

Segenap Pengurus IMarE - IMarEST mengucapkan: Selamat Natal dan Tahun Baru 2009

Pengantar Redaksi:

Puji syukur kepada Tuhan YME atas perkenannya sehingga Berita IMarE - IMarEST ke-15 ini bisa terbit lagi. Kegiatan IMarE - IMarEST dapat Anda baca di halaman vi, antara lain pemberian piagam penghargaan kepada empat orang anggota atas jasa-jasanya yang luar biasa sehingga memungkinkan IMarE tetap eksis sampai saat ini. Ada dua tulisan pilihan yang mungkin perlu dibaca kali ini, yaitu artikel mengenai meningkatnya kecelakaan-kecelakaan fatal di kapal yang terkait dengan kegiatan memasuki ruang-ruang sempit dan tertutup tanpa mengikuti prosedur keselamatan, dan pesan untuk para pemilik/operator kapal dalam memperlakukan pegawai lautnya. Selamat membaca.

15th ANNUAL GENERAL MEETING - EAD HONGKONG 2008



Ketua IMarEST Indonesia, Dr. Sunaryo saat sedang menyerahkan kenang-kenangan kepada Honorary Secretary IMarEST Hongkong, Mr. Michael Lee



Peserta AGM - EAD ke-15 yang berlangsung di Hongkong, yang dihadiri oleh President IMarEST, Prof. Dr. Choo dan CEO IMarEST, Mr. Keith Reid yang berkedudukan di London, serta Ketua-Ketua dari IMarEST Hongkong, Indonesia, Malaysia dan Singapore. Hadir sebagai tamu kehormatan/observer Bpk. D. Prananta dari IMarEST Indonesia.

EL MAUT

mengintip dalam ruang-ruang tertutup

Suatu cabang dari MCA (*Maritime and Coastguard Agency*) yang kegiatannya menyelidiki kecelakaan-kecelakan di laut yang disebut UK MAIB - *Marine Accident Investigation Branch* (kalau di negeri kita barangkali bagian dari KNKT), dalam bulan Juli 2008 menerbitkan surat peringatan agar para pelaut waspada akan *el-maut* yang sering menjemput para pelaut ceroboh yang sedang melakukan kegiatan kerja di ruang-ruang tertutup di kapal. Sejak September 2007, MAIB telah mulai melakukan tiga penyelidikan atas kecelakaan-kecelakaan yang menyebabkan meninggalnya 6 pelaut yang sedang berada di ruang-ruang tertutup:

- **23 September 2007**, tiga orang pelaut berpengalaman meninggal dunia di dalam ruang penyimpanan rantai jangkar (*chain locker*) di atas kapal khusus untuk *emergency response and rescue* (SAR) "Viking Islay".

Dua korban yang pertama sedang berada di dalam *chain locker* untuk melepaskan bagian rantai jangkar yang sering membentur pipa *spurling*. Korban yang ketiga adalah anggota regu penyelamat pertama yang masuk ke dalam *chain locker* dengan mengenakan EEBD (*Emergency Escape Breathing Device*). Ia segera merasa terganggu dengan peralatan yang dipakainya kemudian mencopot maskernya. Ketiga pelaut itu meninggal dunia sebagai akibat dari tipisnya kandungan oksigen dalam *chain locker* yang disebabkan oleh adanya proses korosi dari struktur baja dan rantai jangkar yang ada didalamnya.

- **18 Januari 2008**, dua orang pelaut meninggal dunia di dalam ruang penyimpanan di atas kapal barang "Sava Lake".

Mualim satu berusaha menyelamatkan mereka dan masuk ke dalam ruangan penyimpanan itu, namun terpaksa segera keluar karena merasa mulai kehabisan nafas dan pandangannya mulai menyempit. Kedua pelaut itu mati lemas karena kekurangan oksigen. Ruang penyimpanan tersebut bersebelahan dengan ruang palka paling depan yang bermuatan bram-bram baja bekas hasil bubutan (*steel turnings*). Penyelidikan

mengungkapkan bahwa, belalai-belalai (*bellow pieces*) dari saluran peranginan untuk ruang kargo yang berada di sebelah menyebelah dari motor kipas untuk peranginan ruang kargo, yang berada di dalam ruang penyimpanan telah dipotong agar bisa mencerat air laut dan membuang sisa-sisa/lumpur muatan (*cargo sludge*). Dari lubang-lubang inilah udara dari kargo yang menjadi panas sendiri (*self-heating cargo*) masuk ke dalam ruang penyimpanan. Ketika dilakukan pengtesan udara di dalam ruang palka ternyata hanya mengandung 6% oksigen.

- **11 Juni 2008**, seorang pelaut berpengalaman meninggal dunia di atas kapal pesiar (*passenger cruise ship*) "Saga Rose" setelah dia memasuki sebuah *tangki ballast yang hampir kosong*.

Lubang orang dari tangki ballast itu berada di dalam koferdam kecil yang hanya bisa dimasuki dari kamar mesin, tutupnya telah dibuka dan pelaut itu telah diperintahkan untuk hanya melihat dan memastikan seberapa lagi isi air ballast dalam tangki. Surat izin kerja tidak dibuat, karena dari awalnya memang tidak direncanakan untuk menyuruh pelaut itu masuk ke dalam tangki. Ketika pelaut itu tidak muncul lagi, seorang juru motor yang berpengalaman dikirim ke koferdam itu untuk mengecek keberadaannya, mendapatkan pelaut itu telah tergeletak di dasar tangki, kemudian menyalakan tanda bahaya. Juru motor kemudian masuk ke dalam tangki dan pingsan saat berusaha untuk

menyadarkan pelaut itu. Setelah regu penolong darurat di kapal (*ship's emergency response team*) memberikan udara lewat saluran peralatan pernapasan, juru motornya bisa sadar kembali dan keluar dari tangki, namun pelautnya tak pernah sadar lagi. Dia telah meninggal dunia di dalam tangki yang kandungan udaranya telah menipis, yang tidak pernah diperiksa selama beberapa tahun dan telah sangat berkarat. Tidak begitu pasti mengapa pelaut tersebut masuk ke dalam tangki, akan tetapi nampaknya dia bermaksud untuk memastikan apakah sisa air sedikit yang ada di dalam tangki itu tawar atau asin.

Peningkatan jumlah kecelakaan-kecelakaan

Bersamaan dengan penyelidikan-penyelidikan yang dilakukan oleh MAIB, Forum Internasional Penyelidik-Penyelidik Kecelakaan Laut atau MAIIF (*Marine Accident Investigators International Forum*) mencatat sejumlah besar kecelakaan-kecelakan yang membawa maut (*fatalities*) dalam industri perkapalan di seluruh dunia yang terkait dengan kegiatan kerja di ruang yang sempit (*confined*) atau tertutup (*enclosed*) dan beranggapan bahwa terjadinya kecelakaan-kecelakaan semacam itu semakin meningkat saja. Karena itu, maka di bulan Oktober 2007, MAIIF memerintahkan perwakilannya yang berada di Vanuatu untuk mengadakan riset mengenai peristiwa-peristiwa kecelakaan semacam itu dengan tujuan untuk disampaikan sebagai

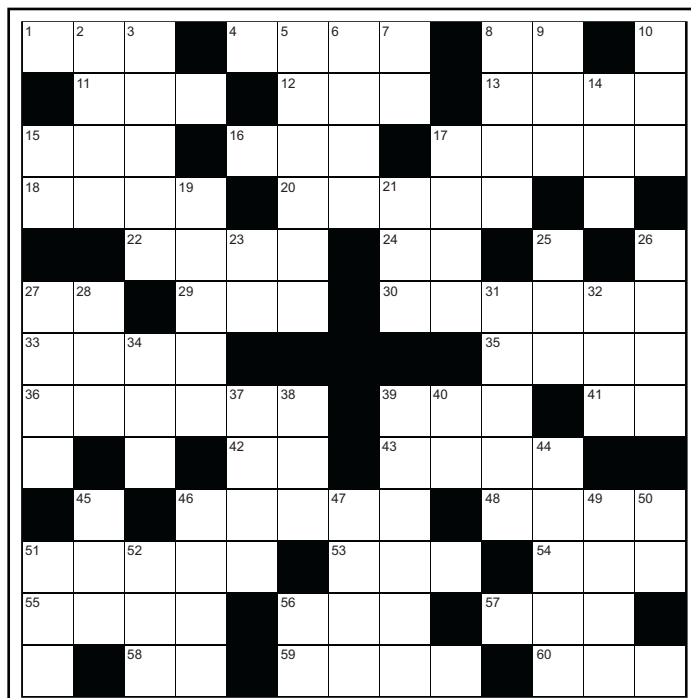
Cabang Indonesia dari Institute of Marine Engineers (sekarang Institute of Marine Engineering, Science and Technology) berkantor pusat di London, UK secara resmi dikukuhkan pada tahun 1993 dengan Ketua Kehormatan Bapak Djunarso dan Sekretaris Kehormatan Bapak D. Prananta. Disebabkan oleh beberapa masalah, beberapa anggota yaitu: Bapak Djunarso, Harsono, D. Pieters, D. Prananta, Soegiri dan Suwardi Masrun serta didukung penuh oleh Budhi Halim serta para AMK lain memprakarsai terbentuknya Ikatan Marine Engineer yang keberadaannya disahkan akte notaris pada tanggal 28 Oktober 1994 dengan fasilitator Bapak Budhi Halim di kantor PT. Humpuss Sea Transport (sekarang PT. Humpuss Intermoda Transportasi, Tbk). Semoga Ikatan Marine Engineer tetap dapat mengabdikan.

1994 - 1997
1998 - 2003
2004 - 2006
2006 - 2009

Ketua : Syukri Alamsyah
Ketua : Harry Suroso
Ketua : Budhi Halim - Wakil Ketua : Syukri Alamsyah
Ketua : S. Halim - Wakil Ketua : Syukri Alamsyah

UNTUK MELATIH KEMAMPUAN ANDA, ISILAH TTS INI DENGAN TERJEMAHAN BAHASA INGGRIS-NYA

(Jawaban dapat dilihat di halaman v)



MENDATAR

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 1 | Janggal / aneh | 13 | Beristirahat |
| 4 | Tempat dimana sesuatu terletak atau terjadi (istilah populer) (jamak) | 15 | Jumlah |
| 8 | Arah ke atas | 16 | Zaman khusus |
| 11 | Satu warna dasar | 17 | Nyanyian rohani (mazmur) |
| 12 | Memperoleh (lampau) | 18 | Jenis polusi udara |
| | | 20 | Sesuatu yang lebih banyak dari yang biasa |

- | | | | |
|----|---|--------|---|
| 22 | Pucuk (jamak) | 8 & 44 | Konstelasi perbintangan dalam Belahan bumi Utara (2 kata bhs Latin) |
| 24 | Yaitu (singkatan bhs Latin) | 9 | Kacang polong |
| 27 | Pergi | 10 | Mesin yang digunakan untuk pengambilan uang tunai (singkatan) |
| 29 | Tanda darurat | 14 | Licik |
| 30 | Tulisan rahasia | 15 | Kelompok khusus dari tentara Jerman yang tugasnya pengawal Hitler (singkatan) |
| 33 | Membantu berbuat kejahatan | 17 | Mangsa |
| 35 | Negara di Timur Tengah | 19 | Dengan semangat dan tenaga |
| 36 | Sejenis pohon tropis yang memiliki daunnya runcing serta bunga kecil berwarna putih atau merah muda | 21 | Gerakan otot yang tidak terkendali |
| 39 | Keledai | 23 | Mengerjakan |
| 41 | Perihal | 25 | Satuan tahanan listrik |
| 42 | Huruf Yunani yang digunakan dalam ilmu pasti (lingkaran) | 26 | Rajawali laut |
| 43 | Syair; sajak; pantun | 27 | Permainan |
| 46 | Sejenis kayu yang ringan | 28 | Ikat pinggang yang dipakai oleh wanita Jepang |
| 48 | Lembab; agak basah | 31 | Bergaya di depan kamera (lampau) |
| 51 | Orang kikir (yang tidak suka membelanjakan uangnya) | 32 | Panca indra untuk mendengar |
| 53 | Perbuatan; tindakan | 34 | Sejenis burung besar yang tidak dapat terbang |
| 54 | Aktivitas untuk mendapat penghasilan | 37 | Tiang kapal layar |
| 55 | Sekolah di Inggris yang terkenal | 38 | Menjadi sakit |
| 56 | Sejenis pohon | 39 | Suku bangsa Indian Amerika Serikat |
| 57 | Polisi (logat populer) | 40 | Seperti itu |
| 58 | Berat (singkatan) | 44 | (lihat 8 menurun) |
| 59 | Mengugurkan/melepas | 45 | Pantas atau sesuai |
| 60 | Sebutan untuk rohaniwan | 46 | Berubah bentuk/bengkok (lampau) |

MENURUN

- | | | | |
|---|---|----|----------------------------------|
| 2 | Alat musik yang ditabuh | 47 | Selampang; selendang |
| 3 | Dimobilisasi (singkatan) | 49 | Perasaan sedih, mengasihani diri |
| 5 | Raksasa wanita yang suka makan manusia | 50 | Logam timah (tanda kimiawi) |
| 6 | Membujuk | 51 | Menjumpai; bertemu (lampau) |
| 7 | Sebutan yang digunakan untuk orang suci (singkatan) | 52 | Babi betina |
| | | 56 | Sama dengan |

(DP)

kertas kerja/makalah kepada Organisasi Maritim Internasional (IMO). Sampai hari ini, tanggapan-tanggapan dari 18 Pemerintahan menunjukkan bahwa semenjak tahun 1991 telah tercatat 120 kecelakaan maut dan 123 kecelakaan yang mencederai manusia sebagai akibat dari memasuki ruang-ruang sempit. Statistik ini belum termasuk kecelakaan maut dari kapal-kapal Sava Lake maupun Saga Rose.

Pelajaran-pelajaran tentang Keselamatan

Ada beberapa aspek keselamatan personal di atas kapal-kapal yang telah diperlakukan secara berlebih daripada pentingnya untuk mengikuti prosedur-prosedur yang benar sebelum memasuki ruang sempit/tertutup yang berbahaya. Tragisnya, adalah dengan jelas bahwa langkah-langkah yang diberlakukan itu telah gagal untuk mencegah kematian dari begitu banyak pelaut. Sebenarnya, bila data yang dikumpulkan atas nama MAIIF menunjukkan bahwa kecelakaan-kecelakaan maut dalam ruang-ruang sempit/tertutup terus berlanjut menjadi salah satu penyebab yang paling umum dari kecelakaan-

kecelakaan maut di atas kapal saat ini. Hal ini dikarenakan:

- Rasa puas diri (*complacency*) yang mengarah pada pengabaian prosedur;
- Ketidaktahuan (*Lack of knowledge*);
- Ruangan-ruangan yang memiliki potensi berbahaya tidak terdeteksi; dan
- Hanya akan ada para penolong yang bertindak atas dasar naluri dan perasaan (*instinct and emotion*) selain dari yang telah memiliki pengetahuan dan pelatihan.

Penting sekali bahwa IMO mengenali besarnya jumlah rata-rata kecelakaan maut yang tidak bisa diterima di tataran ini dan memulai mengambil langkah-langkah untuk mengidentifikasi insiatif-inisiatif untuk memperbaiki catatan/rekor mengenai keselamatan yang sangat buruk ini. Juga sangat penting agar semua badan dalam industri perkapalan meningkatkan kesadaran akan berlanjut dan bertambahnya jumlah kematian-kematian dalam ruangan tertutup untuk menunjukkan bahwa tidak satu orang pun kebal terhadap pengaruh-pengaruh fisik dari kekurangan oksigen maupun gas-gas berbahaya. Selain menahan nafas nampaknya merupakan langkah yang

masuk akal bagi seseorang yang masuk ke dalam sebuah tangki "untuk beberapa detik" atau bagi mereka yang akan jadi penolong, sangat sering sekali terjadi bahwa itulah nafas terakhir yang ditahan untuk bertahan hidup yang pernah diambil.

Rekomendasi-rekomendasi

Para pemilik dan pengelola kapal, serta badan-badan dan organisasi-organisasi dalam industri perkapalan direkomendasikan untuk:

- Mengidentifikasi dan menerapkan langkah-langkah yang bertujuan untuk meningkatkan identifikasi/pengenalan semua ruangan berbahaya dan berpotensi bahaya dan meningkatkan kesesuaiannya dengan praktek-praktek kerja yang aman yang disyaratkan jika bekerja di ruangan-ruangan semacam itu.
- Tingkatkan kesadaran akan berlanjutnya peristiwa-peristiwa kecelakaan maut yang tinggi pada para pelaut yang bekerja di ruang-ruang tertutup secara individual maupun kolektif.

(Sumber: Diterjemahkan secara bebas dari "The Swedish Club Letter", 3 - 2008, HR)

Perhatikanlah kesejahteraan para pelaut Anda dan mereka akan menjaga dan merawat kapal-kapal Anda sebaik mungkin

Sebagaimana Anda ketahui, kehandalan dari sebagian besar peralatan/perengkapan (*systems*) di kapal dalam beberapa hal ditentukan oleh keikutsertaan manusia (pelautnya), keterkaitan pelautnya merupakan suatu potensi yang rawan yang membutuhkan pengelolaan, pemantauan dan pemeliharaan. Para pelaut yang sehat, bahagia, terlatih dan termotivasi adalah bagian yang mendasar dari pengoperasian yang aman dan efisiensi komersial untuk setiap kapal.

Kita seringkali membaca mengenai kesengsaraan para pelaut yang berada dalam lingkungan kerja dan hunian yang buruk, dimana kesehatan dan keselamatan tidak menjadi agenda perusahaan. Bisa saja dalam beberapa keadaan tertentu moral para pelaut di kapal cukup tinggi, hanya karena kepemimpinan yang baik dari Nakhoda dan para perwira seniornya, namun kesetiaan mereka kepada perusahaan umumnya kecil, disebabkan oleh ketidakmampuan menciptakan suatu budaya "perusahaan" yang baik, atau tidak mampu memberikan kesehatan, keselamatan dan kesejahteraan bagi para pelautnya.

Artikel IV dari Konvensi Buruh Maritim 2006 (MLC 2006) - secara jelas menekankan hak-hak dasar setiap pelaut untuk mendapatkan lingkungan kerja yang tidak membahayakan dan aman (*safe and secure*) sesuai dengan standar-standar keselamatan; perjanjian kerja yang adil; kondisi-kondisi lingkungan kerja dan hunian di kapal yang layak; dan perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan yang cukup memadai dan perlindungan-perindungan sosial

lainnya. Karena itu, para pemilik/pengelola kapal mempunyai kewajiban untuk memenuhi ketentuan-ketentuan dari Artikel IV MLC 2006 yang telah disebutkan di atas bagi para pelaut yang bekerja di atas kapal-kapalnya.

Untuk menciptakan dan menjaga lingkungan kerja dan hunian yang tidak membahayakan dan aman, diperlukan manajemen atau pengelolaan dan pengarahan yang baik dari pimpinan puncak, dengan mendorong menciptakan budaya yang mengutamakan keselamatan (*safety culture*) dan kesadaran akan keamanan yang lebih besar melalui penyediaan tempat-tempat & peralatan kerja yang nyaman digunakan *ergonomic*, praktek atau kebiasaan kerja yang tidak membahayakan dan penyediaan peralatan pelindung, beserta keamanan fisik yang baik.

Diperlukan juga pengelolaan yang baik dalam memberikan upah kerja, keuntungan-keuntungan, dukungan terhadap keluarga, perawatan kesehatan dan sarana-sarana kesejahteraan yang lain.

Untuk mengembangkan budaya perusahaan dengan membangun kepercayaan melalui kebijakan keterbukaan, komunikasi yang baik dan pemberdayaan sedemikian rupa sehingga para pelaut dan keluarganya merasa dihargai dan menjadi bagian dari perusahaan, secara setara juga diperlukan pengelolaan dan keteladanan yang baik dari pimpinan puncak. Dan, memerlukan pengelolaan yang baik untuk memberdayakan para pelaut lewat pelatihan keterampilan dan tidak menganggap pengeluaran untuk pelatihan bagi mereka sebagai suatu beban biaya.

Diperlukan pengelolaan yang apik untuk memberikan hunian atau akomodasi yang memadai dan nyaman, cukup makanan bernutrisi dan menyehatkan, sarana-sarana rekreasi dan sarana-sarana penggunaan komunikasi telepon dari kapal ke darat, email dan internet agar para awak kapal bisa tetap merasa dekat dengan keluarga mereka.

Dibutuhkan pengelolaan yang baik untuk mendukung keberadaan Badan-badan Kesejahteraan Para Pelaut Nasional (*National Seafarers' Welfare Boards*) dan Komite-komite Kesejahteraan para pelaut di Pelabuhan (*Port Welfare Committees*). Juga akan diperlukan pengelolaan yang baik untuk dapat memenuhi standar-standar yang bersifat keharusan dari Konvensi Pekerja Maritim - MLC 2006; dan akan memerlukan kepemimpinan yang penuh inspirasi untuk memenuhi Petunjuk-petunjuk dari Konvensi yang tidak bersifat keharusan atau hanya berupa himbauan.

Tentu saja akan selalu ada para pelaut yang merasa tidak bahagia dengan pekerjaan mereka, seberapa besarpun tingkat upah, keuntungan-keuntungan, dukungan keluarga, sarana-sarana perawatan kesehatan dan kesejahteraan yang ditawarkan. Namun demikian, pelaut-pelaut yang merasa aman, sehat dan termotivasi akan menjadi modal yang baik dari perusahaan.

Sesungguhnya, jika Anda memperhatikan kesejahteraan para pelaut Anda maka mereka juga akan menjaga dan merawat kapal-kapal Anda dengan sebaik mungkin.

(HR)

50th ANNIVERSARY (GOLDEN JUBILEE) IMarEST - SINGAPORE BRANCH

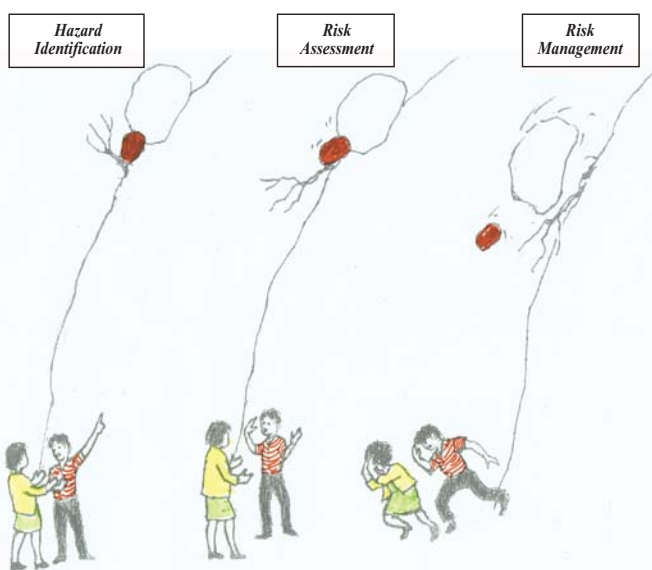


Laksamana Muda (Purn) Datuk Murad selaku Ketua IMarEST Malaysia, Dr. Sunaryo, Ketua IMarEST Indonesia dan Jovan Patriot, wakil young mariner Indonesia berfoto bersama dalam acara 50 tahun IMarEST Singapore.



Para observer AGM sekaligus ulang tahun IMarEST Singapore, termasuk President IMarEST Prof. Dr. Choo, President SEAD Dave Kinrade, Dr. Sunaryo dari IMarEST Indonesia dan Datuk Murad dari IMarEST Malaysia.

Back to Basics.....



Jawaban TTS halaman iii

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|---|----|---|----|---|----|---|----|---|----|---|----|---|----|---|----|----|----|---|----|---|
| 1 | O | 2 | D | 3 | D | 4 | L | 5 | O | 6 | C | 7 | S | 8 | U | 9 | P | 10 | A | | | | |
| 11 | R | 12 | E | 13 | D | 14 | G | 15 | O | 16 | T | 17 | R | 18 | E | 19 | S | 20 | T | | | | |
| 21 | S | 22 | U | 23 | M | 24 | E | 25 | R | 26 | A | 27 | P | 28 | S | 29 | A | 30 | L | 31 | M | | |
| 32 | S | 33 | M | 34 | O | 35 | G | 36 | E | 37 | X | 38 | T | 39 | R | 40 | A | 41 | Y | 42 | | | |
| 43 | 22 | 23 | B | 24 | U | 25 | D | 26 | S | 27 | I | 28 | E | 29 | O | 30 | | 31 | 26 | E | | | |
| 32 | 27 | 28 | G | 29 | O | 30 | S | 31 | O | 32 | S | 33 | C | 34 | Y | 35 | P | 36 | H | 37 | E | 38 | R |
| 39 | 33 | 34 | A | 35 | B | 36 | E | 37 | T | 38 | | 39 | O | 40 | M | 41 | A | 42 | N | 43 | | | |
| 44 | 36 | 37 | M | 38 | I | 39 | M | 40 | O | 41 | S | 42 | A | 43 | A | 44 | S | 45 | S | 46 | R | 47 | E |
| 48 | 44 | 45 | E | 46 | U | 47 | P | 48 | I | 49 | P | 50 | O | 51 | E | 52 | M | 53 | | 54 | | | |
| 55 | 45 | 46 | F | 47 | B | 48 | A | 49 | L | 50 | S | 51 | A | 52 | D | 53 | A | 54 | M | 55 | P | | |
| 56 | 51 | 52 | M | 53 | I | 54 | S | 55 | E | 56 | R | 57 | A | 58 | C | 59 | T | 60 | J | 61 | O | 62 | B |
| 63 | 55 | 56 | E | 57 | T | 58 | O | 59 | N | 60 | A | 61 | S | 62 | H | 63 | C | 64 | O | 65 | P | | |
| 66 | 63 | 64 | T | 65 | W | 66 | T | 67 | S | 68 | H | 69 | E | 70 | D | 71 | R | 72 | E | 73 | V | | |

Kemana saja Anda pergi, siapa saja yang Anda jumpai dan apapun yang Anda lakukan, berikan kasih sayang dan penghargaan, karena hal itu adalah sifat Anda yang sesungguhnya. Bagaimana Anda tahu bahwa itu adalah sifat Anda yang sesungguhnya? Karena Anda merasa senang / bahagia saat Anda memberikannya.

Memerlukan berbulan bahkan mungkin bertahun untuk mendapatkan seorang pelanggan/konsumen dan hanya perlu beberapa detik untuk menghilangkannya.

HALAL BIHALAL DAN RAPAT TAHUNAN ANGGOTA IMarE - IMarEST

30 Oktober 2008, Klub Eksekutif PERSADA - Halim



Bpk. D. Prananta selaku sesepuh IMarE-IMarEST saat memberikan piagam penghargaan kepada Bpk. Syukri Alamsyah, salah satu dari empat orang yang telah berjasa besar terhadap perkembangan IMarE Indonesia. Selain beliau, yang berhak atas piagam tersebut antara lain Bpk. Harry Suroso, Bpk. Sujono dan Bpk. Budhi Halim.

Foto bersama antara sesepuh IMarE-IMarEST, generasi pertama dan generasi penerus IMarE, beserta tamu kehormatan pada acara Malam Silaturahmi IMarE-IMarEST 2008, Bpk. Johnson W. Sutjipto, ketua dari INSA. Selamat untuk IMarE-IMarEST Indonesia, semoga lebih maju dan berkembang.

Kegiatan IMarE/IMarEST periode Oktober - Desember 2008

| No | Tanggal | Kegiatan |
|----|------------------|---|
| 1. | 30 Oktober 2008 | Halal bihalal dan silaturahmi para anggota IMarE/IMarEST Indonesia, sekaligus pertemuan tahunan, dilaksanakan di Klub Eksekutif Persada, Halim Perdana Kusuma. |
| 2. | 8 November 2008 | <i>Annual General Meeting</i> IMarEST Malaysia branch, dimana Indonesia branch akan diwakili oleh Bpk. Budhi Halim. |
| 3. | 14 November 2008 | <i>Annual General Meeting</i> IMarEST Singapore branch, sekaligus memperingati ulang tahunnya yang ke-50 (<i>golden Jubilee</i>). Indonesia diwakili oleh ketuanya, Dr. Ir. Sunaryo dan Sdr. Jovan Patriot, anggota muda IMarEST Indonesia. |
| 4. | 21 November 2008 | EAD/NAD AGM terakhir di Hongkong, Indonesia diwakili oleh Sdr. Sunaryo dan Bpk. D. Prananta. |

Rencana kegiatan IMarE/IMarEST periode Januari - Maret 2009

| No | Tanggal | Kegiatan |
|----|---------------|---|
| 1. | Januari 2009 | Pertemuan lanjutan dengan pengurus INsa untuk membahas kerja sama mengenai pelatihan (training) bagi para pelaut dari perusahaan-perusahaan anggota INSA. |
| 2. | Februari 2009 | - Penerbitan Buletin IMarE edisi ke-40. - Kunjungan pengurus IMarEST - SEAD ke ITS dan UI. |

INFO KEANGGOTAAN IMarE

Daftar anggota baru, Desember 2008:

| No. | Nama Anggota | No. Anggota | Kantor |
|-----|------------------|-------------|---------------------------------------|
| 1. | RIDWAN PARINDANG | 07.405 | PT. BARIMAN PARINDANG INDRAYANI (BPI) |