

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG  
OPERASIONAL CREWBOAT ALLIANZ SURFER 2 DI  
ABU DHABI OFFSHORE**

Oleh :

**CHRISTAN BELLFANI BAWOTONG**

**NIS. 03198/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**MAKALAH  
OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG  
OPERASIONAL CREWBOAT ALLIANZ SURFER 2 DI  
ABU DHABI OFFSHORE**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Penyelesaian Program Diklat Pelaut I**

**Oleh :**

**CHRISTAN BELLFANI BAWOTONG**

**NIS. 03198/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : CHRISTAN BELLFANI BAWOTONG  
No. Induk Siwa : 03198/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG  
OPERASIONAL CREWBOAT ALLIANZ SURFER 2 DI  
ABU DHABI OFFSHORE

Pembimbing I,

**Capt. Fahmi Umasangaji, S.SiT., M.Si**

Pembina (IV/a)

NIP. 197812132005021001

Jakarta, June 2024

Pembimbing II,

**Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum**

Penata (III/c)

NIP. 198101062015032001

Ketua Jurusan Nautika

**Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : CHRISTAN BELLFANI BAWOTONG  
No. Induk Siwa : 03198/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG  
OPERASIONAL CREWBOAT ALLIANZ SURFER 2 DI  
ABU DHABI OFFSHORE

Penguji I

**Dr. Larsen Barasa, M.M.Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19720415 199803 1 002

Penguji II

**Niken Sitalaksmi Widjaja, M.Sc**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19630509 199809 1 002

Penguji III

**Capt. Fahmi Umasangaji, S.SiT., M.Si**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 197812132005021001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

**Dr. Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## **KATA PENGANTAR**

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

### **“OPTIMALISASI KINERJA ABK DALAM MENUNJANG OPERASIONAL CREWBOAT ALLIANZ SURFER 2 DI ABU DHABI OFFSHORE”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Kepala Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Dr. Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Fahmi Umasangaji,S.SiT.,M.Si., selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Sari Kusumaningrum, S.S.,M.Hum, selaku dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Orang tua dan kerabat yang telah memberikan dukungan, motivasi dan semangat selama penyusunan makalah ini.
8. Pdt. Yuliawaty Syaloni Tuwohingide, STh (istri), Chrisya Monai Bawotong (anak) dan Christberryl Fergie Bawotong (anak) yang tidak pernah lelah memberi dukungan doa, motivasi dan semangat penuh.
9. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Juni 2024

Penulis,

CHRISTAN BELLFANI BAWOTONG

NIS. 03198/N-I

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian .....	7
F. Sistematika Penulisan .....	7
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pemikiran .....	18
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	19
B. Analisis Data .....	21
C. Pemecahan Masalah .....	25
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	33
B. Saran .....	34
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	 35
 <b>LAMPIRAN</b>	
 <b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Crew Boat Allianz Surfer 2*
- Lampiran 2 *Crew Boat Allianz Surfer 2 Ship Particular*
- Lampiran 3 *Crew Boat Allianz Surfer 2 Crew List*
- Lampiran 4 *ToolBox Talk Meeting*
- Lampiran 5 *Crew Initial Shipboard Familiarization*
- Lampiran 6 *Personal Protective Equipment (PPE)*
- Lampiran 7 *HSE Weekly Meeting Report*
- Lampiran 8 *HSE Management System Familiarization*
- Lampiran 9 *Position Of The Vessel Embark/Disembark Passengers*
- Lampiran 10 *Hazard Observation Card*
- Lampiran 11 *Passenger Shipboard Familiarization*
- Lampiran 12 *Company Safety Flash*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Salah satu fungsi utama kapal adalah sebagai alat transportasi laut. Salah satu sarana transportasi yang digunakan dalam kegiatan pengeboran lepas pantai adalah kapal tipe Crewboat. Kapal ini sangat dibutuhkan oleh negara-negara yang melakukan eksplorasi lepas pantai. Kelancaran dalam instalasi pengeboran lepas pantai tidak terlepas dari peran Crewboat sebagai pendukung operasional instalasi lepas pantai terutama dalam hal melakukan pengantaran dan penjemputan penumpang dengan area operasi Abu Dhabi Offshore. Kelancaran penjemputan dan pengantaran penumpang dari dan menuju lokasi instalasi *Offshore* juga tidak dapat dilepaskan dari peran ABK dalam mempersiapkan dan menjalankan tugas penjemputan dan pengantaran.

Dalam melaksanakan tugas pengantaran penumpang dari dan ke instalasi pengeboran lepas pantai, ABK harus dapat memastikan bahwa penjemputan dan pengantaran penumpang dapat dilakukan dengan tepat waktu dan memprioritaskan keselamatan ABK maupun penumpang yang dibawanya. Dalam pelaksanaan penjemputan dan pengantaran penumpang, crewboat Allianz Surfer 2 menerima order dari pulau Zirku dan pulau Sarb

Crewboat Allianz Surfer 2 beroperasi pada pagi hari mulai pukul 05.00 waktu setempat untuk melakukan pengantaran dari pulau Zirku ke pulau Sarb South dan Sarb North, untuk selanjutnya *standby* di pulau Sarb sampai jam 17.30 waktu setempat baru bergerak kembali ke pulau Zirku dengan membawa penumpang yang sama. Malam hari tidak ada operasi sama sekali kecuali dalam keadaan urgent. Jika dalam keadaan *rolling schedule*, Crewboat Allianz Surfer 2 dapat melakukan pengantaran dari pulau Zirku ke Pelabuhan Freeport.

Dalam pelaksanaan tugasnya, ABK Crewboat Allianz Surfer 2 harus dapat memprioritaskan keselamatan dan keamanan kerja, baik untuk ABK itu sendiri maupun penumpang yang diangkutnya. Hal ini karena jika dalam pelaksanaan

pengantaran dan penjemputan penumpang, ABK kapal tidak disiplin maka dapat beresiko membahayakan keselamatan ABK dan penumpang.

Kinerja di Crewboat Allianz Surfer 2 dapat dilihat dari rutinitas kerja harian di kapal terutama dalam proses *transfer* (pengantaran dan penjemputan) *passenger* dari Pulau Zirku ke Pulau Sarb maupun sebaliknya yang dimulai pada pukul 05.00 untuk mempersiapkan perlengkapan seperti *gangway ladder* untuk *passenger* naik ke kapal dan kehadiran *passenger* dicatat di *passenger list*. Sebelum kapal *cast off* diberikan *passenger induction* kepada penumpang melalui video dan *public addresser*, semua itu dilakukan untuk memastikan keselamatan dan keamanan ABK dan *passenger*.

Rutinitas kerja ABK di kapal juga meliputi kegiatan *maintenance* di kapal yang terdiri dari pengecekan, perawatan dan perbaikan alat- alat kerja baik dari segi penempatan, ketersediaan, kondisi maupun jumlah alat-alat keselamatan yang ada di kapal terutama untuk *gangway ladder* yang sangat penting dalam proses transfer *passenger*. Kegiatan *maintenance* di kapal dilakukan saat kapal *standby* dan tidak ada kegiatan/operasional *transfer passenger*. Hal ini untuk memastikan kondisi kapal, peralatan kerja dan perlengkapan kerja dalam kondisi baik untuk menjamin keselamatan dan keamanan ABK maupun *passenger* saat proses *transfer passenger*

Selain itu, rutinitas kerja ABK di kapal juga termasuk kegiatan Dinas jaga di kapal. Dinas jaga di kapal terutama dilakukan sebelum atau pada saat kapal akan proses *transfer passenger*, yaitu ABK harus *standby* di *main deck* dan *passenger room* untuk memastikan tidak ada penumpang yang keluar dari *passenger room* ke *main deck*. Hal ini dilakukan untuk menjaga keselamatan dan keamanan dari *passenger* yang menjadi prioritas utama dalam kegiatan Dinas jaga.

Dalam operasi sehari-hari Crewboat Allianz Surfer 2 kinerja ABK dalam operasional Crewboat tidak selalu berjalan dengan baik, terdapat beberapa masalah-masalah yang muncul dan menghambat pengoperasian kapal. Seperti yang pernah terjadi pada tanggal 19 bulan Maret 2024, pagi hari sekitar jam 06.00 waktu setempat, proses penerimaan penumpang dari pulau Zirku, kapal akan melakukan pengantaran penumpang ke Sarb North dan Sarb South. Saat penumpang naik ke kapal, salah satu ABK tidak menggunakan PPE seperti *helm* dan *work vest*, saat itu kapal mendapat teguran dari pengontrol jetty yang memanggil lewat radio, memberitahu bahwa terdapat ABK yang tidak menggunakan PPE. Nakhoda

memberitahu melalui *Public Addresser* dan diteruskan melalui radio VHF yang dipegang Mualim I, ditujukan ke *Walky Talky* yang dipegang oleh Bosun di *Main Deck*, terhadap ABK yang bersangkutan diberikan *briefing* oleh Mualim I dan Nakhoda agar ABK tersebut saat bekerja selalu memakai PPE dengan lengkap menurut aturan yang telah ditetapkan di kapal. Diketahui bahwa ABK yang tidak menggunakan PPE merupakan ABK baru yang baru naik kapal yang minim pengalaman. Hal ini tentu saja dapat meningkatkan risiko kecelakaan kerja bagi ABK tersebut maupun keselamatan ABK lain.

Dari uraian permasalahan di atas yang mengacu pada elemen kinerja, hasil kerja individu masih belum sesuai dengan sasaran, tujuan, misi dan visi kerja perusahaan yaitu ABK dalam mencapai hasil kerja di Crewboat belum mengutamakan keselamatan (kurangnya kedisiplinan kerja). Sedangkan faktor individu juga masih belum sesuai, yaitu kurangnya keahlian dan komitmen karena ABK tersebut belum memiliki cukup pengetahuan, pemahaman dan pengalaman serta komitmen kerja terhadap kelancaran dan keselamatan dalam bekerja di kapal.

Berdasarkan uraian permasalahan yang telah dijabarkan di atas, maka saya tertarik untuk mengangkat dan membahas judul “Optimalisasi Kinerja ABK dalam Menunjang Operasional Crewboat Allianz Surfer 2 di Abu Dhabi Offshore”.

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam optimalisasi kinerja ABK untuk menunjang operasional Crewboat Allianz Surfer 2 di Abu Dhabi Offshore, yaitu sebagai berikut :

- a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal.
- b. Menurunnya motivasi kerja ABK dalam melaksanakan tugasnya.
- c. Kurangnya keterampilan kerja ABK dalam melaksanakan tugasnya.
- d. Lamanya waktu cuti ABK.

## **2. Batasan Masalah**

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi pada saat penulis bekerja di Crewboat Allianz Surfer 2, maka penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan:

- a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal.
- b. Kurangnya keterampilan kerja ABK dalam melaksanakan tugasnya.

## **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis membuat rumusan masalah yang akan dibahas yaitu sebagai berikut :

- a. Mengapa ABK kurang disiplin dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal?
- b. Mengapa keterampilan ABK di Crewboat Allianz Surfer 2 kurang?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengidentifikasi faktor penyebab kurangnya kedisiplinan kerja ABK di Crewboat Allianz Surfer 2.
- b. Untuk mengidentifikasi faktor penyebab kurangnya keterampilan ABK di Crewboat Allianz Surfer 2.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Manfaat Bagi Dunia Akademis**

- 1) Diharapkan dapat dijadikan referensi bagi Perpustakaan STIP mengenai peranan ABK dalam meningkatkan kelancaran operasional kapal dalam meningkatkan pelayanan terhadap *pencarter*.
- 2) Diharapkan dapat dijadikan tambahan referensi, acuan dan bacaan ilmiah untuk memperkaya pengetahuan khususnya yang menyangkut kerja kinerja ABK untuk menunjang operasional pengeboran lepas pantai.

## **b. Manfaat Bagi Dunia Praktis**

- 1) Agar hasil penulisan makalah ini menjadi sumbang saran bagi Perusahaan agar lebih tepat waktu dalam mengirim ABK pengganti ke atas kapal dan *reward* bagi ABK yang memiliki prestasi serta memberikan kinerja yang baik di atas kapal.
- 2) Agar hasil penulisan makalah ini dapat menjadi panduan dan pedoman praktis bagi ABK dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya saat bekerja di atas kapal.

## **D. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu:

### **1. Metode Pendekatan**

Penulis mendapatkan data-data menggunakan metode *deskriptif kualitatif* yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

**a. Teknik Observasi**

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan kinerja ABK di kapal *Crewboat*.

**b. Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen yang ada di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistematis.

**c. Studi Kepustakaan**

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

**3. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data dilakukan berdasarkan metode deskriptif kualitatif. Metode kualitatif adalah memahami fenomena yang terjadi secara natural. Salah satu strategi penelitian kualitatif adalah induktif dimana peneliti mencoba membuat sense dari situasi tanpa memaksakan harapan yang ada pada setting penelitian. Desain kualitatif memulai sesuatu dengan observasi dan membangun aturan aturan yang bersifat umum (Muliati, 2015:2). Analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar (Zulfikri, 2017). Adapun teknik analisis kualitatif dilakukan dengan cara memaparkan hasil observasi dan dokumen-dokumen terkait yang berhubungan dengan kejadian atau permasalahan terkait dengan optimalisasi kinerja ABK dalam menunjang operasional *Crewboat Allianz Surfer 2* di Abu Dhabi Offshore. Kemudian diadakan tindakan analisis, pengecekan, perbaikan maupun penggantian (jika diperlukan) sesuai yang diinginkan. mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di Crewboat Allianz Surfer 2 sejak 11 Mei 2023 sampai dengan 11 Mei 2024.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di Crewboat Allianz Surfer 2 berbendera St. Vincent and Grenadines, kapal tipe *Crewboat* milik perusahaan Allianz Middle East LLC yang beroperasi di Abu Dhabi *Offshore*.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun, adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Latar belakang berisi alasan penulis memilih judul dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi Masalah menyebutkan poin-poin permasalahan di atas kapal. Batasan Masalah menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur

inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

### BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi meliputi kejadian nyata disertai waktu dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis.

Analisis data adalah hasil analisis faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Sebelum membahas tentang optimalisasi kinerja ABK dalam menunjang operasional Crewboat Allianz Surfer 2 di Abu Dhabi Offshore, maka Penulis terlebih dahulu menyusun landasan teori yang akan digunakan guna mempermudah dalam memahami permasalahan, penyebab masalah dan pemecahan masalah yang akan diangkat atau dibahas dalam makalah ini. Penulis melakukan penyusunan landasan teori bertujuan untuk memahami secara teori baik yang bersumber dari buku, dokumen, atau sumber sejenis yang berasal dari media cetak maupun internet. Selain itu untuk melengkapi kelengkapan penyusunan landasan teori, digunakan sumber lain yang mendukung, sehingga diperoleh beberapa pengertian yang berkaitan dengan masalah yang diangkat dalam makalah ini. Untuk itu penulis akan melakukan tinjauan pustaka berdasarkan dasar-dasar di atas.:

##### **1. Optimalisasi**

Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi jadi optimalisasi adalah suatu proses meninggikan atau meningkatkan (Darmanto, 2016:18). Optimalisasi dapat diartikan sebagai suatu bentuk mengoptimalkan sesuatu hal yang sudah ada, ataupun merancang dan membuat sesuatu secara optimal. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan, sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam penerapannya dilakukan secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal (Amelia, 2016: 5).

##### **2. Kinerja**

Kinerja adalah sesuatu yang secara aktual orang kerjakan dan dapat diobservasi (Sedarmayanti, 2017). Kinerja adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan / program / kebijaksanaan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi, visi organisasi yang tertuang dalam

perumusan skema strategis (*strategic planning*) suatu organisasi (Lie, 2015).

Kinerja mempunyai beberapa elemen yaitu :

- a. Hasil kerja yang dicapai secara individual atau secara institusi, yang berarti kinerja tersebut adalah hasil akhir yang diperoleh secara sendiri-sendiri atau kelompok.
- b. Dalam melaksanakan tugas lembaga diberikan wewenang dan tanggung jawab, yang berarti orang atau lembaga diberikan hak dan kekuasaan untuk ditindaklanjuti sehingga pekerjaannya dapat dilakukan dengan baik.
- c. Pekerjaan haruslah dilakukan secara legal, yang berarti dalam melaksanakan tugas individu atau lembaga tentu saja harus mengikuti aturan yang telah ditetapkan.
- d. Pekerjaan tidaklah bertentangan dengan moral dan etika, artinya selain mengikuti aturan yang ditetapkan, tentu saja pekerjaan tersebut haruslah sesuai moral dan etika yang berlaku.

Ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja yaitu :

- a. Faktor Individu (*personel factors*). Faktor individu berkaitan dengan keahlian, motivasi, komitmen, dan lain-lain
- b. Faktor kepemimpinan (*leadership factors*). Faktor kepemimpinan berkaitan dengan kualitas dukungan dan pengarahan yang diberikan oleh pimpinan, manajer, atau ketua kelompok kerja.
- c. Faktor kelompok / rekan kerja (*team factors*). Faktor kelompok / rekan kerja berkaitan dengan kualitas dukungan yang diberikan oleh rekan kerja.
- d. Faktor sistem (*system factors*). Faktor sistem berkaitan dengan sistem / metode kerja yang ada dan fasilitas yang disediakan oleh organisasi.
- e. Faktor situasi (*contextual / situational factors*). Faktor situasi berkaitan dengan tekanan dan perubahan lingkungan, baik lingkungan *internal* maupun *eksternal*.

Standar kinerja adalah tolak ukur terhadap mana kinerja diukur agar efektif. Untuk dapat digunakan sebagai standar kinerja atau tolak ukur maka harus memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. Ada hubungan dengan strategi organisasi.

- b. Mencerminkan keseluruhan tanggung jawab pegawai dalam melaksanakan tugasnya.
- c. Memperhatikan pengaruh faktor-faktor diluar kontrol pegawai.
- d. Memperhatikan teknologi dan proses produksi.
- e. Sensitif mampu membedakan antara kinerja yang dapat diterima dan tidak dapat diterima.
- f. Memberikan tantangan kepada pegawai.
- g. Realistis.
- h. Berhubungan dengan kerangka waktu pencapaian standar.
- i. Dapat diukur dan alat ukur untuk mengukur standar.
- j. Standar harus konsisten.
- k. Standar harus adil.
- l. Memenuhi ketentuan UU dan peraturan ketenagakerjaan.

### **3. Manajemen Keselamatan Internasional / ISM Code**

ISM Code adalah suatu kode (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat dan menjaga lingkungan laut dari pencemaran. “According to IMO, the main objective of the ISM Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for their pollution prevention (IMO, 2016: 8).” Dari kutipan tersebut dapat disimpulkan bahwa tujuan dari ISM Code adalah untuk memberikan standar internasional untuk manajemen keamanan dan operasi kapal dan untuk pencegahan polusi.

ISM Code merupakan produk dari IMO yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994. ISM Code merupakan standar sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut, ISM Code ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. ISM-Code membentuk suatu standar international untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan dan pencegahan polusi serta untuk penerapan SMS.

Penerapan *ISM Code* diadopsi oleh perusahaan dan diterapkan dalam SMS di kapal yang meliputi hal berikut:

- a. Prosedur pengontrolan dokumen di kapal
- b. Prosedur pengoperasian kapal.
- c. Prosedur dinas jaga.
- d. Prosedur manajemen keselamatan di kapal.
- e. Prosedur komunikasi radio.
- f. Prosedur untuk pencegahan polusi di laut
- g. Penanggulangan terhadap tumpahan minyak.
- h. Prosedur untuk menerima / memindahkan minyak.
- i. Jadwal perawatan berencana diatas kapal.
- j. Instruksi perawatan untuk permesinan dan peralatan kritis.
- k. Tindakan waktu kapal terlibat dalam tubrukan.
- l. Penanggulangan kapal kandas / terdampar.
- m. Tindakan jika kapal mengalami kebakaran / ledakan.
- n. Kerusakan mesin-mesin dan peralatan kritis.
- o. Kerusakan mesin kemudi.
- p. Tanggapan atas kerusakan peralatan penting-kehilangan tenaga.
- q. Orang yang terjatuh ke laut.
- r. Orang-orang yang hilang di laut.
- s. Orang sakit atau cedera (apabila tidak ada seorang dokter di kapal).
- t. Tanggapan atas terjadinya kecelakaan yang fatal (jika tidak ada dokter di kapal).
- u. Meninggalkan kapal.
- v. Menyelamatkan kapal yang berada dalam keadaan bahaya.
- w. Prosedur pelatihan keadaan darurat.
- x. Prosedur-prosedur audit internal di kapal.
- y. Prosedur pelatihan di kapal.

SMS menjadi tulang punggung bagi perusahaan pada saat ditentukan dan didokumentasikan, tugas, dan aktivitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik di darat maupun di kapal. Adanya peraturan pengoperasian kapal yang aman diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan kapal sehingga tidak merugikan perusahaan yang bersangkutan dan

pengguna transportasi itu sendiri. Untuk itu diperlukan adanya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman, perlindungan terhadap lingkungan, dan manajemen perusahaan yang baik dengan mengoptimalkan implementasi *ISM Code*.

Sistem Manajemen Keselamatan dibuat dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan IMO dan Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktorat Jendral Perhubungan Laut tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan. Sistem Manajemen Keselamatan ini diterapkan pada semua kegiatan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, termasuk pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan terhadap pencemaran. Sistem pada *ISM Code* harus disetujui oleh pemerintah suatu Negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan (*Flag Administration*). Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasi terhadap *ISM Code*. Sertifikat ini dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator*. Ada beberapa alasan untuk menjalankan *ISM Code* di antaranya

- a. *ISM Code* menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
- b. *ISM Code* melindungi laut dan lingkungan / wilayah perairan.
- c. *ISM Code* mendefinisikan tugas secara jelas
- d. *ISM Code* adalah mandatory / wajib dilakukan sebagai aturan yang sudah disepakati secara internasional bagi negara anggota IMO.

Target *ISM Code* Sesuai SOLAS *Consolidated* edisi 2020, *ISM Code* diterapkan pada:

- a. Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang cepat.
- b. *Oil tankers, Chemical tankers, gas carriers, bulk carriers, dan cargo high-speed craft* di atas 500 *Gross Tonnage*.
- c. *Other cargo ship dan mobile Offshore drilling units* di atas 500 *Gross Tonnage*.

Sedangkan elemen-elemen ISM Code adalah:

a. Pasal 1: Umum

Pengenalan secara umum terhadap definisi, sasaran, dan penerapan ISM Code.

b. Pasal 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan

Perusahaan harus mendokumentasikan kebijakan tentang keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan memastikan bahwa setiap personil di perusahaannya mengetahui tentang hal tersebut dan menjalankannya.

c. Pasal 3: Tanggung jawab dan wewenang perusahaan

Perusahaan harus mempunyai personil di kantor maupun di kapal dalam jumlah yang cukup dan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, dengan tanggung jawab dan wewenang yang telah didefinisikan dengan jelas.

d. Pasal 4: Designated Person Ashore (DPA)

Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal.

e. Pasal 5: Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal, membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut, dan memberikan instruksi / panduan bagi crew jika diperlukan.

f. Pasal 6: Sumber daya dan tenaga kerja

Perusahaan harus mempekerjakan personil yang tepat sesuai jabatan yang dibutuhkan di kantor dan di kapal, dan memastikan bahwa semua personil mengetahui tanggung jawab, dan wewenangnya.

g. Pasal 7: Pengembangan rencana pengoperasian kapal

Perusahaan harus membuat rencana untuk melakukan pekerjaan di kapal dan harus menjalankan apa yang telah direncanakan tersebut.

h. Pasal 8: Kesiapan menghadapi keadaan darurat

Perusahaan harus mempersiapkan cara untuk menghadapi keadaan darurat yang dapat terjadi sewaktu-waktu. Perusahaan harus mengembangkan rencana untuk merespon keadaan darurat di kapal dan melatih semua personil.

i. Pasal 9: Pelaporan dan analisa ketidaksesuaian, kecelakaan, dan kejadian berbahaya.

Hal baik tentang sistem ini adalah memberikan jalan bagi kita semua untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem tersebut. Ketika menemukan hal yang salah, maka dilaporkan dan dianalisis.

j. Pasal 10: Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya

Seluruh perlengkapan kapal harus dipelihara agar selalu dalam kondisi yang baik.

k. Pasal 11: Dokumentasi

Sistem kerja manajemen keselamatan selalu didokumentasikan secara tertulis dan dikontrol pendistribusiannya. Dokumen penting harus tersedia di kantor dan di kapal.

l. Pasal 12: Tinjauan terhadap hasil verifikasi dan evaluasi perusahaan

Perusahaan harus mempunyai metode internal sendiri untuk memastikan bahwa sistem yang ada bekerja seperti yang diharapkan dan selalu ditingkatkan.

m. Pasal 13 sampai 16: Sertifikasi, verifikasi dan control

*Flag administration* atau organisasi yang ditunjuk oleh *Flag Administration* adalah yang berhak mengeluarkan sertifikat dan menunjuk Auditor. Jika hasil audit tersebut diterima, maka *flag administration* atau organisasi yang ditunjuk oleh *flag administration* akan mengeluarkan DOC (*Document of Compliance*) untuk kantor dan SMC (*Safety Management Certificate*) untuk setiap kapal yang dioperasikan.

Di dalam ISM Code tahun 2010 Resolusi A.741 (18) bagian A implementasi halaman 14 pada elemen 6 yang membahas “Sumber Daya dan Personil” tertera elemen 6.2 yaitu perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.

Berdasarkan elemen 6.2 tersebut di atas, maka perusahaan apabila dalam menempatkan crew di kapal setidaknya crew tersebut harus memiliki sertifikat yang sesuai dengan aturan yang berlaku. Crew harus memiliki kualitas kerja yang baik yaitu dapat melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan.

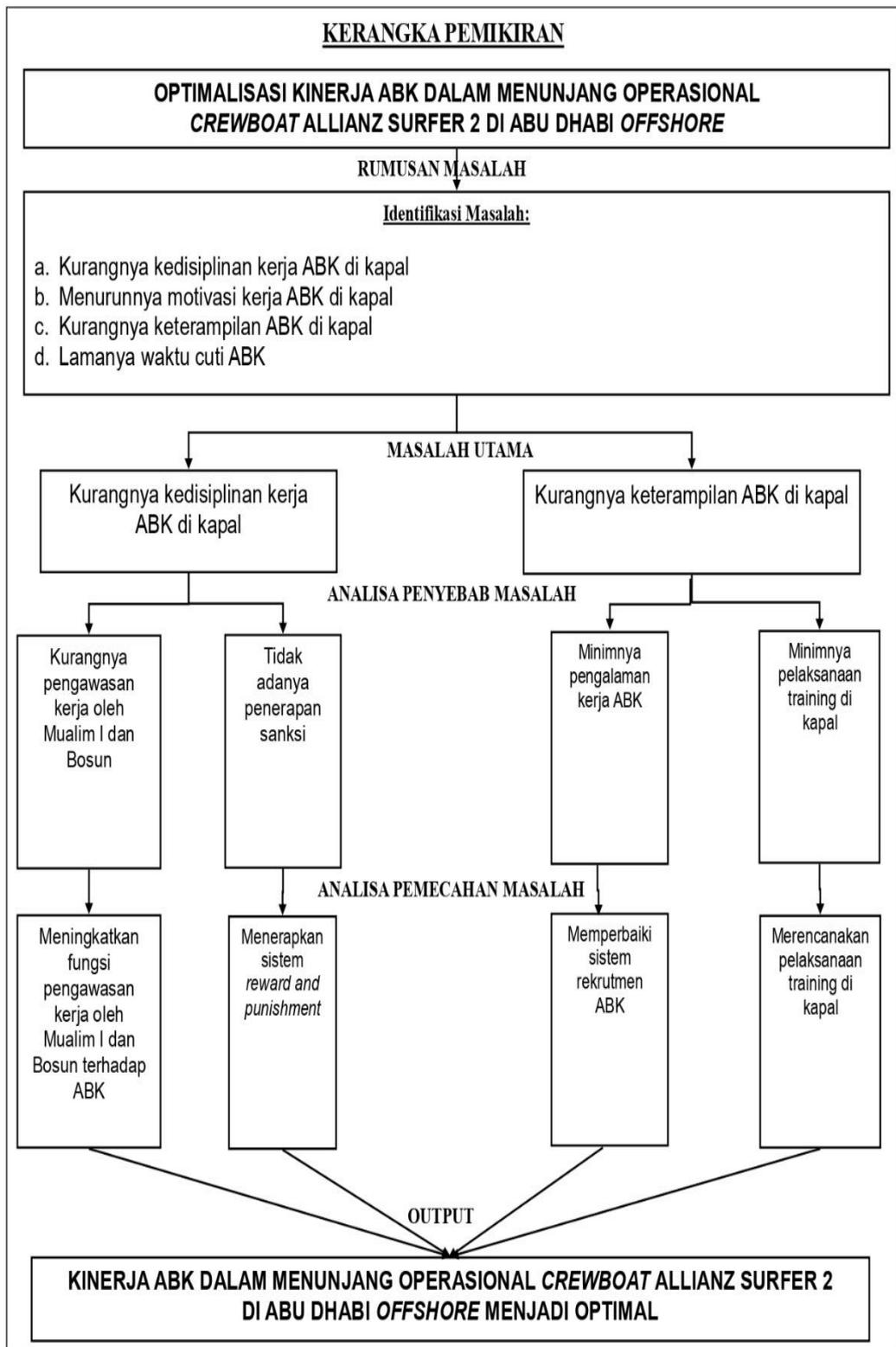
#### 4. Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Amandamen Manila 2010

STCW merupakan suatu kebijakan dari hasil konvensi internasional dimana mengharuskan para pelaut untuk melengkapi dirinya dengan keahlian dan sertifikasi tertentu sesuai dengan penempatan tugasnya. Konvensi STCW ini telah di amandemen di Manila pada tahun 2010. Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keamanan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI / 6 paragraf 1-4 pada *STCW Code*.

- a. Pelatihan Keterampilan Keselamatan Dasar-*Basic Safety Training* (STCW Reg.VI / 1-4).
- b. Pelatihan Keterampilan Sekoci Penyelamat dan Perahu Penolong selain Perahu Penolong Cepat-*Survival Craft & Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI / 2).
- c. Pelatihan Keterampilan Perahu Penolong Cepat-*Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI / 2).
- d. Pelatihan Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjut-*Advanced Fire Fighting Training* (STCW Reg. VI / 3).
- e. Pelatihan Keterampilan Pertolongan Pertama dan Penanganan Medis-*Medical First Aid and Medical Care Training* (STCW Reg. VI / 4).
- f. Pelatihan Keterampilan Pengendalian Massa-*Crowd Management Training* (STCW Reg. V / 2).
- g. Pelatihan Keterampilan Penanganan Situasi Krisis *Crisis-Management and Human Behaviour Training* (STCW Reg. V / 2).
- h. Pelatihan Keterampilan Perwira Keamanan Kapal-*Ship Security Officers Training* (STCW Table A-VI / 5, B-VI / 5).
- i. Pelatihan Keterampilan Pengoperasian *Electronic Chart and Display System* (ECDIS) ( STCW Tabel A-II / 1 dan Tabel A-III / 1).
- j. Pelatihan Keterampilan *Bridge Resource Management* (BRM) dan *Engine Resource Management* (ERM) ( STCW Tabel A-II / 1 dan Tabel A-III / 1).

- k. Pelatihan Keterampilan untuk Rating yang melaksanakan Tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin-*Training for ratings duly certified to be part of a navigational or Engine Room Watch* (STCW Reg. II / 4, III / 4).
- l. Pelatihan Keterampilan untuk Rating yang melaksanakan tugas sebagai *Able Seafarer-Training for ratings duly certified as able seafarer deck, able seafarer engine* (STCW Reg. II / 5 , III / 5

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Crewboat Allianz Surfer 2 di Abu Dhabi *Offshore* merupakan kapal transport milik perusahaan ALLIANZ MIDDLE EAST L.L.C yang diluncurkan (launching) pada tahun 2021 di Dubai Maritime City (DMC) *Shipyards* dan di charter oleh ADNOC (Abu Dhabi National Oil Company). Operasional kerja di Crewboat Allianz Surfer 2 berlangsung pada pukul 05.00 waktu setempat untuk melakukan persiapan (standby) transfer penumpang dari pulau Zirku ke pulau Sarb North dan Sarb South. Operasional kapal berhenti pada pukul 19.00 waktu setempat, sedangkan pada malam hari tidak beroperasi. Namun dalam keadaan urgent, sewaktu-waktu kapal harus siap (on call duty) untuk dioperasikan. Sesuai dengan aturan Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) sebagai pencarter, masa kerja untuk Officer dan Engineer di kapal berjalan selama 3 (tiga) bulan dan untuk ABK selama 4 (empat) bulan dengan libur 1 (satu) bulan.

Crewboat Allianz Surfer 2 terdiri dari 9 Crew (termasuk Nakhoda). Crew kapal umumnya berasal dari Indonesia, India, Philipine dan Pakistan. Berdasarkan latar belakang kerja, ABK di kapal umumnya merupakan ABK yang baru naik kapal dimana mereka belum memiliki pengalaman kerja yang cukup di atas kapal. Selain itu, latar belakang budaya dan bahasa menjadi salah satu kendala dalam melaksanakan kerja di kapal. Di Crewboat Allianz Surfer 2, bahasa yang digunakan adalah bahasa Inggris, namun terkadang karena penggunaan bahasa Inggris dengan logat dari masing-masing negara menimbulkan kesulitan dalam pemahaman instruksi yang diberikan oleh Officer.

Dalam melaksanakan kerja di kapal, ABK baru ini umumnya bukan hanya kurang memahami prosedur kerja, terkadang atau tidak jarang mereka tidak disiplin dalam bekerja seperti tidak menggunakan PPE secara lengkap saat kapal beroperasi. Seperti yang pernah terjadi pada tanggal 19 bulan Maret 2024, pagi hari sekitar jam 06.00 waktu setempat, proses penerimaan penumpang dari pulau Zirku, kapal akan melakukan pengantaran penumpang ke Sarb North dan Sarb South. Saat

penumpang naik ke kapal, salah satu ABK tidak menggunakan PPE seperti *helm* dan *work vest*. Selain itu, tingginya jam kerja di kapal yang mencapai 14 jam juga mempengaruhi kondisi kerja (fisik) ABK. Sesuai dengan yang ditetapkan oleh Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) lamanya waktu kerja ABK di kapal berlangsung selama 4 (empat) bulan kerja, namun rotasi kerja ini dapat mundur hingga waktu yang tidak dapat ditentukan (dalam suatu waktu pernah hingga 10 bulan) karena kesulitan perusahaan dalam melakukan perekrutan ABK baru.

Dari fakta yang terjadi, terhambat dan terganggunya kinerja ABK di Crewboat Allianz Surfer 2 mungkin disebabkan oleh :

1. Kurangnya kedisiplinan kerja ABK di kapal

Dalam melaksanakan kerja di kapal, ABK terkadang tidak memperlengkapi dirinya dengan PPE seperti tidak menggunakan *work vest* dan *safety helmet* saat proses *transfer passenger* berlangsung. Selain itu, dalam pelaksanaan kerja berlangsung terkadang terdapat ABK yang belum siap di lokasi padahal *passenger* sudah siap untuk on board. Disisi lain, ABK di kapal umumnya kurang berinisiatif untuk memulai kerja walaupun sudah ada instruksi kerja atau job desk sesuai dengan jabatan masing-masing

2. Menurunnya motivasi kerja ABK di kapal

Tingginya jam kerja (14 jam) di kapal dan lamanya waktu kerja di kapal yang seharusnya berjalan 4 (empat) bulan namun pada kenyataannya bisa mencapai 6 (enam) bulan, bahkan pernah terjadi di kapal ada ABK yang bekerja hingga 10 (sepuluh) bulan dan belum dilakukan penggantian. Hal ini menimbulkan kejenuhan ABK di kapal sehingga ABK cenderung malas atau kurang termotivasi. Disisi lain, kurangnya inisiatif dari perusahaan baik dalam bentuk bonus (reward) kepada ABK tersebut juga membuat motivasi kerja ABK di kapal menurun dan menimbulkan kejenuhan kerja.

3. Kurangnya keterampilan ABK di kapal

Dalam bekerja di kapal, tidak jarang ABK yang bertugas kurang berinisiatif dalam memulai kerja dan cenderung menunggu instruksi dari Muallim I dan Bosun. Selain itu, tidak jarang ABK salah dalam melaksanakan instruksi kerja karena penggunaan bahasa Inggris yang masih menggunakan logat negaranya. Seperti suatu waktu yang terjadi di kapal, saat akan proses sandar, Bosun menginstruksikan ABK untuk mengirimkan tali ke darat namun ABK tidak

menangkap instruksi dengan jelas, ABK tersebut bertanya lagi kepada Bosun mengenai instruksi yang diberikannya tadi, baru melaksanakan instruksinya

#### 4. Lamanya waktu cuti ABK

Waktu cuti ABK di darat yang diberikan oleh perusahaan umumnya mencapai 1 (satu) bulan, namun karena tidak ada perjanjian tertulis waktu cuti ABK ini dapat menjadi lebih lama jika ABK belum mendapatkan *return ticket* dari kantor atau disisi lain terdapat ABK yang masih memiliki kepentingan di darat seperti masih melakukan proses revalidasi dokumen seperti sertifikat keterampilan pelaut maupun kepentingan keluarga. Tingginya jam kerja (14 jam) dan lamanya waktu kerja di kapal (lebih dari 4 bulan) juga terkadang menjadi pertimbangan tersendiri bagi ABK terhadap lamanya cuti yang diambil. Jika ABK terlalu lama di darat biasanya hal ini secara tidak langsung dapat mempengaruhi pengetahuan dan keterampilan kerja ABK saat kembali bekerja di kapal dan kembali harus me-refresh ingatan terhadap prosedur kerja di kapal sehingga ABK tersebut membutuhkan familiarisasi kembali.

## B. ANALISIS DATA

Dari 4 (empat) masalah tersebut diatas perlu diambil salah satunya sebagai masalah yang paling dominan atau utama. Untuk memilih masalah utamanya maka penulis menggunakan metode analisa USG, yaitu

- U (*Urgency*) : Masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berakibat fatal dalam jangka waktu panjang.
- S (*Seriousness*) : Masalah yang apabila terlambat diatasi akan berdampak fatal terhadap kegiatan, namun berpengaruh pada jangka pendek.
- G (*Growth*) : Masalah potensial untuk tumbuh dan berkembangnya masalah dalam jangka panjang dan timbulnya masalah baru dalam jangka panjang pula.

Adapun caranya adalah masing-masing masalah kita bandingkan dengan masalah yang lain. Dari hasil perbandingan itu kita menentukan mana U, mana S, dan mana G. Masalah tadi kemudian dijumlah dan dari hasil penjumlahan yang terbesar itulah yang diambil menjadi prioritas atau masalah dominan. Dibawah ini penulis akan mencoba mengolah beberapa masalah yang ada untuk diambil salah satunya sebagai prioritas dengan menggunakan tabel USG.

Tabel 2.2

USG (*Urgency, Seriousness, Growth*)

NO	MASALAH	Analisa Perbandingan	U	S	G	NILAI				Prioritas
						U	S	G	T	
A	Kurangnya kedisiplinan kerja ABK di kapal	A - B A - C A - D	A A A	A A A	B C A	3	3	1	7	I*
B	Menurunnya motivasi kerja ABK di kapal	B - C B - D	C B	C B	B D	1	1	2	4	III
C	Kurangnya keterampilan ABK di kapal	C - D	C	C	C	2	2	2	6	II*
D	Lamanya waktu cuti ABK	D	-	-	-	-	-	1	1	IV

Masalah “Kurangnya kedisiplinan kerja ABK di kapal” disimbolkan sebagai masalah “A”, masalah “Menurunnya motivasi kerja ABK di kapal” disimbolkan sebagai masalah “B”, masalah “Kurangnya keterampilan ABK di kapal” disimbolkan sebagai masalah “C”, dan masalah “Lamanya waktu cuti ABK” disimbolkan sebagai masalah “D”. Dengan menggunakan metode USG, masalah A dibandingkan dengan 3 (tiga) masalah lainnya (B, C dan D). Untuk perbandingan masalah A dengan B, kolom *Urgency* ternyata masalah A yang terpilih. Sedangkan untuk *Seriousness* ternyata yang terpilih adalah masalah A dan untuk *Growth* ternyata yang terpilih adalah masalah B. Sedangkan hasil perbandingan masalah A dengan C, kolom *Urgency*, ternyata masalah A yang terpilih. Sedangkan untuk *Seriousness*, ternyata yang

terpilih adalah masalah A dan untuk *Growth* ternyata yang terpilih adalah masalah C. Sedangkan hasil perbandingan masalah A dengan D, disimbolkan sebagai masalah “D”. kolom *Urgency*, ternyata masalah A yang terpilih. Sedangkan untuk *Seriousness*, ternyata yang terpilih adalah masalah A dan untuk *Growth* ternyata yang terpilih adalah masalah A.

Masalah B dibandingkan dengan 2 (dua) masalah lainnya (C dan D). Hasil perbandingan masalah B dengan C, kolom *Urgency*, ternyata masalah C yang terpilih. Sedangkan untuk *Seriousness*, ternyata yang terpilih adalah masalah C dan untuk *Growth* ternyata yang terpilih adalah masalah B. Sedangkan hasil perbandingan masalah B dengan D, kolom *Urgency*, ternyata masalah B yang terpilih. Sedangkan untuk *Seriousness*, ternyata yang terpilih adalah masalah B dan untuk *Growth* ternyata yang terpilih adalah masalah D.

Dengan menggunakan metode USG, masalah C dibandingkan dengan 1 (satu) masalah yaitu D. Hasil perbandingan masalah C dengan D, kolom *Urgency*, ternyata masalah C yang terpilih. Sedangkan untuk *Seriousness*, ternyata yang terpilih adalah masalah C dan untuk *Growth* ternyata yang terpilih adalah masalah C. Sedangkan masalah D tidak dibandingkan lagi dengan masalah lain karena sudah dibandingkan sebelumnya (dengan A, B dan C). Dari proses pengolahan data terhadap masalah- masalah yang ada diatas dengan mempergunakan metode USG maka diperoleh masalah utama yaitu :

## **1. Kurangnya Kedisiplinan kerja ABK di kapal**

Penyebabnya adalah :

- a. Kurangnya pengawasan kerja oleh Mualim 1 dan Bosun

Di kapal Mualim I bertugas sebagai asisten Nakhoda, dan Bosun sebagai pemimpin kerja di deck. Umumnya Mualim I dan Bosun di kapal sibuk dengan rutinitas kerja di kapal. Disisi lain, jarak pelayaran yang dekat membuat Mualim I dan Bosun harus mempersiapkan mempersiapkan segala sesuatunya untuk operasional kapal dan mobilisasi penumpang. Selain itu, di Crewboat Allianz Surfer 2, hanya terdapat 2 (dua) *Officer* yaitu Nakhoda dan Mualim I. Kesibukan kapal juga terlihat dari pelaksanaan *toolbox meeting* yang tidak dapat dilaksanakan dengan maksimal di kapal.

b. Tidak adanya penerapan sanksi

Di Crewboat Allianz Surfer 2, tidak ada penerapan sanksi bagi ABK yang tidak disiplin dalam bekerja atau tidak melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik dan benar. Hal ini juga dikarenakan tidak ada sosialisasi tentang penerapan sanksi di kapal yang dilakukan oleh pihak kantor. Hal ini berarti tidak ada tindakan *preventif* maupun korektif yang bersifat mencegah maupun memperbaiki keadaan yang ada khususnya dalam memperbaiki kedisiplinan kerja ABK di kapal. Umumnya di kapal, saat ABK tidak disiplin bekerja, sebagai atasan, dalam hal ini Nakhoda melalui Bosun akan memberi peringatan lisan berupa *briefing* terhadap ABK yang bersangkutan. Di Crewboat, bukan hanya Bosun atau Perwira Senior yang melakukan pengawasan kerja ABK namun juga dari pihak pengontrol jetty. Salah satu contoh ketidakdisiplinan ABK yang terjadi di kapal adalah saat kapal mendapat teguran dari pengontrol jetty yang memanggil lewat radio, memberitahu bahwa terdapat ABK yang tidak menggunakan PPE.

## 2. Kurangnya keterampilan ABK di kapal

Penyebabnya adalah :

- a. Minimnya pengalaman kerja ABK Di kapal, ABK kurang paham mengenai prosedur kerja di kapal karena baru pertama kali bekerja di kapal Crewboat di *Offshore* area. Di kapal, pengalaman ABK terkadang tidak sesuai dengan pengalaman kerja yang tertera. Seperti pernah suatu waktu terdapat ABK baru di kapal, diketahui ABK tersebut sudah memiliki banyak pengalaman kerja, terutama di kapal besar. Saat ditanyakan, oleh Nakhoda apa dia pernah dan dapat mengoperasikan kemudi kapal, ABK tersebut menjawab bisa, namun saat ABK diberikan tugas mengoperasikan kemudi kapal saat kapal berlayar, ternyata pergerakan kapal tidak stabil dan berbelok-belok. Setelah ditanyakan secara langsung, ternyata ABK tersebut belum berpengalaman dan menjawab bahwa sebelumnya ia hanya bekerja di kapal nelayan (*fishing boat*).
- b. Minimnya pelaksanaan training di kapal
- Crewboat Allianz Surfer 2 harus selalu *standby* sewaktu- waktu karena harus memobilisasi penumpang dari dan ke lokasi *Offshore*. Di kapal, *training* tidak bisa dilakukan secara rutin, seharusnya *training* dilakukan 1 (satu)

minggu sekali dan untuk ABK baru dilakukan selama 1 minggu berturut-turut. Namun kenyataannya, karena padatnya jam kerja di kapal, dalam 1 kali training hanya berlangsung sekitar 1 jam saja (normalnya 2 jam). Sedangkan untuk ABK baru, *training* hanya dapat dilakukan 1 hari saja, itupun hanya dilaksanakan kurang dari 2 jam (seharusnya 1 minggu berturut-turut dan berlangsung hingga 2 jam per harinya). Hal ini juga dikarenakan kapal hanya berada di pelabuhan hanya sebentar saja dan harus kembali beroperasi.

## C. PEMECAHAN MASALAH

### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

#### a. Kurangnya Kedisiplinan ABK Dalam Melaksanakan Pekerjaan Di Atas Kapal

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah diantaranya yaitu :

- 1) Kurangnya pengawasan kerja oleh Mualim I dan Bosun, dipecahkan dengan cara meningkatkan fungsi pengawasan kerja oleh Mualim I dan Bosun terhadap ABK.

Meningkatkan pengawasan kerja merupakan salah satu cara dalam mengatasi kurangnya kedisiplinan ABK dalam melaksanakan kerja di atas kapal. Pengawasan kerja adalah kegiatan pimpinan dalam mengusahakan agar suatu pekerjaan terlaksana dengan baik. Sebab bagaimanapun rencana akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikuti dengan suatu pengawasan. Kapal harus melaksanakan *Safety comitee meeting*, *working instruction* dan *reporting*. Dimana pada *Safety comitee meeting* tersebut dibahas berbagai macam hal yang menyangkut keselamatan kerja, baik di *deck* maupun di kamar mesin. Perwira di kapal dalam hal ini sebagai penanggung jawab berkewajiban untuk memberi pemahaman tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja, memberikan pemahaman tentang kegunaan dari alat-alat keselamatan, serta tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Pada *working instruction*, diberikan instruksi yang jelas dan tegas dari pimpinan mengenai tugas-tugas dari setiap bawahan pada saat sedang bertugas (Jaga) yaitu dengan membuat instruksi yang nantinya ditandatangani oleh setiap ABK yang bertugas dan jika ada hal-hal yang kurang dimengerti harus segera ditanyakan sebelum dilaksanakan.

Pada *reporting*, ABK yang bertugas harus segera melaporkan segala hal yang dijumpai tidak pada tempatnya atau pada semestinya kepada atasan agar dapat segera mengambil tindakan-tindakan penyelesaian terhadap hal tersebut.

Berdasarkan Sistem Manajemen Keselamatan (ref. ISM Code), tanggung jawab Muallim I kepada Nakhoda, meliputi:

- 1) Memimpin *deck departement*.
- 2) Ditunjuk sebagai *Safety officer*.
- 3) Mengkoordinir penanganan bongkar muat.
- 4) Mengatur tugas jaga kapal di *deck department*.
- 5) Mengendalikan buku harian *deck, cargo log*, dan lain-lain.
- 6) Mengendalikan peralatan keselamatan di atas kapal.
- 7) Mengendalikan perawatan kapal bagian *deck*.
- 8) Mengkoordinir familiarisasi bagian *deck*.
- 9) Melakukan inspeksi kegiatan bagian *deck*.
- 10) Membuat laporan bagian *deck* dan ditandatangani oleh Nakhoda.

Tugas dan tanggung jawab bosun adalah sebagai kepala kerja bagian *deck* dan melaksanakan tugas yang diberikan oleh Muallim I baik secara langsung maupun melalui perwira jaga. Tugas bosun mencakup hal-hal sebagai berikut:

- 1) Sebagai kepala kerja ABK *deck*, memimpin /mengarahkan ABK *deck*, mengambil inisiatif kerja
- 2) Membagi tugas kepada ABK dengan baik setelah menerima perintah dari Muallim I.

- 3) Ronda dengan teratur, memelihara semua hal yang menjadi tanggung jawabnya dan melaporkannya pada Mualim 1
  - 4) Memahami sungguh-sungguh pekerjaannya dan dapat bekerja sama dengan bagian-bagian lain.
  - 5) Memelihara alat kerja yang berada dibawah tanggung jawabnya
  - 6) Menerima, mengelola dan merancang pemakaian store dengan ekonomis.
  - 7) Melaksanakan tugas-tugas yang sehubungan dengan perbaikan di kapal.
  - 8) Mencatat pekerjaan-pekerjaan yang telah dilakukan oleh bagian deck
- 2) Tidak adanya penerapan sanksi, dipecahkan dengan cara menerapkan sistem *reward and punishment*.

Untuk mengambil tindakan terhadap tindakan indisipliner atau tindakan tidak disiplin ABK, perlu dilakukan pengevaluasian agar tindakan yang diambil tidak salah dan lebih lagi tidak berdampak negatif terhadap ABK itu sendiri. Dalam kesalahan penggunaan peralatan dan perlengkapan keselamatan kerja, perlu diteliti apakah kesalahan berasal dari alat atau perlengkapan, seperti jumlah perlengkapan keselamatan yang sudah tidak mencukupi, sudah tidak layak pakai, atau berasal dari ABK itu sendiri seperti malas, tidak mengerti cara menggunakannya atau hal lain.

Sanksi *preventif* adalah sanksi yang diberikan dengan maksud atau supaya tidak terjadi pelanggaran. Sanksi ini bermaksud untuk mencegah agar tidak terjadi pelanggaran, sehingga hal ini dilakukannya sebelum terjadi pelanggaran dilakukan. Contoh: perintah, larangan, pengawasan, perjanjian dan ancaman.

Sanksi *represif* adalah sanksi yang diberikan karena adanya / terjadi pelanggaran, oleh adanya kesalahan yang telah diperbuat. Jadi sanksi itu diberikan setelah terjadi kesalahan. Pada prinsipnya, sanksi bertujuan untuk memperingatkan ABK dengan jelas tentang perilaku yang diharuskan dan akibat-akibat pelanggaran yang dapat terus

berlanjut. Sanksi-sanksi tersebut berbentuk simbolis yang berfungsi sebagai :

- 1) Tolak ukur untuk menunjukkan tingkat keseriusan pelanggaran yang dipandang manajemen.
- 2) Menunjukkan posisi ABK terhadap sanksi yang ada.
- 3) Bersifat mendidik.
- 4) Memperkuat motivasi untuk menghindari diri dari tingkah laku yang tidak diharapkan

Sanksi yang diterima atas tingkat pelanggarannya yaitu:

- 1) Pelanggaran Tingkat I
  - a) Keterlambatan kerja
  - b) Mengganggu kerja di kapal dalam bentuk apapun.
- 2) Pelanggaran Tingkat II, Tidak mematuhi peraturan yang telah ditentukan.
- 3) Pelanggaran Tingkat III
  - a) Tidak dapat menjalankan pekerjaannya dengan baik.
  - b) Merusak fasilitas kapal dengan sengaja.
  - c) Menyebabkan keributan/pertengkaran dengan sesama ABK.

Sanksi yang diterapkan terhadap pelanggaran diatas diantaranya :

- 1) Teguran dari Mualim ataupun atasan langsung.
- 2) Surat peringatan (SP I) terhadap ABK yang melakukan pelanggaran tingkat II.
- 3) Surat peringatan II terhadap ABK yang melakukan pelanggaran tingkat III.
- 4) Surat peringatan III dan pemecatan / pemberhentian terhadap ABK yang melakukan pelanggaran tingkat III berturut-turut melalui pemberitahuan pihak darat (kantor).

Kerja dan kinerja ABK harus diawasi, dievaluasi atau dinilai. Bagaimana kerja ABK, apakah sudah sesuai dengan SOP (Standard Operational Procedure), apakah sudah maksimal. Bagaimanakah

kinerja ABK, apakah cenderung menurun, stabil, atau meningkat. Kesemuanya itu harus dievaluasi dan selanjutnya dilakukan atau diterapkan sistem reward and punishment.

*Reward* merupakan bentuk penghargaan atau apresiasi terhadap hasil kerja ABK. *Reward* dapat diberikan dalam bentuk ucapan terima kasih, promosi, kenaikan gaji atau jabatan, pemberian barang atau uang. Namun hal ini perlu dibahas dan dikaji lebih lanjut dan disesuaikan dengan kebijakan manajemen kapal dan perusahaan.

Sebaliknya, *punishment* merupakan bentuk hukuman yang diberikan jika diketahui kinerja ABK cenderung menurun, kerja yang tidak disiplin dan lain sebagainya. Bentuk *punishment* dapat diterapkan ke ABK dalam bentuk peringatan atau teguran, sanksi, surat peringatan hingga pemberhentian kerja. Hal ini pun perlu dibahas dan disesuaikan dengan kebijakan manajemen kapal dan perusahaan.

Disisi lain, bentuk *reward* dan *punishment* sebaiknya dikaji lebih dalam agar dalam penerapannya tidak berlebih yang dapat memberi dampak atau efek negatif kepada ABK, seperti munculnya perasaan iri, sifat malas, prasangka akan kedekatan dengan atasan, hingga konflik baik antara sesama ABK maupun dengan atasan. Untuk itu diperlukan laporan tertulis tentang kondisi atau kinerja dari masing-masing ABK setiap 3 (tiga) bulan sekali.

**b. Kurangnya Keterampilan ABK Di Kapal Disebabkan Oleh :**

- 1) Minimnya pengalaman kerja ABK, dipecahkan dengan cara memperbaiki sistem rekrutmen ABK

Sistem perekrutan ABK baru oleh pihak darat (kantor) hendaknya diperbaiki dengan menerapkan sistem rekrutment yang lebih ketat. Walaupun belum memiliki banyak pengalaman, hendaknya persyaratan minimal untuk melamar kerja memiliki pengalaman kerja di kapal *Offshore* paling tidak 1 (satu) tahun. Selain itu, pihak manajemen kapal hendaknya melakukan evaluasi kerja dan kinerja ABK di kapal.

Manajemen kapal juga harus melakukan evaluasi kerja dan kinerja ABK kapal untuk dapat menilai atau mengetahui ABK mana yang dinilai kurang kompeten dalam melaksanakan pekerjaannya atau ABK mana yang dinilai belum paham atau kurang *familiar* dengan peralatan maupun pelaksanaan kerja di kapal. ABK yang diketahui kurang terampil atau kurang *familiar* dalam melaksanakan pekerjaannya dapat diajukan ke pihak pencharter melalui perusahaan untuk diadakan refresh yaitu dengan mengirim *Company Safety Officer* (CSO) dan *Health Safety Environment* (HSE) *Officer* untuk melakukan training kembali kepada ABK mengenai prosedur kerja yang benar saat kapal *standby* di pelabuhan untuk waktu yang cukup.

Sesuai dengan elemen ISM Code khususnya pada pasal 4 tentang *Designated Person Ashore* (DPA), perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal dan menurut Pasal 5, tanggung jawab dan wewenang Nakhoda, Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem yang telah ditetapkan berjalan di kapal, membantu awak kapal dalam menjalankan sistem tersebut, dan memberikan instruksi / panduan bagi crew jika diperlukan. Hendaknya dalam penerapan kerja, DPA dan Nakhoda dapat berkoordinasi mengenai kondisi penerapan sistem manajemen keselamatan (SMK) dan juga kondisi awak kapal dalam menjalankan SMK yang ada di kapal, dan melakukan pencatatan segala bentuk permasalahan yang ada dan dilaporkan ke perusahaan serta mengajukan bentuk revisi SMK yang ada di kapal.

- 2) Minimnya pelaksanaan *training* di kapal, dipecahkan dengan cara merencanakan pelaksanaan *training* di kapal

Pelaksanaan *training* ABK tetap harus dilaksanakan di kapal sesuai dengan rencana *training* yang sebelumnya sudah ditetapkan oleh ADNOC (Abu Dhabi National Oil Company) yaitu 1 (satu) minggu sekali untuk ABK lama dan 1 (satu) minggu berturut-turut untuk ABK

baru. Lebih dari itu, hendaknya pihak darat (kantor) harus merencanakan penambahan ABK baru dan merencanakan *training* di darat dengan menyediakan personil khusus untuk melaksanakan *training*. Disisi lain, hendaknya ABK baru yang direkrut memiliki pengalaman di kapal *Offshore*.

Sebaiknya, manajemen kapal berkomunikasi dengan perusahaan, untuk membahas pentingnya pelaksanaan *training* dan menjelaskan kurangnya pelaksanaan *training* dalam hal *training* keselamatan, agar perusahaan dapat memberikan atau menyediakan waktu lebih atau waktu khusus untuk pelaksanaan *training* baik di kapal maupun saat berlabuh agar lebih intensif atau lebih sering dilakukan. Disisi lain, manajemen kapal dapat mengambil cara lain untuk tetap dapat memberikan pelatihan di sela-sela waktu kerja seperti melalui pemutaran video yang menggambarkan kejadian- kejadian kecelakaan maupun penanganan kecelakaan kerja, melalui publikasi seperti pemberian buku-buku petunjuk keselamatan dan kesehatan kerja, melalui diskusi yang menjelaskan aturan-aturan keselamatan dan kesehatan kerja, melalui audio visual AIDS berupa pemberian kaset maupun CD *training* kerja maupun *training* keselamatan.

Manajemen kapal maupun manajemen perusahaan hendaknya melakukan evaluasi maupun audit untuk mengetahui kekurangan atau kelemahan dari sistem pelaksanaan *training* yang selama ini dijalankan, baik dari segi waktu pelaksanaan maupun ketepatan pelaksanaan *training*. Pelaksanaan *training* pun hendaknya disesuaikan atau menggunakan acuan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) atau buku manajemen keselamatan kapal dari manajemen perusahaan dan juga sesuai dengan ISM Code (International Safety Management) maupun STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer) Pihak kapal pun harus lebih sering mengadakan *Safety meeting* yang wajib dilakukan minimal satu minggu sekali untuk menjaga atau meminimalkan risiko terjadinya kesalahan dalam pelaksanaan kerja dan juga untuk meminimalkan terjadinya risiko

kecelakaan kerja. Kegiatan *Safety meeting* ini pun wajib untuk dilakukan (urgent) terutama setelah terjadi insiden atau kejadian yang hampir menyebabkan kecelakaan.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari permasalahan, penyebab masalah dan pemecahan masalah yang telah penulis uraikan pada Bab sebelumnya yang berkaitan dengan optimalisasi kinerja ABK dalam menunjang operasional Crewboat Allianz Surfer 2 di Abu Dhabi Offshore, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut

1. Kurangnya kedisiplinan kerja ABK di Kapal, disebabkan oleh:
  - a. Kurangnya pengawasan kerja oleh Mualim I dan Bosun dikarenakan kesibukan dan rutinitas kerja di kapal serta jarak pelayaran yang dekat sehingga harus mempersiapkan operasional dan mobilisasi penumpang.
  - b. Tidak adanya penerapan sanksi bagi ABK yang tidak disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik dan benar karena tidak ada sosialisasi tentang penerapan sanksi di kapal dari pihak kantor.
  
2. Kurangnya keterampilan ABK di Kapal, disebabkan oleh:
  - a. Minimnya pengalaman kerja ABK di kapal sehingga kurang paham tentang prosedur kerja di *Offshore* area dan pengalaman yang tidak sesuai dengan pengalaman kerja yang ada di buku pelaut.
  - b. Minimnya pelaksanaan training di kapal yang tidak bisa dilakukan secara rutin karena kapal harus selalu *standby* sewaktu-waktu karena harus memobilisasi penumpang dari dan ke lokasi *Offshore*.

## **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan dalam optimalisasi kinerja ABK untuk menunjang operasional Crewboat Allianz Surfer 2 di Abu Dhabi Offshore, yaitu sebagai berikut :

1. Hendaknya Kurangnya Kedisiplinan Kerja ABK di Kapal
  - a. Kurangnya pengawasan kerja oleh Mualim I dan Bosun, dipecahkan dengan cara meningkatkan fungsi pengawasan kerja oleh Mualim I dan Bosun terhadap ABK.
  - b. Tidak adanya penerapan sanksi, dipecahkan dengan cara menerapkan sistem *reward and punishment*.
  
2. Kurangnya keterampilan ABK di Kapal
  - a. Minimnya pengalaman kerja ABK, dipecahkan dengan cara memperbaiki sistem rekrutmen ABK.
  - b. Minimnya pelaksanaan training di kapal, dipecahkan dengan cara merencanakan pelaksanaan training di kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, Dewi. 2016. Optimalisasi Pemungutan Pajak Bumi dan Bangunan Pedesaan dan Perkotaan Oleh UPTD Dinas Pendapatan Daerah Kecamatan Mandau Kabupaten Bengkalis, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau, Riau
- Bayu, Cyrilus Bayu Risky Susilo dan B. Kristyanto. 2017. *Analisa Bullwhip Effect* dengan Metode *Periodic Review*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- Darmanto, Agus. 2016. Usaha Meningkatkan Penggunaan Sarana Bantu Navigasi Guna Menghindari Kapal Kandas Dalam Pemanduan Dialur Sungai Musi. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran
- IMO. 2010, *Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW. International Maritime Organization). IMO. London, [www.imo.org/en](http://www.imo.org/en)
- International Maritime Organization*. 2016. *IMO Train the Trainer (TTT) Course on Energy Efficient Ship Operation: Module 6 - Energy Management Plans and System*. London: International Maritime Organization
- Lie, Melati. 2015. Efektivitas Pengukuran Kinerja Badan Kepegawaian Daerah Kota Palopo. Makasar: Universitas Hasanuddin
- Muliati, Andi. 2015. Metode Kualitatif dalam Evaluasi. Sulawesi: Lembaga Penjaminan Mutu Pendidikan (LPMP) Provinsi Sulawesi Selatan
- Overseas Marine Logistic. 2017. *Safety flashes*. Overseas Marine Logistic: Abu Dhabi
- Prisilia, Harlinawati. 2015. Aplikasi Pendekatan Konsep Lean Untuk Mengurangi *Non Value Added Activity* Pada Lembaga Konsuil. Surabaya: Universitas 17 Agustus
- Sedarmayanti. 2017. Perencanaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia: Untuk Meningkatkan Kompetensi, Kinerja, dan Produktivitas Kerja. PT. Refika Aditama. Bandung
- Wulandari, dkk. 2017. Modul Mata Kuliah Penulisan Ilmiah. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Zulfikri. 2017. Pengaruh Mata Kuliah Statistik Terhadap Kemampuan Analisa Data Kuantitatif Mahasiswa Prodi S-1 Ilmu Perpustakaan Angkatan 2011-2012 Fakultas Adab dan Humaniora UIN Ar-Raniry. Aceh: UIN Ar-Raniry Banda Aceh

# **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

**Lampiran 1 *CREWBOAT Allianz Surfer 2***



## Lampiran 2 CREWBOAT Allianz Surfer 2 Ship Particular

ALLIANZ SURFER-2 (42 Mtr Alum Crew Boat)					
					
GENERAL		PRINCIPAL PARTICULARS		PERFORMANCE	
Flag	SVG	Length (Overall)	42 M	Speed (Max.)	26knots(Light Ship)
Port of Registry	Kingstown	Breadth (Moulded):	7.3 M	Speed: Cruising	24kts
Year Built	2021	Depth (at midship):	3.5 M	Speed: Economic	18kts
Built By	Grandweld	Draft Loaded:	1.82M	Consumption:	685 L/Hr @cruising speed
Place Of Built	Dubai, UAE	Gross Tonnage:	251 (approx.)	Deck Space:	100m²
Call Sign	J8B6175	Net Tonnage:	75 (approx.)	Deck Load:	60 Tonnes
Official Number	9918987	Classification	Bureau Veritas (BV)	Deck loading Strength:	2 ton/m²
IMO Number	9918975	Class Notation	1 ⚓-HULL • MACH, Crew boat, Sea Area 3	Free board	1.68Mtr
CAPACITIES		PROPULSION-MACHINERY		ACCOMMODATION	
Fuel Oil	97M³	Main Engines	3 x CAT C32 Acert	HVAC	direct-expansion sea water-cooled air conditioning system
Fresh Water	52M³	Output/RPM	1450HP@2300RPM	Accommodation	10 Crew in Cabins
Lube Oil	500ltrs	Gear Boxes	ZF 3050 Marine Gearbox, Ratio : 2.952 : 1	Offshore Personnel:	70 Personal Seating 10 VIP seating
Hyd Oil	150ltrs	Engine Control	ZF CRUISE COMMAND CONTROL	Hospital	1 No, on Main Deck
Black Water	1960ltrs	Fixed Pitch prop	3 x Five blades	DECK EQUIPMENT	
Grey Water	1960ltrs	Aux Gen Sets	3 x 86 CAT- 380V, 50Hz, 3ph, 3 wire	Deck Crane ( Foldable Knuckle Boom)	(1)One BV_ZONE2 certified, Offshore Fully Foldable Knuckle - Telescopic Marine Crane 2T/8M, 1.3T/10M -Hsig 0.6m 1.5T/8M, 0.8T/10M -Hsig 1.2m
		STEERING SYSTEM		Anchor (High Holding Power Type)	1 Anchor + 01spare
		BOW THRUSTER		Fendering:	Alum pipes + Aircraft Tyres
			2 x 75 HP/ Romagnoli		
AUXILIARY MACHINERY & OTHER EQUIPMENT					
Oily Water Separator:	0.5m³ hr/ x ppm			FW Transfer Pump:	1 x 25 m³/hr, 30 M head
Fuel Oil Purifier	1 x 1150 L/hr			Sewage Pump:	1 x 2.5 m³/hr, 25 M head
FW Hydrophore	1x 100 Liter tank + 2 pumps 3m³/hr, 30M head			Sludge Pump	1 x 2m³/hr, 40 M head
SW Hydrophore	1x 50 Liter tank + 2 pumps 3m³/hr, 30M head			Emergency Fire Pump:	1 x 15 m³/hr, 35 M head ( Diesel Driven)
Water Heater	1 x 189 liter capacity			Sewage Treatment Plant:	1 x 3200 Lit/Day
Fire & GS Pump:	1 x 30 m³/hr @ 40m head			Fuel Oil Transfer Pump:	1 x 25m³/hr, 25 M head
AC Cooling Pumps	2 x 32m³/hr, 23 M head			Auxiliary cooling pump	1 x 25m³/hr, 22 M head
Bilge Pump:	1 x 30 m³/hr @ 30m head			External FIFI Pump	1 x 600 MP/HR @120M, 1 x Fire Monitor Nozzle on deck house top.

## CREWBOAT Allianz Surfer 2 Ship Particular (lanjutan)

ELECTRONICS/ NAVIGATION EQUIPMENT		FIRE FIGHTING, LIFE SAVING & SAFETY EQUIPMENTS	
GMDSS Area A1+A2 consisting 1xMini-C GMDSS. 2XVHF radio installation, 1 x 25w output, semi-duplex/ simplex GMDSS c/w built-in DSC/CH-70 receiver	Sailor MF/HF -6310 SAILOR VHF DSC-6222	Fixed Fire Fighting	Fixed CO2 CO2 Alarm- 4 Nozzles in Engine Room -2 Nozzles in Generator room Release Station-Main Deck
Simplex VHF	SAILOR 6215 2 x 25w output	Rescue Boat Davit (IMO Approved)	SWL 17KN Fixed radius;4 m Hydraulic Slewing Hoisting; Electrically (18 m/min)
Gyro Compass	Yokogawa-Japan CMZ-900B	Rescue Boat (IMO Approved)	6 Person capacity FRP Rescue boat with inboard diesel engine
Magnetic Compass	Cassens & Plath IOTA/2	Life rafts (Throw overboard type)	100% capacity in each side 35 person capacity;4 no's 25 person capacity;2 no's
Autopilot	NAVITRON NT-888G	Lifejackets	With light & whistle ,SOLAS approved type Quantity .113 Nos
Radar	2X48 NM range, 9 GHz. RSB 135-115, 24 inch Radome Furuno-Japan	Lifebuoys	Total 8 – 2 c/w self-activating smoke and light signal, 2 c/w lifelines and 4 c/w self- igniting lights
Echo Sounder	2 x Kodan CVS-126	Fire Extinguishers	Portable CO2, Foam & ABC Fire extinguishers with spares as per class Requirements.
DGPS	1 x FURUNO-GP170 D	Fire Hydrants & Fire Hoses	10 Nos. x 15m hose c/w spray-jet dual purpose nozzles
Anemometer	OBSERVATOR OMC-115	Fire man out fit with SCBA	2Nos.
Navtex Receiver	1 x NT-1800, JMC Japan	Fire Alarm Panel/ Bell	1No.
AIS	1 x Kodan KAT-100	SCBA ( Breathing Apparatus)	10 Nos.
SART	2 x Sart, JOTRON SART 20	Smoke Detectors	Each cabin to be fitted with Smoke Detectors
EPIRB	1XJOTRON TRON 60S	Heat Detectors	Generator room;01,engine room;03, Galley ; 01
PA/ Intercom system with talk back Sound Powered Telephone	Phontec CIS3100	First aid box	3 for 50 persons
	ZENITEL ,VINGTOR	Fuel Tank Shut Off Point	Main deck port ;02, Main deck starboard;02
Loud hailer	Standard Horizon Japan	Distress Flares/ Pyrotechnics	As per Class & Flag
Electric Horn	ZOLLNER	Accommodation fire fighting equipments	Heat and smoke sensors, also portable extinguishers as per class requirements.
BNWAS	BNWAS NAVITRON NT991	Other Safety Equipment	SAFETY EQUIPMENT IN ACCORDANCE WITH SOLAS AND FLAG REQUIREMENT
Explosion Proof Deck Sockets c/w Suitable plug: Two (2x) sockets Four (4x) sockets Five (5x) sockets	125A @ 380V, 3-phase, 50 Hz 16A @ 380V, 3-phase, 50Hz, 16 A@ 220V, 2-phase, 50Hz		
Gas Detection System	2XH2S Sensors		



## Lampiran 3 CREWBOAT Allianz Surfer 2 Crew List

CREW LIST  
ALLIANZ-FRM-0202.05



Vessel Name	ALLIANZ SURFER 2	Flag	S V G	IMO No	9918987
Port of Arrival / Departure	ZAKUM FIELD	Date of Arrival / Departure		Date	30.04.2024

Sl. No	Employee ID	Name	Rank	Nationality	Date of Birth (DD/MM/YYYY)	CDC Number	Expiry Date (DD/MM/YYYY)	Passport No	Expiry Date (DD/MM/YYYY)	Joining Date (DD/MM/YYYY)	CICPA Expiry Date (DD/MM/YYYY)
1	A2667	CHRISTAN BAWOTONG	MASTER	INDONESIAN	15.04.1981	E 107889	08.08.2023	C 4937348	25.06.2025	10.02.2024	13.08.2024
2	A0598	YUSRIZAL AURMAN	CH.MATE	INDONESIAN	29.07.1977	H 030696	22.04.2025	E1357993	11/18/1932	31.03.2024	05.07.2024
3	A1793	HERMAN KADIR	CH.ENGINEER	INDONESIAN	17.10.1980	G 104920	06.09.2024	C 7575249	12.01.2026	10.02.2024	05.07.2024
4	A0839	IRWAN RUSLAN IBRAHIM	2ND ENGINEER	INDONESIAN	10.09.1992	H005914	21.0.2025	E6604287	3/1/2034	31.03.2024	27.08.2024
5	A0538	GARY VINCENT	BOSUN	INDIAN	13.07.1996	MUM 229410	20.11.2033	Y7067193	18.07.2033	28.10.2023	09.08.2024
6	A0892	VISHNU DEVADAS	AB	INDIAN	02.09.1995	MUM 290148	14.12.2027	TS534116	29.04.2029	04.03.2024	31.05.2024
7	A2516	SHIV SINGH	AB	INDIAN	08.05.1997	MUM318133	28.06.2028	P4216043	09.08.2028	01.02.2024	10.12.2024
8	A0129	ABDULLAH SANGHAR	OILER	PAKISTAN	02.09.1980	27322	10.11.2030	AG5949645	21.03.2027	21.12.2023	09.09.2024
9	A2723	KANTA MANDI	COOK	INDIAN	01.05.1995	MUM 199034	26.03.2022	U9965429	20.04.2031	21.12.2023	02.05.2024

\* Insert more rows if required

<b>ALLIANZ SURFER 2</b>	
IMO NO :	9918987
OFFICIAL NO :	12648
CALL SIGN :	JBB6175
GT :	248
HT :	24
POR :	KINGSTOWN

Master Name	Capt. CHRISTAN BAWOTONG	Master Signature		Vessel Stamp	
-------------	-------------------------	------------------	--	--------------	--

Revision 03. Original Date: 30/09/2014. Version date: 17/11/2020.  
Prepared by: ALLIANZ QHSE Manager. Approved by: ALLIANZ General Manager. Validated by: ALLIANZ QHSE Manager.

## Lampiran 4 *ToolBox Talk Meeting*

**TOOL BOX TALK RECORD**  
ALLIANZ-FRM-03.05



Description of Topic			
<p><b><u>PERSONNEL EMBARKATION/DISEMBARKATION</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. All crew have corrected PPE in good order and non-slippery shoes</li> <li>2. Gang way non slip steps condition, keep check gangway position and mooring rope</li> <li>3. One person/crew must be standby at gangway for assisting personnel embark/disembark</li> <li>4. Keep communication with bridge and no transfer passenger without master permission</li> <li>5. Discuss about weather condition and main deck must be free to move</li> <li>6. Secured all loose items on main deck and keep clean/tidy</li> <li>7. Keep maintain watch on Vhf Ch.08, 23, 68 and 16 during navigation watch</li> </ol>			
Vessel / Office / Facility Name			Date
Allianz Surfer 2			
Position / Rank	Printed Name	Signature	
MASTER	CHRISTAN BAWOTONG		
CH. MATE	YUSRIZAL ALIRMAN		
BOSUN	GARY VINCENT		
AB	VISHNU DEVADAS		
AB	SHIV SINGH		
(* press tab for additional lines)			
Comments / Feedback (if any)			
TBT conducted by (Name and Position)	YUSRIZAL ALIRMAN	Signature	
Master Name	CHRISTAN BAWOTONG	Signature	

## Lampiran 5 Crew Initial Shipboard Familiarization

### CREW INITIAL SHIPBOARD FAMILIARIZATION

ALLIANZ-FRM-0202.02



<b>VESSEL:</b>	ALLIANZ SURFER 2	<b>Crew-member (Full Name):</b>	
<b>Date / Place:</b>	/	<b>Position / Rank:</b>	
<b>Person Conducting Familiarisation (Print Name &amp; add signature):</b>			
<i>(On completion of each item, the person conducting the familiarisation shall initial the "Completed" box and the on-signing person shall initial the "Confirmed" box.</i>			
<b>Completed</b>	<b>1. SAFETY</b>		<b>Confirmed</b>
	Explain the onboard Emergency Signals ( <i>General Emergency, Fire, Man-Overboard, Security, Abandon</i> )		
	Explain actions to take related to each Emergency Signal		
	Show escape ways and exit routes, demonstrate how to open / close doors and hatches		
	Show Muster Point location(s) and Vessel Safety Plans		
	Show location(s) of Muster Lists and position / duties of on-signer on the Muster Lists		
	Show location of Life-rafts / boats and how the release systems operate.		
	Show launching instruction poster.		
	Show life-jacket location(s), how to don it, the location and use of whistle and activation of the light		
	Explain actions required in case of discovering fire onboard		
	Show location of fire alarm activation points, extinguishers and other fire fighting equipment		
	Show the location and method of using EEBD sets		
	Explain the fixed fire suppression system and the areas that it covers. Explain actions if the alarm sounds		
	Show the Safety Training Manual and other applicable Manuals in the mess-room and places as applicable		
<b>Completed</b>	<b>2. POLLUTION PREVENTION</b>		<b>Confirmed</b>
	Briefly explain the Company Waste Management principles, include that nothing shall be thrown overboard		
	Describe the waste segregation categories		
	Show the location of the waste containers and explain the colour codes		
	Show the location of the posted information related to pollution prevention		
	Show the location of the SOPEP equipment and any other pollution prevention equipment onboard		
	Explain how and when this equipment should be used.		
<b>Completed</b>	<b>3. HEALTH</b>		<b>Confirmed</b>
	Explain the Company Drug and Alcohol Policy.		
	Explain the Company Smoking Policy. Show the approved designated smoking areas.		
	Explain the health hazards in malarial areas and requirements for prophylaxis (as applicable)		
	Explain Stress Management		
	Enquire if the on-signer is taking any prescribed medication. If yes, ensure Master is aware.		
	<i>Note any prescribed medication here:</i>		
<b>Completed</b>	<b>4. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)</b>		<b>Confirmed</b>
	Show the ALLIANZ Policies (Posted and / or in SMS Manual)		
	Explain PPE requirements, including that open-toed / backless shoes are not permitted		
	Explain the onboard Chain of Command and who to report to		
	Explain watch structures, arrangements and watch-keeping duties		
	Explain the requirements and procedures for Pre-Task Planning including PTW system		
	Explain incident and Safety hazard reporting system and show the location of the cards and boxes		
	Explain the function and identity of the DPA(s)		
	<a href="#">Explain and provide copy of the Seafarer Complaint Procedure</a>		
	Provide the basic knowledge of equipment operation relevant to the on-signers position		
	Show where to find written policies, procedures, instructions and other information		
<b>Completed</b>	<b>5. SECURITY</b>		<b>Confirmed</b>
	Explain Security Level requirements and give the present Security Level onboard.		
	Explain gangway watch requirements, access to the vessel, visitor identification system.		
	Show / explain restricted areas and explain who is / is not allowed to enter.		
	Show the location of the SSAS activation button(s)		
	Explain the confidentiality requirements regarding the vessel security arrangements.		
	Explain the function and identity of the SSO		

*The on-signer hereby declares that he / she has completed the Crew Initial Shipboard Familiarisation tour and has received necessary instructions, that he / she is aware of his / her responsibilities, Company policies, Emergency Procedures, the ship's routine and is also aware of the location and use of the on-board available Emergency Equipment.*

**On-signing Crewmember (Print Name / add Signature):**

Revision 01. Original Date: 31/03/2017. Version date: 17/11/2021.  
Prepared by: ALLIANZ QHSE Director. Approved by: ALLIANZ GM. Validated by: ALLIANZ QHSE Manager.

1 / 1

**Lampiran 6 *Personal Protective Equipment (PPE)***



## Lampiran 7 HSE Weekly Meeting Report

HSE WEEKLY MEETING REPORT  
ALLIANZ-FRM-03.02



Description of Meeting
<p><b>Subject Discussed:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passenger embarkation/disembarkation</li> </ul> <p><b>Recommendation, Preventive measure, lesson learned :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Crew on board must be wearing completed PPE</li> <li>- Assist passengers embark/disembark on/from vessel</li> <li>- One crew must be standby near at gangway ladder</li> <li>- Checking gangway ladder should be secured properly</li> <li>- Check and record passengers in passenger list</li> </ul>

Vessel / Office / Facility Name	Date of Meeting
ALLIANZ SURFER 2	23.03.2024

Position / Rank	Printed Name	Signature
MASTER	CHRISTAN BAWOTONG	
CHIEF MATE	YUSRIZAL ALIRMAN	
CHIEF ENGINEER	HERMAN KADIR	
2ND ENGINEER	IRWAN RUSLAN IBRAHIM	
BOSUN	GARY VINCENT	
AB	VISHNU DEVADAS	
AB	SHIV SINGH	

Reviewed by		
QHSE	Printed Name	Signature

Revision 01. Original Date: 06/07/2014. Version date: 14/05/2017.  
Prepared by: ALLIANZ QHSE Manager. Approved by: ALLIANZ General Manager. Validated by: ALLIANZ QHSE Manager.

1/1

## Lampiran 8 HSE Management System Familiarization

### HSE MANAGEMENT SYSTEM FAMILIARIZATION ALLIANZ-FRM-03.23



Vessel	ALLIANZ SURFER 2	Date & Place	/
Crew Name (Complete Name)		Rank	
Person Conducting Familiarisation		Signature	

\*During my familiarization session, I have been introduced to the following:

SI. No	DESCRIPTION	COVERED
1.	Company Polices	<input type="checkbox"/>
2.	QHSE Manual and HSE Management System Induction from Section 1 to 12	<input type="checkbox"/>
3.	Vessel Documentation - Reporting and Records system / Filling system Onboard	<input type="checkbox"/>
4.	DPA / CSO and Alternate DPA / CSO Details	<input type="checkbox"/>
5.	Garbage Management Plan / Garbage Record Book	<input type="checkbox"/>
6.	SOLAS Training Manual / LSA and Fi-Fi Training Manual	<input type="checkbox"/>
7.	SOPEP / SMPEP	<input type="checkbox"/>
8.	Recovery of Person from Water Plan	<input type="checkbox"/>
9.	Enclosed Space Rescue Manual	<input type="checkbox"/>
10.	Induction booklet / New crew induction with HSE Management system Onboard	<input type="checkbox"/>
11.	Passenger and Visitor Induction	<input type="checkbox"/>
12.	Handover and Take over procedure	<input type="checkbox"/>
13.	Permit to work, JSA / RA, Hazard Risk Register and Toolbox Talk and Risk & Opportunities	<input type="checkbox"/>
14.	HSE & Welfare Monthly Meeting / Safety Committee Meeting onboard	<input type="checkbox"/>
15.	SOPEP Review	<input type="checkbox"/>
16.	Incident and Near Miss Reporting / Company Previous Incident History	<input type="checkbox"/>
17.	Safety / Hazard Observation Reporting	<input type="checkbox"/>
18.	Contingency Plan / Vessel Emergency Response Plan, Drill Plan and Drill Procedure	<input type="checkbox"/>
19.	Emergency response Team, Emergency Muster List / Duties and Responsibilities	<input type="checkbox"/>
20.	Internal and External audit program / NCR + Corrective Action	<input type="checkbox"/>
21.	PSC and Flag State Inspection + Closeout Action Plan	<input type="checkbox"/>
22.	Sanitation and Hygiene Inspection	<input type="checkbox"/>
23.	Logbooks (Deck / Engine / Official / GMDSS / etc.)	<input type="checkbox"/>
24.	Stress Management	<input type="checkbox"/>
25.	Safety Bulletins / QHSE Campaigns	<input type="checkbox"/>

On-signing Crew Signature	
---------------------------	--

**Lampiran 9 *Position Of The Vessel Embark/Disembark Passengers***



## Lampiran 10

## Hazard Observation Card

### HAZARD OBSERVATION CARD

ALLIANZ-FRM-03.38



VESSEL / DEPT.: Allianz Surfer 2 / Deck		DATE: 19 -03-2024
Unsafe Act	<input checked="" type="checkbox"/>	A breach of safely rules not following procedures careless behavior
Unsafe Condition	<input type="checkbox"/>	Exposed to hazard / inadequate protection
Unsafe Procedure	<input type="checkbox"/>	Procedure not covering all safety ethical elements of the work activity
Safe Act	<input type="checkbox"/>	Observed change of behavior which decreased or could decrease the risks.
Safe Condition	<input type="checkbox"/>	Suggestion how equipment could be modified, worksite layout changed storage of material revised etc. to decrease the risks
Safe Procedure	<input type="checkbox"/>	New procedure / process / instruction. Or suggestion for amendments to the existing one which significantly contributes to (or will contribute to) minimizing risk
<b>OBSERVATION:</b>		
While vessel standby for received passenger embark on board, Jetty controller report to bridge that one crew on the main deck not wearing completed PPE ( Work vest and safety helmet )		
<b>CATEGORY OF OBSERVATION</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> PPE <input type="checkbox"/> Procedure <input type="checkbox"/> Behavior <input type="checkbox"/> Work place related <input type="checkbox"/> Tools and equipment	<input type="checkbox"/> Material handling <input type="checkbox"/> Mooing operation <input type="checkbox"/> Cargo handling <input type="checkbox"/> Environmental <input type="checkbox"/> Others _____	
<b>IMMEDIATE ACTION TAKEN (CORRECTION) :</b>		
Master immediately call that AB by handy talkie and PA come to Bridge and Inform to him that during working time/operation of transfer passengers should be wearing completed PPE.		
<b>RECOMMENDATION:</b>		
Used completed PPE during working on board and always followed Safe working procedure.		
Name: <b>Christan B Bawotong</b>		Signature

## Lampiran 11 *Passenger Shipboard Familiarization*

### PASSENGER SHIPBOARD FAMILIARIZATION

ALLIANZ-FRM-0202.03



<b>VESSEL:</b>	ALLIANZ SURFER 2	<b>Date / Place:</b>	
<b>Person Conducting Familiarisation (Print Name &amp; add signature):</b>		YUSRIZAL ALIRMAN	

*On completion of each item, the person conducting the familiarisation shall initial the "Completed" box and the passenger shall initial the "Confirmed" box.*

Completed		Confirmed
	<b>1. SAFETY</b>	
	Explain the onboard Emergency Signals ( <i>General Emergency, Fire, Man-Overboard, Security, Abandon</i> )	
	Show escape ways and exit routes, demonstrate how to open / close doors and hatches	
	Show Muster Point location(s) and Vessel Safety Plans	
	Show location of Life-rafts / boats and how the release systems operate. Show launching instruction poster.	
	Show life-jacket location(s), how to don it, the location and use of whistle and activation of the light	
	Explain first actions required in case of discovering fire onboard	
	Show location of fire alarm activation points, extinguishers and other fire fighting equipment	
	Show the location and method of using EEBD sets	
	Explain the fixed fire suppression system and the areas that it covers. Explain actions if the alarm sounds	
	Show the Safety Training Manual and other applicable Manuals in the mess-room and places as applicable	
Completed	<b>2. POLLUTION PREVENTION</b>	Confirmed
	Briefly explain the Company Waste Management principles, include that nothing shall be thrown overboard	
	Describe the waste segregation categories	
	Show the location of the waste containers and explain the colour codes	
	Show the location of the posted information related to pollution prevention	
Completed	<b>3. HEALTH</b>	Confirmed
	Explain the Company Drug and Alcohol Policy	
	Explain the Company Smoking Policy. Show the approved designated smoking areas.	
Completed	<b>4. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)</b>	Confirmed
	Explain PPE requirements, including that open-toed / backless shoes are not permitted	
	Explain the onboard Chain of Command and who to report to.	
	Explain incident and safety hazard reporting system and show the location of the cards and boxes	
Completed	<b>5. SECURITY – This part of the familiarisation to be conducted by the Ship Security Officer</b>	Confirmed
	Explain Security Level requirements and give the present Security Level onboard.	
	Explain gangway watch requirements, access to the vessel, visitor identification system.	
	Show / explain restricted areas and explain who is / is not allowed to enter.	

## PASSENGER SHIPBOARD FAMILIARIZATION

ALLIANZ-FRM-0202.03



*The passenger(s) hereby declares that he / she has completed the Passenger Shipboard Familiarisation tour and has received necessary instructions, that he / she is aware of his / her responsibilities, applicable Company policies, Emergency Procedures, the ship's routine and is also aware of the location and use of the onboard available Emergency Equipment.*

Passenger (Print Name)	Company	Signature

*(Press tab for additional lines.)*

**This form is to be filed onboard the vessel for a period of 1 year to provide documented evidence for audit purposes.**

**SAFETY BULLETIN No. 01/2024**

To: Allianz ME Fleet

From: Syed Yasir Shah

Date: 26 /02/ 2024

Re: Personal Injury - Left Forearm Injury

**What Happened?**

At 07:15 hours on February 12, 2024, the vessel reached the mooring buoy location from Arzanah Island following instructions from client. Upon arrival, the crew proceeded cautiously to retrieve the mooring buoy line using grapnel hooks. Subsequently, to secure the retrieved mooring buoy rope to the ship's bollard, the crew carefully lifted the rope after throwing and securing it with grapnel hooks.

During the mooring procedure, IP encountered difficulty when trying to lift or grab the mooring buoy rope after it passed through his hands because it tangled with his hands after a strong downward pull caused by quick wave and current movement, after which resulted to an injury on the IP's left forearm.

**Causes**

- ❖ The weather condition had been disregarded throughout the process of retrieving the mooring lines.
- ❖ The possibility of a sudden downward pull of the rope had gone overlooked by the crew.
- ❖ Inadequate oversight by the task supervisor permitted the crew to operate under unsteady and disadvantageous environmental circumstances.
- ❖ Shortcomings in training and acquaintanceship emerged among the crew's reaction, indicating a requirement for further education regarding STOP WORK AUTHORITY and recognizing hazardous activities and scenarios.

**Recommendations**

- ❖ **Conduct pre-task planning:** Before starting any mooring operation, conduct a thorough pre-task planning process that includes a toolbox talk (TBT) and a risk assessment, such as a job safety analysis (JSA). This process should identify potential hazards and establish appropriate controls to mitigate risks.
- ❖ **Ensure crew familiarity:** All crew members involved in mooring operations should be familiar with the safe mooring procedures outlined in the ALLIANZ-MRN-PRD-06.13-rev.00 - Mooring Operations Procedure. This includes understanding the proper use of equipment, communication protocols, and emergency response procedures.
- ❖ **Plan and supervise the operation:** The mooring operation should be adequately planned and supervised to ensure that it is carried out safely. This includes assigning roles and responsibilities, establishing clear communication channels, and monitoring weather conditions.
- ❖ **Consider weather conditions:** Weather conditions should be taken into account when planning and carrying out mooring operations. Strong winds, waves, and currents can increase the risk of accidents and injuries, so appropriate measures should be taken to mitigate these risks.

  
 Syed Yasir Shah  
 QHSE Manager / DPA / CSO

## DAFTAR ISTILAH

- Company Safety Officer* (CSO) : Adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan peraturan keselamatan ditaati dan untuk menilai situasi yang tidak aman atau berbahaya di tempat kerja.
- Designated Person Ashore* (DPA) : Adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penghubung antara kapal dan perusahaan yang mempunyai akses langsung ke top manajemen, berkewajiban dan mempunyai wewenang dalam mengawasi pengoperasian kapal dalam hal keselamatan dan perlindungan lingkungan dari pencemaran.
- Document of Compliance* (DOC) : Adalah dokumen yang diterbitkan oleh pemerintah untuk suatu perusahaan yang telah memenuhi persyaratan *ISM Code*.
- Gangway ladder* : Adalah tangga yang digunakan oleh penumpang atau *CREW* untuk naik atau turun kapal.
- Health Safety Environment Officer* (HSE) : Adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan yang bertanggungjawab atas kesehatan dan keselamatan para tenaga kerja di perusahaan.

<i>ISM Code (International Safety Management Code)</i>	: Adalah suatu kode (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat dan menjaga lingkungan laut dari pencemaran.
<i>Jetty</i>	: Adalah tempat untuk sandar kapal yang menjorok ke laut.
<i>Main deck</i>	: Adalah geladak utama di kapal.
<i>Maintenance</i>	: Adalah proses perawatan, pemeliharaan dan perbaikan peralatan di dek maupun komponen permesinan yang dilakukan secara terjadwal agar terawat dan terpelihara
<i>Offshore</i>	: Adalah suatu bangunan atau struktur yang dibangun dilepas pantai untuk mendukung proses eksplorasi maupun Eksploitasi bahan tambang seperti contohnya Minyak bumi dan gas alam.
<i>On call duty</i>	: Adalah kondisi dimana ABK dan kapal bekerja saat dihubungi melalui panggilan radio komunikasi.
<i>Passenger</i>	: Adalah orang yang naik ke kapal namun bukan merupakan bagian dari <i>crew</i> kapal.
<i>PPE (Personal Protective Equipment)</i>	: Adalah penggunaan alat pelindung diri oleh pekerja untuk mengurangi paparan atau kontak langsung dengan sumber bahaya dalam proses.

- Punishment* : Adalah sebuah cara untuk mengarahkan sebuah tingkah laku agar sesuai dengan tingkah laku yang berlaku secara umum. Dalam hal ini, hukuman diberikan ketika sebuah tingkah laku yang tidak diharapkan ditampilkan oleh orang yang bersangkutan atau orang yang bersangkutan tidak memberikan respon atau tidak menampilkan sebuah tingkah laku yang diharapkan.
- Reporting* : Adalah salah satu fungsi manajemen berupa penyampaian perkembangan atau hasil kegiatan mengenai segala hal yang berkaitan dengan tugas dan fungsi-fungsi kepada pejabat yang lebih tinggi.
- Return ticket* : Adalah pembelian tiket penerbangan untuk kembali ke lokasi kerja dan untuk kembali bekerja
- Reward* : Adalah sebuah bentuk apresiasi kepada suatu prestasi tertentu yang diberikan, baik oleh dan dari perorangan ataupun suatu lembaga yang biasanya diberikan dalam bentuk material atau ucapan.
- Rolling schedule* : Adalah perencanaan atau pengaturan jadwal.

- Safety* : Adalah suatu usaha bagaimana kita melakukan aktifitas pekerjaan dengan cara yang selamat sehingga tidak sampai terjadi kecelakaan
- Safety committee meeting* : Adalah pengarahan kepada ABK tentang keselamatan dalam bekerja di atas kapal.
- SMC (Safety Management Certificate)* : Adalah dokumen yang diterbitkan untuk kapal yang menandakan bahwa perusahaan tersebut dan manajemen kapalnya telah beroperasi sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang diakui.
- SMS (Safety Management System)* : Bagian dari sistem manajemen perusahaan secara keseluruhan dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.
- Standby* : Adalah kondisi untuk diam dan menunggu hingga diberikan instruksi untuk melanjutkan kembali.
- STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)* : Merupakan suatu kebijakan dari hasil konvensi internasional dimana mengharuskan para pelaut untuk melengkapi dirinya dengan keahlian dan sertifikasi tertentu sesuai dengan penempatan tugasnya.

- Toolbox meeting* : Adalah pertemuan yang dilakukan rutin antara supervisor dengan para pekerja atau karyawan untuk membicarakan hal-hal mengenai K3, tentang regulasi, prosedur kerja, alat pelindung diri, potensi bahaya, dan lain-lain
- Training* : Adalah kegiatan pelatihan untuk meningkatkan keterampilan.
- Transfer* : Adalah proses memindahkan barang atau penumpang dari atau ke kapal.
- Emergency* : Adalah keadaan darurat.
- VHF (Very High Frequency)* : Adalah alat komunikasi utama yang memiliki jangkauan jarak sekitar 40 Nm.
- Walky Talky* : Adalah alat komunikasi yang dipakai untuk komunikasi secara internal.