



Technical Information

No. : 035 - 2015

11 June 2015

To : All BKI Customers

Subject : Summary report of port state control activities for Indonesian vessels in 2014.

Summary

The Tokyo MoU annual report 2014 for port state control developments and activities in 2014 has been published. This report also provides statistical data and analysis of the result of PSC inspection by member Authorities during 2014. Therefore, this Technical Information will summarize and analyze port state control activities for Indonesian vessels according to the 2014 annual report.

Information

According to the 2014 Tokyo MoU annual report, it is recorded that 30,405 inspections were conducted on 16,761 out of 24,128 ships operating in the Tokyo MoU region in 2014. From those inspections, deficiencies and detentions due to serious deficiencies have been found in 19,029 inspections and on 1,203 ships registered under 64 flags, respectively. Further, derived from aforementioned numbers, it is counted that the detention rate of ships inspected was 3.96 in 2014

a. Indonesian vessels

According to the 2014 Tokyo MoU annual report, the total numbers of inspections for Indonesian vessels were 190 in 2014. From 176 inspected vessels, approximately 1,393 deficiencies have been found and 25 vessels were detained. Statistics shown that the detention rate of Indonesian vessels was 13.16%. In comparison to previous year, the percentage of detention decreased while the number of deficiencies increased (see table 1).

Table 1. Statistics for Indonesian vessel

	Year 2012	Year 2013	Year 2014
No. of inspection	179	159	190
No. of inspection with deficiencies	164	132	176
No. of deficiencies	1,208	959	1,393
No. of detention	31	24	25
Detention percentage (%)	17.32	15.09	13.16

b. BKI performance as Recognized Organization (RO)

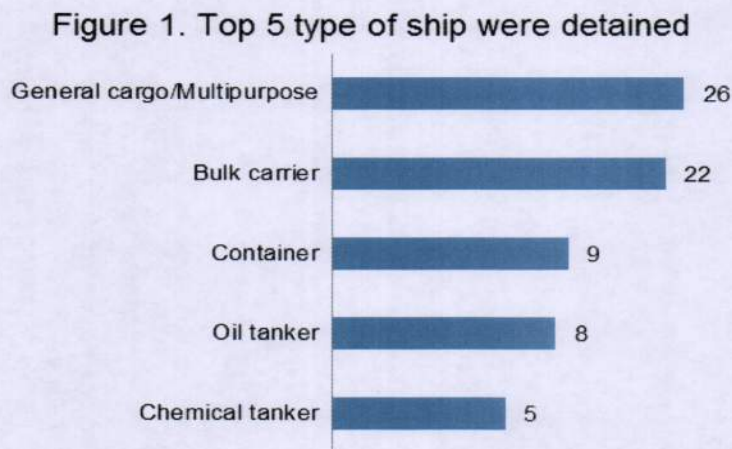
From 2012 to 2014, the total numbers of inspections for Indonesian vessels were 528 with 80 detentions of which. Whilst BKI is RO to Indonesian flag, from Year 2012 to 2014, the numbers of vessels inspected which related to BKI as RO were 283. Out of those inspected ships, there were 40 detained vessels. However, as an RO, BKI was only responsible for 2 out of 40 detentions. This placed BKI close to the “high performance” in 2014 with the percentage of detention rate was 0.71% and the excess factor was 0.08. Meanwhile, BKI currently still remains in the “upper medium performance”. In comparison to the last three years period, the performance of BKI is improving (see table 2).

Table 2. BKI performance

	2010 - 2012	2011 - 2013	2012 - 2014
No. of overall inspection	296	276	283
No. of RO responsible detention	3	2	2
Excess factor	0.17	0.09	0.08

c. Top 5 detentions based on the type of vessel

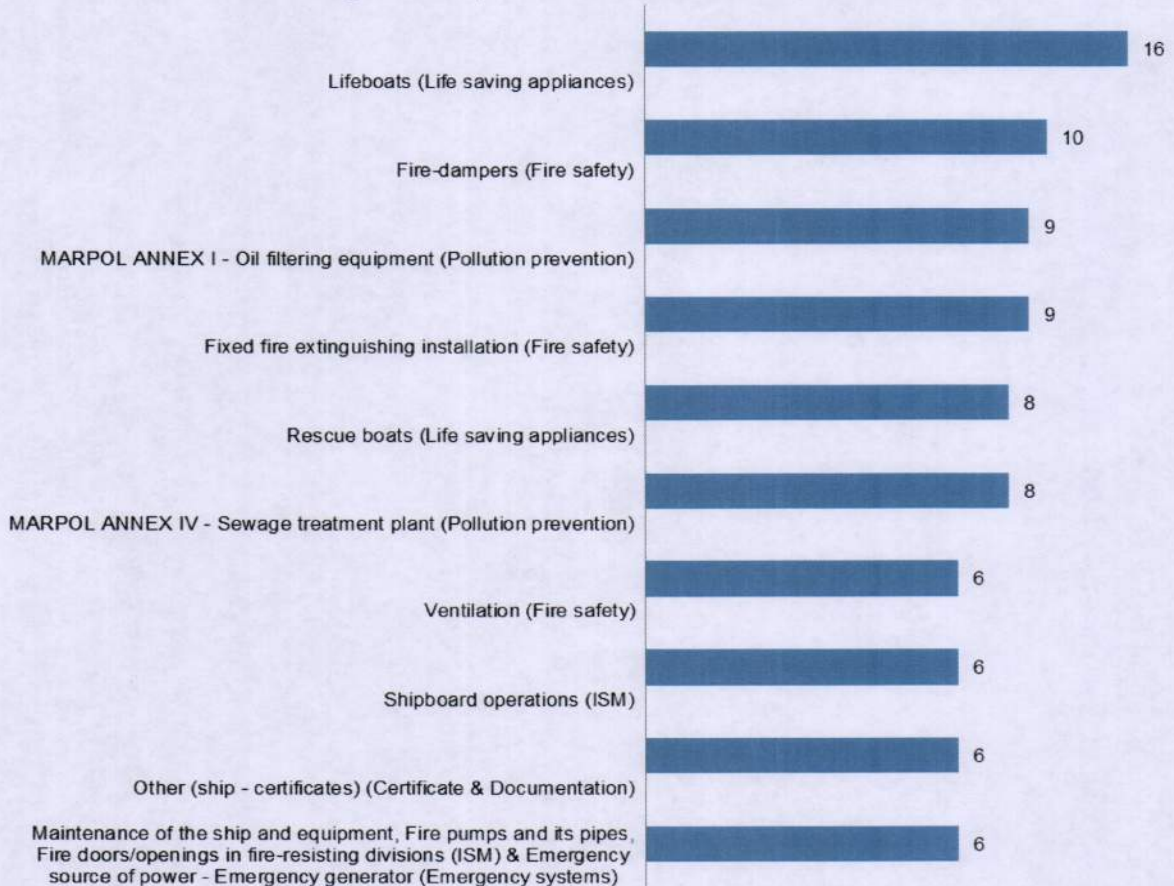
Derived from Tokyo MoU annual reports, BKI has concluded that there are top 5 detentions based on the type of vessels from Indonesian inspected vessels in the period of year 2012 to 2014. Statistically, General Cargo vessels had the highest rate of detention compared to other types of vessel, followed by Bulk Carriers, Container ships, Oil Tankers and Chemical Tankers (see Figure 1.)



d. Top 10 detainable deficiencies

In addition to the data above, BKI also concluded that there are top 10 of deficiencies which led to detention. Lifeboats (life-saving appliances) are the most frequent detainable deficiencies for Indonesian vessels, followed by other items which can be seen in Figure 2.

Figure 2. Top 10 of deficiencies which led to detention



e. Important Remarks

Examining the data above, BKI encourage all the stakeholders in maritime industry to participate in reducing the detention rate of the Indonesian Flagged Vessels by conducting full examination or verification on the most top deficiencies which could led to detention prior to commencing International Voyage. Subsequently, this shall also be taken into account in the preparation before voyage on each Company Safety Management System. It will then lessen the risk of detention and therefore deleting unnecessary time due to detention by port states, which eventually will led in improving the Indonesia performance.

More info

Inquiries concerning the subject of this Technical Information should be directed to:

BKI Statutory Division

Yos Sudarso 38-40

Jakarta, 14320

Indonesia

Phone : +62 21 436 1899, 436 1901, 436 1903, 436 1904

Fax : +62 21 4390 1974

Email : sta@bki.co.id

Classification Director



Capt. Iman Satria Utama, MM



Informasi Teknik

No. : 035 - 2015

11 Juni 2015

Kepada : Semua Pengguna jasa BKI

Perihal : Laporan singkat aktivitas *Port State Control* (PSC) untuk kapal berbendera Indonesia pada tahun 2014.

Ringkasan

Laporan tahunan Tokyo MoU yang berisi pengembangan dan kegiatan Port State Control pada tahun 2014 telah diterbitkan. Laporan tersebut juga berisi data statistik dan analisa dari inspeksi PSC yang dilakukan oleh para otoritas anggota Tokyo MoU selama tahun 2014. Oleh karenanya, Informasi Teknik ini akan merangkum dan menganalisa aktifitas Port State Control terhadap kapal berbendera Indonesia berdasarkan laporan tahunan 2014 tersebut.

Informasi

Berdasarkan laporan tahunan Tokyo MoU tahun 2014, tercatat bahwa terdapat 30,405 inspeksi yang dilakukan pada 16,761 dari 24,128 kapal yang beroperasi di wilayah Tokyo MoU pada tahun 2014. Dari hasil inspeksi tersebut, ditemukan defisiensi pada 19,029 inspeksi yang dilakukan dan dilakukan detensi pada 1,203 kapal yang terdaftar di 64 negara dikarenakan adanya defisiensi yang serius. Selanjutnya, dari angka tersebut dapat dihitung bahwa angka detensi (detention rate) dari kapal yang diinspeksi pada 2014 adalah 3,96%.

a. Kapal Berbendera Indonesia

Berdasarkan pada laporan tahunan Tokyo MoU tahun 2014, jumlah total inspeksi yang dilakukan terhadap kapal berbendera Indonesia adalah 190 kapal pada tahun 2014. Dari 176 kapal yang diinspeksi, ditemukan 1,393 defisiensi dan 25 kapal didetensi. Statistik menunjukkan bahwa angka detensi (detention rate) untuk kapal berbendera Indonesia adalah 13,16%. Dibandingkan dengan tahun sebelumnya, persentasi detensi terhadap kapal berbendera Indonesia menurun, sedangkan jumlah defisiensi yang ditemukan pada kapal meningkat (lihat Tabel 1)

Tabel 1. Persentase detensi kapal berbendera Indonesia

	Tahun 2012	Tahun 2013	Tahun 2014
Jumlah inspeksi	179	159	190
Jumlah inspeksi dengan defisiensi	164	132	176
Jumlah defisiensi	1,208	959	1,393
Jumlah detensi	31	24	25
Prosentase detensi (%)	17.32	15.09	13.16

b. Performa BKI sebagai *Recognized Organization (RO)*

Selanjutnya, dari tahun 2012 hingga 2014, jumlah total inspeksi dari kapal berbendera Indonesia adalah 528 dengan 80 detensi dari jumlah total tersebut. Sementara itu, BKI sebagai RO dari Indonesia, dari tahun 2012 to 2014, memiliki jumlah total kapal yang diinspeksi sebanyak 283. Dari jumlah total tersebut, terdapat 40 kapal yang didetensi. Namun, sebagai RO, BKI hanya bertanggung jawab pada 2 dari 40 kapal yang didetensi tersebut. Hal tersebut semakin mendekatkan BKI dengan posisi "*High Performance*" pada tahun 2014, dengan persentasi angka detensi 0.71% dan *Excess Factor* 0.08. Untuk sementara, BKI berada pada posisi "*Upper Medium Performance*". Dibandingkan dengan periode tiga tahunan sebelumnya, performa BKI mengalami perbaikan (lihat Tabel 2).

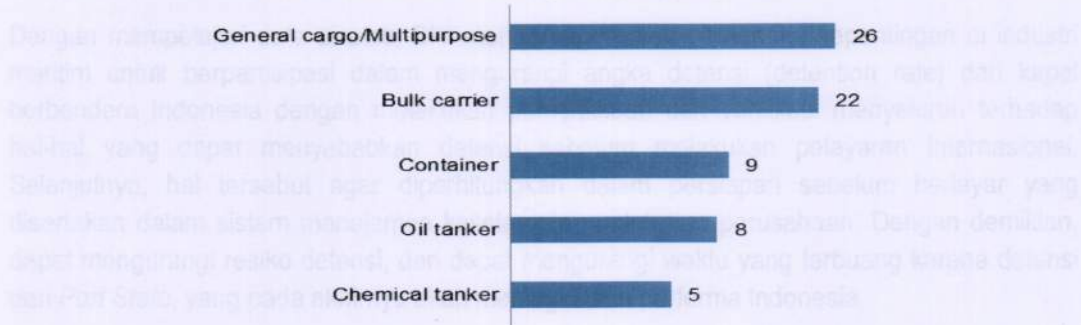
Tabel 2. Performa BKI sebagai RO

	2010 - 2012	2011 - 2013	2012 - 2014
Jumlah inspeksi secara keseluruhan	296	276	283
Jumlah detensi yang menjadi tanggungjawab RO	3	2	2
Excess factor	0.17	0.09	0.08

c. 5 (lima) Besar Defisiensi Berdasarkan Tipe Kapal

Diambil dari laporan tahunan Tokyo MoU, BKI menyimpulkan bahwa terdapat 5 (lima) besar detensi berdasarkan tipe kapal dari kapal berbendera Indonesia yang diinspeksi dari 2012 hingga 2014. Terhitung bahwa kapal General Cargo menjadi kapal dengan angka detensi (detensi rate) tertinggi dibandingkan dengan tipe kapal lainnya, diikuti oleh Bulk Carrier, kapal Container, Oil Tanker dan Chemical Tanker sebagai kapal yang paling sering mengalami detensi (lihat Grafik 1)

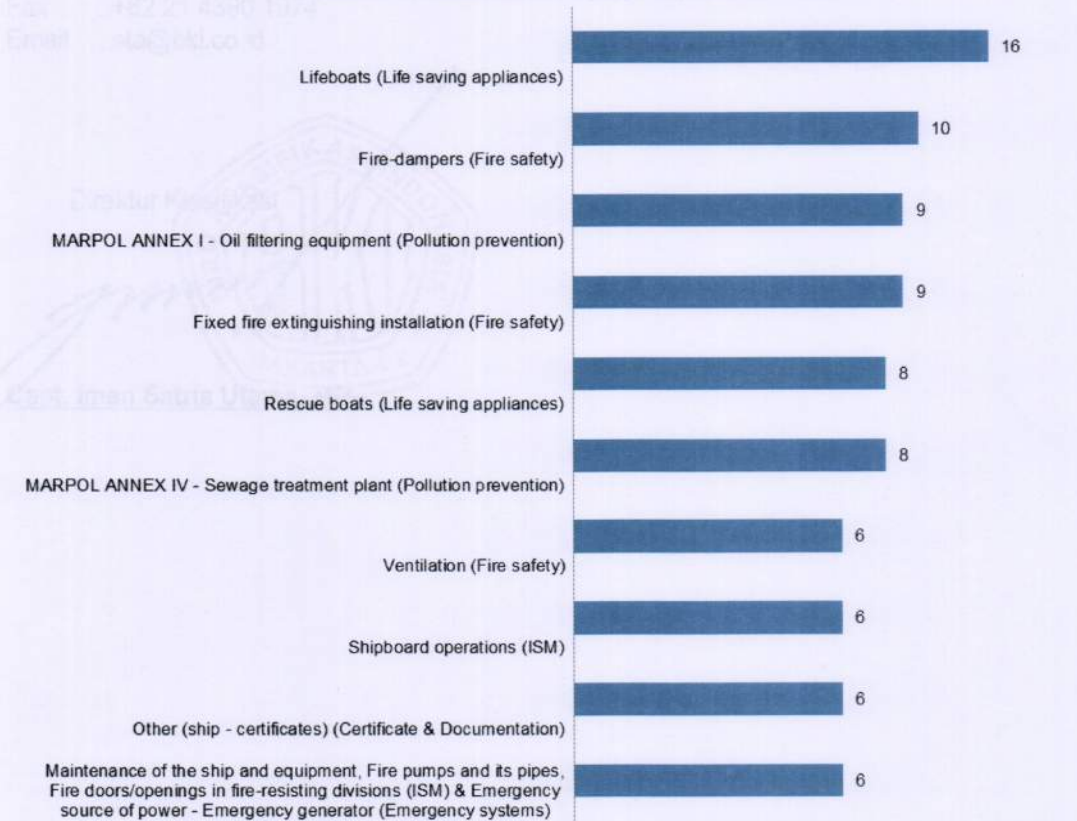
Grafik 1. Daftar 5 besar tipe kapal yang terdetensi



d. 10 (sepuluh) Besar Defisiensi Yang Dapat Menyebabkan Defiensi

Sebagai tambahan dari data di atas, BKI juga menyimpulkan bahwa terdapat 10 (sepuluh) besar defisiensi yang dapat menyebabkan kapal didetensi. Hal terkait *Lifeboat (Life-saving Appliances)* menjadi alasan kapal terdetensi yang paling sering muncul, diikuti oleh hal-hal lain yang dapat dilihat pada Grafik 2.

Grafik 2. 10 besar defisiensi yang menyebabkan detensi



e. Catatan Penting

Dengan mempelajari data di atas, BKI mendorong semua pemangku kepentingan di industri maritim untuk berpartisipasi dalam mengurangi angka detensi (detention rate) dari kapal berbendera Indonesia dengan melakukan pemeriksaan dan verifikasi menyeluruh terhadap hal-hal yang dapat menyebabkan detensi sebelum melakukan pelayaran Internasional. Selanjutnya, hal tersebut agar diperhitungkan dalam persiapan sebelum berlayar yang disertakan dalam sistem manajemen keselamatan untuk tiap perusahaan. Dengan demikian, dapat mengurangi resiko detensi, dan dapat mengurangi waktu yang terbuang karena detensi dari *Port State*, yang pada akhirnya akan meningkatkan performa Indonesia.

Informasi lebih lanjut

Pertanyaan sehubungan dengan Informasi Teknik ini dapat ditujukan ke:

BKI Statutory Division
Yos Sudarso 38-40
Jakarta, 14320
Indonesia

Phone : +62 21 436 1899, 436 1901, 436 1903, 436 1904

Fax : +62 21 4390 1974

Email : sta@bki.co.id

Direktur Klasifikasi



Capt. Iman Satria Utama, MM