p> <p>8.3.2. Ship security officer is the person on board appointed by the company and accountable to the master regarding ship security, including implementation and maintenance of ship security plan and acts as a liaison with the company security officer and the port facilities security officer.</p> <p>8.3.3. Company security officer is the person designated by the company to ensure that security assessment has been conducted, ship security plan has been developed, submitted for approval, implemented and maintained and acts as a liason with the port facilities security officer and the ship security officer.</p> <p>8.3.4. Security level 1 is the minimum protection level on security measures which must be carried out any time.</p> <p>8.3.5. Security level 2 is the level for which additional protective measures is needed for a certain period of time as a result of the increasing risks of security threats.</p> <p>8.3.6. Security level 3 is the level for which further protective measures must be carried out for a limited time when security threats may occur or already occur although the specific target has not been identified.</p>
<p>8.4. Tanggung jawab perusahaan</p>	<p>8.4. The company's obligation</p>
<p>8.4.1. Perusahaan harus menjamin bahwa rencana keamanan kapal berisi suatu pernyataan jelas yang menekankan kekuasaan nakhoda. Perusahaan harus menetapkan didalam rencana keamanan kapal bahwa nakhoda mempunyai otoritas mendominasi (<i>overriding</i>) dan tanggung jawab membuat keputusan demi keselamatan dan keamanan kapal dan jika diperlukan dapat meminta bantuan Operator kapal atau Pemerintah.</p> <p>8.4.2. Perusahaan harus memastikan bahwa perwira keamanan perusahaan, nakhoda dan perwira keamanan kapal diberi dukungan yang memadai untuk melakukan tugas-tugas dan tanggung jawabnya.</p>	<p>8.4.1. The company shall ensure that the ship security plan contains explicit statement emphasizing the master's authority. The company shall emphasize in the ship security plan that the master has an overriding authority and responsibility to take decision with regard to ship safety and security and if needed can request assistance from the Ship Operator or the Government.</p> <p>8.4.2. The company shall ensure that the company security officer, the master and the ship security officer shall be given the necessary support to undertake their duties and responsibilities.</p>
<p>8.5. Keamanan kapal</p>	<p>8.5. Ship security</p>
<p>8.5.1. Sebuah kapal harus bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang diatur oleh Pemerintah.</p> <p>8.5.2. Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini harus dilaksanakan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Memastikan pelaksanaan seluruh tugas-tugas keamanan kapal;</li> <li>2) Pengawasan tempat lewat ke kapal;</li> <li>3) Pengawasan embarkasi orang dan barang bawaan/pribadi;</li> <li>4) Memantau daerah terbatas di kapal untuk memastikan bahwa hanya yang berwenang yang boleh keluar masuk daerah tersebut;</li> </ol>	<p>8.5.1. A ship shall act in accordance with the security level set by the Government.</p> <p>8.5.2. At security level 1, the following activities shall be undertaken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ensuring the carry on of all ship security duties;</li> <li>2) Controlling access to the ship;</li> <li>3) Controlling the embarkation of persons and their effects;</li> <li>4) Monitoring restricted area on board to ensure that only authorized people can go in and out the area;</li> </ol>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>5) Memantau geladak dan sekeliling kapal;</li> <li>6) Mengawasi penanganan muatan dan persediaan;</li> <li>7) Memastikan bahwa tersedia peralatan komunikasi keamanan dan siap digunakan.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>5) Monitoring the deck area and surrounding the ship;</li> <li>6) Monitoring the handling of cargo and supplies;</li> <li>7) Ensuring the availability and readiness of security communication appliances.</li> </ul>
8.5.3.	Pada keamanan tingkat 2, penambahan tindakan perlindungan, sesuai yang ditetapkan dalam rencana keamanan kapal, harus diterapkan untuk setiap rincian kegiatan pada klausul 8.5.2.		8.5.3. At security level 2, additional protective measure, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in clause 8.5.2.
8.5.4.	Pada keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus ditetapkan dalam rencana keamanan kapal, harus diterapkan untuk setiap kegiatan pada klausul 8.5.2		8.5.4. At security level 3, further protective measures specified in the ship security plan shall be implemented for each activity in clause 8.5.2
8.5.5.	Pada saat penetapan keamanan tingkat 2 atau 3 yang ditentukan oleh pihak yang berwenang, kapal harus menerima perintah pada perubahan tingkat keamanan.		8.5.5. Whenever the authority sets security level 2 or 3, the ship shall acknowledge order of change in security level.
8.5.6.	Sebelum memasuki suatu pelabuhan atau ketika ada di suatu pelabuhan didalam teritorial suatu pemerintah negara yang telah menentukan keamanan tingkat 2 atau 3, kapal harus menerima perintah ini, dan harus menegaskannya kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan.		8.5.6. Prior to entering the port or while in a port within a territory of a contracting government that has set security level 2 or 3, the ship has to acknowledge the order, and confirm it to the port facilities security officer.
8.6.	Penilaian keamanan kapal		8.6. Ship security assessment
8.6.1.	Penilaian keamanan kapal adalah suatu hal yang penting untuk dilakukan dan merupakan satu kesatuan dengan proses pembuatan rencana keamanan kapal.		8.6.1. Ship security assessment is a vital aspect to be undertaken and be the integral part of the process for developing ship security plan.
8.6.2.	Perwira keamanan perusahaan harus memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan oleh orang dengan keahlian yang tepat untuk melakukan penilaian keamanan suatu kapal.		8.6.2. The company security officer shall ensure that a person with appropriate skill to conduct evaluation of a ship security carries out ship security assessment.
8.6.3.	Organisasi keamanan yang diakui bisa melaksanakan penilaian keamanan untuk kapal-kapal tertentu.		8.6.3. A recognized security organization can implement security assessment for certain ships.
8.6.4.	Penilaian keamanan kapal harus termasuk survei lapangan keamanan ditempat dan, sekurang-kurangnya mencakup elemen-elemen berikut:		8.6.4. A ship security assessment shall include on the spot field security survey, and the least should cover the following elements:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Identifikasi tindakan keamanan, operasi dan prosedur;</li> <li>2) Identifikasi dan evaluasi operasi kapal yang penting dilindungi;</li> <li>3) Identifikasi ancaman yang mungkin kepada pengoperasian kapal dan kemungkinan terjadinya, dalam rangka membuat dan menetapkan prioritas tindakan keamanan; dan</li> <li>4) Identifikasi kelemahan mencakup faktor manusia, infrastruktur, kebijakan dan prosedur</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Identify security measures, operation and procedures;</li> <li>2) Identify and conduct evaluation of ship operation which is important to be protected;</li> <li>3) Identify possible threats on ship operation and its possible occurrence, in order to develop and determine priority for security measures; and</li> <li>4) Identify weaknesses covering human factor, infrastructure, policy and procedures.</li> </ul>
8.6.5.	Penilaian keamanan kapal harus didokumentasikan, dikaji ulang, diterima dan disimpan oleh perusahaan.		8.6.5. Ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and kept by the company.
8.7.	Rencana keamanan kapal		8.7. Ship security plan
8.7.1.	Setiap kapal harus membawa suatu rencana keamanan kapal yang disetujui oleh Otoritas yang berwenang. Rencana tersebut harus mencakup ketentuan untuk ketiga tingkat keamanan.		8.7.1. Each ship shall carry a ship security plan, which has been approved by the competent authority. The plan shall contain provision for the three security levels.
8.7.2.	Rencana keamanan kapal, harus memuat :		8.7.2. The ship security plan shall contain:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Struktur organisasi perusahaan.</li> <li>2) Struktur organisasi keamanan kapal</li> <li>3) Struktur hubungan organisasi keamanan kapal dengan pelabuhan</li> <li>4) Jejaring komunikasi</li> <li>5) Gambar tata ruang kapal secara umum</li> <li>6) Kewenangan khusus nakhoda</li> <li>7) Tugas dan tanggung jawab CSO, SSO, masing2 ABK</li> <li>8) Daftar kontak point di setiap pelabuhan tujuan yang reguler disinggahi</li> <li>9) Prosedur deklarasi keamanan (DOS)</li> <li>10) Prosedur interaksi dengan kapal dan pelabuhan yang telah memenuhi aturan koda</li> <li>11) Prosedur komunikasi dengan PFSO, PSC (AD-PEL)</li> <li>12) Prosedur pengamanan untuk setiap tingkat keamanan (1,2 dan 3) pada aspek:</li> <li>13) Akses ke kapal</li> <li>14) Penanganan barang</li> <li>15) Daerah terbatas</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>1) The company organizational structure.</li> <li>2) The ship security organizational structure.</li> <li>3) Structure of the relationship between ship security organization and the port.</li> <li>4) Communication network</li> <li>5) Spatial picture of ship in general</li> <li>6) Specific authority of the Master</li> <li>7) Tasks and responsibility of the CSO, SSO, and each crew</li> <li>8) List of contact point in each destination port regularly of call</li> <li>9) Security Declaration Procedures (DOS)</li> <li>10) Procedures for interacting with ship and port already comply with code regulations</li> <li>11) Communication procedures with PFSO, PSC (AD-PEL)</li> <li>12) Security procedures for each security level (1, 2 and 3) on the aspects of:</li> <li>13) Access to ship</li> <li>14) Cargo handling</li> <li>15) Restricted area</li> </ul>

16)	Perbekalan ke kapal	16)	Supplies to ships
17)	Barang tidak bertuan	17)	Unclaimed goods
18)	Patroli sekeliling kapal	18)	Patrolling around the ship
19)	Prosedur pengamanan barang berbahaya (bom dsbnya)	19)	Procedures for securing dangerous goods (bomb etc)
20)	Prosedur naik ke kapal	20)	Procedure to step on the ship
21)	Prosedur dan denah evakuasi	21)	Procedures and evacuation diagram
8.7.3.	Mengajukan suatu rencana keamanan kapal, atau perubahan-perubahannya yang telah disetujui sebelumnya, dan kajian keamanan harus dilampirkan untuk mendapatkan persetujuan.	8.7.3.	Proposing a ship security plan, or approved changes, and a security assessment shall be attached for approval.
8.8.	Catatan	8.8.	Records
8.8.1.	Catatan kegiatan yang berhubungan dengan rencana keamanan kapal, harus disimpan diatas kapal untuk jangka waktu minimum yang ditetapkan oleh Otoritas yang berwenang;	8.8.1.	Records of activities, related to ship security plan, shall be kept on board for a minimum period as determined by the Competent Authority.
8.8.2.	Catatan-catatan dimaksud antara lain : 1) Kejadian/ancaman keamanan 2) Kondisi keamanan pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang disinggahi 3) Deklarasi keamanan 4) Internal audit 5) Latihan praktek dan latihan	8.8.2.	The records shall include: 1) Security incidents/ threats 2) Security condition of port/facility of call 3) Declaration of security 4) Internal audit 5) Drill and exercise
8.8.3.	Catatan harus dibuat dalam bahasa yang dipahami di kapal;	8.8.3.	Records shall be made in familiar languages on board;
8.8.4.	Catatan boleh disimpan dalam format elektronik, dalam hal ini, harus dilindungi oleh prosedur untuk mencegah penghapusan, penghancuran atau perubahan secara ilegal;	8.8.4.	Records can be kept in electronic format, in this case, shall be protected by procedures aimed at preventing illegal deletion, destruction or changes;
8.8.5.	Catatan harus dilindungi dari masuknya penyusup atau penyingkapan oleh pihak yang tidak berwenang.	8.8.5.	Records have to be protected from intruder or exposure by unauthorized party.
8.9.	Perwira keamanan perusahaan	8.9.	Company security officer
8.9.1.	Perusahaan harus menunjuk seorang perwira keamanan perusahaan. Seorang perwira keamanan perusahaan dapat ditunjuk sebagai perwira keamanan perusahaan untuk satu kapal atau lebih, satu orang untuk satu jenis kapal.	8.9.1.	A company shall appoint a company security officer. A company security officer can be appointed as company security officer for one ship or more, one person for one type of ship.
8.10.	Perwira keamanan kapal	8.10.	Ship Security Officer
8.10.1.	Seorang perwira keamanan kapal harus ditunjuk oleh perusahaan untuk setiap kapal;	8.10.1.	A company shall appoint a ship security officer for each ship;
8.10.2.	Tugas dan tanggung jawab perwira keamanan kapal : 1) Melakukan inspeksi keamanan kapal secara teratur untuk memastikan tindakan keamanan yang tepat; 2) Memelihara dan mengawasi implementasi rencana keamanan kapal dan amandemennya; 3) Melakukan koordinasi aspek keamanan penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan; 4) Mengusulkan modifikasi rencana keamanan kapal; 5) Melaporkan kepada perwira keamanan perusahaan setiap kekurangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan pada waktu audit internal, tinjauan ulang berkala, inspeksi keamanan dan verifikasi pemenuhan serta menerapkan semua tindakan korektif; 6) Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal; 7) Memastikan bahwa pelatihan yang tepat telah diberikan kepada personil kapal sebagaimana mestinya 8) Melaporkan seluruh insiden keamanan; 9) Mengkoordinasikan implementasi rencana keamanan kapal dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan; dan 10) Memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan secara baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara.	8.10.2.	Tasks and responsibility of the ship security officer: 1) Regularly conduct ship security inspection to ensure appropriate security measures; 2) Maintain and control implementation of ship security plan including its amendment; 3) Coordinate security aspect of cargo handling and ship supplies with other ship personnel and port facilities security officer; 4) Propose modification of the ship security plan; 5) Report to the company security officer every inadequacy and unconformity found during internal audit, periodical review, security inspection and verification of compliance and application of all corrective measures; 6) Increase security awareness and alertness on board; 7) Ensure that appropriate training has been given to ship personnel as required. 8) Report all security incidents; 9) Coordinate the implementation of ship security plan with company security officer and port facility security officer; and 10) Ensure that all security appliances are well operated, tested, calibrated and maintained.
8.11.	Pelatihan, latihan praktek dan latihan keamanan kapal	8.11.	Ship security training, drill and exercise
8.11.1.	Perwira keamanan perusahaan dan personel darat tertentu harus mempunyai pengetahuan dan sudah mendapat	8.11.1.	The company security officer and appropriate shore-based personnel shall be knowledgeable and trained in accor-



	pelatihan yang mengacu kepada pedoman dalam standar.		dance to guidance provided in the standard.
8.11.2.	Perwira keamanan kapal harus mempunyai pengetahuan dan sudah mendapat pelatihan yang mengacu kepada pedoman dalam standar.	8.11.2.	The ship security officer shall be knowledgeable and trained in accordance to guidelines provided in the standard.
8.11.3.	Personil kapal yang mempunyai tanggung jawab dan tugas-tugas spesifik keamanan harus mengerti tanggung jawab mereka untuk keamanan kapal sebagaimana diuraikan di dalam rencana keamanan kapal dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.	8.11.3.	The ship personnel who have responsibility and specific duties on security shall understand their responsibility for ship security as described in the ship security plan and has capability and adequate knowledge to carry on their duties.
8.11.4.	Untuk memastikan implementasi yang efektif rencana keamanan kapal latihan praktek harus dilaksanakan pada interval yang tepat dengan mempertimbangkan jenis kapal, perubahan personil kapal, fasilitas pelabuhan yang dikunjungi yang mengacu kepada pedoman dalam standar.	8.11.4.	To ensure effective implementation of ship security plan, drills shall be carried out at appropriate interval by taking into account the ship types, ship personnel changes, and port facilities to be visited in accordance with guidelines provided in the standard.
8.11.5.	Perwira keamanan perusahaan harus memastikan implementasi dan koordinasi rencana keamanan kapal yang efektif dengan mengambil bagian dalam latihan pada interval yang tepat.	8.11.5.	The company security officer shall ensure effective implementation and coordination of ship security plan by taking part in exercises at appropriate intervals.
8.11.6.	Pelaksanaan latihan praktek dilaksanakan setiap 3 bulan satu kali kecuali jika terjadi pergantian personil sebesar 25 persen atau lebih, latihan praktek harus dilaksanakan 1 minggu setelah pergantian tersebut. Pelaksanaan latihan dilaksanakan setiap 12 bulan atau paling lambat 18 bulan satu kali.	8.11.6.	Drills shall be carried out once every three months unless there were 25 percent or more changes in personnel, where the drill shall be carried out a week after the changes. Exercise shall be undertaken every 12 months or the least once every 18 months.
8.12.	Verifikasi	8.12.	Verification
8.12.1.	Verifikasi kapal harus dilaksanakan oleh petugas yang berwenang. Pihak yang berwenang dapat menguasakan kepada Organisasi Keamanan yang diakui.	8.12.1.	Ship verification shall be carried out by the Competent Authority. The Competent Authority may authorize the verification to a Recognized Security Organization.
8.12.2.	Sistem keamanan dan peralatan keamanan di kapal setelah verifikasi harus dirawat untuk menyesuaikan dengan ketentuan-ketentuan standar. Setelah verifikasi tidak boleh dibuat perubahan di dalam sistem keamanan dan peralatan keamanan yang telah disetujui oleh Otoritas yang berwenang.	8.12.2.	After verification, security system and ship security appliances shall be maintained in accordance with provisions of the standard. After verification no changes is allowed for the security system and appliances which already been approved by the Competent Authority.
8.13.	Penerbitan atau pengesahan sertifikat	8.13.	Issuance or endorsement of certificate
8.13.1.	Suatu sertifikat internasional keamanan kapal harus diterbitkan setelah verifikasi awal atau verifikasi pembaharuan;	8.13.1.	An international ship security certificate shall be issued after the initial verification or renewal verification;
8.13.2.	Sertifikat tersebut harus diterbitkan atau disahkan oleh Otoritas yang berwenang atau Organisasi keamanan yang diakui.	8.13.2.	The certificate shall be issued or endorsed by the Competent Authority or Recognized Organization.
8.14.	Lamanya sertifikat dan masa berlakunya sertifikat	8.14.	Duration and validity of certificate
8.14.1.	Suatu Sertifikat Internasional Keamanan Kapal harus diterbitkan untuk periode yang ditetapkan oleh Otoritas yang berwenang yang tidak melebihi lima tahun.	8.14.1.	A Ship Security Certificate shall be issued by the Competent Authority for a period which shall not exceed 5 years. (Synchronised the mention of "Competent Authority" with DGST in other Chapters)
8.14.2.	Apabila verifikasi pembaharuan diselesaikan dalam waktu tiga bulan sebelum tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada, sertifikat yang baru akan sah dari tanggal penyelesaian verifikasi pembaharuan hingga pada suatu tanggal tidak melebihi lima tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada itu.	8.14.2.	When the renewal verification is completed within three months before the expiration date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiration of the existing certificate
8.14.3.	Jika suatu sertifikat dikeluarkan untuk suatu jangka waktu kurang dari lima tahun, pihak yang berwenang boleh memperpanjang masa berlakunya sertifikat sebelum habis masa berlakunya ke maximum jangka waktu yang ditentukan.	8.14.3.	If a certificate is issued for a period less than five years, the Authority may extend the validity of the certificate beyond the expiration date to the maximum period that has been specified.
8.14.4.	Jika sebuah kapal pada waktu sertifikat berakhir tidak berada di pelabuhan dimana diharapkan untuk verifikasi, Otoritas yang berwenang dapat memperpanjang masa berlaku sertifikat tetapi perpanjangan ini harus menggaransi hanya untuk kepentingan kapal dalam menyelesaikan pelayarannya ke pelabuhan dimana akan diverifikasi dan kemudian hanya dalam keadaan yang layak dan sesuai untuk melakukannya. Tidak ada sertifikat diperpanjang lebih dari 3 bulan dan kapal pada mana perpanjangan diberikan harus tidak pada kedatangannya di pelabuhan dimana diharapkan untuk diverifikasi, diberi hak berdasarkan atas perpanjangan untuk meninggalkan pelabuhan itu tanpa mempunyai suatu sertifikat baru. Ketika sertifikasi pembaharuan telah selesai, sertifikat yang baru harus berlaku pada suatu tanggal tidak melebihi 5 tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada sebelum perpanjangan	8.14.4.	When a ship at the time of expiration of its certificate is not in a port where the verification is expected to take place, the Competent Authority may extend the validity period of the certificate but the extension shall be given only to guarantee that the ship can complete its voyage to the port where the verification will be undertaken and only in feasible and proper conditions. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and the extension shall not be granted to the ship on its arrival to the port of verification, will be given a right based on the extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid on a date not exceeding five years from the expiration date of the existing certificate before



diberikan.

- 8.15. Sertifikat sementara  
Sertifikat sementara dikeluarkan pada saat dilaksanakan verifikasi awal (initial) dan apabila ditemukan kekurangan untuk hal-hal yang mandatory (wajib) seperti tidak ada AIS, SSAS, SSP atau CSO dan SSO serta ABK tidak memahami sama sekali ketentuan standar.

### Seksi 9 ASESMEN KEAMANAN KAPAL, MITIGASI ANCAMAN, MANAJEMEN RESIKO DAN PENYUSUNAN RENCANA KEAMANAN KAPAL KATEGORI A

Dalam rangka pelaksanaan Asesmen Keamanan Kapal, mitigasi ancaman, Manajemen Resiko dan penyusunan Rencana Keamanan Kapal maka Standar minimum menurut Koda ISPS adalah sesuai dengan penjelasan dibawah ini :

- 9.1. Standar asesmen keamanan kapal kategori A.
- 9.1.1. Operasi kapal utama
- 1) Pengawasan Akses (Personil, penumpang, tamu, dll)
  - 2) Daerah Terbatas di Kapal.
  - 3) Penanganan muatan
  - 4) Penanganan Perbekalan kapal
  - 5) Monitoring Keamanan
- 9.1.2. Strategi mitigasi (Rekomendasi langkah-langkah proteksi)
- 1) Pengawasan akses
  - 2) Monitoring kapal (geladak & daerah sekitarnya)
  - 3) Embarkasi orang dan pengawasan barang bawaan
  - 4) Penanganan muatan
  - 5) Penanganan perbekalan
  - 6) Tugas dan pelatihan Keamanan
  - 7) Komunikasi dan respon
- 9.1.3. Laporan / checklist survei Keamanan Kapal
- 1) Dokumen yang diverifikasi
  - 2) Memastikan pelaksanaan semua tugas keamanan kapal
  - 3) Monitoring Daerah Terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang yang berkepentingan yang mempunyai akses
  - 4) Pengawasan akses ke kapal, termasuk setiap sistem identifikasi
  - 5) Monitoring daerah dek sekeliling kapal
  - 6) Pengawasan embarkasi orang, dan barang bawaannya
  - 7) Supervisi Penanganan muatan dan Penanganan Perbekalan Kapal
  - 8) Memastikan bahwa komunikasi keamanan kapal, informasi, dan peralatan tersedia jika diperlukan
- 9.1.4. Checklist Daerah Terbatas
- 9.1.5. Checklist Daerah Rawan
- 9.2. Standar rencana keamanan kapal kategori A
- 9.2.1. Umum
- 1) Maksud dan tujuan
  - 2) Data Perusahaan
  - 3) Data Kapal
- 9.2.2. Kebijakan dan tanggungjawab perusahaan
- 1) Kebijakan Keamanan Perusahaan
  - 2) Pernyataan Otoritas Nakhoda
  - 3) Tanggungjawab untuk Ship Employment
  - 4) Organisasi Keamanan Perusahaan
  - 5) Tanggungjawab CSO
  - 6) Tanggungjawab SSO
  - 7) Tanggungjawab ABK
  - 8) Deklarasi keamanan (DOS)
- 9.2.3. Dokumentasi, internal audit dan review
- 1) Dokumentasi
  - 2) Review
  - 3) Internal Audit
  - 4) Arsip

the extension was granted

- 8.15. Interim certificate  
An interim certificate is issued during the initial verification and when deficiency of the mandatory matters is found, such as the absence of AIS, SSAS, SSP or CSO and SSO and the crew do not understand provisions of the code.

### Section 9 SHIP SECURITY ASSESSMENT, MITIGATION OF THREATS, RISK MANAGEMENT AND THE DEVELOPMENT OF SHIP SECURITY PLAN

In order to implement Ship Security Assessment, mitigation of threats, risk management and the development of Ship Security Plan, the minimum standard based on ISPS Code is in line with the explanation below:

- 9.1. Ship security assesment standard category A.
- 9.1.1. Main Vessel Operation
- 1) Access Control (Personel, passengers, guests, etc)
  - 2) Restricted Area on board.
  - 3) Cargo handling
  - 4) Ship Supplies Handling
  - 5) Security Monitoring
- 9.1.2. Mitigation Strategy (Recommendation on protection steps)
- 1) Access control
  - 2) Ship monitoring (Deck & surrounding area)
  - 3) Persons embarkation and control of carry on stuff
  - 4) Cargo handling
  - 5) Ship Supplies Handling
  - 6) Tasks and security Training
  - 7) Communication and response
- 9.1.3. Ship Security Survey Report/Checklist
- 1) Verified document
  - 2) Ensuring implementation of all ship security tasks
  - 3) Monitoring of Restricted Area to ensure that only authorized persons who have access
  - 4) Controlling access to ship, including all identification system
  - 5) Monitoring of deck and surrounding area
  - 6) Controlling the embarkation of persons and their effects
  - 7) Supervising the Handling of Cargo and Ship Supplies
  - 8) Ensuring that ship security communication, information and equipment are available when needed
- 9.1.4. Checklist of Restricted Area
- 9.1.5. Checklist of Prone Area
- 9.2. Standard for ship security plan category A
- 9.2.1. General
- 1) Purpose and objectives
  - 2) Company data
  - 3) Vessel data
- 9.2.2. Company policy& responsibilities
- 1) Company Security Policy
  - 2) Statement of the Masters' Authorities
  - 3) Responsibilities for Ship Employment
  - 4) Company Security Organization
  - 5) Company Security Officer (CSO) Responsibilities
  - 6) Ship Security Officer (SSO) Responsibilities
  - 7) Crew Responsibilities
  - 8) Declaration of Security (DOS)
- 9.2.3. Documentation, internal audit and review
- 1) Documentation
  - 2) Periodic Review
  - 3) Security Internal Audit
  - 4) Records

9.2.4. Komunikasi	9.2.4. Communication
1) Prosedur Komunikasi	1) Communication Procedures
2) Komunikasi dalam menghadapi ancaman	2) Communication in Response to Threat
3) Komunikasi memasuki Pelabuhan	3) Port Entering Communication
9.2.5. Keamanan kapal	9.2.5. Ship security
1) Tingkat keamanan di atas kapal	1) Security levels on board
2) Interface dengan fasilitas pelabuhan dan kapal lain	2) Interfacing with port facilities and other ship
3) Master key dan pengawasan	3) Master keys and controlled keys
4) Pembatasan dan pembatalan turun ke darat	4) Restriction and cancellation of shore leave
5) Prosedur evakuasi	5) Evacuation procedures
9.2.6. Akses dan pengawasan	9.2.6. Access and control
1) Akses ke kapal	1) Access points to the ship
2) Pengawasan akses ke kapal	2) Controlling access to the ship
3) Screening Senjata dan bahan peledak	3) Screening for weapons & explosives
4) Penjagaan	4) Gangway watch
5) Pas Tamu	5) Visitor Passes
9.2.7. Monitoring keamanan kapal	9.2.7. Ship security monitoring
1) Memastikan pelaksanaan tugas keamanan kapal	1) Ensuring performance of the ship security duties
2) Perwira jaga geladak	2) Watch Deck Officer
3) Ronda patroli keamanan	3) Security Patrols
4) Peralatan keamanan Personil	4) Personnel Security Equipment
5) Melaporkan pelanggaran keamanan	5) Reporting Breach of Security
6) Penerangan keamanan geladak	6) Deck Security Lighting
7) Pengawasan Barang Berbahaya	7) Control of Dangerous Goods
9.2.8. Pelatihan, drill & latihan	9.2.8. Training, drill & exercise
Pelatihan Keamanan ABK	Crew Security Training
9.2.9. Daerah terbatas	9.2.9. Restricted areas
1) Akses ke daerah Terbatas	1) Access to the Restricted Areas
2) Pengawasan daerah Terbatas	2) Control of Restricted Areas
9.2.10. Keamanan tingkat 1	9.2.10. Security level 1
1) Pengawasan Akses ke Kapal	1) Controlling Access to the Ship
2) Daerah terbatas	2) Restricted Areas
3) Monitoring geladak dan Area Sekitarnya	3) Monitoring Decks and Surrounding Areas
4) Pengawasan embarkasi orang dan barang bawaannya	4) Controlling the Embarkation of Persons and their effects
5) Supervisi Penanganan Muatan	5) Supervising the Handling of Cargo
6) Supervisi Penanganan Perbekalan Kapal	6) Supervising the Handling of Ship's Supplies
7) Komunikasi	7) Communication
9.2.11. Keamanan tingkat 2	9.2.11. Security level 2
1) Pengawasan akses ke kapal	1) Controlling access to the ship
2) Daerah terbatas	2) Restricted areas
3) Monitoring geladak dan area Sekitarnya	3) Monitoring of deck and surrounding area
4) Pengawasan embarkasi orang dan barang bawaannya	4) Controlling the embarkation of persons and their effects
5) Supervisi penanganan muatan	5) Supervising the handling of cargo
6) Supervisi penanganan perbekalan kapal	6) Supervising the handling of ship's supplies
7) Komunikasi	7) Communications
9.2.12. Keamanan tingkat 3	9.2.12. Security level 3
1) Respon terhadap instruksi keamanan tingkat 3	1) Response to the security level 3 instruction
2) Pengawasan akses ke kapal	2) Controlling access to the ship
3) Daerah terbatas	3) Restricted areas
4) Monitoring geladak dan area sekitarnya	4) Monitoring of deck and surrounding area
5) Pengawasan Embarkasi Orang dan Barang Bawaan / Pribadi	5) Controlling the embarkation of persons and their effects
6) Supervisi Penanganan Muatan	6) Supervising the handling of cargo
7) Supervisi Penanganan Perbekalan Kapal	7) Supervising the handling of ship supplies
8) Komunikasi	8) Communications
9.2.13. Persiapan tanggap darurat dan prosedur kontijensi	9.2.13. Emergency preparedness and contingency procedures
9.2.14. Sistem dan peralatan keamanan	9.2.14. Security equipment and system
1) Peralatan Keamanan	1) Security Equipment
2) Pemeliharaan	2) Maintenance
<b>Seksi 10 STANDAR KEAMANAN KAPAL KATEGORI B</b>	<b>Section 10 SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY B</b>
10.1. Umum	10.1. General
10.1.1. Pendahuluan	10.1.1. Introduction
Standar Keamanan Kapal adalah standar keamanan kapal berisi pedoman dan prosedur yang berhubungan dengan pemenuhan persyaratan keamanan kapal. Pemenuhan persyaratan keamanan kapal standar nasional mengacu	Ship Security Standard is a ship security standard that contains guidelines and procedure related to the compliance of ship security requirement. Compliance of ship security standard refers to ISPS Code that has been adjusted

	kepada ISPS-Code yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia		to the situation and condition in Indonesia.
10.1.2.	Sasaran	10.1.2.	Target
	1) Membangun suatu kerjasama antara pemerintah dan perusahaan pelayaran untuk menemukan ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa keamanan yang berakibat kepada kapal.		1) Establish a cooperation between the government and shipping companies to find security threats and undertake preventive actions toward security incidents that have consequences on the ships.
	2) Memastikan secara dini dan keberhasilan mengumpulkan informasi dan pertukaran informasi yang berhubungan dengan keamanan.		2) Ensure a timely achievement in collecting and exchanging information related to security
	3) Menyediakan suatu cara penilaian keamanan dan rencana keamanan kapal sehingga menghasilkan rancangan beserta tata kerja untuk tanggap terhadap perubahan tingkat keamanan.		3) Provide a methodology for assessing security and ship security plan so as to produce a plan and working procedure to respond to changes in security levels.
10.2.	Persyaratan fungsional	10.2.	Functional Requirements
	Untuk dapat mencapai sasarnya, Standar ini dilengkapi dengan sejumlah persyaratan fungsional sebagai berikut, namun tidak terbatas hanya kepada :		In order to achieve the target, this Standard shall be equipped with a number of functional requirements as follow, but not only limited to:
10.2.1.	Pencegahan pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke kapal dan areal terbatas lingkungan kapal;	10.2.1.	Prevention of unauthorised parties for entering the ship and restricted areas surrounding the ship;
10.2.2.	Pencegahan penitipan senjata ilegal, bahan bahan bakar atau bahan peledak ke kapal;	10.2.2.	Prevention of caring for illegal weapon, fuel or explosive to the ship;
10.2.3.	Mensyaratkan penilaian keamanan kapal dan rencana keamanan kapal;	10.2.3.	Require assessment of ship security and ship security plan;
10.2.4.	Mensyaratkan pelatihan, praktek latihan dan pelaksanaan latihan untuk menjamin pemahaman rencana keamanan dan mekanismenya.	10.2.4.	Require training, drills and exercise to ensure understanding of security plan and its mechanism.
10.3.	Definisi	10.3.	Definition
10.3.1.	Rencana keamanan kapal adalah suatu rencana yang dibuat untuk memastikan bahwa tindakan penerapan diatas kapal dirancang untuk melindungi manusia, muatan, unit pengangkut/ transportasi muatan, perbekalan atau kapal itu sendiri dari resiko ancaman keamanan.	10.3.1.	Ship security plan is a plan developed to ensure that application of measures on board the ship is designed to protect persons on board, cargo, cargo transport units, ship's stores or the ship from the risks of security threats.
10.3.2.	Perwira keamanan kapal adalah seseorang di kapal yang diangkat oleh perusahaan dan bertanggung jawab kepada nakhoda tentang keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan rencana keamanan kapal dan menjadi penghubung dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.	10.3.2.	Ship security officer is a person on board the ship, recruited by the company and accountable to the master with regards to ship security, including implementation and maintenance of the ship security plan and liaising with the company security officer and port facility security officers.
10.3.3.	Perwira keamanan perusahaan seseorang yang ditetapkan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan telah dilaksanakan; rencana keamanan kapal telah dibuat, diajukan untuk disetujui dan kemudian diimplementasikan dan dipelihara dan menjadi penghubung dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan serta perwira keamanan kapal.	10.3.3.	Company security officer is a person designated by the company to ensure that security assessment has been conducted, ship security plan has been developed, submitted for approval, implemented and maintained and acts as a liaison with port facilities security officer and ship security officer.
10.3.4.	Keamanan tingkat 1 adalah tingkat perlindungan minimum tindakan keamanan yang harus dilakukan setiap waktu.	10.3.4.	Security level 1 is the minimum protection level on security measures which must be carried out any time.
10.3.5.	Keamanan tingkat 2 adalah tingkat keadaan yang perlu penambahan tindakan perlindungan keamanan untuk jangka waktu tertentu sebagai akibat dari peningkatan resiko ancaman keamanan.	10.3.5.	Security level 2 is the level for which additional protective measures is needed for a certain period of time as a result of the increasing risks of security threats.
10.3.6.	Keamanan tingkat 3 adalah tingkat kelanjutan tindakan perlindungan keamanan yang harus dilaksanakan untuk jangka waktu terbatas apabila ancaman keamanan mungkin terjadi atau nyata terjadi walaupun belum dapat menentukan sasaran spesifik.	10.3.6.	Security level 3 is the level for which further protective measures must be carried out for a limited time when security threats may occur or already occur although the specific target has not been identified.
10.4.	Tanggung jawab perusahaan	10.4.	Company responsibility
10.4.1.	Perusahaan harus menjamin bahwa rencana keamanan kapal berisi suatu pernyataan jelas yang menekankan kekuasaan nakhoda. Perusahaan harus menetapkan didalam rencana keamanan kapal bahwa nakhoda mempunyai otoritas mendominasi (overriding) dan tanggung jawab membuat keputusan demi keselamatan dan keamanan kapal dan jika diperlukan dapat meminta bantuan Operator kapal atau Pemerintah.	10.4.1.	The company shall ensure that ship security plan shall contain a clear explanation that stresses the authority of the Master. The company shall define in its ship security plan that the Master has an over-riding authority and responsibility to make decision for the sake of ship safety and security and if required can ask for assistance from the Ship Operator or the Government.
10.4.2.	Perusahaan harus memastikan bahwa perwira keamanan perusahaan, nakhoda dan perwira keamanan kapal diberi dukungan yang memadai untuk melakukan tugas-tugas	10.4.2.	The company shall ensure that the company security officer, the Master and the ship security officer shall be given adequate support to carry out their duties and responsibility

	dan tanggung jawabnya.		ties.
10.5.	Keamanan kapal	10.5.	Ship security
10.5.1.	Sebuah kapal harus bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang diatur oleh Pemerintah.	10.5.1.	A ship shall be operated in accordance with the security level regulated by the Government.
10.5.2.	Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini harus dilaksanakan:	10.5.2.	At the security level 1, the following activities shall be carried out:
	1) Memastikan pelaksanaan seluruh tugas- tugas keamanan kapal;		1) Ensuring the implementation of all ship security duties;
	2) Pengawasan tempat lewat ke kapal;		2) Controlling access to ship;
	3) Pengawasan embarkasi orang dan efeknya;		3) Controlling the embarkation of persons and their effects;
	4) Memantau daerah terbatas di kapal untuk memastikan bahwa hanya yang berwenang yang boleh keluar masuk daerah tersebut;		4) Monitoring restricted area on board to ensure that only authorised persons have access to the area;
	5) Memantau geladak dan sekeliling kapal;		5) Monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
	6) Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan;		6) Supervising the handling of cargo and supplies;
	7) Memastikan bahwa tersedia peralatan komunikasi keamanan dan siap digunakan.		7) Ensuring that security communication equipment is readily available.
10.5.3.	Pada keamanan tingkat 2, penambahan tindakan perlindungan, sesuai yang ditetapkan dalam rencana keamanan kapal, harus diterapkan untuk setiap rincian kegiatan pada 6.5.2.	10.5.3.	At security level 2, the additional protective measures, as specified in the ship security plan, shall be implemented for each of the activity detailed in 6.5.2.
10.5.4.	Pada keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus ditetapkan dalam rencana keamanan kapal, harus diterapkan untuk setiap kegiatan pada 6.5.2. Pada tingkat ini pengendalian seluruh kegiatan diambil alih oleh Perwira keamanan pelabuhan (Port Security Officer = PSO).	10.5.4.	At security level 3, continuation of protective measures specified in the ship security plan shall be implemented for each activity in 6.5.2. At this level control over all activities will be taken over by the Port Security Officer (PSO).
10.5.5.	Pada saat penetapan keamanan tingkat 2 atau 3 yang ditentukan oleh pihak yang berwenang, kapal harus menerima perintah pada perubahan tingkat keamanan.	10.5.5.	During the determination of security level 2 or 3 as set by the authority, the ship shall receive instruction on the change of the security level.
10.5.6.	Sebelum memasuki suatu pelabuhan atau ketika ada di suatu pelabuhan didalam teritorial suatu pemerintah negara yang telah menentukan keamanan tingkat 2 atau 3, kapal harus menerima perintah ini, dan harus menegaskan kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan.	10.5.6.	Prior to entering a port or while in a port within the territory of a certain government that already set its security level 2 or 3, the ship shall receive the instruction and shall confirm it with the port facility security officer.
10.6.	Penilaian keamanan kapal	10.6.	Ship security assessment
10.6.1.	Penilaian keamanan kapal adalah suatu hal yang penting untuk dilakukan dan merupakan satu kesatuan dengan proses pembuatan rencana keamanan kapal.	10.6.1.	Ship security assessment is an important matter to be conducted and is an integral part of the process of developing ship security plan.
10.6.2.	Perwira keamanan perusahaan harus memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan oleh orang dengan keahlian yang tepat untuk mengevaluasi keamanan suatu kapal.	10.6.2.	The company security officer shall ensure that ship security assessment is implemented by a person with appropriate skill to evaluate security of a ship.
10.6.3.	Organisasi keamanan yang diakui bisa melaksanakan penilaian keamanan untuk kapal-kapal tertentu.	10.6.3.	Recognized Security Organisation can implement security assessment for certain ships.
10.6.4.	Penilaian keamanan kapal harus termasuk survei lapangan keamanan ditempat dan, sekurang-kurangnya mencakup elemen-elemen berikut:	10.6.4.	Ship security assessment shall include field survey for onsite security and at least consists of the following elements:
	1) Identifikasi tindakan keamanan, operasi dan prosedur ;		1) Identification of security measures, operation and procedure;
	2) Identifikasi dan evaluasi operasi kapal yang penting dilindungi;		2) Identification and evaluation of ship operation important to be protected;
	3) Identifikasi ancaman yang mungkin kepada pengoperasian kapal dan kemungkinan terjadinya, dalam rangka membuat dan menetapkan prioritas tindakan keamanan; dan		3) Identification of possible threat to ship operation and possibility of its occurrence, in order to establish and define priority for security measures; and
	4) Identifikasi kelemahan mencakup faktor manusia, infrastruktur, kebijakan dan prosedur		4) Identification of weaknesses include human factor, infrastructure, policy and procedure.
10.6.5.	Penilaian keamanan kapal harus didokumentasikan, ditinjau ulang, diterima dan disimpan oleh perusahaan.	10.6.5.	Ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and kept by the company.
10.7.	Rencana Keamanan Kapal	10.7.	Ship Security Plan
10.7.1.	Setiap kapal harus membawa suatu rencana keamanan kapal yang disetujui oleh Otoritas yang berwenang. Rencana tersebut harus mencakup ketentuan untuk ketiga tingkat keamanan.	10.7.1.	Every ship shall carry a ship security plan approved by competent authority. The plan shall contain provisions for the three security levels.
10.7.2.	Rencana Keamanan Kapal, harus memuat :	10.7.2.	Ship security plan shall include:
	1) Struktur organisasi perusahaan.		1) Company organisational structure
	2) Struktur organisasi keamanan kapal		2) Ship security organisational structure
	3) Struktur hubungan organisasi keamanan kapal dengan pelabuhan		3) Structure of the relationship between the ship security organisation and the port
	4) Jejaring komunikasi		4) Communication network

5)	Gambar tata ruang kapal secara umum	5)	The drawing of ship layout in general
6)	Kewenangan khusus nakhoda	6)	Special authority of the Master
7)	Tugas dan tanggung jawab CSO, SSO, masing2 ABK	7)	Duties and responsibilities of CSO, SSO, and each of the crew.
8)	Daftar kontak point di setiap pelabuhan tujuan yang reguler disinggahi	8)	List of contact point in each destination port regularly visited
9)	Prosedur deklarasi keamanan (DOS)	9)	Procedure for Declaration of Security (DOS)
10)	Prosedur interaksi dengan kapal dan pelabuhan yang telah memenuhi aturan koda	10)	Procedure for interacting with ship and port already in compliance with the Code
11)	Prosedur komunikasi dengan PFSO, PSC (ADPEL)	11)	Communication procedure with the PFSO, PSC (ADPEL)
12)	Prosedur pengamanan untuk setiap tingkat keamanan (1,2 dan 3) pada aspek:	12)	Procedure for securing each security level (1, 2 and 3) on the following aspects:
a.	Akses ke kapal	a)	Access to ship
b.	Penanganan barang	b)	Handling of goods
c.	Daerah terbatas	c)	Restricted areas
d.	Perbekalan ke kapal	d)	Supplies to ship
e.	Barang tidak bertuan	e)	Unclaimed goods
f.	Patroli sekeliling kapal	f)	Patrol surrounding the ship
g.	Prosedur pengamanan barang berbahaya (bom dsbnya)	g)	Procedure for securing dangerous goods (bomb etc.)
h.	Prosedur naik ke kapal	h)	Procedure for ship embarkation
i.	Prosedur dan denah evakuasi	i)	Procedure and plan for evacuation
10.7.3.	Pengajuan suatu rencana keamanan kapal, atau perubahan-perubahannya yang telah disetujui sebelumnya, untuk persetujuan harus melampirkan penilaian keamanan.	10.7.3.	Submission of a ship security plan, or its approved changes, for approval shall be attached with security assessment.
10.8.	Catatan	10.8.	Records
10.8.1.	Catatan dari kegiatan-kegiatan, yang berhubungan dengan rencana keamanan kapal, harus disimpan diatas kapal untuk jangka waktu minimum yang ditetapkan oleh Otoritas yang berwenang;	10.8.1.	Records of activities, related to ship security plan, shall be kept on board for a minimum period of time as set by the competent Authority;
10.8.2.	Catatan-catatan dimaksud antara lain :	10.8.2.	The intended records among others are:
1)	Kejadian/ancaman keamanan	1)	Security incidents/threats
2)	Kondisi keamanan pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang disinggahi	2)	Security condition of port/port facility visited
3)	Deklarasi keamanan	3)	Declaration of Security
4)	Internal audit	4)	Internal audit
5)	Latihan praktek dan latihan	5)	Drill and exercise
10.8.3.	Catatan harus dibuat dalam bahasa Indonesia;	10.8.3.	Records shall be made in Bahasa Indonesia;
10.8.4.	Catatan boleh di simpan dalam format elektronik, dalam hal ini, harus dilindungi oleh tatacara yang ditujukan pada pencegahan penghapusan yang ilegal, penghancuran atau perubahan;	10.8.4.	Records may be kept in electronic format, which in this case, shall be protected by procedures aiming at preventing illegal deletion, destruction or changes;
10.8.5.	Catatan harus dilindungi dari penyusup atau penyingkapan pihak yang tidak berwenang.	10.8.5.	Records shall be protected from intruder or exposure by unauthorised party.
10.9.	Perwira keamanan perusahaan	10.9.	Company security officer
10.9.1.	Perusahaan harus menunjuk seorang perwira keamanan perusahaan. Seorang perwira keamanan perusahaan dapat ditunjuk sebagai perwira keamanan perusahaan untuk satu kapal atau lebih, satu orang untuk satu jenis kapal	10.9.1.	The company shall appoint a company security officer. A company security officer may be appointed as company security officer for one ship or more, one person for one type of ship.
10.10.	Perwira keamanan kapal	10.10.	Ship security officer
10.10.1.	Seorang perwira keamanan kapal harus ditunjuk oleh perusahaan untuk setiap kapal;	10.10.1.	A ship security officer shall be appointed by the company for each ship;
10.10.2.	Tugas dan tanggung jawab perwira keamanan kapal :	10.10.2.	Duties and responsibilities of ship security officer:
1)	Melakukan inspeksi keamanan kapal secara teratur untuk memastikan tindakan keamanan yang tepat;	1)	Conducting regular inspection of ship security to ensure appropriate security measures;
2)	Memelihara dan mengawasi implementasi rencana keamanan kapal yang juga mencakup amandemen;	2)	Maintain and control implementation of ship security plan which includes its amendments;
3)	Mengkoordinir aspek keamanan penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan;	3)	Coordinating security aspect of cargo handling and ship supplies with other ship personnels and with port facility security officer;
4)	Mengusulkan modifikasi rencana keamanan kapal;	4)	Proposing modification of ship security plan;
5)	Melaporkan kepada perwira keamanan perusahaan setiap kekurangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan pada waktu audit internal, tinjauan ulang berkala, inspeksi keamanan dan verifikasi pemenuhan serta menerapkan semua tindakan korektif;	5)	Reporting to company security officer any deficiency and non conformity found during internal audit, periodical review, security inspection and verification of compliance and implementation of corrective measures;
6)	Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan diatas kapal;	6)	Increasing security awareness and alertness on board;



7)	Memastikan bahwa pelatihan yang tepat telah diberikan kepada personil kapal sebagaimana mestinya	7)	Ensuring that adequate training has been carried out to ship personnel as required;
8)	Melaporkan seluruh insiden keamanan;	8)	Reporting all security incidents;
9)	Mengkoordinasikan implementasi rencana keamanan kapal dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan; dan	9)	Coordinating implementation of ship security plan with company security officer and port facility security officer; and
10)	Memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan secara baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara.	10)	Ensuring that all security equipment operated well, tested, calibrated, and maintained.
10.11.	Pelatihan, latihan praktek dan latihan keamanan kapal	10.11.	Training, drill and exercise on ship security
10.11.1.	Perwira keamanan perusahaan dan personel darat tertentu harus mempunyai pengetahuan dan sudah mendapat pelatihan yang mengacu kepada pedoman dalam koda.	10.11.1.	Company security officer and particular on-shore personnel shall have knowledge and already been trained according to guidelines in the Code..
10.11.2.	Perwira keamanan kapal harus mempunyai pengetahuan dan sudah mendapat pelatihan yang mengacu kepada pedoman dalam koda	10.11.2.	Ship security officer shall have knowledge and already received training according to the guidelines in the Code.
10.11.3.	Personil kapal yang mempunyai tanggung jawab dan tugas-tugas spesifik keamanan harus mengerti tanggung jawab mereka untuk keamanan kapal sebagaimana diuraikan di dalam rencana keamanan kapal dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.	10.11.3.	The ship personnel having responsibility and specific security duties shall understand their duties for ship security as described in the ship security plan and has capability and adequate knowledge to carry out their duties.
10.11.4.	Untuk memastikan implementasi yang efektif rencana keamanan kapal latihan praktek (drill) harus dilaksanakan pada interval yang tepat dengan mempertimbangkan jenis kapal, perubahan personil kapal, fasilitas pelabuhan yang dikunjungi yang mengacu kepada pedoman dalam koda	10.11.4.	To ensure effective implementation of ship security plan drill has to be carried out at appropriate interval by considering the type of ship, changes in ship personnel, port facility visited in accordance to guidelines in the Code.
10.11.5.	Perwira keamanan perusahaan harus memastikan implementasi dan koordinasi rencana keamanan kapal yang efektif dengan mengambil bagian dalam latihan pada interval yang tepat.	10.11.5.	Company security officer shall ensure implementation and coordination of effective ship security plan by taking part in training at appropriate interval.
10.11.6.	Pelaksanaan latihan praktek dilaksanakan setiap 3 bulan satu kali kecuali jika terjadi pergantian personil sebesar 25 persen atau lebih, latihan praktek harus dilaksanakan 1 minggu setelah pergantian tersebut. Pelaksanaan latihan dilaksanakan setiap 12 bulan atau paling lambat 18 bulan satu kali.	10.11.6.	Drill shall be implemented once every 3 months except when there is 25 percent or more changes of personnels, then the drill shall be carried out a week after the changes occur. Exercise is implemented every 12 months or at least once every 18 months.
10.12.	Verifikasi	10.12.	Verification
10.12.1.	Verifikasi kapal harus dilaksanakan oleh petugas yang berwenang. Pihak yang berwenang dapat menguasai kepada organisasi keamanan yang diakui .	10.12.1.	Ship verification shall be conducted by the competent authority. The Competent Authority may give authorisation to recognised security organisation (RSO).
10.12.2.	Sistem keamanan dan peralatan keamanan di kapal setelah verifikasi harus dirawat untuk menyesuaikan dengan ketentuan-ketentuan koda. Setelah verifikasi tidak boleh dibuat perubahan di dalam sistem keamanan dan peralatan keamanan yang telah disetujui oleh otoritas yang berwenang.	10.12.2.	Security system and security equipment on board shall be maintained after verification to comply with the provisions of the Code. After verification no changes should be made in the security system and security equipment that have been approved by the competent authority.
10.13.	Penerbitan atau pengesahan sertifikat	10.13.	Issuance and validation of certificate
10.13.1.	Suatu sertifikat internasional keamanan kapal harus diterbitkan setelah verifikasi awal atau verifikasi pembaharuan;	10.13.1.	A ship security certificate shall be issued after initial verification or renewal verification;
10.13.2.	Sertifikat tersebut harus diterbitkan atau disahkan oleh otoritas yang berwenang atau organisasi keamanan yang diakui.	10.13.2.	Such certificate shall be issued or validated by competent authority or recognised security organisation.
10.14.	Lamanya sertifikat dan masa berlakunya sertifikat	10.14.	Duration and period of validity of certificate
10.14.1.	Suatu Sertifikat Internasional Keamanan Kapal harus diterbitkan untuk periode yang ditetapkan oleh Otoritas yang berwenang yang tidak melebihi lima tahun.	10.14.1.	A ship security certificate shall be issued for a period not exceed 5 years as set by the competent authority.
10.14.2.	Apabila verifikasi pembaharuan diselesaikan dalam waktu tiga bulan sebelum tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada, sertifikat yang baru akan sah dari tanggal penyelesaian verifikasi pembaharuan hingga pada suatu tanggal tidak melebihi lima tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada itu.	10.14.2.	If renewal verification is completed within 3 months before the expire date of validity, the new certificate will become valid from the completion of renewal verification until a certain date not exceeding 5 years of the expire date in that certificate.
10.14.3.	Jika suatu sertifikat dikeluarkan untuk suatu jangka waktu kurang dari lima tahun, pihak yang berwenang boleh memperpanjang masa berlakunya sertifikat sebelum habis masa berlakunya ke maximum jangka waktu yang ditentukan.	10.14.3.	If a certificate issued for a period less than 5 years, the competent authority may extend the validity period of the certificate before the expire date of validity to a maximum period defined.
10.14.4.	Jika sebuah kapal pada waktu sertifikat berakhir tidak berada di pelabuhan dimana diharapkan untuk verifikasi, Otoritas yang berwenang dapat memperpanjang masa berlaku sertifikat tetapi perpanjangan ini harus menggaransi	10.14.4.	If a ship at the expire date of validity is not at the port where it is expected for verification, the competent authority may extend the validity period of the certificate but the extension shall only be given to ensure that the ship

hanya untuk kepentingan kapal dalam menyelesaikan pelayarannya ke pelabuhan dimana akan diverifikasi dan kemudian hanya dalam keadaan yang layak dan sesuai untuk melakukannya. Tidak ada sertifikat diperpanjang lebih dari 3 bulan dan kapal pada mana perpanjangan diberikan harus tidak pada kedatangannya di pelabuhan dimana diharapkan untuk diverifikasi, diberi hak berdasarkan atas perpanjangan untuk meninggalkan pelabuhan itu tanpa mempunyai suatu sertifikat baru. Ketika sertifikasi pembaharuan telah selesai, sertifikat yang baru harus berlaku pada suatu tanggal tidak melebihi 5 tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada sebelum perpanjangan telah digaransi.

#### 10.15. Sertifikat sementara

10.15.1. Sertifikat sementara diterbitkan pada saat dilaksanakan verifikasi awal (initial) dan apabila ditemukan kekurangan untuk hal-hal wajib seperti tidak adanya SSP atau CSO dan SSO serta ABK yang tidak memahami ketentuan SMKK.

Sistem Manajemen Keamanan Kapal tidak diterapkan bagi kapal-kapal yang tidak melaksanakan pelayaran internasional. Namun pelayaran nasional yang menyelenggarakan angkutan laut dalam negeri akan sering berinteraksi dengan kapal-kapal asing yang melaksanakan angkutan laut dari luar negeri. Karena itu, untuk memperlancar penyelenggaraan perdagangan internasional yang ditunjang oleh angkutan laut dalam negeri maka SMKK terbatas perlu diterapkan pada kapal-kapal non konvensi.

### Seksi 11 STANDAR ASESMEN KEAMANAN KAPAL KATEGORI B

#### 11.1. Standar asesmen keamanan kapal kategori B.

##### 11.1.1. Operasi kapal utama

- 1) Pengawasan akses (personil, penumpang, tamu, dll)
- 2) Daerah terbatas di kapal.
- 3) Penanganan muatan
- 4) Penanganan perbekalan kapal
- 5) Monitoring keamanan

##### 11.1.2. Strategi mitigasi (rekomendasi langkah-langkah proteksi)

- 1) monitoring kapal (geladak dan daerah sekitarnya)
- 2) embarkasi orang dan pengawasan barang bawaan
- 3) tugas dan pelatihan keamanan
- 4) komunikasi dan respon

##### 11.1.3. Laporan / checklist survei keamanan kapal

- 1) Dokumen yang diverifikasi
- 2) Memastikan pelaksanaan semua tugas keamanan kapal
- 3) Monitoring daerah terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang yang berkepentingan yang mempunyai akses
- 4) Pengawasan akses ke kapal, termasuk setiap sistem identifikasi
- 5) Pengawasan embarkasi orang, dan barang bawaannya
- 6) Memastikan bahwa komunikasi keamanan kapal, informasi, dan peralatan tersedia jika diperlukan

#### 11.2. Standar rencana keamanan kapal kategori B.

##### 11.2.1. Umum

##### 11.2.2. Kebijakan & tanggungjawab perusahaan

##### 11.2.3. Komunikasi

##### 11.2.4. Keamanan kapal

##### 11.2.5. Akses dan pengawasan

##### 11.2.6. Pelatihan, latihan praktek & latihan

##### 11.2.7. Keamanan tingkat 1

##### 11.2.8. Keamanan tingkat 2

##### 11.2.9. Keamanan tingkat 3

##### 11.2.10. Sistem dan peralatan keamanan

reaches the port of verification in suitable condition.

No certificate shall be extended for more than 3 months and the vessel that the extension was given shall not be at its arrival in the port intended of verification, is granted a right to leave the port based on extension without obtaining a new certificate. When a renewal certification is completed, the new certificate shall be valid at certain date not exceeding 5 years from the expire date of the existing certificate before any extension was granted.

#### 10.15. Interim certificate

10.15.1. Interim certificate is issued at the implementation of initial verification and if there is constraint found toward mandatory items, such as the absence of SSP or CSO and SSO and crews who with no understanding of the provisions.

Ship Security Management System is not applicable for ships not undertake international voyage. However, the national shipping which carries out domestic sea transportation will often interact with foreign ships that carry sea transportation from abroad. Therefore, to ease the conduct of international trade which is supported by domestic sea transportation, the limited SSMS need to be applied on non-convention vessels.

### Section 11 SHIP SECURITY ASSESSMENT STANDARD CATEGORY B

#### 11.1. Ship security assessment standard category B

##### 11.1.1. Main ship operation

- 1) Access control (personnel, passengers, guests, etc.)
- 2) Restricted areas on board.
- 3) Cargo handling
- 4) Handling of ship supplies
- 5) Security monitoring

##### 11.1.2. Mitigation strategy (recommendation of protection steps)

- 1) Monitoring of ship (deck & surrounding area)
- 2) Embarkation of persons and their effects
- 3) Duties and security drill
- 4) Communication and response

##### 11.1.3. Report / checklist ship security survey

- 1) Verified document
- 2) Ensuring implementation of all duties regarding ship security
- 3) Monitoring of restricted areas to ensure only authorised persons have access

- 4) Controlling access to ship, including every identification system
- 5) Controlling embarkation of persons and their effects

- 6) Ensuring that ship security communication, information and information are available when required

#### 11.2. Standard of ship security plan category B.

##### 11.2.1. General

##### 11.2.2. Company policy and responsibility

##### 11.2.3. Communication

##### 11.2.4. Ship security

##### 11.2.5. Access and control

##### 11.2.6. Practice, drill and training

##### 11.2.7. Security level 1

##### 11.2.8. Security level 2

##### 11.2.9. Security level 3

##### 11.2.10. Security system and equipment

**Seksi 12 STANDAR KEAMANAN KAPAL KATEGORI C**

- 12.1. Umum
- 12.1.1. Pendahuluan  
Standar Nasional Keamanan Kapal adalah standar keamanan kapal berisi pedoman dan prosedur yang berhubungan dengan pemenuhan persyaratan keamanan kapal. Pemenuhan persyaratan keamanan kapal standar nasional mengacu kepada ISPS-Code yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi di Indonesia
- 12.1.2. Tujuan
- 1) Membangun suatu kerjasama antara pemerintah dan perusahaan pelayaran untuk menemukan ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa keamanan yang berakibat kepada kapal.
  - 2) Memastikan secara dini dan keberhasilan mengumpulkan informasi dan pertukaran informasi yang berhubungan dengan keamanan.
  - 3) Menyediakan suatu cara penilaian keamanan dan rencana keamanan kapal sehingga menghasilkan rancangan beserta tata kerja untuk tanggap terhadap perubahan tingkat keamanan.
- 12.2. Persyaratan fungsional  
Untuk dapat mencapai sarannya, Standar ini dilengkapi dengan sejumlah persyaratan fungsional sebagai berikut, namun tidak terbatas hanya kepada :
- 12.2.1. Pencegahan pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke kapal dan areal terbatas lingkungan kapal;
  - 12.2.2. Pencegahan penitipan senjata ilegal, bahan bakar atau bahan peledak ke kapal;
  - 12.2.3. Mensyaratkan penilaian keamanan kapal dan rencana keamanan kapal;
  - 12.2.4. Mensyaratkan pelatihan (training), praktek latihan (drills) dan pelaksanaan latihan (exercise) untuk menjamin pemahaman rencana keamanan dan mekanismenya.
- 12.3. Tanggung jawab perusahaan
- 12.3.1. Perusahaan harus menjamin bahwa rencana keamanan kapal berisi suatu pernyataan jelas yang menekankan kekuasaan nakhoda. Perusahaan harus menetapkan didalam rencana keamanan kapal bahwa nakhoda mempunyai otoritas mendominasi (overriding) dan tanggung jawab membuat keputusan demi keselamatan dan keamanan kapal dan jika diperlukan dapat meminta bantuan Operator kapal atau Pemerintah.
  - 12.3.2. Perusahaan harus memastikan bahwa perwira keamanan perusahaan, nakhoda dan perwira keamanan kapal diberi dukungan yang memadai untuk melakukan tugas-tugas dan tanggung jawabnya.
- 12.4. Keamanan kapal
- 12.4.1. Sebuah kapal harus bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang diatur oleh Pemerintah.
  - 12.4.2. Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini harus dilaksanakan:
    - 1) Memastikan pelaksanaan seluruh tugas- tugas keamanan kapal;
    - 2) Pengawasan tempat lewat ke kapal;
    - 3) Pengawasan embarkasi orang dan efeknya;
    - 4) Memantau daerah terbatas di kapal untuk memastikan bahwa hanya yang berwenang yang boleh keluar masuk daerah tersebut;
    - 5) Memantau geladak dan sekeliling kapal;
    - 6) Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan;
    - 7) Memastikan bahwa tersedia peralatan komunikasi keamanan dan siap digunakan.
  - 12.4.3. Pada keamanan tingkat 2, penambahan tindakan perlindungan, sesuai yang ditetapkan dalam rencana keamanan kapal, harus diterapkan untuk setiap rincian kegiatan klausul 12.4.2 (1).
  - 12.4.4. Pada keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus ditetapkan dalam rencana keamanan

**Section 12 SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY C**

- 12.1. General
- 12.1.1. Introduction  
Ship Security Standard is a ship security standard that contains guidelines and procedure related to the compliance of ship security requirement. Compliance of ship security standard refers to ISPS Code that has been adjusted to the situation and condition in Indonesia.
- 12.1.2. Purpose
- 1) Establish a cooperation between the government and shipping companies to find security threats and undertake preventive actions toward security incidents that have consequences on the ships
  - 2) Ensure a timely achievement in collecting and exchanging information related to security
  - 3) Provide a methodology for assessing security and ship security plan so as to produce a plan and working procedure to respond to changes in security levels.
- 12.2. Functional Requirements  
In order to achieve the target, this Standard shall be equipped with a number of functional requirements as follow, but not only limited to:
- 12.2.1. Prevention of unauthorised parties for entering the ship and restricted areas surrounding the ship;
  - 12.2.2. Prevention of caring for illegal weapon, fuel or explosive to the ship;
  - 12.2.3. Requiring assessment of ship security and ship security plan;
  - 12.2.4. Require training, drills and exercise to ensure understanding of security plan and its mechanism.
- 12.3. Company responsibility
- 12.3.1. The company shall ensure that ship security plan shall contain a clear explanation that stresses the authority of the Master. The company shall define in its ship security plan that the Master has an over-riding authority and responsibility to make decision for the sake of ship safety and security and if required can ask for assistance from the Ship Operator or the Government.
  - 12.3.2. The company shall ensure that the company security officer, the Master and the ship security officer shall be given adequate support to carry out their duties and responsibilities.
- 12.4. Ship Security
- 12.4.1. A ship shall be operated in accordance with the security level regulated by the Government.
  - 12.4.2. At security level 1, the following activities shall be undertaken:
    - 1) Ensuring the implementation of all ship security duties;
    - 2) Controlling access to ship;
    - 3) Controlling the embarkation of persons and their effects;
    - 4) Monitoring restricted area on board to ensure that only authorised persons have access to the area;
    - 5) Monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;
    - 6) Supervising the handling of cargo and supplies;
    - 7) Ensuring that security communication equipment is readily available.
  - 12.4.3. At security level 2, the additional protective measures, as specified in the ship security plan, shall be implemented for each of the activity detailed in 12.4.2 (1).
  - 12.4.4. At security level 3, continuation of protective measures specified in the ship security plan shall be implemented

kapal, harus diterapkan untuk setiap kegiatan pada 6.5.2. Pada tingkat ini pengendalian seluruh kegiatan diambil alih oleh Perwira keamanan pelabuhan (Port Security Officer = PSO).	for each activity in 6.5.2. At this level control over all activities will be taken over by the Port Security Officer (PSO).
12.4.5. Pada saat penetapan keamanan tingkat 2 atau 3 yang ditentukan oleh pihak yang berwenang, kapal harus menerima perintah pada perubahan tingkat keamanan.	12.4.5. During the determination of security level 2 or 3 as set by the authority, the ship shall receive instruction on the change of the security level.
12.4.6. Sebelum memasuki suatu pelabuhan atau ketika ada di suatu pelabuhan didalam teritorial suatu pemerintah negara yang telah menentukan keamanan tingkat 2 atau 3, kapal harus menerima perintah ini, dan harus menegaskannya kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan.	12.4.6. Prior to entering a port or while in a port within the territory of a certain government that already set its security level 2 or 3, the ship shall receive the instruction and shall confirm it with the port facility security officer.
12.5. Penilaian Keamanan Kapal	12.5. Ship Security Assessment
12.5.1. Penilaian keamanan kapal adalah suatu hal yang penting untuk dilakukan dan merupakan satu kesatuan dengan proses pembuatan rencana keamanan kapal.	12.5.1. Ship security assessment is an important matter to be conducted and is an integral part of the process of developing ship security plan.
12.5.2. Perwira keamanan perusahaan harus memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan oleh orang dengan keahlian yang tepat untuk mengevaluasi keamanan suatu kapal.	12.5.2. The company security officer shall ensure that ship security assessment is implemented by a person with appropriate skill to evaluate security of a ship.
12.5.3. Organisasi keamanan yang diakui bisa melaksanakan penilaian keamanan untuk kapal-kapal tertentu.	12.5.3. Recognized Security Organisation can implement security assessment for certain ships.
12.5.4. Penilaian keamanan kapal harus termasuk survei lapangan keamanan ditempat dan, sekurang-kurangnya mencakup elemen-elemen berikut:	12.5.4. Ship security assessment shall include field survey for onsite security and at least consists of the following elements:
1) Identifikasi tindakan keamanan, operasi dan prosedur ;	1) Identification of security measures, operation and procedure;
2) Identifikasi dan evaluasi operasi kapal yang penting dilindungi;	2) Identification and evaluation of ship operation important to be protected;
3) Identifikasi ancaman yang mungkin kepada pengoperasian kapal dan kemungkinan terjadinya, dalam rangka membuat dan menetapkan prioritas tindakan keamanan; dan	3) Identification of possible threat to ship operation and possibility of its occurrence, in order to establish and define priority for security measures; and
4) Identifikasi kelemahan mencakup faktor manusia, infrastruktur, kebijakan dan prosedur	4) Identification of weaknesses include human factor, infrastructure, policy and procedure
12.5.5. Penilaian keamanan kapal harus didokumentasikan, ditinjau ulang, diterima dan disimpan oleh perusahaan.	12.5.5. Ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and kept by the company.
12.6. Rencana Keamanan Kapal	12.6. Ship Security Plan
12.6.1. Setiap kapal harus membawa suatu rencana keamanan kapal yang disetujui oleh Otoritas yang berwenang. Rencana tersebut harus mencakup ketentuan untuk ketiga tingkat keamanan.	12.6.1. Every ship shall carry a ship security plan approved by competent authority. The plan shall contain provisions for the three security levels.
12.6.2. Rencana Keamanan Kapal, harus memuat :	12.6.2. Ship security plan shall include:
1) Struktur organisasi perusahaan.	1) Company organisational structure
2) Struktur organisasi keamanan kapal	2) Ship security organisational structure
3) Struktur hubungan organisasi keamanan kapal dengan pelabuhan	3) Structure of the relationship between the ship security organisation and the port
4) Jejaring komunikasi	4) Communication network
5) Gambar tata ruang kapal secara umum	5) The drawing of ship layout in general
6) Kewenangan khusus nakhoda	6) Special authority of the Master
7) Tugas dan tanggung jawab CSO, SSO, masing-masing ABK	7) Duties and responsibilities of CSO, SSO, and each of the crew.
8) Daftar kontak point di setiap pelabuhan tujuan yang reguler disinggahi	8) List of contact point in each destination port regularly visited
9) Prosedur deklarasi keamanan (DOS)	9) Procedure for Declaration of Security (DOS)
10) Prosedur interaksi dengan kapal dan pelabuhan yang telah memenuhi aturan koda	10) Procedure for interacting with ship and port already in compliance with the Code
11) Prosedur komunikasi dengan PFSO, PSC (ADPEL)	11) Communication procedure with the PFSO, PSC (ADPEL)
12) Prosedur pengamanan untuk setiap tingkat keamanan (1,2 dan 3) pada aspek:	12) Procedure for securing each security level (1, 2 and 3) on the following aspects:
a) Akses ke kapal	a) Access to ship
b) Penanganan barang	b) Handling of goods
c) Daerah terbatas	c) Restricted areas
d) Perbekalan ke kapal	d) Supplies to ship
e) Barang tidak bertuan	e) Unclaimed goods
f) Patroli sekeliling kapal	f) Patrol surrounding the ship
g) Prosedur pengamanan barang berbahaya (bom dsbnya)	g) Procedure for securing dangerous goods (bomb etc.)
h) Prosedur naik ke kapal	h) Procedure for ship embarkation
i) Prosedur dan denah evakuasi	i) Procedure and plan for evacuation

12.6.3. Pengajuan suatu rencana keamanan kapal, atau perubahan-perubahannya yang telah disetujui sebelumnya, untuk persetujuan harus melampirkan penilaian keamanan.	12.6.3. Submission of a ship security plan, or its approved changes, for approval shall be attached with security assessment.
12.7. Catatan	12.7. Records
12.7.1. Catatan dari kegiatan-kegiatan, yang berhubungan dengan rencana keamanan kapal, harus disimpan di atas kapal untuk jangka waktu minimum yang ditetapkan oleh Otoritas yang berwenang;	12.7.1. Records of activities, related to ship security plan, shall be kept on board for a minimum period of time as set by the competent Authority;
12.7.2. Catatan-catatan dimaksud antara lain : 1) Kejadian/ancaman keamanan 2) Kondisi keamanan pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang disinggahi 3) Deklarasi keamanan 4) Internal audit 5) Latihan praktek dan latihan	12.7.2. The records shall include: 1) Security incidents/ threats 2) Security condition of port/facility of call 3) Declaration of security 4) Internal audit 5) Drill and exercise
12.7.3. Catatan harus dibuat dalam bahasa yang dipahami di kapal;	12.7.3. Records shall be made in Bahasa Indonesia;
12.7.4. Catatan boleh di simpan dalam format elektronik, dalam hal ini, harus dilindungi oleh tatacara yang ditujukan pada pencegahan penghapusan yang ilegal, penghancuran atau perubahan;	12.7.4. Records may be kept in electronic format, which in this case, shall be protected by procedures aiming at preventing illegal deletion, destruction or changes;
12.7.5. Catatan harus dilindungi dari masuknya atau penyingkapan pihak yang tidak berkepentingan.	12.7.5. Records shall be protected from intruder or exposure by unauthorised party;
12.8. Perwira keamanan perusahaan Perusahaan harus menunjuk seorang perwira keamanan perusahaan. Seorang perwira keamanan perusahaan dapat ditunjuk sebagai perwira keamanan perusahaan untuk satu kapal atau lebih, satu orang untuk satu jenis kapal.	12.8. Company Security Officer The company shall appoint a company security officer. A company security officer may be appointed as company security officer for one ship or more, one person for one type of ship.
12.9. Perwira keamanan kapal	12.9. Ship Security Officer
12.9.1. Seorang perwira keamanan kapal harus ditunjuk oleh perusahaan untuk setiap kapal;	12.9.1. A ship security officer shall be appointed by the company for each ship;
12.9.2. Tugas dan tanggung jawab perwira keamanan kapal : 1) Melakukan inspeksi keamanan kapal secara teratur untuk memastikan tindakan keamanan yang tepat; 2) Memelihara dan mengawasi implementasi rencana keamanan kapal yang juga mencakup amandemen; 3) Mengkoordinir aspek keamanan penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan; 4) Mengusulkan modifikasi rencana keamanan kapal; 5) Melaporkan kepada perwira keamanan perusahaan setiap kekurangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan pada waktu audit internal, tinjauan ulang berkala, inspeksi keamanan dan verifikasi pemenuhan serta menerapkan semua tindakan korektif; 6) Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal; 7) Memastikan bahwa pelatihan yang tepat telah diberikan kepada personil kapal sebagaimana mestinya 8) Melaporkan seluruh insiden keamanan; 9) Mengkoordinasikan implementasi rencana keamanan kapal dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan; dan 10) Memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan secara baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara.	12.9.2. Duties and responsibilities of ship security officer; 1) Conducting regular inspection of ship security to ensure appropriate security measures; 2) Maintain and control implementation of ship security plan which includes its amendments; 3) Coordinating security aspect of cargo handling and ship supplies with other ship personnels and with port facility security officer; 4) Proposing modification of ship security plan; 5) Reporting to company security officer any deficiency and non conformity found during internal audit, periodical review, security inspection and verification of compliance and implementation of corrective measures; 6) Increasing security awareness and alertness on board; 7) Ensuring that adequate training has been carried out to ship personnel as required; 8) Reporting all security incidents; 9) Coordinating implementation of ship security plan with company security officer and port facility security officer; and 10) Ensuring that all security equipment operated well, tested, calibrated, and maintained.
12.10. Pelatihan, Latihan Praktek dan Latihan Keamanan Kapal	12.10. Training, Drill and Exercise on Ship Security
12.10.1. Perwira keamanan perusahaan dan personel darat tertentu harus mempunyai pengetahuan dan sudah mendapat pelatihan yang mengacu kepada pedoman dalam koda.	12.10.1. Company security officer and particular on-shore personnel shall have knowledge and already been trained according to guidelines in the Code.
12.10.2. Perwira keamanan kapal harus mempunyai pengetahuan dan sudah mendapat pelatihan yang mengacu kepada pedoman dalam koda	12.10.2. Ship security officer shall have knowledge and already received training according to the guidelines in the Code.
12.10.3. Personil kapal yang mempunyai tanggung jawab dan tugas-tugas spesifik keamanan harus mengerti tanggung jawab mereka untuk keamanan kapal sebagaimana diuraikan di dalam rencana keamanan kapal dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.	12.10.3. The ship personnel having responsibility and specific security duties shall understand their duties for ship security as described in the ship security plan and has capability and adequate knowledge to carry out their duties.



<p>12.10.4. Untuk memastikan implementasi yang efektif rencana keamanan kapal latihan praktek harus dilaksanakan pada interval yang tepat dengan mempertimbangkan jenis kapal, perubahan personil kapal, fasilitas pelabuhan yang dikunjungi yang mengacu kepada pedoman dalam koda</p> <p>12.10.5. Perwira keamanan perusahaan harus memastikan implementasi dan koordinasi rencana keamanan kapal yang efektif dengan mengambil bagian dalam latihan pada interval yang tepat.</p> <p>12.10.6. Pelaksanaan latihan praktek (drill) dilaksanakan setiap 3 bulan satu kali kecuali jika terjadi pergantian personil sebesar 25 % atau lebih, latihan praktek harus dilaksanakan 1 minggu setelah pergantian tersebut. Pelaksanaan latihan (exercise) dilaksanakan setiap 12 bulan atau paling lambat 18 bulan satu kali.</p> <p>12.11. Verifikasi</p> <p>12.11.1. Verifikasi kapal harus dilaksanakan oleh petugas yang berwenang. Pihak yang berwenang dapat menguasai kepada Organisasi Keamanan yang diakui.</p> <p>12.11.2. Sistem keamanan dan peralatan keamanan di kapal setelah verifikasi harus dirawat untuk menyesuaikan dengan ketentuan-ketentuan koda. Setelah verifikasi tidak boleh dibuat perubahan di dalam sistem keamanan dan peralatan keamanan yang telah disetujui oleh Otoritas yang berwenang.</p> <p>12.12. Penerbitan atau pengesahan sertifikat</p> <p>12.12.1. Suatu sertifikat internasional keamanan kapal harus diterbitkan setelah verifikasi awal atau verifikasi pembaharuan;</p> <p>12.12.2. Sertifikat tersebut harus diterbitkan atau disahkan oleh Otoritas yang berwenang atau Organisasi keamanan yang diakui.</p> <p>12.13. Lamanya sertifikat dan masa berlakunya sertifikat</p> <p>12.13.1. Suatu Sertifikat Internasional Keamanan Kapal harus diterbitkan untuk periode yang ditetapkan oleh Otoritas yang berwenang yang tidak melebihi lima tahun.</p> <p>12.13.2. Apabila verifikasi pembaharuan diselesaikan dalam waktu tiga bulan sebelum tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada, sertifikat yang baru akan sah dari tanggal penyelesaian verifikasi pembaharuan hingga pada suatu tanggal tidak melebihi lima tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada itu.</p> <p>12.13.3. Jika suatu sertifikat dikeluarkan untuk suatu jangka waktu kurang dari lima tahun, pihak yang berwenang boleh memperpanjang masa berlakunya sertifikat sebelum habis masa berlakunya ke maximum jangka waktu yang ditentukan.</p> <p>12.13.4. Jika sebuah kapal pada waktu sertifikat berakhir tidak berada di pelabuhan dimana diharapkan untuk verifikasi, Otoritas yang berwenang dapat memperpanjang masa berlaku sertifikat tetapi perpanjangan ini harus menggaransi hanya untuk kepentingan kapal dalam menyelesaikan pelayarannya ke pelabuhan dimana akan diverifikasi dan kemudian hanya dalam keadaan yang layak dan sesuai untuk melakukannya. Tidak ada sertifikat diperpanjang lebih dari 3 bulan dan kapal pada mana perpanjangan diberikan harus tidak pada kedatangannya di pelabuhan dimana diharapkan untuk diverifikasi, diberi hak berdasarkan atas perpanjangan untuk meninggalkan pelabuhan itu tanpa mempunyai suatu sertifikat baru. Ketika sertifikasi pembaharuan telah selesai, sertifikat yang baru harus berlaku pada suatu tanggal tidak melebihi 5 tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat yang ada sebelum perpanjangan telah digaransi.</p> <p>12.14. Sertifikat Sementara</p> <p>Sertifikat sementara dikeluarkan pada saat dilaksanakan verifikasi awal dan apabila ditemukan kekurangan untuk hal-hal yang mandatory (wajib) seperti tidak ada SSP atau CSO dan SSO serta ABK tidak memahami sama sekali ketentuan koda.</p> <p>Kode ISPS tidak diterapkan bagi kapal-kapal yang tidak melaksanakan pelayaran internasional. Namun pelayaran nasional yang menyelenggarakan angkutan laut dalam negeri akan sering ber-</p>	<p>12.10.4. To ensure effective implementation of ship security plan drill has to be carried out at appropriate interval by considering the type of ship, changes in ship personnel, port facility visited in accordance to guidelines in the Code.</p> <p>12.10.5. Company security officer shall ensure implementation and coordination of effective ship security plan by taking part in training at appropriate interval.</p> <p>12.10.6. Drill shall be implemented once every 3 months except when there is 25 percent or more changes of personnels, then the drill shall be carried out a week after the changes occur. Exercise is implemented every 12 months or at least once every 18 months.</p> <p>12.11. Verification</p> <p>12.11.1. Ship verification shall be conducted by the competent authority. The Competent Authority may give authorisation to recognised security organisation (RSO).</p> <p>12.11.2. Security system and security equipment on board shall be maintained after verification to comply with the provisions of the Code. After verification no changes should be made in the security system and security equipment that have been approved by the competent authority.</p> <p>12.12. Issuance and validation of certificate</p> <p>12.12.1. A ship security certificate shall be issued after initial verification or renewal verification;</p> <p>12.12.2. Such certificate shall be issued or validated by competent authority or recognised security organisation.</p> <p>12.13. Duration and period of validity of certificate</p> <p>12.13.1. A ship security certificate shall be issued for a period not exceed 5 years as set by the competent authority.</p> <p>12.13.2. If renewal verification is completed within 3 months before the expire date of validity, the new certificate will become valid from the completion of renewal verification until a certain date not exceeding 5 years of the expire date in that certificate.</p> <p>12.13.3. If a certificate issued for a period less than 5 years, the competent authority may extend the validity period of the certificate before the expire date of validity to a maximum period defined.</p> <p>12.13.4. If a ship at the expire date of validity is not at the port where it is expected for verification, the competent authority may extend the validity period of the certificate but the extension shall only be given to ensure that the ship reaches the port of verification in suitable condition. No certificate shall be extended for more than 3 months and the vessel that the extension was given shall not be at its arrival in the port intended of verification, is granted a right to leave the port based on extension without obtaining a new certificate. When a renewal certification is completed, the new certificate shall be valid at certain date not exceeding 5 years from the expire date of the existing certificate before any extension was granted.</p> <p>12.14. Interim Certificate</p> <p>12.14.1. Interim certificate is issued at the implementation of initial verification and if there is constraint found toward mandatory items, such as the absence of SSP or CSO and SSO and crews who with no understanding of the provisions. Ship Security Management System (SSMS) is not applicable for ships not undertake international voyage. However, the national shipping which carries out domestic sea</p>
---	---

interaksi dengan kapal-kapal asing yang melaksanakan angkutan laut dari luar negeri.

Untuk memperlancar penyelenggaraan perdagangan internasional yang ditunjang oleh angkutan laut dalam negeri maka Kode ISPS perlu diterapkan secara terbatas pada kapal-kapal non konvensi

### Seksi 13 STANDAR ASESMEN KEAMANAN KAPAL KATEGORI C.

- 13.1. Operasi Kapal Utama
  - 13.1.1. Pengawasan Akses (Personil, penumpang, tamu, dll)
  - 13.1.2. Daerah Terbatas di Kapal.
  - 13.1.3. Penanganan muatan
  - 13.1.4. Penanganan Perbekalan kapal
  - 13.1.5. Monitoring Keamanan
- 13.2. Strategi Mitigasi (Rekomendasi langkah-langkah proteksi)
  - 13.2.1. Embarkasi orang dan pengawasan barang bawaan
  - 13.2.2. Tugas dan Pelatihan Keamanan
  - 13.2.3. Komunikasi & Respon
- 13.3. Laporan / Checklist Survei Keamanan Kapal
  - 13.3.1. Dokumen yang diverifikasi
  - 13.3.2. Memastikan pelaksanaan semua tugas keamanan kapal
  - 13.3.3. Monitoring Daerah Terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang yang berkepentingan yang mempunyai akses
  - 13.3.4. Pengawasan akses ke kapal, termasuk setiap system identifikasi
  - 13.3.5. Pengawasan embarkasi orang, dan barang bawaannya
  - 13.3.6. Memastikan bahwa komunikasi keamanan kapal, informasi, dan peralatan tersedia jika diperlukan
- 13.4. Standar rencana keamanan kapal kategori C
  - 13.4.1. Umum
  - 13.4.2. Kebijakan dan tanggungjawab perusahaan
  - 13.4.3. Komunikasi
  - 13.4.4. Keamanan kapal
  - 13.4.5. Akses dan pengawasan
  - 13.4.6. Pelatihan, latihan praktek & latihan
  - 13.4.7. Daerah terbatas
  - 13.4.8. Keamanan tingkat 1
  - 13.4.9. Keamanan tingkat 2
  - 13.4.10. Keamanan tingkat 3
  - 13.4.11. Sistem dan peralatan keamanan

### Seksi 14 STANDAR MANAJEMEN KEAMANAN KAPAL KATEGORI D

Kapal-kapal yang termasuk dalam kategori D sangat jarang berinteraksi dengan kapal asing, namun dalam pelabuhan yang mengimplementasikan ISPS-Code kapal-kapal ini harus memenuhi ketentuan-ketentuan koda untuk menjamin sterilitas fasilitas pelabuhan dalam rangka meningkatkan kepercayaan internasional guna mendukung kelancaran perdagangan internasional.

Perwira Keamanan Perusahaan melaksanakan Asesmen Keamanan Kapal dan menyusun Rencana Keamanan Kapal menjelaskan kepada seluruh awak kapal serta melatih implementasinya..

- 14.1. Standar asesmen keamanan kapal kategori D
  - 14.1.1. Operasi kapal utama
    - 1) Pengawasan akses (personil, penumpang, tamu, dll)
    - 2) Daerah terbatas di kapal.
    - 3) Monitoring keamanan
  - 14.1.2. Strategi mitigasi (rekomendasi langkah-langkah proteksi)
    - 1) pengawasan akses
    - 2) embarkasi orang dan pengawasan barang bawaan
    - 3) tugas & pelatihan keamanan
    - 4) komunikasi & respon
  - 14.1.3. Laporan / checklist survei keamanan kapal
    - 1) Memastikan pelaksanaan semua tugas keamanan kapal

transportation will often interact with foreign ships that carry sea transportation from abroad. Therefore, to ease the conduct of international trade which is supported by domestic sea transportation, the limited SSMS need to be applied on non-convention vessels.

### Section 13 SHIP SECURITY ASSESSMENT STANDARD CATEGORY C

- 13.1. Main vessel operation
  - 13.1.1. Restricted Area on board.
  - 13.1.2. Cargo handling
  - 13.1.3. Ship Supplies Handling
  - 13.1.4. Security Monitoring
  - 13.1.5. Access Control (Personel, passengers, guests, etc)
- 13.2. Mitigation Strategy (recommendation of protection steps)
  - 13.2.1. Embarkasi Embarkation of persons and their effects
  - 13.2.2. Duties and security drill
  - 13.2.3. Communication and response
- 13.3. Report/Checklist of Ship Security Survey
  - 13.3.1. Verified Document
  - 13.3.2. Ensuring implementation of all duties regarding ship security
  - 13.3.3. Monitoring of restricted areas to ensure only authorised persons have access
  - 13.3.4. Controlling access to ship, including every identification system
  - 13.3.5. Controlling embarkation of persons and their effects
  - 13.3.6. Ensuring that ship security communication, information and information are available when required
- 13.4. Standard of ship security plan category C
  - 13.4.1. General
  - 13.4.2. Company policy and responsibility
  - 13.4.3. Communication
  - 13.4.4. Ship security
  - 13.4.5. Access and control
  - 13.4.6. Practice, drill and training
  - 13.4.7. Restricted Areas
  - 13.4.8. Security level 1
  - 13.4.9. Security level 2
  - 13.4.10. Security level 3
  - 13.4.11. Security system and equipment

### Section 14 SHIP SECURITY STANDARD CATEGORY D

The ships belonged to Category D are rarely interact with foreign vessels, but in the ports that implement ISPS Code they shall comply with the provisions of the Code to ensure that the port facility is sterile, in order to increase international reliability to support the effectiveness of international trade.

The Company Security Officer shall carry out Ship Security Assessment, establish and explain Ship Security Plan to all crews and train them on its implementation.

- 14.1. Assessment standard for ship security category D
  - 14.1.1. Main ship operation
    - 1) Access control (personnel, passengers, guests, etc)
    - 2) Restricted areas on board
    - 3) Security monitoring
  - 14.1.2. Mitigation strategy
    - 1) Access control
    - 2) Embarkation of persons and their effects
    - 3) Duties and security drill
    - 4) Communication and response
  - 14.1.3. Report/ checklist for ship security survey
    - 1) Ensuring implementation of all duties regarding ship security

<ol style="list-style-type: none"> <li>2) Monitoring daerah terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang yang berkepentingan yang mempunyai akses</li> <li>3) Pengawasan akses ke kapal, termasuk setiap sistem identifikasi</li> <li>4) Pengawasan embarkasi orang, dan barang bawaannya</li> <li>5) Memastikan bahwa komunikasi keamanan kapal, informasi, dan peralatan tersedia jika diperlukan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2) Monitoring of restricted areas to ensure only authorised persons have access</li> <li>3) Controlling access to ship, including every identification system</li> <li>4) Controlling embarkation of persons and their effects</li> <li>5) Ensuring that ship security communication, information and information are available whenever needed</li> </ol>
<p>14.2. Standar rencana keamanan kapal kategori D</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Umum</li> <li>2) Kebijakan &amp; tanggungjawab perusahaan</li> <li>3) Komunikasi</li> <li>4) Keamanan kapal</li> <li>5) Pelatihan, latihan praktek &amp; latihan</li> <li>6) Daerah terbatas</li> <li>7) Keamanan tingkat 1</li> <li>8) Keamanan tingkat 2</li> <li>9) Keamanan tingkat 3</li> <li>10) Sistem dan peralatan keamanan</li> </ol>	<p>14.2. Standard for ship security plan category D</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) General</li> <li>2) Policy and responsibilities of the company</li> <li>3) Communication</li> <li>4) Ship security</li> <li>5) Training, drill and exercise</li> <li>6) Restricted areas</li> <li>7) Security level 1</li> <li>8) Security level 2</li> <li>9) Security level 3</li> <li>10) Security system and equipment</li> </ol>