

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**ANALISIS KECELAKAAN DALAM DAERAH 500 METER
ZONE DI FASILITAS LEPAS PANTAI SAUDI ARAMCO
DI ATAS KAPAL EXPRESS 86**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

ALEXANDER GUSMADY RURA
NIS. 02441/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2021

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ALEXANDER GUSMADY RURA
No. Induk Siswa : 02441/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS KECELAKAAN DALAM DAERAH 500
METER ZONE DI FASILITAS LEPAS PANTAI SAUDI
ARAMCO DI ATAS KAPAL EXPRESS 86

Jakarta, 28 Januari 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Naomi Louhenapessy, S.SiT, MM.

Penata III/d

NIP. 19771122 200912 2 004

Irwansyah, SH., MH

Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima S. Putra, MM.

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

DAFTAR ISTILAH

Anak Buah Kapal (ABK)	: Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
<i>Chief Officer</i>	: Perwira tinggi di atas kapal merupakan pemimpin di Departemen Dek yang bertanggung jawab langsung kepada Nakhoda yang bertugas mengatur operasional muatan, perencanaan muatan, bertanggung jawab masalah perawatan kapal, bertindak sebagai <i>Safety Officer</i> .
<i>Hand Over</i>	: Serah terima tugas antara crew di atas kapal
<i>International Maritime Organization (IMO)</i>	: Suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
<i>International Safety Management (ISM) Code</i>	: Kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
<i>Job Description</i>	: Uraian pekerjaan / uraian jabatan.
<i>(Marine Pollutions) MARPOL</i>	: Sebuah peraturan internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut.
<i>Marking bouy</i>	: Pelampung yang berfungsi untuk menandai posisi objek di bawah air.
<i>Mooring buoy</i>	: Pelampung yang ditambatkan pada dasar perairan, dihubungkan dengan menggunakan tali pada pelampung
<i>Muster list</i>	: Daftar nama-nama dari seluruh anak buah kapal dengan tugas masing-masing dalam menanggulangi keadaan darurat di kapal.
<i>Planned Maintenance System (PMS)</i>	: Jadwal perawatan terencana yang dilakukan berdasarkan jadwal dari masing-masing suku cadang tersebut. Dalam hal ini tidak hanya bersifat

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sistem transportasi laut dalam memasuki era globalisasi dunia sekarang ini terus berkembang sangat pesat. Kapal sebagai sarana angkutan laut memegang peranan yang sangat penting dalam sistem transportasi laut. Hal tersebut juga berlaku untuk kegiatan pelayanan pengeboran lepas pantai (OffShore). Penyedia jasa transportasi laut yang telah menjadi pusat jasa logistik berhasil menjalankan strategi pengintegrasian aktivitas bisnis upstream hingga downstream sehingga terbentuk transport and logistics chains.(Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter, dan Klaim- Lasse 2015)

Dalam istilah laik laut, tidak dapat diabaikan faktor sumber daya manusia yang menanganinya yaitu awak kapal itu sendiri. Untuk itu keahlian, kecakapan, profesionalisme dan kedisiplinan dari awak kapal sangat dituntut dalam mengoperasikan kapal dengan baik. Dengan kemajuan dibidang teknologi maritim dewasa ini, membuat kapal-kapal menjadi semakin canggih menyesuaikan dengan tuntutan kemajuan teknologi dan ketentuan ketentan dalam konvensi international yang dikeluarkan oleh IMO tentang keselamatan kerja di laut termasuk keselamatan pelayaran dan pencegahan serta penanggulangan pencemaran lingkungan perairan seperti :

- 1. *International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention 1974.***
- 2. *International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships, 1973 As Modified By The Protocol Of 1978 Relating There To (MARPOL 73/78).***
- 3. *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 78)***

Sesuai dengan ketentuan STCW 1978 maka para pelaut sebagai sumber daya manusia harus membuktikan dirinya bahwa keahlian serta kecakapan yang

dimilikinya sesuai dengan standarisasi yang telah ditetapkan oleh STCW 1978 itu sendiri. Untuk itu para pelaut Indonesia harus mengikuti sistem pendidikan dan pelatihan yang dilaksanakan oleh pemerintah dalam hal ini Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia.

Kapal yang merupakan alat transportasi mempunyai berbagai instrumen dan peralatan-peralatan serta mesin-mesin penggerak yang dioperasikan oleh manusia dalam hal ini awak kapal. Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal, awak kapal dituntut pula keseriusan dan ketelitiannya serta melaksanakan manajemen dengan kualitas yang baik.

Seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang berkembang semakin pesat saat ini mendorong negara-negara penghasil minyak bumi lebih meningkatkan eksplorasi minyak lepas pantai termasuk di perairan SAUDI ARAMCO Offshore, KSA. Eksplorasi besar-besaran dan pendirian *platform* yang ribuan jumlahnya akan diikuti pula dengan bertambahnya jumlah armada kapal-kapal supply, *workboat* dan *crew boat* yang beroperasi di wilayah pengeboran minyak lepas pantai tersebut guna melayani pengangkutan material serta mobilitas kru demi meningkatkan produktifitas minyak dan gas bumi. Hal demikian berakibat arus pelayaran di kawasan perairan SAUDI ARAMCO Offshore, KSA sangatlah padat dengan tingkat resiko kecelakaan yang sangat tinggi.

Untuk menghindari resiko kecelakaan yang sering terjadi di kawasan lepas pantai mendorong pihak *Platform* segera mengeluarkan *Offshore Manual* yaitu suatu peraturan yang harus dipatuhi oleh semua awak kapal yang beroperasi di kawasan tersebut. Aturan ini mewajibkan bagi kapal-kapal yang melewati atau memasuki *500 meter zone* terhadap struktur *offshore* atau rig harus memiliki kecepatan 3.0 knots sedangkan kecepatan maksimum pada radius 100 meter terhadap struktur *offshore* adalah 0.5 knots.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas MV. EXPRESS 86 sebagai Master menemui berbagai permasalahan ketika kapal memasuki zona keselamatan di perairan ARAMCO Offshore, KSA. Permasalahan tersebut diantaranya yaitu kapal menabrak *marking bouy*, Terjadi kecelakaan saat berolah gerak dengan kecepatan rendah dan Olah gerak membutuhkan waktu yang relatif lama. Selain itu juga ditemui permasalahan dari faktor sumber daya manusianya seperti kurangnya keterampilan Perwira jaga dalam berkomunikasi dengan pihak pihak terkait dan kurangnya

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menguraikan teori-teori yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas. Adapun teori yang penulis ambil yaitu tentang :

1. Analisis

a. Definisi Analisis

Analisis adalah: 1 penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

b. Fungsi dan Tujuan Analisis

Analisis mempunyai fungsi untuk mengumpulkan data-data yang terdapat pada suatu lingkungan tertentu. Analisis dapat diterapkan diberbagai jenis lingkungan dan keadaan. Analisis akan lebih optimal dipergunakan dalam keadaan kritis dan untuk keadaan yang membutuhkan strategi. Karena analisis dapat mengetahui secara mendetail tentang keadaan lingkungan saat ini.

Analisis bertujuan untuk mengumpulkan data yang pada akhirnya data-data ini dapat digunakan untuk berbagai keperluan pelaku analisis. Biasanya akan digunakan dalam menyelesaikan krisis atau konflik, atau bisa saja hanya digunakan sebagai arsip. Dalam bidang pendidikan analisis digunakan untuk melakukan penelitian dalam berbagai subjek keilmuan.

Macam Jenis Analisis

Terdapat beberapa jenis analisis yang bisa anda pilih. Metode yang diambil oleh setiap jenis analisis pun juga berbeda. Berikut adalah beberapa jenis analisis

1. Analisis Logika

Adalah sebuah analisis yang mendasarkan pada suatu prinsip tertentu dan berdasarkan pada logika dan pembelahan yang jelas antara satu dengan yang lain.

2. Analisis realis

Sebuah analisis yang dalam melakukan proses analisis akan menggunakan urutan benda sebagai dasar pemikiran. Urutan benda ini didasarkan pada kesatuan atau sifat dasar dari benda itu sendiri.

2. Aturan 500 Meter Zone

a. Marine Instruction Manual Saudi Aramco

Dalam Marine Instruction Manual Saudi Aramco tentang *Marine Vessel Requirements For Maneuvers Within 500m Safety Zone Of Offshore Structures And Rigs* yaitu sebagai berikut :

- 1) *The 500 meter safety zone is centered in the center of the Offshore Structure/Rig and has a radius of 500 metres, 360° around the Offshore Structure/Rig.*
- 2) *Vessels Passing Within 500M Safety Zone Of Offshore Structure*
 - a) *The maximum speed for any Marine Vessel entering 500 meters safety zone of an Offshore Structure or Rig is 3.0 knots.*

Note: If at any time the master of the Vessel determines that the 'Safe Navigation' of his Vessel is affected by the specific speed limits he may increase his Vessels speed until the Vessel can maintain a 'Safe Navigation' situation. However, the increase in

speed must be noted in the Deck Logbook and the Rig or Field Services of the Oilfield must be informed.

- b) *100% satisfactory completion of the 'Checklist' (see appendix 1) will be entered in the Deck Log Book.*
- c) *The use of 'auto-pilot' is prohibited within the 500meter safety zone.*
- d) *On entry into the 500meter safety zone:*
 - (1) *No Vessel can approach an Offshore Structure/Rig/Barge 'Head-on'.*
 - (2) *Approaching an Offshore Structure/Rig/Barge 'Beam on' is permitted.*
 - (3) *Approaching an Offshore Structure/Rig/Barge 'Stern to' is permitted.*
- e) *The maximum speed for any Marine Vessel approaching within 100meters of an Offshore Structure or Rig is 0.5 knots.*
- f) *If the Master of the Vessel determines that a 'Safe Operation' cannot be conducted at the location because of weather conditions or Vessel performance, he will inform the Rig/Barge Foreman or Field Services. The Master of the Vessel will wait until weather conditions abate and safe operations can commence, or proceed to another location where weather conditions permit operations to be conducted safely.*

3. *International Safety Management (ISM) Code*

Keselamatan di atas kapal erat kaitannya dengan *International Safety Management (ISM) Code*, yaitu panduan yang berisi petunjuk pengoperasian kapal untuk menyusun sistem manajemen keselamatan pelayaran. Keseluruhan manualnya harus mencakup pengendalian kerja di kapal dan seluruh pendukungnya di darat. Sertifikat akan diterbitkan untuk setiap kapal bila pelaksanaan sudah diverifikasi memenuhi persyaratan standar *International*

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Kapal Express 86 adalah kapal jenis *Fast Utility Crew Boat* berbendera Panama milik perusahaan pelayaran Myclin Express Offshore. Kapal dengan nama panggilan (*Call Sign*) HP6505 tersebut dioperasikan di alur perairan ARAMCO Offshore, KSA. Adapun fakta yang penulis alami selama bekerja di atas kapal EXPRESS 86 sebagai *Master* sejak 02 Desember 2019 sampai dengan 03 November 2020, diantaranya yaitu:

1. Fakta I

Pada tanggal 02 Februari 2020 jam 11.00 kapal berlayar dengan kecepatan normal dari lokasi pelabuhan ke *oilfield*. Kondisi laut saat itu sangat bersahabat angin bertiup dengan kecepatan 10 knots sampai 12 knots. Jam 11.30 kecepatan kapal dikurangi secara bertahap sehingga pada saat kapal memasuki radius 500 meter mendekati *platform* kecepatan kapal menjadi antara 3 knots sampai dengan 4 knots dan haluan kapal 030 derajat tegak lurus dengan posisi *platform* untuk pertimbangan batas kecepatan dan haluan yang aman.

Pada saat mendekati *platform* dalam radius 100 meter kecepatan kapal dikurangi hingga 0,3 knots sampai dengan 0,5 knots, dan haluan kapal berubah 270 derajat dengan buritan menuju *platform*. Setelah jarak kapal kurang dari 100 meter dan posisi haluan kapal sejajar dengan *platform*. Karena pengaruh dari arus yang sangat kuat arah Barat laut sehingga mendorong badan kapal dengan sangat cepat hanyut kearah Utara sehingga kapal sangat sukar dikendalikan dan hampir menabrak *platform* hingga pada saat jarak kurang lebih 1 meter tanpa pikir panjang Perwira jaga mengoperasikan mesin maju penuh dan mendorong bagian depan kapal menggunakan *bow thruster* menjauhi *platform* dengan kekuatan penuh, tetapi mesin kanan tiba tiba mati.

Tanpa memperhatikan kondisi di sekitarnya tiba-tiba kapal menabrak *marking bouy* dari maintenance barge yang juga mempunyai aktivitas disekitaran *platform*. Hal ini menjadi mimpi buruk bagi Nakhoda dan ditindak lanjuti dengan membuat laporan kejadian kecelakaan atau lebih kita kenal dengan *accident report*.

2. Fakta II

Selama penulis bertugas sebagai *Master* di atas kapal EXPRESS 86 khususnya saat beroperasi di perairan ARAMCO Offshore, KSA, penulis sering melihat Mualim I kurang menyadari terhadap aturan yang telah ditetapkan oleh pihak Perusahaan dalam prosedur memasuki *500 meter zone* ketika kapal hendak berolah gerak untuk sandar di *platform* ataupun rig. Seperti yang penulis alami pada tanggal 12 Maret 2020 saat kapal diperintahkan untuk mengantar penumpang ke *platform*. Mualim I yang baru beberapa minggu di kapal ini dengan segera melakukan persiapan dan olah gerak kapal mendekati *platform* sesuai dengan yang diperintahkan.

Dalam melakukan olah gerak dimana jarak dengan *platform* tinggal 200 meter tetapi kapal masih dengan kecepatan 3 knots, hal ini sudah menyalahi aturan yang diberlakukan pihak Perusahaan mengenai kecepatan aman yang diperbolehkan saat berolah gerak mendekati *platform*, pada saat kapal mendekati boat landing dengan buritan, kecepatan kapal masih 1 knots, sehingga terjadi benturan yang cukup kuat. Hal ini disebabkan oleh mesin kanan yang mati pada saat akan dioperasikan maju untuk memperlambat laju kapal, sehingga pihak kapal mendapat protes (*claim*) dari pihak pencarter dalam hal ini adalah Perusahaan.

Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal, dialah yang memutuskan segala sesuatu yang menyangkut masalah keselamatan. Perusahaan harus memastikan bahwa SMS yang digunakan di kapal berisikan ketentuan yang menjelaskan otoritas Nakhoda. Nakhoda, Mualim 1, Kepala Kamar Mesin dan Masinis I sangat diperlukan perannya untuk menciptakan kondisi kerja yang sungguh-sungguh dan penuh rasa tanggung jawab di atas kapal.

Prosedur kerja yang ada harus kita laksanakan walaupun masih banyak kekurangan-kekurangan karena melaksanakan pekerjaan dengan penuh disiplin maka resiko kecelakaan kerja dapat dicegah sedini mungkin. Dengan adanya hak dan kewajiban para perwira maka dalam memutuskan suatu tindakan sebagai upaya pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal tidak boleh dipengaruhi oleh pihak-pihak luar seperti perusahaan, pencarter ataupun pihak lain yang berhubungan dengan kerja kapal.

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) batasan masalah yang dipilih sebagai masalah utama yang akan dipecahkan, maka penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas.

1. Terjadi kecelakaan saat berolah gerak dengan kecepatan rendah pada saat kapal berada dalam zona keselamatan 500 meter zone yaitu menabrak marking bouy.

Penyebabnya adalah :

a. Kurangnya kemampuan komunikasi perwira jaga

Di atas kapal, setiap *crew* ditempatkan pada posisi yang telah ditentukan sesuai dengan pengalaman dan pendidikannya. Pada saat diberikan tugas atau pekerjaan sesuai dengan jabatannya di atas kapal, beberapa perwira jaga kurang mengerti mengenai prosedur kerja di kapal *utility crew boat* . Selain itu beberapa diantaranya memiliki pengalaman dan pengetahuan yang tidak setara / tidak sesuai dengan pendidikan atau ijazah terakhirnya. Hal inilah yang akan mempengaruhi kinerja di atas kapal dan menghambat pekerjaan yang seharusnya dapat diselesaikan dengan cepat, justru menjadi sangat sulit.

Dalam Offshore manual yang diterbitkan oleh ARAMCO sebagai penggantian MIM yang selama ini menjadi acuan operational kapal kapal yang bekerja di offshore disebutkan bahwa sebelum memasuki 500 meter zone, perwira jaga harus mengisi checklist yang bertujuan memastikan

bahwa kapal benar benar siap untuk berolah gerak. Dalam manual tersebut juga di tetapkan bahwa perwira jaga harus menghubungi pihak platform atau barge yang berada di sekitar platform sebelum mengisi dan sesudah mengisi checklist. Hal ini dilakukan agar pihak platform dan atau barge menyadari kehadiran kapal kita dalam 500 meter zone mereka, sehingga kalau mereka mempunyai rencana operasi lain, mereka dapat memberi tahukannnya lebih awal. Kegunaan lain dari pemberitahuan tersebut adalah bahwa pihak platform atau barge akan memberitahukan posisi posisi buoy yang perlu diwaspadai, sehingga pihak kapal dapat memperhitungkannya dalam berolah gerak.

Waktu yang paling menegangkan bagi adalah ketika kapal mulai mendekati tepian sembari menurunkan kecepatan. Pada saat mendekati tepian yang ada di dalam pelabuhan, *platform* biasanya di daerah tepian ada kapal-kapal lain, tembok dari tepian dan permukaan yang dangkal. Sedangkan jika mendekati tepian *platform* terkendala dengan sempitnya ruang sandar / *boat landing* serta menghindari resiko kandas pada pipa-pipa didasar laut bila berada di perairan yang dangkal.

b. Kurangnya Pengetahuan Tentang Peraturan Memasuki 500 Meter Zona Keselamatan

Familiarisasi merupakan pengenalan yang dilakukan saat ABK dek baru akan bekerja di atas kapal. Pengenalan tersebut mencakup bagian-bagian kapal, prosedur kerja, peraturan yang berlaku dalam melakukan pekerjaan pemasangan sarana bantu navigasi pelayaran. Singkatnya waktu untuk melakukan familiarisasi membuat familiarisasi diberikan secara teori saja berupa pengarahan mengenai jenis-jenis peralatan di kapal dan fungsinya, pengenalan daerah operasi dan menyebutkan kendala-kendala yang terjadi.

Familiarisasi di atas kapal diberikan oleh Perwira terhadap ABK dek yang baru bergabung. Hal ini yang membuat ABK dek baru kurang terampil dan percaya diri di saat benar-benar diberikan tugas dalam melaksanakan

pekerjaan yang diberikan oleh penyewa. Pengenalan kadang diberikan secara teori baru dipraktekkan ketika selesai *hand over* karena terbatasnya waktu.

Dalam berolah gerak kapal dibutuhkan familiarisasi, hal ini sangatlah perlu agar perwira dapat mengendalikan kapal dengan baik dan aman serta mengenali alat-alat di atas kapal yang mendukung olah gerak kapal dengan baik, maka diberlakukan aturan di perairan ARAMCO Offshore, KSA yang mengharuskan perwira yang akan bekerja di wilayah tersebut, minimal 14 hari kerja untuk familiarisasi dan serah terima jabatan. Sebelum perwira naik kapal akan diinterview dari pihak Perusahaan, apabila dinyatakan lulus maka nakhoda atau mualim dinyatakan dapat bekerja di kapal EXPRESS 86 yang beroperasi perairan ARAMCO Offshore, KSA.

Hal ini yang terkadang menjadikan kendala bagi para pelaut yang akan bekerja di kapal yang beroperasi di perairan ARAMCO Offshore, KSA maka dari itu sangatlah penting familiarisasi di kapal sebelum kita memulai untuk bekerja dan dengan familiarisasi ini sangat membantu kita sebagai nakhoda atau mualim yang tugasnya cenderung berolah gerak lebih besar karena di kapal dituntut untuk mampu berolah gerak dengan baik karena jenis kerjanya yang lebih banyak kapal berpindah-pindah dari lokasi *platform* ke lokasi *platform* yang lain.

2. Terjadi benturan yang cukup kuat pada saat kapal mendekati boat landing dengan buritan karena kecepatan kapal masih 1 knots.

Penyebabnya adalah :

a. Kondisi Kapal yang Kurang Siap Untuk Berolah Gerak Di Fasilitas Pengeboran Minyak Lepas Pantai

Pada hampir semua kapal kapal yang beroperasi di area offshore, olahgerak yang di lakukan pada saat akan mendekati platform atau boat landing adalah dengan menggunakan buritan kapal. Pada saat kapal mendekati tepian platform dengan kecepatan rendah dapat menyebabkan

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dengan melakukan identifikasi masalah dan alternatif pemecahan masalah, maka penulis melakukan kesimpulan bahwa terjadinya kecelakaan saat berada dalam *500 meter zone* keselamatan adalah sebagai berikut :

1. Terjadi kecelakaan saat berolah gerak dengan kecepatan rendah pada saat kapal berada dalam zona keselamatan 500 meter zone yaitu menabrak marking bouy disebabkan oleh :
 - a. Kurangnya kemampuan komunikasi perwira jaga dengan radio operator barge saat akan memasuki 500 meter zona keselamatan
 - b. Kurangnya pengetahuan Perwira jaga tentang tatacara memasuki 500 meter zona keselamatan.
2. Terjadi benturan yang cukup kuat pada saat kapal mendekati boat landing dengan buritan karena kecepatan kapal masih 1 knots, disebabkan oleh :
 - a. Kondisi mesin kapal yang kurang siap untuk berolah gerak di fasilitas pengeboran minyak lepas pantai.
 - b. Kurangnya pengawasan Perwira Mesin terhadap job order yang diberikan kepada crew mesin.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, untuk meningkatkan keselamatan kerja sehubungan dengan pelaksanaan peraturan memasuki 500 meter zona keselamatan penulis menyarankan sebagai berikut :

1. Pihak kapal agar memberikan pelatihan dan sosialisasi yang cukup kepada perwira jaga yang baru, baik perwira deck maupun perwira mesin untuk memastikan bahwa mereka benar benar siap bekerja dan memastikan bahwa mesin kapal dalam kondisi prima untuk berolah gerak.

PRE-ARRIVAL CHECKLIST

Always read the Instructions Tab before starting on this form.

VESSEL PARTICULARS			
Vessel	EXPRESS 86		Date
Departed From	Bem		Arriving at
Prepared By	Name	Drajad Santoso	
	Rank	Chief Officer	
Approved By Master	Name	Hendri Rusmanto	

EXPRESS 86
IMO NO. : 9740550
GRT / NRT : 256 / 76
CALL SIGN : HP 6505
POR : PANAMA

PRE-ARRIVAL CHECKS			
No.		YES	NO
1	Draft and trim compliance with port restrictions?	/	
2	Charts and nautical publications for the intended passage updated?	/	
3	Times and heights of high/low tide entered on passage plan?	/	
4	ETA sent with all relevant information required by local regulations (i.e. details of dangerous/hazardous goods carried)?	/	
5	All bridge equipment tested and in good working condition?		
	(a) GPS tested?	/	
	(b) Radar tested?	/	
	(c) Communication systems tested? (SSB/VHF, Mini-M, VSAT/Inmarsat)	/	
	(d) Navtex tested?	/	
	(e) Magnetic/gyro compass tested?	/	
	(f) Echo sounder tested?	/	
	(g) Compass deviation table posted?	/	
6	Lookouts posted?	/	
7	Steering gear tested? Manual steering engaged in sufficient time for the helmsmen to become accustomed before manoeuvring commences?	/	
8	All engines running in good order?	/	
9	Engines tested astern in a safe area & prepared for manoeuvring. Results recorded in the logbook?	/	
10	Access to steering gear room not obstructed?	/	
11	All alarm systems tested?	/	
12	Loose gear in the engine room is stowed & cargo on deck secured?	/	
13	Watertight doors are shut?	/	
14	Port authorities are fully aware of any special berthing requirements that the ship may have?	/	
15	Pilot embarkation arrangements in hand?		/
16	Pilot's vessel information sheet prepared (if applicable)		/
17	All sounding pipes or plugs are in place and secured?	/	
18	Bilge overboard valve locked and tagged properly?	/	
19	Sewage overboard valve locked & tagged properly?	/	

CONCLUSION & MASTER'S REMARKS		
No	Master's Comments	Requires Office Action?
1		NO
2		NO
3		NO
4		NO
5		NO



Ship's Name : Express 86
 Flag/Registry : Panama
 IMO No. : 9740550
 GRT/NRT : 257/77

Owner : MEO – Singapore
 Agency : ATCO
 Arrival Port : Abu Ali Per
 Updated On : 11 August 2020

Crew List Express 86

No	Name	Sex	Rank	Date of Birth	Nationality	Pasport No.	Passport Expiry Date	CDC No.	CDC Expiry Date	Yellow Fever Issued Date
1	Alexander Gusmady Rura	Male	Master	24 Aug 1971	Indonesian	B 8878787	24 Jan 2023	E 147249	24 Aug 2021	03 July 2013
2	Drajad Santoso	Male	Chief Mate	22 May 1981	Indonesian	B 6245145	09 Mar 2022	F 028913	20 Jul 2020	14 Oct. 2014
3	Wahyu Eko Saputro	Male	Chief Engineer	22 Feb 1980	Indonesian	C 6197181	13 Feb 2025	F 180916	25 Dec 2021	28 March 2020
4	Imran Uttu	Male	Oiler	02 Mar 1979	Indonesian	B 5845515	11 Apr 2022	B 067483	07 Aug 2021	02 Feb. 2012
5	Benny Melliandra	Male	Oiler	22 Apr 1979	Indonesian	B 6512147	27 Apr 2022	C 055820	01 Apr 2021	07 June 2011
6	Amaluddin	Male	AB	07 Jul 1977	Indonesian	B 6066155	02 Feb 2022	C 000859	27 Aug 2020	28 March 2020
7	Letar Sotarmali Sidabutar	Male	AB	13 Jan 1982	Indonesian	B 7497804	10 Jul 2022	F 140566	18 May 2021	28 March 2020
8	Benjito Kistod	Male	Cook	14 Jul 1974	Indian	Z 5258480	08 Oct 2029	CL 55021	02 Feb 2027	21 Feb 2014
9	Anandu Mohan	Male	Mess Man	27 Aug 1993	Indian	Z 5625096	25 Sep 2029	MUM 212526	15 Mar 2023	

Master Express 86



Alexander G.Rura

EXPRESS 86

Crewboat / Fast Utility Craft

GENERAL

Year Built	2014
Classification	Bureau Veritas
Notation	I, ✱HULL ✱MACH, Crewboat Sea Area 3 (max. sig. wave ht. 3m)
Flag	Panama
Official No	46498-PEXT
IMO Number	9740550
Call Sign	HP6505
GRT/NRT	257/77

DIMENSIONS

Length Overall	38.00 m
Breadth Moulded	7.60 m
Depth Moulded	3.65 m
Draft Loaded (max)	1.88 m

PERFORMANCE

Maximum Speed	27 knots at 14MT / 24hr
Cruising Speed	25 knots at 12MT / 24hr

CARGO CAPACITIES

Clear Deck Area	80m ²
Deck Cargo / Deck Strength	55T / 2.0 MT/m ²
Fuel Oil	65m ³
Fresh Water	30m ³
F.O. Purifier	1 x Alfa-Laval MIB303S-13

PROPULSION SYSTEM

Main Engines	3 x 1,350 BHP @ 1900 rpm - Tier 2, Cummins Diesel Engines KTA38-M2
Main Generators	3 x 80kW - 415V/3Ph/50Hz; Cummins6B-CP80DM/5 Alternator Stamford UCM274E - 80eKw
Emergency Generator	1 x portable air-cooled diesel type
Propellers	2 x Fixed Pitch
Bow Thruster	1 x 75kW Electro hydraulic type; FLUIDMECANICA or equal

MISCELLANEOUS

Tugger Winch	1 x 3T
--------------	--------

ACCOMMODATION

Passenger Seats	90
Cabins	1 x 1 berth 3 x 2 berths 1 x 3 berths
Total	10 Berths



NAVIGATIONAL AND COMMUNICATION EQUIPMENT

SSB	1 x ICOM IC-M710
VHF	1 x fwd Console FURUNO 1 x aft Console SIMRAD
Radar	2 x Simrad TX-06S1
Echo Sounder	1 x FURUNO FCV-627
Gyro Compass	1 x Simrad RGC50
Magnetic Compass	1 x Riviera B6W3
Auto Pilot	1 x Simrad AP35
Navtex Receiver	1 x Mcmurdo
GPS	1 x Furuno GP32
AIS	1 x FURUNO FA150
SART	1 x Mcmurdo S4 9 HZ
EPIRB	1 x McMurdo E5, SmartFind 406
Portable VHF	1 x MF/HF Radio Fwd Console Sailor 6301

FIRE-FIGHTING/ANTI-POLLUTION EQUIPMENT

EXTERNAL

FiFi System	Equivalent to 1/4 FiFi c/w water spray system
Fire Pump	1 x 600m ³ /hr @ 100m head; SFP 250x350XP
FiFi Monitor - (Water)	1 x 600m ³ /hr @ 100m throw length FFS600LB
Oil Dispersant System	Inductor, Propotional Pump

INTERNAL

Emergency Fire Pump	1 x 30m ³ /hr @ 35m head - Matsuka/Yamar YDP20E
CO2 system in engine room	1 unit x Tyco
Fire Detection & Alarm System in living spaces & engine room	

LIFE SAVING EQUIPMENT

Life Rafts	8 x 25 man and 4 x 10 man, SOLAS compliant
Rescue Boat c/w Davit	6 pax workboat
All other life saving appliances as per SOLAS requirements	


MISCELLANEOUS

Fresh Water Maker	Nil
Oily Water Separator	1 x YSF-Q-0.25m ³ /hr, Dong Fang Marine
Sewage Treatment Plant	1unit x HYSTP-015
H2S Gas Detection System fitted	

LENGTH O.A.:	38.00 M
LENGTH B.P.:	34.71 M
BREADTH MLD.:	7.60 M
DEPTH MLD.:	3.65 M
DESIGN DRAFT:	1.890 M
COMPLEMENT:	10 CREW MEMBERS

Class Notation: ABS +A1 HSC CREWBOAT
RESTRICTED SERVICE +AMS



PROJECT:	FLEX-38S(H233)		
TITLE:	GENERAL ARRANGEMENT		
 PENGUIN SHIPYARD INTERNATIONAL PTE LTD 18 Tuas Basin Link, Singapore 638784 Tel: 68628332 Fax: 68622150 This drawing and the information contained herein is supplied on the understanding that they are the exclusive property of Penguin Shipyard International Pte Ltd. They must not be used or reproduced in whole or in part, without permission in writing			
DRAWN:	JABIN	DATE:	01,AUG,2013
CHECKED:	THH	DATE:	08,AUG,2013
APPROVED:	STACY	DATE:	20,AUG,2013
DRAWING No.:	PSI-H231-G-01		SHEET:
			1 OF 1