

LAMPIRAN

Lampiran 1 Berita Acara Kapal Larat



PT.CIPTA SAMUDRA SHIPPING LINE

Jl. Perak Timur No. 104, Pabean Cantikan, Surabaya 60164, Jawa Timur, Indonesia
Telp. 031-3579683, 3579031 Fax: 031 - 3578662 Email : cssline@sby.dnet.net.id

Berita Acara Kapal Larat

Hari ini, Selasa tanggal 03 Desember 2024 pukul 12.03 lt terjadi senggolan antara kapal SP 2 BSI dan MT. Cipta Anyer. Posisi 05.57.57 s/ 105.59.42 e (depan dermaga Pertamina), kecepatan angin 32 knots dari arah barat dengan kondisi laut rough sea, tinggi gelombang 4 meter. Cipta Anyer berlabuh di posisi awal 05.57.68 s/ 105.59.07 e, sejak tanggal 2 Desember 2024 pukul 08.00 lt untuk melakukan perbaikan mesin dengan memasang tanda 2 bola.

Kronologi kejadian:

Terantau SP 2 BSI, Larat. Pihak MT. Cipta Anyer telah melakukan contact via VHF ch. 16 pada pukul 11.50 lt dan telah menginformasikan bahwa kapal MT. Cipta Anyer sedang mengalami trouble engine dan tidak dapat melakukan maneuver. SP 2 BSI sedang melakukan proses persiapan mesin sampai terjadi benturan keras. Beberapa bagian pada MT. Cipta Anyer mengalami kerusakan yaitu pada railing depan kiri, ekstension railing main deck depan kiri, bulwark main deck kiri, dan safety rope buritan.

SP 2 BSI melakukan olah gerak untuk melepaskan diri dari MT. Cipta Anyer yang mengakibatkan posisi jangkar pada MT. Cipta Anyer mengalami lepas cengkeraman dan terbawa larat oleh SP 2 BSI. MT. Cipta Anyer selanjutnya melakukan letgo pada jangkar kiri untuk menahan larat.

Nakhoda MT. Cipta Anyer telah melakukan komunikasi dengan Nakhoda SP 2 BSI untuk selanjutnya diteruskan ke pihak kantor masing-masing sebagai bahan pertimbangan dan solusi terkait hal tersebut.

Demikian berita acara ini kami buat dengan sebenarnya untuk dipergunakan dengan sebagai mana mestinya.

Note: Foto terlampir

Nakhoda SP 2 BSI

Merak, 03 Desember 2024
Yang membuat

Nakhoda MT. Cipta Anyer



Lampiran 2 Internal Education/Training Report



INTERNAL EDUCATION/TRAINING RESULT REPORT

CL BE : (MFNBT)
(Sec 2.3)

Rev: 0.04ay2017

NAME	PREPARED BY	TEAM MANAGER / SENIOR OFFICER	DEPT MANAGER / MASTER
NAME	COO FIRMINDI SAPUTRO	CEMUCHMADJIDHAN	CAPT. SUMARNO DOODS
SIGNATURE			
REFERENCE / CIRCULATION			

« REMARKS »

1. METHOD OF EVALUATION :
☐ WRITTEN ☐ ORAL ☐ OBSERVATION
☐ TASKS ☐ DEMONSTRATION

2. LEVEL OF EVALUATION :
 1) HIGH : over 80 point (level to instruct others)
 2) MIDDLE : over 60, below 80 (level to complete alone)
 3) LOW : below 60 (level required assistance)

3. Evaluation is to be, in principle, done by lecture.
 However, unless impracticable, Responsible Person of the DEPT or PO Manager may evaluate it.

4. Training Result is to be transferred to PC.

KIND OF EDUCATION :
☐ SHORSEASSED ☐ WORKSHOP ☐ BEFORE-SERVICING ☐ VISITING ☐ OTHERS
☐ SHIPBOARD ☐ ALL CREW ☐ DEPARTMENTAL ☐ INDIVIDUAL

CONTENT OF EDUCATION : REMARKS :

1. STOWAWAY SEARCH
2. USE OF PORTABLE RESUSCITATOR
3. FIXED GAS DETECTOR TRAINING
4. ANNUAL ISM & ISPS CODE

EDUCATION WITH TRAINING






Lampiran 3 Shipboards Training and Drill Record



S-0802-RD

Revision No	Issued Date
00	18 FEB 2023

SHIPBOARDS TRAINING AND DRILLS RECORD

Ship's Name : CIPTA DIMAOND	Date :
Voyage No. : 226	At :

No	Item	Interval	Date	Comments
1	Abandon ship (Lowered on boat deck level) Free-Fall Type Lifeboat : 3month	1 month	22 May 2025	Next drill all crew member have to keep calm during drill
2	Fire drill	1 month	22 May 2025	Safety officer explain to all crew procedure of fire drill in dock annual
3	Lifeboat launching drill during an abandon ship (Maneuvered in the water and carry out Risk Assessment) Free-Fall Type Lifeboat : 6 month	3 month each boat	22 May 2025	All participant must stay calm and keep focus during emergency situation
4	Rescue boat drills (Maneuvered in the water)	1 month		More efficiency & on time for next drill
5	Emergency steering	3 month		
6	Training & instruction in the use LSA, FFA	1 month		Continued training & Drill doesn't delay
7	SMPEP drill (Oil / Chemical spill)	1 month	17 May 2025	More efficiency & on time for next drill
8	GMDSS Training (For Navigation Officer)	2 month	14 May 2025	Continued training as per schedule and improve training
9	Life-raft Davit Launching (if it is equipped on vessel)	3 month		More efficiency & on time for next drill
10	Other emergency drill QMS S-0801-1~S-0801-33	All station covered 8M		
11	Enclosed space entry and rescue drills	2 month	18 May 2025	Improve action when emergency situation enclosed space and prepare equipment
12	ISPS Drill	3 month		
13	Energy Conservation	3 month		
14	BWMP training	3 month		
Remarks :				

Lampiran 4 Ship Particular



PT.CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINES

MT.CIPTA ANYER

NO. IMO : 9643685

SURABAYA

CALL SIGN : POVQ

SHIPS PARTICULAR

Name of Vessel		: MT. CIPTA ANYER
Vessel Type		: Chemical Tanker (IMO Type II & III)
Call Sign		: P O V Q
IMO Number		: 9 6 4 3 6 8 5
I M N		: 4 5 2 5 0 2 4 6 1
Nationality		: INDONESIA
Port Of Registry		: S U R A B A Y A
Ship Owner		: PT. CIPTA SAMUDRA SHIPPING LINE
Ship Operator		: PT. CIPTA SAMUDRA SHIPPING LINE
Registry Number / Date of Registry		: 5264 / 01 November 2012
M M S I		: 5 2 5 0 2 1 0 3 7
Year & Place Built		: Nakatani Shipbuilding Co.Ltd 3328-2 Takata, Nohmi – Cho Etajima – City, Hiroshima 7372303, Japan (2012)
Dead Weight Tonnage		: 2427,47 Tons
Gross Tonnage		: 1992 Tons
Net Tonnage		: 598 Tons
Max. Draft	S	: 04,95 MTR Freeboard : 1,464 MTR
Length	LOA	: 83,77 MTR
	LBP	: 78,00 MTR
Breath Moulded		: 13,50 MTR
Depth Moulded		: 06,40 MTR
No. of Cargo Tanks	No. 1	: Cargo Tanks (P & S) = 379,372 M3
	No. 2	: Cargo Tanks (P & S) = 532,768 M3
	No. 3	: Cargo Tanks (P & S) = 532,623 M3
	No. 4	: Cargo Tanks (P & S) = 530,689 M3
Tank Capacity	FO	: 99,84 M3
	MDO	: 38,80 M3
	Ballast	: 749,20 M3
	FW (P & S)	: 62,84 M3
Main Engine / Horse Power		: NIIGATA 6M34BFT
	Out Put MCO	: 1,618 / 1,589 KW x 310 / 201 Min-1
	Out Put CSO (85% MCO)	: 1,375 / 1,350 KW x 239 / 190 Min-1
Service Speed		: 12,00 Knots per hour
Navigation	Radio VHF	: FURUNO No.Serial FM 8800 S
	Radio SSB	: FURUNO No.Serial 250 W
	Inmarsat C	: FURUNO FELCOM No.Serial 18

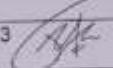
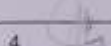
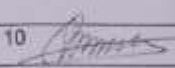
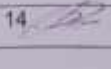
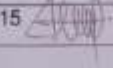
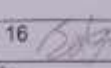
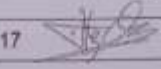
Lampiran 5 Emergency Drill Type Abandoning Ship

C.S		EMERGENCY DRILL REPORT	C/L: B4 (MFM 01-Sec 2.6. 12) Rev: 0 (May2017)
M.V/M.T/S.S: CIPTA ANYER		Voy No.: 1302	
Date: 20 Jan 2025		Ship's Position: Merak Anchorage	
Time commence:	Time completed:	Duration of drill: 30 Minute	
Type of Emergency Drill: Abandoning Ship			
Time from alarm till ready for action: 3 minutes			
Boats Prepared during Drill:			
Boat lowered to water and launched:			
(Each boat to be launched at least once in 3 months.)			
Number of crew members present/participate in drill: 16			
Name of absentees (same person should not be absent for more than one consecutive drill)			
Time Sheet of exercise (timing of alarm, muster, boat preparation, etc)			
Signal & Announce (whistle,beel):			
10.00 – 10.03 Sound alarm & Report all crew on muster station 10.03 – 10.10 Check crews & check safety equipment, crew ready for drill 10.10 – 10.40 To lifeboat 1 as per muster list, 1 operating davit prepared for launching, test engine, test rudder, lifeboat light, all checked all equipment of life boat, instruction in the use of radio lifesaving appliance, test emergency light for mustering & abandonment. Drill finish.			
Pictures of Drill			
			
Master's remarks on drill:			
Effectiveness	MAYOR CAME AS PART OF ABANDON SHIP 100% IN ORDER AND ALL SAFETY EQUIPMENT		
Efficiency	ALL CREW MUST PARTICIPATE WITH THEIR MUST & THE EFFICIENCY TO OBEY		
Understanding	BEFORE STARTED DRILL CREW PARTICIPATE OPERATED THE RESCUE BOAT		
Improvement/Training required if any	CONSIDERING ABANDONMENT DRILL AS FOR FUTURE ABOUT 100% TO RELEASE THE RESCUE BOAT FROM HULL		
Master:	Chief Officer:	Chief Engineer:	

Lampiran 6 Emergency Drill Report Type Fire Dril Accomodation

		EMERGENCY DRILL REPORT		C/L: B4 (MFM 01-Sec 2.6. 12) Rev. 0 (May2017)
M.V/M.T/S.S: CIPTAANYER		Voy No.: 1227		
Date: 14 Dec 2024		Ship's Position: Anyer Anchorage		
Time commence: 10.00	Time completed: 10.40	Duration of drill: 40 Minute		
Type of Emergency Drill: Fire Drill accommodation				
Time from alarm till ready for action: 3 minutes				
Boats Prepared during Drill: Yes				
Boat lowered to water and launched: Yes				
(Each boat to be launched at least once in 3 months.)				
Number of crew members present/participate in drill: 16				
Name of absentees (same person should not be absent for more than one consecutive drill)				
Time Sheet of exercise (timing of alarm, muster, boat preparation, etc)				
Signal & Announce (whistle,beel):" EMERGENCY STATION FOR BOAT DRILL" Emergency signal(7 short blast & 1 long blast(whistle, bell)				
10.00 – 10.03 Sound alarm & Report all crew on muster station.				
10.03 – 10.10 Check crews & check safety equipment, crew ready for drill.				
10.10 – 10.40 To lifeboat 1 as per muster list, 1 operating davit prepared for launching, test engine, test rudder, lifeboat light, all checked all equipment of life boat, instruction in the use of radio lifesaving appliance, test emergency light for mustering & abandonment. Drill finish.				
Pictures of Drill				
				
Master's remarks on drill:				
Effectiveness	MAKE SURE ALL PART OF BOAT DAVIT & LIFE BOAT DOWN IN WATER AND ALL SAFETY EQUIPMENT & CROSS PORTABLE PROPER TO USE			
Efficiency	ALL CREW MUST FAMILIAR WITH THEIR DUTY AND THE EFFICIENCY TO CARRIED OUT THE DRILL			
Understanding	BEFORE STARTED DRILL ALL CREW FAMILIAR WITH THEIR DUTY, THE OVERBOARD JUMP & LIFEBOAT ENGINE & HOW TO SERVED AT SEA			
Improvement/Training required if any	CONDUCTING ABANDONED THE DRILL AT PER SCHEDULE SHORT TIME TO ANALYSIS THE LIFE BOAT RUN WORK			
Master:	Chief Officer:		Chief Engineer:	

Lampiran 7 Crew Attending List Drill

		EMERGENCY DRILL REPORT		C/L: B4 (MFM 01-Sec 2.5. 12)	
				Rev. 0 (May2017)	
<u>CREW ATTENDING LIST DRILL / EXERCISE</u>					
Ship Name : Cipta Anyer		Type of Drill / Exercise : Emergency Station for Boat Drill		Date : 20 Jan 2025	
NO.	N A M E	POSITION	REMARKS	SIGNATURE	
1.	Capt Unggul Wahyu P.S	MASTER		1	
2.	Muhlis Husain	CHIEF OFFICER		2	
3.	Ferdi Wardani	SECOND OFFICER		3	
4.	Riski Wahyu Aji	THIRD OFFICER		4	
5.	Slamet Hariyadi	CHIEF ENGINEER		5	
6.	Yoksan	SECOND ENGINEER		6	
7.	Ahmad Firdaus H.	THIRD ENGINEER		7	
8.	Amanda Pratama R.	BOATSWAIN		8	
9.	Abraham Sarmiyanto	AB		9	
10.	Stendly Lewi T	AB		10	
11.	Raehan Aditya S.	AB		11	
12.	Yudi Trianto	FOREMAN		12	
13.	Idras Budyami	OILER		13	
14.	Roni Amrozy	OILER		14	
15.	Agus Sulianto	COOK		15	
16.	Nayosi Vici S.	D/C		16	
17.	M. Bagas Aro Ocean	E/C		17	

Lampiran 8 Foto Bukti Observasi Lapangan



Lampiran 9 Foto Bukti Wawancara

Wawancara Dengan Narasumber 1 Manager Operasional



Wawancara Dengan Narasumber 2 Superitendent



Wawancara Dengan Narasumber 3 HSE



Wawancara Dengan Narasumber 4 HRD



Wawancara Dengan Narasumber 5 Kapten MT Cipta Anyer



Lampiran 10 Transkrip Wawancara Narasumber

Keterangan:

- N1
Untuk narasumber pertama selaku menejer operasional
- N2
Untuk narasumber kedua selaku superintendent
- N3
Untuk narasumber ketiga selaku HSE
- N4
Untuk narasumber keempat selaku HRD
- N5
Untuk narasumber kelima selaku Kapten MT Cipta Anyer

Pertanyaan	Jawaban Narasumber
1. Bagaimana kemampuan ABK dalam mengoperasikan peralatan kapal dan menangani kondisi darurat di kapal MT Cipta Anyer?	N1. ABK di kapal MT Cipta Anyer memiliki keterampilan dasar yang baik dalam mengoperasikan peralatan kapal. Namun, kemampuan mereka dalam menangani kondisi darurat, terutama dalam cuaca ekstrim, perlu ditingkatkan. Insiden tabrakan pada 3 desember 2024 menunjukkan bahwa pada kondisi cuaca buruk, ABK belum sepenuhnya siap untuk merespon dengan cepat dan tepat. Perlu ada simulasi yang lebih sering untuk menguji kemampuan mereka dalam situasi darurat yang lebih realistis. N2. ABK memiliki kompetensi dasar dalam pengoperasian mesin utama dan bantu. Namun, pada situasi tertentu seperti overheat mesin atau kerusakan steering gear, beberapa masih harus menunggu instruksi teknis. Perlu program mentorship bagi ABK junior dari senior yang berpengalaman. N3. ABK memiliki kemampuan operasional dasar yang baik, namun insiden menunjukkan ketidaksiapan mereka dalam kondisi cuaca ekstrim. Mereka perlu diberi lebih banyak latihan di lapangan dengan kondisi yang lebih menantang agar bisa mengurangi kesalahan yang terjadi selama keadaan darurat. N4. Rata-rata ABK yang kami rekrut sudah memiliki BST, AFF, SAT, dan beberapa memiliki tanker familiarization. Namun kemampuan praktik kadang belum sesuai ekspektasi. N5. Saya melihat anak buah kapal saya kompeten dalam tugas masing-masing. Meski begitu, dalam tekanan seperti cuaca buruk, beberapa butuh arahan lebih detail. Kesiapsiagaan perlu terus dilatih.

2. Sejauh mana pelatihan keselamatan yang telah diberikan perusahaan berdampak pada pemahaman dan keterampilan ABK dalam menjalankan prosedur keselamatan pelayaran?	N1. Pelatihan safety yang diberikan oleh perusahaan telah dilakukan secara periodik, mencakup teori dan simulasi. Namun insiden tabrakan pada 3 desember 2024 menunjukkan bahwa pelatihan yang ada masih belum cukup untuk menghadapi cuaca ekstrim. Perlu ada penyesuaian dan peningkatan kualitas pelatihan untuk menyesuaikan dengan tantangan yang lebih besar di lapangan. N2. Pelatihan keselamatan yang diberikan memang berdampak positif pada pemahaman ABK tentang prosedur dasar, tetapi seringkali tidak cukup untuk menghadapi keadaan darurat yang lebih kompleks. Masih banyak ABK yang kurang sigap dan tidak mengikuti prosedur keselamatan dengan benar saat kejadian darurat. N3. Kami melakukan <i>fire drill</i>, <i>abandon ship drill</i>, dan <i>oil spill response drill</i> setiap sebulan sekali. Namun tantangan utama adalah minimnya evaluasi pasca drill. Ini sedang kami benahi dengan form evaluasi individu. N4. Pelatihan yang diberikan memang meningkatkan pemahaman ABK terhadap SOP keselamatan, tetapi implementasinya di lapangan menunjukkan bahwa ada ketidaksiapan dalam menghadapi cuaca ekstrem. Oleh karena itu, kami akan menambah sesi simulasi kondisi darurat yang lebih sering dan lebih realistis. N5. Pelatihan keselamatan sudah cukup memberi dampak positif, tetapi kecelakaan yang terjadi menunjukkan bahwa ABK tidak siap menghadapi kondisi cuaca ekstrem. Latihan lebih intensif tentang kondisi darurat harus lebih diperbanyak.
3. Bagaimana sikap profesional ABK terkait tanggung jawab, komunikasi, dan kepatuhan terhadap SOP keselamatan di kapal?	N1. Dari sisi operasional, disiplin waktu dan komunikasi antar kru tergolong baik, meski perlu peningkatan pada aspek pelaporan insiden kecil. Terdapat beberapa kru yang masih cenderung mengabaikan pelaporan near-miss karena merasa tidak penting. Ini menjadi perhatian dalam evaluasi rutin. N2. Meskipun ABK secara umum patuh terhadap SOP keselamatan ada kecenderungan untuk mengabaikan prosedur keselamatan saat terjadi kondisi cuaca buruk. Komunikasi antar ABK dalam situasi darurat juga terkadang tidak efektif, yang memengaruhi eefektivitas respons keselamatan. N3. ABK menunjukkan sikap professional yang baik dalam menjalankan tugas mereka secara rutin, namun dalam situasi darurat, mereka cenderung tidak mengkomunikasikan keadaan dengan jelas atau

	melaksanakan SOP dengan baik. Ketidaksiapan ini menjadi masalah dalam kondisi ekstrem. N4. Meskipun sikap profesional sebagian besar ABK baik, mereka terkadang tidak disiplin dalam mengikuti SOP keselamatan dengan konsisten, terutama dalam situasi darurat. Kami akan memperkuat pelatihan komunikasi dan kerja sama tim di dalam krisis. N5. Sikap profesional sebagian besar ABK sangat baik, tetapi dalam kondisi darurat, mereka sering kali gagal berkomunikasi dengan baik dan mengikuti SOP secara tepat waktu. Perlu adanya penekanan lebih pada pentingnya disiplin dalam mengikuti SOP pada kondisi ekstrem.
4. Apakah pendapatan yang diberikan sudah memadai dan mampu meningkatkan motivasi kerja ABK?	N1. Pendapatan ABK di PT Cipta Samudera Shipping Line mengikuti standar umum kapal domestik, namun berada di bawah gaji rata-rata kapal dengan risiko serupa. Namun, sebagian crew tetap semangat dan termotivasi untuk join di MT. Cipta Anyer dilihat dari ada banyaknya kru lama di kapal. Bahkan, kru yang sudah habis kontrak dan menunggu di darat, rela menyetor sertifikat kompetensinya demi bisa bergabung kembali menggantikan kru yang lain juga habis kontrak. Hal ini menunjukkan euforia yang tinggi untuk selalu dapat bergabung di MT. Cipta Anyer. N2. Jika dibandingkan dengan standar industri pelayaran internasional, kompensasi yang kami berikan memang masih di bawah rata-rata, meski untuk skala domestik tergolong kompetitif. Ketidakseimbangan ini berdampak pada motivasi kerja ABK dalam jangka panjang, terutama bagi mereka yang memiliki sertifikasi internasional N3. Kompensasi yang diberikan memang sudah cukup, namun masih ada ketidakpuasan di kalangan ABK terkait gaji yang lebih rendah dibandingkan kapal lainnya dengan risiko yang sama. Ini bisa berdampak negatif terhadap motivasi kerja dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan. N4. Pendapatan yang ada memang cukup memadai, tetapi untuk meningkatkan motivasi dan retensi ABK berkualitas, kami perlu meninjau kebijakan kompensasi, karena saat ini masih ada kesenjangan dengan perusahaan pelayaran lain. N5. Saya rasa gaji yang diberikan cukup, tetapi tidak dapat mengimbangi tanggung jawab besar yang dimiliki ABK, terutama dalam menghadapi kondisi

	ekstrem. Gaji yang lebih kompetitif akan sangat membantu dalam meningkatkan semangat kerja ABK.
5. Bagaimana kebijakan kompensasi (gaji pokok, tunjangan, insentif) yang diterapkan di PT Cipta Samudera Shipping Line terhadap ABK?	N1. Kebijakan kompensasi yang diterapkan sudah sesuai, namun saya merasa perlu adanya peningkatan insentif berbasis kinerja yang lebih tinggi, khususnya untuk ABK yang menunjukkan dedikasi lebih terhadap keselamatan. N2. Kebijakan kompensasi saat ini sudah memadai, namun insentif yang diberikan belum cukup untuk mengimbangi tanggung jawab besar yang dihadapi ABK. Hal ini bisa menjadi penghalang dalam mendapatkan ABK yang lebih berkualitas. N3. Kami merasa bahwa tunjangan dan insentif yang diberikan sudah cukup, namun untuk memastikan motivasi ABK tetap tinggi, perlu ada peninjauan ulang terhadap insentif keselamatan berbasis kinerja. N4. Kompensasi sudah cukup, tetapi kami sedang mengkaji untuk meningkatkan tunjangan dan insentif untuk ABK yang lebih berkinerja tinggi, terutama yang terlibat dalam pelatihan dan keselamatan. N5. Saya mendukung adanya premi tambahan untuk kru yang menunjukkan kepatuhan tinggi terhadap prosedur keselamatan dan zero accident.
6. Bagaimana penerapan SOP keselamatan di kapal saat berlayar dan dalam kondisi darurat?	N1. SOP keselamatan diberlakukan secara menyeluruh dan menjadi acuan saat operasi maupun darurat. Namun, hasil audit internal terakhir menunjukkan beberapa ABK tidak membaca ulang SOP setelah revisi. Perlu pendekatan lebih interaktif dalam sosialisasi SOP baru. N2. Kami wajibkan crew familiarization saat onboarding dan cross-check pelaksanaan drill. Penerapan SOP keselamatan di kapal sudah cukup, tetapi dalam situasi darurat, kami sering menemui hambatan karena kurangnya kesigapan dan komunikasi yang tidak efektif antar ABK. N3. Umumnya SOP dijalankan, namun tidak selalu didokumentasikan dengan baik. Hal ini berisiko saat audit eksternal. Kami butuh pelatihan tambahan bagi ABK untuk dokumentasi dan pelaporan. N4. Secara keseluruhan, penerapan SOP keselamatan sudah cukup baik, tetapi kita perlu meninjau kembali bagaimana prosedur darurat diterapkan saat cuaca ekstrem terjadi, karena ini masih sering tidak direspon dengan baik. N5. SOP sudah jadi bagian dari kebiasaan kerja kami. Tapi dalam beberapa kasus darurat, saya harus

	mengambil keputusan cepat yang mungkin tidak tertulis dalam SOP. Ini harus dicatat sebagai <i>lesson learned</i>.
7. Apakah semua awak kapal memahami peraturan pelayaran nasional maupun internasional secara dengan baik?	N1. ABK senior umumnya sudah memahami ketentuan SOLAS, MARPOL, dan ISM Code. Tapi untuk ABK baru, pemahaman masih terbatas dan hanya berdasarkan pelatihan awal. Kami sedang mengembangkan modul e-learning berbasis video untuk meningkatkan literasi peraturan. N2. ABK umumnya memahami peraturan pelayaran, namun kami perlu memperbaiki pemahaman mereka mengenai penerapan regulasi dalam kondisi ekstrim dan tak terduga. N3. Sebagian besar ABK sudah memiliki pemahaman yang baik tentang peraturan pelayaran nasional dan internasional, tetapi kami akan terus memberikan pelatihan untuk memastikan mereka memahami dengan baik dalam setiap kondisi. N4. Kami terus memperbarui pelatihan tentang peraturan pelayaran, tetapi terkadang ada kekurangan dalam pengaplikasiannya, terutama saat situasi darurat yang memerlukan keputusan cepat. N5. ABK pada umumnya memahami peraturan pelayaran, namun di kondisi yang lebih kompleks seperti cuaca ekstrem, masih ada kekurangan dalam penerapan peraturan yang tepat waktu.
8. Bagaimana tindakan perbaikan atau pencegahan yang telah dilakukan perusahaan untuk menghindari terulangnya insiden serupa?	N1. Kapal pernah mengalami insiden teknis (contoh: kerusakan turbocharger dan mesin), yang mengakibatkan berhentinya kegiatan berlayar kapal. Perusahaan telah menerapkan <i>corrective action</i> seperti penggantian spare part, audit teknis tambahan, dan evaluasi kinerja kru terkait. Laporan insiden disusun secara resmi dan dijadikan dasar untuk <i>lessons learned</i> yang dibagikan ke kapal-kapal lain dalam jaringan perusahaan. N2. Tindakan perbaikan telah dilakukan melalui pembaruan SOP dan penyesuaian prosedur darurat. Namun, kami perlu meningkatkan kualitas pelatihan dan kesiapsiagaan dalam menghadapi cuaca ekstrem. N3. Beberapa tindakan perbaikan dilakukan dengan memperbarui SOP, tetapi lebih banyak latihan yang melibatkan cuaca ekstrem diperlukan untuk memastikan kesiapan ABK dalam menghadapi insiden serupa. N4. Kami meninjau ulang SOP rekrutmen, memperketat syarat pengalaman, dan mulai

	menerapkan sistem rekam jejak pelatihan untuk tiap ABK. N5. Kami gunakan dua sistem pemantau cuaca sekarang dan aktif berkoordinasi dengan VTS. Juga saya inisiasi diskusi safety mingguan agar semua kru bisa menyampaikan masalah atau masukan
--	--