

Form No:	QM.G.016.SOP Pemeriksaan Khusus			Approved by	MANAJEMEN RESIKO
Revision No.	01	Issued	11 Aug 2021	Document	ISO 9001

## I. STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

### SOP PEMERIKSAAN KHUSUS

## II. TUJUAN

SOP Pemeriksaan Khusus bertujuan untuk:

1. Menjelaskan proses pelaporan kecelakaan yang berhubungan dengan kegiatan di lingkungan PT Intan Sejahtera Utama;
2. Mengidentifikasi persyaratan pelaporan sesuai aturan perusahaan dan pemerintah Republik Indonesia;
3. Memberikan panduan dalam melakukan penyelidikan dan mitigasi kecelakaan dengan menggunakan metode Root Cause Analysis (RCA);
4. Memberikan panduan dalam menyiapkan pelaporan penyelidikan dan mitigasi kejadian; dan
5. Menentukan mekanisme untuk distribusi pembelajaran dari suatu kejadian (*What When Wrong*).
6. Sebagai penyeimbang dan perlindungan tenaga kerja awak kapal dalam implementasi *Maritime Labour Convention (MLC 2006) amendment 2022*.

## III. PANDUAN KEBIJAKAN

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dalam ruang lingkup:
  - a. Semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia;
  - b. Semua kapal asing berlayar di perairan Indonesia; dan
  - c. Semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006);
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan bahwa Pelaut yang bekerja dan/atau diterima bekerja di bawah perlindungan Perjanjian Kerja Laut;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2013 tentang Manajemen Keselamatan Kapal;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut bahwa dalam rangka menjamin terpenuhinya kelaiklautan kapal, awak kapal wajib memiliki sertifikat sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan yang dilakukan pengawasan oleh petugas serta sanksi ketidakmampuan (kecakapan pelaut, tindakan kelalaian seperti pemalsuan serta penyimpangan penerbitan sertifikat);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Penundaan Kapal;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelengaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan Perairan;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga; dan
10. Peraturan Direksi tentang Sistem Manajemen Mutu Pengelolaan, Perekutuan dan Penempatan Awak Kapal (*Quality Management System Manning Agent*) di lingkungan PT Intan Sejahtera Utama.

**IV. PANDUAN PENERAPAN**
**A. FAKTOR BIASA / CASUAL FACTOR**

Masalah apa pun yang terkait dengan insiden yang, jika diperbaiki, akan mencegah terjadinya insiden atau secara signifikan mengurangi konsekuensinya.

Faktor Biasa dapat berupa **peristiwa** atau **kondisi**.

1. Peristiwa

Merupakan langkah (Aksi) yang memberitahukan siapa yang melakukan apa atau apa melakukan apa.

2. Kondisi

Ketentuan menjelaskan tentang tindakan yang terjadi dengan menunjukkan asumsi atau kondisi yang belum terbukti.

**B. AKAR PENYEBABNYA / ROOT CAUSE**

Penyebab paling mendasar atau sebab-sebab yang dapat diidentifikasi secara masuk akal bahwa manajemen mempunyai kendali untuk memperbaikinya dan, bila diperbaiki akan mencegah (atau secara signifikan mengurangi kemungkinan) terulangnya masalah.

**C. TINDAKAN PERBAIKAN**
**ISMART**

Identification : Identifikasi

Specific : Spesifik

Measurable : Terukur

Achievable : Dapat dicapai

Realistic : Realistik

Timely (Have a defined close out date) : Tepat waktu (Memiliki tanggal penutupan yang ditentukan), bila dibutuhkan

**D. PRINSIP RISIKO**

**V. RISK MATRIX**

Dampak	Konsekuensi Terhadap					Tingkat	Kemungkinan					
	SDM	Assets	Lingkungan	Finansial	Reputasi perusahaan terhadap external (Pemerintah / Masyarakat / Media)		1	2	3	4	5	
							Jarang	Mungkin	Sedang	Bisa terjadi	Yakin	
	Tidak Terdapat Cedera	Tidak terdapat kerusakan	Tidak berpengaruh	Tidak berpengaruh	Tidak berpengaruh	Tidak Berdampak	1	1	2	3	4	
	Pertolongan Pertama (P3K)	Kerugian asset senilai < Rp10.000.000	Tumpahan polusi yang dapat ditampung di kapal	Kerugian finansial < Rp10.000.000	Berdampak ke lokal area	Minor	2	2	4	6	8	
	Pertolongan Medis tanpa kehilangan waktu kerja	Kerugian asset senilai Rp10.000.000 - Rp50.000.000	Tumpahan polusi ke lingkungan < 10 Liter	Kerugian finansial antara Rp10.000.000 - Rp50.000.000	Dampak nasional yang terbatas	Moderate	3	3	6	9	12	
	Cedera kehilangan waktu kerja cuti/rehabilitasi (Lose Time Injury)/Perawatan Medis	Kerugian asset senilai Rp50.000.000 - Rp100.000.000	Tumpahan polusi ke lingkungan antara 10 - 100 Liter	Kerugian finansial antara Rp50.000.000 - Rp100.000.000	Dampak nasional yang luas	Berat	4	4	8	12	16	
	Cacat Tetap (PTD) Permanent Total Disability / Kematian	Kerugian asset senilai > Rp100.000.000	Tumpahan polusi ke lingkungan > 100 Liter	Kerugian finansial > Rp100.000.000	Berdampak ke Internasional / Reputasi Buruk	Major	5	5	10	15	20	
											25	

Keterangan:

Low 1-4 Low risk/Rendah

Medium 4-12 Medium/Sedang

High 15-25 High/Tinggi

**VI. RISK ASSESSMENT**
**A. INHERENT RISK**

Merupakan risiko yang terjadi apabila tidak dilakukan suatu Tindakan baik dari sisi perhitungan dampak maupun kemungkinannya

		Kemungkinan				
		1	2	3	4	5
Tingkat		Jarang	Mungkin	Sedang	Bisa terjadi	Yakin
Tidak Berdampak	1	1	2	3	4	5
Minor	2	2	4	6	8	10
Moderate	3	3	6	9	12	15
Berat	4	4	8	12	Risk 16	20
Major	5	5	10	15	20	25

Keterangan:  
Low 1-4 Low risk/Rendah  
Medium 4-12 Medium/Sedang  
High 15-25 High/Tinggi

Risk merupakan nilai inherent yang diidentifikasi melalui:

1. Pendekatan Historis
2. Pendekatan FGD/Brainstorming
3. Pendekatan Benchmark
4. Pendekatan Ahli

**B. RESIDUAL RISK**

Merupakan risiko yang masih muncul setelah dilakukan Tindakan/kontrol baik terhadap sisi perhitungan dampak maupun kemungkinannya

		Kemungkinan				
		1	2	3	4	5
Tingkat		Jarang	Mungkin	Sedang	Bisa terjadi	Yakin
Tidak Berdampak	1	1	2	3	4	5
Minor	2	2	Risk	6	8	10
Moderate	3	3	6	9	12	15
Berat	4	4	8	12	16	20
Major	5	5	10	15	20	25

Keterangan:  
Low 1-4 Low risk/Rendah  
Medium 4-12 Medium/Sedang  
High 15-25 High/Tinggi

Risk merupakan nilai Residual setelah dilakukan proses Kontrol dengan menganalisis risiko dengan metode kontrol berupa:

1. Kebijakan Perusahaan;
2. Standard Operational Procedures (SOP);
3. Peralatan;
4. Instruksi Kerja;
5. Surat Edaran; dll

**VII. MEASUREMENT CONTROL**

Form No:	QM.G.016.SOP Pemeriksaan Khusus		Approved by	MANAJEMEN RESIKO
Revision No.	01	Issued	11 Aug 2021	Document

## Inherent Risk

## Residual Risk

## Treated Risk

Control

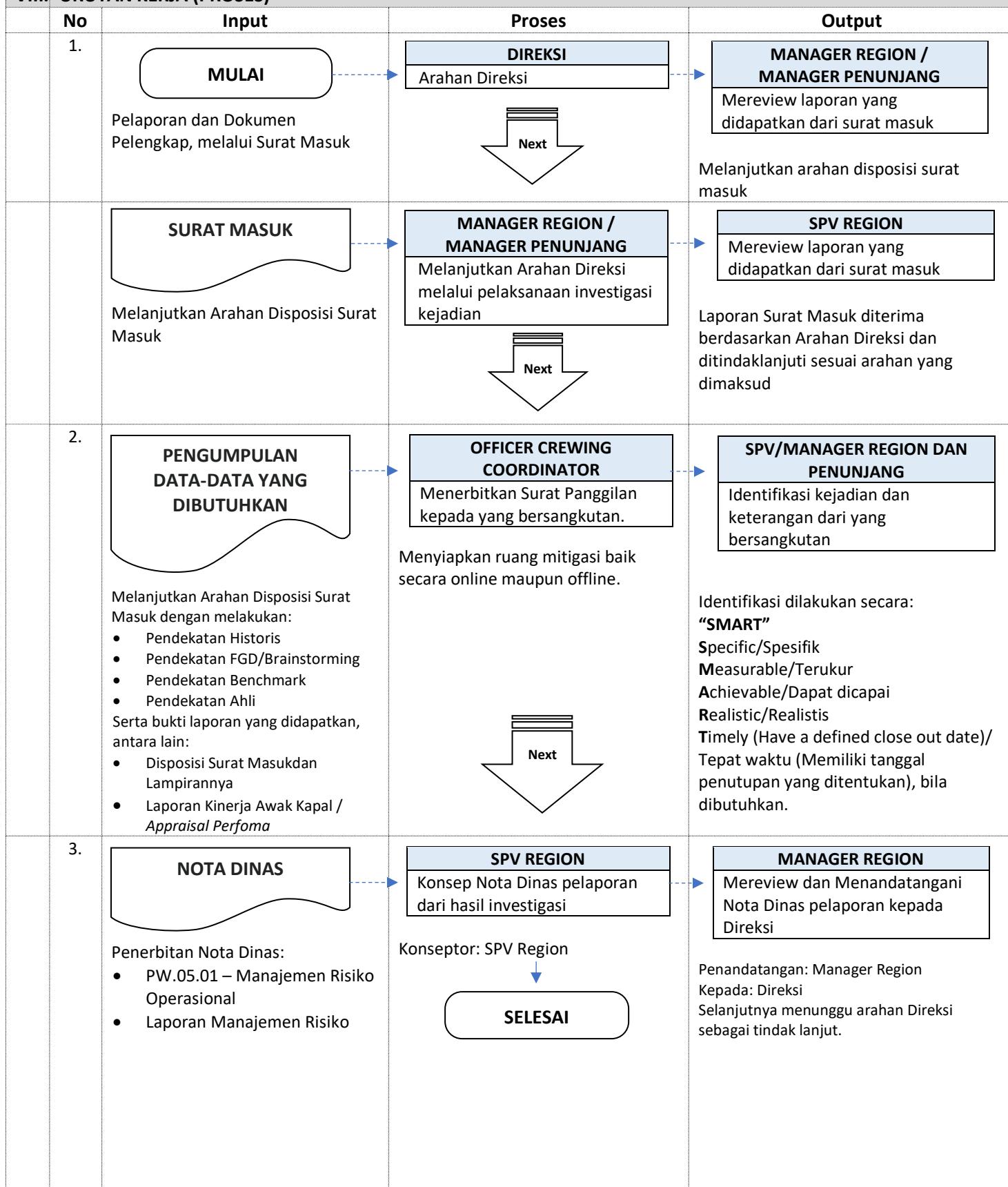
Mitigation

Eksposur Risiko Saat Ini / Current Risk Exposure

Garis Toleransi Risiko / Risk Tolerance Line

\*Metode sistem Pelaporan PT Intan Sejahtera Utama merupakan sistem pelaporan melalui nota dinas secara berjenjang yang merupakan bagian dari supporting PT Pelindo dalam memimpin Indonesia Maritime Gateway khususnya PT Pelindo Jasa Maritim (PJM) melalui sistem pelaporan yang telah dimiliki PT Pelindo itu sendiri yaitu Pelindo E-Office (PEO)

**VIII. URUTAN KERJA (PROSES)**



<i>Form No:</i>	<i>QM.G.016.SOP Pemeriksaan Khusus</i>			<i>Approved by</i>	<i>MANAJEMEN RESIKO</i>
<i>Revision No.</i>	<i>01</i>	<i>Issued</i>	<i>11 Aug 2021</i>	<i>Document</i>	<i>ISO 9001</i>

**IX. FORM YANG DIBUTUHKAN**

- Surat Panggilan
- MVP.SEC.01.009 Penilaian kinerja awak kapal
- Nota Dinas

Ditetapkan di : Makassar  
 Pada Tanggal : 11 Agustus 2024

**PT INTAN SEJAHTERA UTAMA**  
**DIREKTUR UTAMA**

**MUHAMMAD IRFAN, S.H, M.H**