KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE

Oleh :

ABBA SINDO MATEUS SINAGA

NIS. 03451/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2025

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I

Oleh :

ABBA SINDO MATEUS SINAGA

NIS. 03451/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2025

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama	:	ABBA SINDO MATEUS SINAGA
No. Induk Siswa	:	03451/N-1
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT - I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE

Jakarta, Juli 2025

Pembimbing I,	Pembimbing II,
Capt. Sahar Saleh, M.Si., M.Mar	**Drs. Sugiyanto, M.M**
Pembina (IV/a)	Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19761030 200212 1 003	NIP. 19620715 198411 1 001

Mengetahui
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

STIP

JAKARTA

TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama	:	ABBA SINDO MATEUS SINAGA
No. Induk Siswa	:	03451/N-1
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT – I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE

Ketua Penguji	Penguji I	Penguji II
Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M	**Dr. April Gunawan Malau,S.Si.,M.M**	**Capt. Sahar Saleh,M.Si.,M.Mar**
Pembina Utama Muda(IV/c)	Pembina (IV/a)	Pembina(IV/a)
NIP.19661110 199803 1 002	NIP.19720413 199803 1 005	NIP.19761030 200212 1 003

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

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

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - l) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

"PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE"

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data- data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Dr. Meilinasari N. H, S.Si.T.,M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

4. Capt. Sahar Saleh, M.Si., M.Mar, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Drs. Sugiyanto, M.M, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXXIV tahun ajaran 2025 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 18 Juli 2025
Penulis,

Abba Sindo Mateus Sinaga
NIS. 03451/N-1

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI vi
DAFTAR GAMBAR vii
DAFTAR LAMPIRAN viii
BAB I PENDAHULUAN
A. Latar Belakang 1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah 2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian 3
D. Metode Penelitian 4
E. Waktu dan Ternpat Penelitian 5
F. Sistematika Penulisan 6

BAB II LANDASAN TEORI
A. Tinjauan Pustaka 8
B. Kerangka Pemikiran 18

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN
A. Deskripsi Data 19
B. Analisis Data 21
C. Pemecahan Masalah 26

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN
A. Kesimpulan 36
B. Saran 37

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN
DAFTAR ISTILAH

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 3.1 Contoh tanda peringatan agar penumpang mematuhi instruksi ABK..... 20

Gambar 3.2 Contoh tanda peringatan agar penumpang bersikap tenang dan tidak tergesa-gesa pada saat embarkasi- debarkasi 21

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *MCS Allianz Jade Ship Particular*

Lampiran 2 *MCS Allianz Jade Ship Crew List*

Lampiran 3 *Crew Initial Shipboard Familiarisation*

Lampiran 4 *ToolBox Talk Meeting*

Lampiran 5 *Passenger Shipboard Familiarisation*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Alat transportasi laut merupakan sarana pokok dalam menunjang perkembangan dan kemajuan suatu negara. Salah satu sarana transportasi laut tersebut adalah *Crew boat*, yang dewasa ini sangat dibutuhkan oleh negara-negara yang melakukan eksplorasi lepas pantai. Dalam pengoperasiannya kapal *Crew boat* tersebut digunakan untuk membantu operasional pengeboran minyak lepas pantai. Adapun tugas pokoknya adalah membantu mobilisasi para pekerja *offshore* dari *onshore* ke *offshore* dan dari *offshore* ke *onshore*, maupun mobilisasi penumpang antar platform yang satu dengan platform yang lain.

Tentunya kapal *crew boat* yang digunakan harus memenuhi persyaratan laik laut yang sesuai dengan persyaratan yang disyaratkan dalam SOLAS 1974 amandemen 2010 utamanya Bab X tentang keselamatan kapal berkecepatan tinggi, maupun bendera negara dimana kapal tersebut didaftarkan, dengan tujuan agar kapal *Crew boat* tersebut bisa dilayarkan dengan aman dan dapat dioperasikan sesuai dengan fungsi kapalnya. Pada umumnya kapal *crew boat* tersebut bangunan kapalnya terbuat dari material aluminium, hal ini untuk tujuan memaksimalkan pelayanan secara cepat serta memiliki struktur bangunan kapal yang kuat.

Kapal MCS Allianz Jade merupakan kapal *utility crew boat* berbendera Panama milik Allianz Middle East, yang melayani mobilitas pekerja lepas pantai di wilayah kerja AL Omaria Project, Abu Dhabi Offshore Area. Kapal ini memiliki kapasitas angkut hingga 50 orang dan berperan penting dalam mendukung kelancaran operasional proyek minyak lepas pantai.

Namun demikian, kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang pada kapal crew boat memiliki tingkat risiko tinggi, terutama saat transfer menggunakan personnel basket. Berdasarkan pengalaman penulis pada tanggal 12 Januari 2025, hampir terjadi kecelakaan kerja saat transfer penumpang dari platform ke kapal. Ketika personnel basket mendarat di boat landing, jarak antara penumpang dan kru yang bertugas terlalu jauh, sehingga kru tidak dapat menjangkau penumpang tepat

waktu. Akibatnya, penumpang kehilangan keseimbangan dan terjatuh di antara boat landing dan fender kapal, menyebabkan memar pada kaki.

Kejadian tersebut disebabkan oleh lemahnya pengawasan dan miss komunikasi serta kurangnya kedisiplinan dalam menerapkan prosedur kerja yang telah ditetapkan. Meskipun peringatan telah diberikan dalam beberapa pertemuan keselamatan oleh Nakhoda, praktik di lapangan masih menunjukkan terjadinya near miss maupun kecelakaan nyata, yang menandakan adanya celah dalam implementasi prosedur keselamatan.

Dengan latar belakang pengalaman tersebut diatas, penulis berusaha menuangkannya dalam bentuk makalah yang berjudul: **"PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE"**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan kenyataan tersebut maka penulis dapat memaparkan permasalahan yang dialami pada saat embarkasi- debarkasi sebagai berikut :

a. Kurangnya pemahaman ABK dan penumpang tentang prosedur embarkasi-debarkasi.

b. Kurangnya tanda peringatan di area keluar masuk penumpang.

c. Kurang disiplinnya ABK pada saat bekerja.

d. Kurang taatnya penumpang terhadap perintah ABK.

2. Batasan Masalah

Karena luasnya masalah penerapan prosedur embarkasi- debarkasi penumpang, maka Penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya pada kejadian yang terjadi di atas kapal MCS Allianz Jade, adalah sebagai berikut:

a. Kurangnya pemahaman ABK dan penumpang tentang prosedur embarkasi- debarkasi.

b. Kurangnya tanda peringatan di area keluar masuk penumpang.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut diatas maka penulis merumuskan penyebab masalah sebagai berikut:

a. Bagaimana pemahaman ABK dan penumpang tentang prosedur embarkasi- debarkasi ?

b. Bagaimana kondisi tanda peringatan di area keluar masuk penumpang?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

a. Untuk mengidentifikasi masalah dan mencari penyebab dari masalah yang timbul pada pelaksanaan embarkasi-debarkasi penumpang di kapal MCS Allianz Jade.

b. Untuk menganalisa penyebab dan mengevaluasi alternatif pemecahan masalahnya sehingga ditemukan solusi dari masalah yang ada di kapal MCS Allianz Jade.

2. Manfaat Penulisan

a. Manfaat Teoritis

1) Agar hasil penelitian ini dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri secara khusus maupun bagi para pelaut pemula yang mau bekerja di kapal *utility crew boat* serta untuk mengetahui bagaimana cara menerapkan prosedur embarkasi- debarkasi untuk kelancaran operasional di atas kapal.

2) Agar hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukkan kepada perpustakaan STIP untuk menambah pengetahuan Pasis yang mau bekerja di atas kapal *utility crew boat* tentang penerapan prosedur embarkasi- debarkasi penumpang.

b. Manfaat Praktis

1) Penelitian ini sebagai kewajiban Penulis untuk menyelesaikan tugas akhir diklat ANT I.

2) Agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbang saran pengetahuan dan pengalaman kepada kawan- kawan satu profesi yang mau bekerja di atas kapal *crew boat* untuk meningkatkan kualitas kerja di atas kapal.

3) Agar hasil penelitian ini dapat memberikan masukkan kepada perusahaan pelayaran supaya lebih memperhatikan manajemen keselamatan kerja di semua kapalnya, khususnya pada penerapan prosedur embarkasi- debarkasi penumpang di *offshore*.

D. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya:

1. Metode Pendekatan

Dengan 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 hubunganya 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 (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan peningkatan

penerapan prosedur embarkasi- debarkasi guna menunjang kelancaran operasional pada kapal MCS Allianz Jade.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data yang didapat dari suatu dokumen, buku atau panduan sebagai sumber referensi yang membahas prosedur embarkasi- debarkasi 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 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

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Chief Officer di atas kapal MCS Allianz Jade sejak 05 Oktober 2024 sampai dengan 30 April 2025.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal MCS Allianz Jade milik perusahaan Allianz Middle East yang beroperasi di alur pelayaran AL Omaria Project, Abudhabi Offshore Area. Kapal MCS Allianz Jade adalah kapal jenis *utility crew boat* dibangun pada tahun 2018 di bawah bendera Panama.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun. Untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian kertas kerja ini maka sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

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

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 yang Argumentatif, logis dan analistis berdasarkan kajian teoritis terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi, selama penulis bekerja di kapal MCS Allianz Jade sebagai Chief Officer. Hal tersebut didapatkan dari pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis Data adalah hasil analisa faktor- faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah didalam penulisan

makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur- unsur 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 pada rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Sesuai uraian di dalam BAB I, berikut ini adalah teori- teori yang dijadikan landasan dalam penyusunan makalah ini.

1. Peningkatan

Peningkatan adalah proses, cara, perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan, dsb), dalam hal ini adalah meningkatkan (derajat, taraf dan kegiatan, dsb) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Pusat Bahasa Edisi Keempat Depdiknas, penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama. Jadi peningkatan adalah lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan, peningkatan berarti kemajuan, penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik.

Menurut Poerwadarminta (2016:257) bahwa peningkatan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan. Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

Peningkatan tersirat adanya unsur proses yang bertahap yaitu dan tahap terendah, tahap menengah dan tahap akhir atau tahap puncak. Untuk mendapatkan keterampilan dan yang nilai terendah para awak kapal hingga mendapatkan hasil yang lebih tinggi dan memuaskan sehingga pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan benar.

2. Penerapan

Poerwodarminto (2016:1598) berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai

tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Menurut Jordi Trullen, 2020 dalam *International Journal of Management Reviews volume* 22, *issue* 2, April 2020, penerapan merupakan proses yang dinamis, dimana penerapan dipahami sebagai masa transisi dimana anggota organisasi yang ditargetkan idealnya menjadi semakin terampil, konsisten dan berkomitmen dalam penggunaan inovasi.

Dalam hal ini, penerapan adalah pelaksanaan sebuah hasil kerja yang diperoleh melalui sebuah cara agar dapat dipraktekkan ke dalam masyarakat. Berdasarkan pendapat para ahli di atas, penulis menyimpulkan bahwa penerapan adalah mempraktekkan atau cara melaksanakan sesuatu berdasarkan sebuah teori.

3. Prosedur

Pengertian prosedur menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah serangkaian aksi yang spesifik, tindakan atau operasi yang harus dijalankan atau diekskusi dangan cara yang baku (sama) agar selalu memperoleh hasil yang sama dari keadaan yang sama.

Menurut Narko dalam (Wijaya dan Irawan 2018) “Prosedur adalah urutan-urutan pekerjaan clerical yang melibatkan beberapa orang yang disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang sama terhadap penanganan transaksi perusahaan yang berulang- ulang “. Menurut Ardios dalam (Wijaya dan Irawan, 2108) menyatakan bahwa prosedur adalah suatu bagian sistem yang merupakan rangkaian tindakan yang menyangkut beberapa orang dalam satu

atau beberapa bagian yang ditetapkan untuk menjamin agar suatu kegiatan usaha atau transaksi dapat terjadi secara berulang kalidan dilaksanakan secara seragam.

Menurut Rudi M Tambunan (2013:84) mendefinisikan prosedur sebagai berikut : Pedoman yang berisi prosedur operasional yang ada di dalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan serta penggunaan fasilitas- fasilitas proses yang dilakukan oleh orang- orang di dalam organisasi yang merupakan anggota organisasi berjalan efektif dan efisien, konsisten, standar dan sistematis.

Sedangkan menurut Azhar (2000:195) juga menjelaskan bahwa prosedur adalah rangkaian aktivitas atau kegiatan yang dilakukan secara berulang dengan cara yang sama

Dalam hal ini, prosedur adalah serangkaian langkah yang harus ditempuh dalam rangka memulai, melaksanakan, mengendalikan dan meyelesaikan berbagai kegiatan yang harus dilakukan berulang- ulang.

4. Embarkasi dan Debarkasi

Menurut Abdul Khadir (2013:42) embarkasi merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan sebagai tempat penurunan penumpang dan barang. Suatu tempat penurunan penumpang dari kapal dengan menggunakan tangga ke pelabuhan. Menurut Abdul Khadir (2013:42), debarkasi merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang.

Menurut Tjiptono (2016:55) pengertian dari embarkasi adalah proses naiknya penumpang ke atas kapal. Sedangkan pengertian debarkasi adalah proses turunnya penumpang dari kapal. Dalam proses embarkasi dan debarkasi diperlukan pengarahan yang dapat dilakukan dengan cara persuasif dan instruktif sehingga membudayakan proses standar untuk menghindari pelanggaran dan membina disiplin kerja.

Menurut Tjiptono (2016:55) yang dimaksud dengan transfer dari kapal ke platform yaitu kegiatan menurunkan penumpang atau muatan dari kapal ke

platform. Ini sejalan dengan debarkasi yaitu rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang.

Menurut Poerwadarminta (2006:223) adalah suatu rangkaian kegiatan penurunan penumpang atau muatan dari kapal. Pada pengertian lain Debarkasi merupakan suatu proses kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang.

Menurut Abdul Khadir (2013:42), debarkasi merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat penurunan penumpang atau barang.

Penilaian risiko harus dilakukan untuk *personal transfer* sesuai persyaratan yang berlaku yaitu sebagai berikut:

a. Peluncuran penumpang

   Peluncuran Penumpang adalah transfer kapal-ke-kapal lepas pantai yang tidak konvensional. Hanya *Department vetting Captains*, *Vetting Chief Engineers*, *Mooring Pilots*, dan *certain permissible medical cases* yang diizinkan yang dapat ditransfer menggunakan metode ini. Metode transfer ini dapat terjadi jika:

   1) Seorang telah dipersiapkan untuk melakukan transfer yang aman
   2) Kondisi cuaca mendukung
   3) Pengaturan transfer sejalan dengan regulasi SOLAS V/23 dan resolusi IMO A.1045 (27).
   4) Telah dilakukan *toolbox talk*
   5) Nakhoda bertanggung jawab atas pemindahan yang aman dan memiliki kewenangan penuh untuk membatalkan pelaksanaan pemindahan yang dianggap beresiko dan mebahayakan untuk keselamatan penumpang.

      Tangga boarding/pilot harus sesuai dengan SOLAS dan dalam kondisi baik dan selalu tersedia untuk digunakan setiap saat. Menggunakan perangkat Flotasi Personil seperti (lifejacket yang disetujui SOLAS, *lifejacket* tiup atau rompi kerja yang disetujui SOLAS) adalah wajib.

b. Transfer Personil dengan Basket, (*Man Basket Lift*)

Pengangkut personel (Personnel carriers) ("Billy Pugh" keranjang) atau "FROG" termasuk:

1) Kait derek harus memiliki kait pengaman.
2) Pengangkatan harus berada di bawah kendali daya selama perjalanan naik dan turun.
3) Perangkat anti-dua blok yang dapat dioperasikan harus digunakan.
4) Kapasitas pengenal pengangkut personel harus ditampilkan dengan jelas dan tidak boleh dilampaui.
5) Personil di pengangkut harus memakai alat pelampung pribadi (PFD) yang disetujui, seperti Rompi Kerja.
6) Pengangkut personel harus memiliki stiker pemeriksaan yang masih berlaku.
7) Pengangkut personel tidak boleh digunakan sebagai platform kerja.
8) Penumpang harus menerima induksi keamanan video sebelum diangkat.

Nakhoda Kapal mana pun harus meyakinkan dirinya sendiri dengan mengonfirmasikan kepada Instalasi Lepas Pantai atau Rig bahwa mesin derek beroperasi penuh dan bebas dari kekurangan sebelum mengizinkan transfer personel apa pun.

c. Transfer Penumpang dengan sarana Kapal Pendukung Lepas Pantai

Pemindahan dari kapal ke struktur lepas pantai menggunakan metode pendaratan perahu, gangway atau tali ayun yang disetujui. Pemindahan dari kapal ke dermaga menggunakan gangway yang disetujui dan diamankan. Transfer melintasi kapal lain saat berdampingan (*double berthing*). Sepanjang operasi berlabuh ganda, akses yang aman harus disediakan untuk pergerakan personel antar kapal, ini berada di bawah wewenang dan tanggung jawab Nakhoda.

d. Transfer Menggunakan Tali Ayun (*Swing Rope*)

Personel tidak boleh mencoba memindahkan tali ayun kecuali terlatih dengan baik. Pelatihan harus didokumentasikan. Saat transfer menggunakan tali ayun dilakukan, personel harus:

1) Ikuti semua petunjuk yang diberikan oleh PIC.
2) Kenakan (pakai) PFD dengan benar.
3) Menghadap ke arah pendaratan yang mereka dekati.
4) Tidak membawa barang bawaan, perkakas, atau perlengkapan.
5) Pegang tali yang diikat saat Kapal laut berada di atas gelombang dan ayunkan ke landasan dengan menggunakan kaki mereka untuk mendorong dari Kapal
6) Membantu pemindahan orang lain dengan mengayunkan tali jika diarahkan oleh PIC.

5. Penumpang

Menurut Soeprapto (2014) pengertian penumpang adalah pengguna jasa transportasi dibisnis penerbangan dari *departure* ke *destination*, yang memerlukan perhatian khusus karena menyangkut keselamatan dan kemananan penerbangan (Sutarwati, Hardiyana, Karolina, 2016).

Menurut Zainal Amsah (2012), penumpang adalah orang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang atau badan hukum pengguna jasa angkutan darat, udara, laut dan kereta api.

Dalam hal ini, penumpang adalah pengguna jasa transportasi dari satu destinasi ke destinasi berikutnya yang sudah memenuhi peraturan, keamanan, keselamatan, dan kenyamanan selama perjalanan. Penumpang adalah semua orang yang ada di kapal, kecuali pelaut, pekerja sementara, pekerja bongkar muat, termasuk orang yang berada di kapal karena keadaan memaksa atau karena suatu kewajiban nakhoda untuk membawanya dalam suatu pelayaran.

6. *Crew Boat*

Menurut Kusuma (2012:33) bahwa *Crew Boat* adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut kru dan suplai makanan, air, juga peralatan untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Kapal ini juga dikenal sebagai kapal suplai cepat.

Menurut Achmad Mutamin (2012:49) *crew boat* merupakan jenis kapal *speed boat* yang biasanya dimanfaatkan untuk mengangkut kru atau suplai makanan, air, serta mengangkut berbagai peralatan pendukung lainnya yang akan dimanfaatkan untuk kegiatan pengeboran minyak lepas pantai.

Kemudian definisi *crew boat* menurut *International Marine Contractors Association* (IMCA): 2014 menyebutkan bahwa, *as a vessel which is used in the transport of offshore support personnel, deck cargo, and below- deck cargo such as fuel and potable water to and from offshore instalations.* Atau dapat diartikan bahwa *crew boat* diartikan kapal yang digunakan untuk mengangkut personel pendukung lepas pantai, kargo dek dan kargo di bawah dek,seperti bahan bakar dan air minum ked an dari instalasi lepas pantai. Hal itu bisa didapat di dalam buku "*Guidance on the Transfer of Personel to and from Offshore Vessel IMCA SEL 025 IMCA M 202:2014"*. Uraian diatas dijelaskan bahwa *crew boat* juga dapat digunakan sebagai sebuah kapal suplai dengan pendukung kegiatan di lepas pantai.

Jika diartikan bahwa *crew boat* adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut terutama personel pendukung lepas pantai, tetapi juga orang non-awak lainnya, ke dan dari tempat kerja mereka pada jenis instalasi lepas pantai yang berbeda. Selain itu juga dapat digunakan untuk mengangkut peralatan personel dan kargo lain yang lebih besar. Kapal itu mungkin juga bisa melakukan operasi penyelamatan. Dan penjelasan di atas senada dengan Biro Klasifikasi Indonesai (BKI) yang ada di Negara Indonesia mengenai definisi *crew boat.*

Jadi definisi *crew boat* adalah angkutan antar jemput dari industri minyak lepas pantai yang membawa penumpang ke dan dari fasilitas lepas pantai. Definisi *crew boat* diambil dari fungsi kerja atau peran dalam wilayah operasinya. Dalam hal ini, kapal *crew boat* adalah kapal khusus yang

membantu pekerjaan di lepas pantai atau kapal pembawa kru kapal, penumpang dan barang ringan dari darat ke instalasi lepas pantai atau sebaliknya.

7. Operasional

Menurut Budi Pranata (2013:18) pengertian operasional merupakan kapasitasi atau kuantitas yang tidak sesuai. Menurut Husein Umar (2008:125) pengertian operasional merupakan penentuan suatu konstruct sehingga menjadi variable maupun variabel- variabel yang dapat diukur.

Menurut Nurdin dan Hartati (2019:122) definisi operasional adalah mendefinisikan variable secara opersional berdasarkan karakteristik yang diamati yang memungkinkan peneliti untuk melakukan observasi atau pengukuran secara cermat terhadap suatu objek atau fenomena. Nurdin dan Hartati (2019:122) menambahkan bahwa proses mendifinisikan berarti menggambarkan variable dengan sedemikian rupa sehingga variable tersebut hanya memiliki satu makna atau tidak memliki makna ganda.

Dalam hal ini, pengertian operasional di laut adalah proses atau aktivitas rutin yang dilakukan di laut terkait dengan operasi pada peralatan kapal, navigasi, pembuatan *waypoint*, penggunaan local, umum dan bagan pendaratan, pengamatan meteorology, melakukan pengujian otomatis, operasi pelayaran, berlayar di sekitar are tertentu dari waktu ke waktu, pengamatan laut, memelihara kapal dan lainnya.

8. Familiarisasi

Familiarisasi menurut SMS revisi.4 *chapter* 6 (6.1.8) dari *Lily Maritim Private Limited* adalah pengenalan kapal dilakukan untuk semua kru yang baru join di atas kapal pada hari pertama join kadang maksimal sampai satu bulan atau yang belum berada di dalam selama enam bulan terakhir, yang diberikan oleh Perwira Dek Senior atau Perwira Mesin Senior. Menurut Siagian (2020), familiarisasi adalah tindakan mengakrabkan sesuatu dalam proses sosial.

Malayu S.P Hasibuan dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia (2017:16) menyatakan bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas

kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

Dalam ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan. Berdasarkan Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code) Elemen 6.2, Edisi 2015 menyatakan bahwa perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut- pelaut yang memenuhi kualifikasi, bersertifikat dan secara medis fit, sesuai persyaratan nasional maupun internasional.

Dalam hal ini, familiarisasi adalah suatu kegiatan atau tindakan mengenal dan memperkenalkan sesuatu hal kepada seseorang yang baru agar dapat mengerti sesuatu hal tersebut.

9. Tanda Peringatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) definisi tanda peringatan adalah tanda atau semboyan. Kata semboyan itu sendiri dapat diartikan sebagai tanda untuk melarang, mengingatkan, menunjukkan dan memberitahukan tentang sesuatu makna untuk diikuti dan diketahui.

Sedangkan menurut para ahli jurnal, tanda peringatan adalah isyarat visual atau verbal yang digunakan untuk menyarankan atau mengingatkan orang tentang situasi potensial yang berbahaya. Dapat mencakup papan peringatan, label berbahaya, peringatan verbal, atau peringatan audio. Peringatan yang tepat dapat membantu menguragi kecelakaan dan kehilangan potensial. (Katsauti et al.,2020).

Tanda peringatan menurut para ahli bahasa adalah rambu- rambu yang diatur berdasarkan Konvensi Laut Internasional untuk memperingatkan tentang resiko di zona maritim. Ini termasuk tanda peringatan untuk menghindari daerah berbahaya, larangan masuk ke daerah tertentu, peringatan lokasi yang mungkin berbahaya, pembatasan kecepatan, dan diberkati dengan tanda bahaya berbasis laut. Tanda- tanda ini juga bisa servis untuk memperingatkan orang tentang muara, pantai dan jalan air, serta memberi petunjuk tentang geseran arus penduduk tinggi. *https://platform.openai.com/playground*

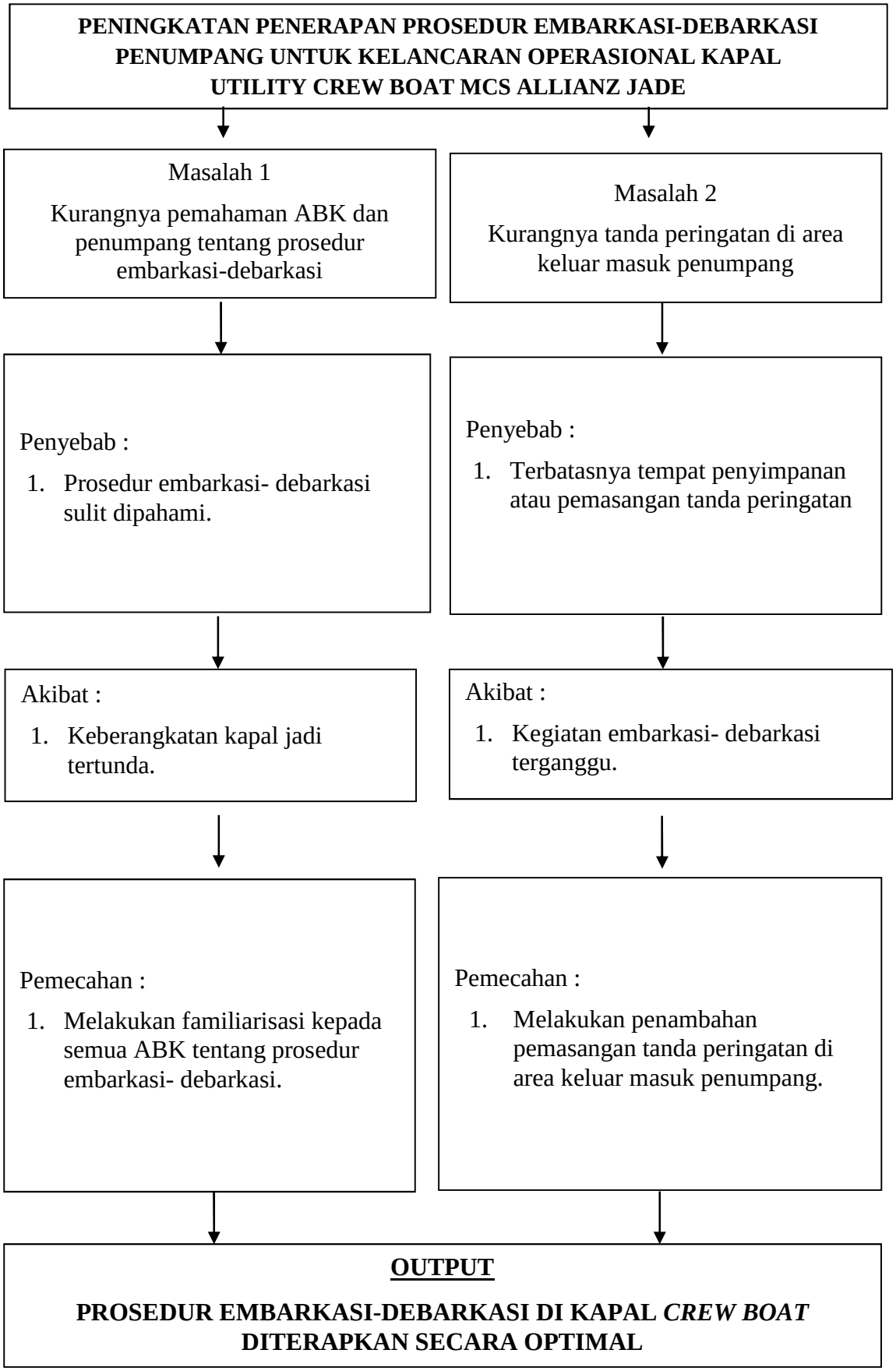
Dalam hal ini, tanda peringatan adalah sebuah jenis tanda yang mengisyaratkan sebuah bahaya, rintangan atau kondisi potensial yang mengharuskan seseorang mengambil tidakan tertentu yang diperlukan atau dihindari dalam situasi tertentu. Peringatan tersebut menekankan bahwa respon yang cepat akan menguntungkan individu atau situasi yang sedang dibahas. Peringatan bisa berbentuk pesan, suara, visual untuk dapat dipahami oleh orang yang bersangkutan.

10. Area keluar masuk Penumpang

Area pintu masuk dan keluar penumpang yang sering digunakan untuk kegiatan embarkasi dan debarkasi pada saat operasi di *offshore* pada kapal *crew boat* yaitu melalui bagian belakang dan saat saat tertentu juga bisa menggunakan bagian depan kapal. Jalan penghubung antara dek kapal dan pelabuhan atau dari dek kapal ke *boat landing platform* diistilahkan dengan area *gangway*. Menurut Soeharto (2016), *gangway* adalah jalan penghubung antar kapal dan dermaga yang dilakukan oleh petugas kapal berupa tangga yang membantu kru kapal naik dan turun di kapal bisa bergerak ke kiri dan ke kanan.

Area keluar masuk penumpang adalah akses yang digunakan untuk membantu seseorang masuk ke (berangkat) dan keluar (turun) dari kapal atau perahu. Pada kapal crew boat perpindahan penumpang dalam hal ini, area keluar masuk penumpang adalah sebagai tempat penumpang untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Area ini biasanya terdiri dari bebrapa bagian seperti pintu masuk dan keluar. Area ini memungkinkan penumpang mengatur keselamatan, kemanan, kelancaran selama proses transfer.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan pengalaman penulis saat bertugas di kapal Utility Crew Boat MCS Allianz Jade, terdapat beberapa permasalahan dalam penerapan prosedur embarkasi-debarkasi penumpang menggunakan personnel basket yang berpotensi mengganggu kelancaran dan keselamatan operasional kapal.

1. Kurangnya Pemahaman ABK dan Penumpang Tentang Prosedur Embarkasi- Debarkasi.

Pada tanggal 12 Januari 2025, hampir terjadi kecelakaan kerja saat proses transfer penumpang dari platform ke kapal. Ketika *personnel basket* mendarat di boat landing, jarak antara penumpang dan kru ABK Deck yang bertugas terlalu jauh sehingga kru tidak dapat menjangkau penumpang tepat waktu. Akibatnya, penumpang kehilangan keseimbangan (*lost of balance*) dan terjatuh di antara boat landing dan fender kapal, hingga mengalami memar pada kaki.

Insiden ini disebabkan oleh lemahnya pengawasan dan miss komunikasi serta kurangnya kedisiplinan dalam menerapkan prosedur kerja yang telah ditetapkan. Meskipun Nakhoda telah memberikan pengarahan dalam beberapa safety meeting, kejadian *near miss* maupun kecelakaan tetap terjadi.

Berdasarkan observasi langsung, penulis juga menemukan beberapa kendala teknis lain seperti: keterbatasan ruang gerak kru karena penggunaan APD lengkap, potensi tergelincir di deck, dan risiko terkena ayunan personnel basket yang tidak stabil.

2. Kurangnya Tanda Peringatan di Area Keluar Masuk Penumpang

Pada 11 Februari 2025 pukul 10.00 waktu setempat, kembali terjadi insiden saat proses transfer penumpang menggunakan personnel basket. Salah satu penumpang terjatuh karena kehilangan keseimbangan saat mengayun ke arah dek kapal, padahal belum ada instruksi dari ABK untuk melangkah. Jarak kru dengan posisi pendaratan penumpang terlalu jauh, sehingga kru tidak bisa

memberikan bantuan secara cepat. Akibat kejadian ini, penumpang mengalami cedera terkilir di kaki kanan, dan proses embarkasi-debarkasi sempat tertunda.

Hasil investigasi menunjukkan bahwa insiden ini dipengaruhi oleh:

a. Kurangnya tanda-tanda peringatan di area keluar-masuk penumpang.

b. Keterbatasan tempat pemasangan serta minimnya jumlah tanda peringatan yang tersedia.

c. Rendahnya kepatuhan penumpang terhadap instruksi kru kapal.

Situasi ini menunjukkan pentingnya evaluasi terhadap metode embarkasi-debarkasi yang digunakan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan. ABK perlu memberikan laporan secara kontinyu kepada Nakhoda terkait situasi lapangan dan potensi bahaya. Perwira dan kru juga harus aktif memberikan masukan terkait jenis tanda peringatan yang dibutuhkan untuk mencegah kesalahan yang

sama terulang kembali.

Gambar 3.1 Contoh tanda peringatan agar penumpang mematuhi instruksi ABK

Gambar 3.2 Contoh tanda peringatan agar penumpang bersikap tenang dan tidak tergesa-gesa pada saat embarkasi- debarkasi

B. ANALISIS DATA

Dari deskripsi data pada bagian A mengenai penerapan prosedur embarkasi-debarkasi, dapat dijelaskan analisis data sebagai berikut :

1. Kurangnya Pemahaman ABK dan Penumpang Tentang Prosedur Embarkasi-Debarkasi

Setiap kelalaian dalam penerapan prosedur embarkasi- debarkasi diatas kapal, akan berakibat buruk bagi kru kapal, penumpang kapal, perusahaan kapal dan juga pencarter. Dikutip dari IMCA SEL 025, IMCA M 202, kegiatan embarkasi dan disembarkasi orang ke dan dari *crew boat* di salah satu transit sangat penting. Hal ini harus dilakukan dengan cara yang seaman mungkin, karena dapat terbukti menjadi bagian operasi yang paling berbahaya. Dalam praktiknya, pemindahan orang dengan *crew boat* juga dapat mencakup pemindahan dengan perahu kecil, keranjang, *gangway*, peselancar, atau tangga akomodasi. Peserta yang terlibat dalam pemindahan harus diberi pengarahan tentang prosedur dan peralatan penyelamat hidup dan darurat yang tersedia.

Ketika *crew boat* datang berdampingan dengan kapal atau bangunan lepas pantai, pergerakan relatif harus dipertimbangkan, demikian pula ketinggian relatif deck kapal di mana terjadi juga perpindahan barang pribadi milik penumpang. Bantuan harus tersedia di kedua ujung pemindahan orang dan harus ada orang berpengalaman yang hadir untuk mengawasi saat pemindahan dan menjaga komunikasi dengan anjungan. Orang hanya boleh melangkah dengan kemampuan untuk menggunakan kedua tangan dengan bebas dan beberapa bentuk pegangan tangan atau penopang harus disediakan. Jika perlu harus ada akses di dalam atau melalui *platform* dengan menggunakan gerbang yang dapat dipindahkan, sehingga orang tidak perlu memanjat pagar atau bangunan selama pemindahan. Posisi relatif *fender* pada kapal dan *platform* harus diperhitungkan, bersama dengan tindakan yang mungkin terjadi jika air melonjak antara awak kapal dan kapal atau struktur saat berada dalam jarak dekat.

Menjadi suatu alasan mengapa penerapan prosedur embarkasi- debarkasi tidak berjalan sesuai dengan harapan salah satunya karena prosedur embarkasi-debarkasi yang sulit dipahami, penumpang yang tidak terbiasa menggunakan tali ayun, terlebih lagi penumpang baru dan komunikasi yang kurang jelas antara kru dan penumpang. Terbatasnya pengalaman ABK bekerja di kapal *crew boat*, setiap kegiatan operasional di atas kapal khususnya embarkasi-debarkasi penumpang dapat dilaksanakan jika salah satu syaratnya terpenuhi yaitu jumlah ABK yang menyelenggarakan operasional kapal itu harus cukup pengalaman bekerja di atas kapal,memahami tugas dan tanggung jawab di atas kapal sehingga akan tercipta kelancaran kegiatan operasional kapal itu.

Dikutip dari STCW *A Guide For Seafarer Section 3* syarat ABK bekerja di kapal usia tidak kurang dari 18 tahun, memenuhi persyaratan sertifikasi sebagai *rating* dan telah menyelesaikan 12 bulan layanan laut. Keterampilan ABK adalah syarat mutlak yang harus dipenuhi oleh semua pihak, baik mulai dari sistem *rekruting* hingga *training* atau pelatihan- pelatihan yang memadai yang diselenggarakan perusahaan maupun Nakhoda dan Perwira diatas kapal. Hal ini perlu dilaksanakan mengingat dewasa ini tuntutan keselamatan kerja adalah prioritas utama dalam menjalankan suatu usaha. Karena banyaknya kecelakaan- kecelakaan yang terjadi yang sebagian besar disebabkan oleh

kesalahan manusia. Maka salah satu poin yang diutamakan disini adalah bagaimana menyiapkan sumber daya manusia yang siap pakai dan memiliki tanggung jawab yang tinggi terhadap pekerjaannya.

Sesuai dengan pengamatan Penulis bahwa pengalaman diatas juga disebabkan oleh karena ABK tersebut tidak cukup punya ketrampilan dalam bidangnya, sehingga pelanggaran- pelanggaran terhadap prosedur embarkasi- debarkasi penumpang dianggap sebagai suatu perbuatan yang lumrah. Sebenarnya belumlah cukup seorang ABK hanya dibuktikan dengan jumlah sertifikat ketrampilan yang dimiliki, tapi bagaimana cara ABK itu menerapkan keahlian dan ketrampilan yang dimiliki dilingkungan kerja.

Berdasarkan Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, terdapat beberapa persyaratan wajib yang harus dipenuhi untuk bisa bekerja sebagai Anak Buah Kapal, antara lain:

a. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan / atau sertifikat keterampilan pelaut.
b. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun.
c. Memiliki buku pelaut (passport untuk yang bekerja di luar negeri).
d. sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.
e. Disijil.
f. Sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL).

Adapun hal lain dalam pengamatan penulis bahwa pada masa sekarang ini sudah terjadi pergeseran sikap perilaku ABK dalam kapasitas mereka diatas kapal. Meskipun mereka sudah melakukan berbagai tahapan persyaratan utama untuk dapat bekerja di kapal. Kemajuan teknologi yang semakin pesat selain memberikan fasilitas kemudahan pada awak kapal, tapi dilain pihak jika kemajuan teknologi ini tidak disikapi dengan bijak maka akan berakibat kurang baik terutama dalam suatu lingkungan pekerjaan. Hal ini penulis sering mengalaminya ditempat kerja, sebagai contoh yaitu penggunaan telepon selular atau hand phone, dimana ABK tidak lagi bisa membedakan waktu dan situasi dalam penggunaan fasilitas selular, sehingga kosentrasi kerja tidak ada

lagi dan hal ini sangat mengganggu kelancaran operasional bahkan sangat membahayakan keselamatan, dalam hal ini pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang.

Namun hal itu tidak akan berfungsi penuh jika sumber daya manusia yang terlibat didalamnya tidak mendukung secara maksimal. Fasilitas yang disiapkan untuk kelancaran operasional harus berbanding dengan ketersediaan sumber daya manusia yang *capable*, terampil dan penuh dedikasi terhadap pekerjaan. Dari sinilah maka segala upaya dilakukan oleh perusahaan dan *client* guna menghadirkan sumber daya manusia yang siap pakai. Perilaku setiap perwira dan crew harus sejalan dengan misi perusahaan yaitu *Goal Zero Accident*.

2. Kurangnya Tanda Peringatan di Area Keluar Masuk Kapal.

Tanda peringatan berguna untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk untuk penumpang. Tanda peringatan di area keluar masuk penumpang sangat penting dalam memberikan informasi, mengingatkan penumpang dan mencegah terjadinya potensi bahayapada saat proses embarkasi- debarkasi. Tanda peringatan berupa simbol dan *placard* yang seharusnya terpasang pada tempatnya tidak dapat dipasang karena terbatasnya ruang untuk memasang.

Menurut standar ISO tentang warna dan rambu keselamatan (ISO 3864-1:2011), “ada kebutuhan untuk membakukan sistem pemberian informasi keselamatan yang sesedikit mungkin mengandalkan penggunaan kata- kata untuk mencapai pemahaman”. Tanda dan simbol keselamatan digunakan sebagai alat komunikasi keselamatan, mereka membantu mengirimkan pesan, instruksi, dan peringatan yang jelas tanpa menggunakan terlalu banyak kata. Mereka mempercepat tingkat pemahaman individu, dan berguna terutama dalam skenario di mana respon cepat diperlukan. Dengan penggunaan alat bantu visual, rambu dan simbol keselamatan mengurangi risiko kecelakaan dan menciptakan kesadaran akan bahaya yang ada di area tertentu.

Tanda peringatan ditempempatkan di dekat dengan area keselamatan. Tanda-tanda harus menjelaskan fungsi, kontrol dan tindakan yang akan dilakukan, tanda keselamatan sangat penting dalam lingkungan kerja apa pun. Pentingnya

menampilkan tanda keselamatan adalah untuk mencegah cedera dan memastikan kru dan pengunjung sangat menyadari kemungkinan bahaya dan bahaya di depan dalam situasi dan atau lingkungan tertentu.

Menurut IMO A 30/Res.1116, 2017 tentang tanda keselamatan adalah tanda yang memberikan pesan keselamatan umum, diperoleh dengan kombinasi warna dan geometris bentuk dan dengan penambahan simbol grafis, memberikan pesan keamanan tertentu.

Kurangnya tanda- tanda peringatan di area keluar masuk penumpang dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti terbatasnya tempat penyimpanan atau pemasangan tanda- tanda peringatan, minimnya ketersediaan tanda- tanda peringatan, biaya pemasangan dan perawatan, perubahan struktur atau ruang dekat area embarkasi- debarkasi. Memasang tanda peringatan yang memadai dan sesuai dengan kondisi di lapangan merupakan langkah penting untuk melindungi penumpang dan kru dari bahaya potensial. Pemasangan tanda-tanda peringatan harus didasarkan pada penilaian resiko yang bisa terjadi pada saat pelaksanaan embarkasi- debarkasi, yang bertujuan untuk mencegah kesalahan atau kecelakaan penumpang. Tampilan tanda dan simbol keselamatan terkadang dapat bervariasi tergantung pada negara atau wilayah, tetapi tujuan umumnya adalah untuk mengkomunikasikan informasi keselamatan yang melampaui batas bahasa dan dapat ditafsirkan secara global.

Dikutip dari K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) aturan tentang tanda-tanda peringatan yang utamanya memberikan informasi tentang adanya potensi bahaya harus memenuhi unsur berikut ini :

a. Menarik perhatian orang untuk melihat dan membaca petunjuk K3 tersebut
b. Mengidentifikasi bahaya secara jelas
c. Memberikan informasi secara lugas
d. Menjelaskan tindakan yang perlu dilakukan dengan segera dalam memberikan perlindungan keselamatan dan kesehatan bagi masing–masing pekerja
e. Informasi dan petunjuk K3 harus dipasang di tempat– tempat yang memungkinkan bagi orang untuk membacanya

f. Mudah dikenali dan dipahami bagi setiap pekerja, karyawan, dan setiap orang yang terlibat di tempat kerja

g. Memenuhi kebutuhan bagi orang – orang yang menderita buta warna, penglihatan terbatas karena usia, serta penggunaan bahasa yang dipahami pembaca

Dalam mencegah kesalahan dan kecelakaan pada saat pelaksanaan embarkasi- debarkasi di kapal, tanda dan simbol peringatan berguna untuk memberi tahu individu tentang adanya bahaya atau resiko.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari analisis data yang penulis paparkan pada bab II diatas, maka untuk meningkatkan penerapan prosedur embarkasi- debarkasi di atas kapal MCS Allianz Jade pada kegiatan embarkasi-debarkasi penumpang di *offshore* atau antar *platform* yang satu dengan *platform* yang lain maka penulis menemukan pemecahan masalah atau solusi diantaranya sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Pemahaman ABK dan Penumpang Tentang Prosedur Embarkasi - Debarkasi

Setiap kegiatan operasional di atas kapal khususnya embarkasi- debarkasi penumpang dapat dilaksanakan jika salah satu syaratnya terpenuhi yaitu jumlah ABK yang menyelenggarakan operasional kapal itu harus cukup, pengalaman bekerja di atas kapal, pemahaman tugas dan tanggung jawab di atas kapal sehingga akan tercipta kelancaran kegiatan operasional kapal itu.

Alternatif pemecahannya adalah :

1) Melakukan Familiarisasi Kepada Semua ABK Tentang Prosedur Embarkasi-Debarkasi

Dalam operasional kapal crew boat, seluruh ABK—baik yang baru bergabung maupun yang sudah berpengalaman—perlu memiliki pemahaman yang baik mengenai prosedur embarkasi-debarkasi penumpang. ABK baru umumnya belum memiliki kemampuan penuh

dalam menjalankan tugas-tugas secara efektif, sementara ABK lama tetap memerlukan penyegaran dan penyesuaian terhadap kebijakan serta prosedur yang berlaku di kapal.

Terdapat dua tujuan utama dalam pelaksanaan program pelatihan dan familiarisasi ini. Pertama, untuk menutup kesenjangan keterampilan antar-ABK. Kedua, untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja guna mencapai sasaran operasional yang telah ditetapkan. Meskipun pelaksanaan pelatihan memerlukan waktu, namun akan berdampak positif terhadap produktivitas serta keselamatan kerja di atas kapal.

Di kapal tempat penulis bertugas, kegiatan pelatihan dan sosialisasi prosedur embarkasi-debarkasi dilakukan secara rutin kepada perwira dan ABK yang baru bergabung. Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi memberikan pengarahan langsung kepada perwira baru, serta memastikan adanya proses serah terima tanggung jawab dari perwira/ABK lama kepada pengganti yang baru.

Agar proses ini berjalan efektif, perusahaan juga perlu menerapkan sistem rekrutmen yang selektif dengan memastikan bahwa calon kru memiliki latar belakang dan pengalaman yang memadai. Kualifikasi yang baik sejak awal akan mempermudah proses adaptasi dan penguasaan prosedur keselamatan di atas kapal.

2) Mengusulkan Kepada Perusahaan Merekrut ABK Yang Berpengalaman Di Kapal *Crew Boat*

Kinerja setiap orang dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti pengalaman kerja, kemampuan, keterampilan, kompetensi individu, kebugaran fisik dan kesehatan jiwa, pendidikan dan pelatihan. Merekrut ABK yang berpengalaman adalah langkah penting untuk memastikan kualitas dan keahliannya dalam bekerja. Kualifikasi apa yang diperlukan sebelum merekrut kru kapal. Penulis sangat merekomendasikan perusahaan untuk mempertimbangkan merekrut ABK yang berpengalaman. Saya yakin langkah ini akan memberikan manfaat besar bagi operasional perusahaan dan memberikan

keunggulan kompetitif di industry perkapalan ini.. Selama proses seleksi, periksa pengalaman pekerjaan dan pengalaman sebelumnya dari kandidat. Tinjau riwayat kerja, kapal dahulu tempat bekerja, dan tanggung jawab yang akan diemban nanti untuk mengidentifikasi kecocokan dengan posisi yang tersedia. Wawancara untuk mengevaluasi pemahaman calon ABK terhadap peran yang akan diemban, pengetahuan mereka tentang kapal serta kemampuan mereka dalam menghadapi tantangan dan situasi yang kompleks. Selalu melakukan pemeriksaan referensi untuk memverifikasi informasi yang diberikan oleh kandidat. Melakukan tes untuk penilaian keterampilan dan kemampuan calon ABK dalam situasi kerja yang nyata. Setelah menemukan kandidat yang cocok, tawarkan perjanjian kerja yang sesuai dengan pengalaman dan keahlian mereka.

Berikut adalah beberapa alasan mengapa merekrut ABK yang berpengalaman akan menguntungkan perusahaan:

a) Pengetahuan dan Keahlian: ABK yang berpengalaman telah bekerja di kapal *crew boat* selama beberapa tahun dan memiliki pengetahuan yang mendalam tentang operasi kapal, keselamatan, dan prosedur yang berlaku. ABK telah melalui pelatihan yang ketat dan memiliki pemahaman yang kuat tentang tugas dan tanggung jawab mereka. Mereka juga memiliki keahlian praktis yang teruji dalam melakukan berbagai tugas yang diperlukan di atas kapal.

b) Kepemimpinan dan Pengawasan: ABK yang berpengalaman sering kali memiliki pengalaman dalam memimpin tim kecil di kapal. Mereka dapat mengambil peran kepemimpinan yang efektif dalam mengkoordinasikan tugas- tugas harian, memastikan kepatuhan terhadap aturan keselamatan, dan mengawasi kinerja ABK lainnya. Mereka memiliki pemahaman yang baik tentang dinamika kerja di kapal dan dapat bekerja dengan baik dalam lingkungan yang terbatas dan penuh tantangan.

c) Masalah Penyelesaian dan Keputusan: ABK yang berpengalaman memiliki kemampuan yang baik dalam menangani situasi darurat dan mengambil keputusan yang cepat dan tepat. Mereka telah terbiasa dengan skenario yang berbeda di laut dan dapat merespons dengan tenang dan efisien. Mereka juga terlatih dalam penggunaan peralatan keselamatan dan menangani situasi darurat, yang merupakan keahlian yang sangat berharga dalam menjaga keamanan kru dan penumpang kapal.

d) Efisiensi Operasional: ABK yang berpengalaman dapat membantu meningkatkan efisiensi operasional kapal. Mereka telah terbiasa dengan rutinitas kerja di kapal dan dapat beradaptasi dengan cepat dengan lingkungan kerja yang berbeda. Pengalaman mereka memungkinkan mereka untuk bekerja secara efektif dengan awak kapal lainnya, khususnya pada saat embarkasi- debarkasi penumpang, menghindari kesalahan yang dapat mempengaruhi kinerja kapal, dan memberikan layanan yang baik kepada penumpang.

Dengan merekrut ABK yang berpengalaman, perusahaan dapat mengurangi waktu dan biaya pelatihan, serta meminimalkan risiko kesalahan yang dapat terjadi akibat kurangnya pengalaman. ABK yang berpengalaman juga dapat memberikan contoh dan panduan kepada anggota tim baru yang mungkin bergabung di masa depan.

b. Kurangnya Tanda-Tanda Peringatan Di Area Keluar Masuk Penumpang

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu :

1) Melakukan penambahan pemasangan tanda peringatan di area keluar masuk penumpang

Untuk melakukan penambahan pemasangan tanda peringatan di area keluar masuk penumpang perlu mengdentifikasi tempat yang memerlukan penambahan tanda peringatan., area keluar masuk penumpang yang berpotensi berbahaya memerlukan peringatan

khusus untuk mengingatkan kesadaran penumpang sebelum melompat ke atau dari kapal. Tentukan jenis tanda peringatan yang paling sesuai dengan kebutuhan, tanda peringatan dapat berupa papan berisi teks, simbol, atau gambar yang jelas dan dapat dipahami dengan mudah oleh penumpang, memperersiapkan tanda peringatan yang akan dipasang. memastikan tanda peringatan yang akan dipasang terbaca dengan jelas, warna tanda peringatan kontras, dan ukurannya sesuai dengan kebutuhan, penempatan tanda peringatan pada posisi yang mudah dilihat dan dipahami oleh penumpang, memasang tanda peringatan dengan kuat dan tidak mudah lepas atau jatuh menggunakan peralatan pemasangan yang sesuai, seperti paku, sekrup, atau bahan perekat yang tahan lama.

Pemerikasaan secara berkala untuk memastikan jika ada tanda peringatan yang rusak atau tidak terbaca untuk segera mengganti dengan yang baru. Berikan informasi kepada penumpang arti dan pentingnya tanda peringatan kepada penumpang. melakukan penambahan pemasangan tanda peringatan di area keluar masuk penumpang secara efektif akan meningkatkan kesadaran keselamatan di area tersebut.

Melaporkan kepada perusahaan mengenai tanda peringatan yang dibutuhkan melalui email atau telepon dengan bahasa komunikasi yang jelas dan tepat. Menjelaskan dengan jelas kebutuhan tanda peringatan yang ingin dilaporkan atau didasari dari fakta kejadian di atas kapal. Menulis laporan dengan jelas dan rincidan memberikan informasi yang spesifik mengenai tanda peringatan yang dibutuhkan dan sertakan foto, bukti atau dokumentasi yang memungkinkan. Perusahaan memiliki kebijakan batas waktu untuk menanggapi laporan dan merespons masalah yang dilaporkan ini. Apabila dalam beberapa waktu perusahaan belum merespons laporan yang dikirimkan dari kapal, melaporkan kembali dengan menjelaskan urgensi kapal atas kebutuhan tanda- tanda peringatan tersebut.

2) **Melaporkan Kepada Perusahaan tanda Peringatan yang dibutuhkan.**

Antara pihak kapal dan pihak perusahaan diperlukan suatu kerjasama yang baik, dimana permintaan dari kapal apalagi permintaan tentang alat dan tanda keselamatan harus di respon oleh perusahaan. Prosedur yang dibuat dari perusahaan harus dijadikan sebuah pedoman karena itu dibuat untuk menjaga kapal seluruh awak kapal. ABK tidak diperbolehkan mengesampingkan prosedur tersebut. ABK juga harus terus melakukan komunikasi dengan kantor apabila terjadi hal atau keadaan yang tidak sesuai dengan prosedur.

Prosedur yang diterapkan oleh perusahaan dapat menjadi panduan pasti atau prosedur kerja yang akan membimbing ABK dalam melaksanakan pekerjaannya agar terarah dan sistematis. Minimalisasi kesalahan merupakan salah satu indikator dalam menjalankan SOP. Dengan adanya sistematika aturan yang jelas maka minimalisasi kesalahan diharapkan dapat mengurangi kesalahan di area kerja yang dilakukan oleh ABK yang dapat berakibat fatal bagi perusahaan. Hal ini dimaksudkan agar Standar Operasional Prosedur yang ada dapat menjauhkan segala macam kesalahan dalam setiap area kerja yang dapat mengakibatkan kerugian bagi perusahaan.

Untuk dapat mencapai sasaran tersebut diatas maka antara atasan dan bawahan harus sesering mungkin mengadakan konsultasi dan tanya jawab tentang berbagai macam hal khususnya sehubungan dengan keselamatan dalam kerja. Untuk itu maka di kapal harus:

a) *Safety commitee meeting*

   Dimana pada meeting tersebut dibahas berbagai macam hal yang menyangkut keselamatan kerja, baik di deck maupun di kamar mesin.

b) *Working instruction*

   Instruksi yang jelas dan tegas dari pimpinan mengenai tugas-tugas dari setiap bawahan pada saat sedang bertugas (jaga) yaitu dengan membuat instruksi yang nantinya ditanda tangani oleh setiap ABK yang bertugas dan jika ada hal-hal yang kurang dimengerti harus segera ditanyakan sebelum dilaksanakan.

c) *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.

Dalam hal debarkasi, Master harus menilai berdasarkan *assesment* sebelum semua operasi transfer, baik penumpang maupun barang:

(1). Penilaian cuaca dalam batas MOPO (*Maximum allowable Wave/Swell Heights*) dengan mempertimbangkan informasi perkiraan dan cuaca aktual (transfer penumpang).

(2). Master harus memastikan bahwa master dapat menahan stasiun selama jangka waktu transfer di pendaratan kapal dalam kondisi laut saat itu

(3). Pendaratan perahu yang benar harus berada di sisi kiri dan bawah dari instalasi / platform.

(4). Tidak ada transfer yang harus dilakukan jika gelombang mencapai tingkat pendaratan kapal (pendaratan perahu)

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Pemahaman ABK dan Penumpang Tentang Prosedur Embarkasi- Debarkasi

1) Melakukan familiarisasi kepada semua ABK tentang prosedur embarkasi- debarkasi

Langkah ini dilakukan melalui pelatihan, sosialisasi, dan briefing secara berkala kepada seluruh kru kapal mengenai tahapan dan standar keselamatan selama proses embarkasi–debarkasi.

Keuntungannya :

a) ABK lebih disiplin dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja saat melaksanakan pekerjaan embarkasi

b) Dapat meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan kerja

Kerugiannya :

Memberikan familiarisasi kepada ABK membutuhkan waktu dan operasional kapal dapat teragnggu.

2) Mengusulkan kepada perusahaan merekrut ABK yang berpengalaman di kapal *crew boat*

Rekrutmen kru dengan latar belakang pengalaman kerja di kapal serupa akan mempermudah adaptasi terhadap lingkungan kerja dan prosedur keselamatan.

Keuntungannya :

Dengan adanya ABK yang berpengalaman maka dapat menunjang kelancaran embarkasi- debarkasi penumpang sehingga dapat berjalan dengan aman.

Kerugiannya :

a) Membutuhkan anggaran lebih besar karena ABK berpengalaman umumnya memiliki standar gaji lebih tinggi.

b) Terkadang, pengalaman kerja yang terlalu lama dapat membuat kru kurang terbuka terhadap inovasi dan pembaruan prosedur.

b. Kurangnya Tanda Peringatan di Area Keluar Masuk Penumpang

1) Melakukan penambahan pemasangan tanda- tanda peringatan di area keluar msuk penumpang

Langkah ini mencakup penyediaan rambu visual, poster instruksi, dan peringatan keselamatan yang mudah dipahami dan ditempatkan secara strategis.

Keuntungannya :

a) Dapat meningkatkan keselamatan dan kepatuhan penumpang dalam pelaksanaan embarkasi- debarkasi.

b) Penerapan prosedur keselamatan embarkasi- debarkasi lebih maksimal.

Kerugiannya :

Diperlukan penambahan biaya, waktu dan menyebabkan kebingungan penumpang apabila terlalu banyak tanda peringatan.

2) Melaporkan Kepada Perusahaan tanda peringatan yang dibutuhkan

Evaluasi bahaya kerja dilakukan secara sistematis sebelum pelaksanaan aktivitas embarkasi–debarkasi guna mengidentifikasi potensi risiko dan langkah mitigasinya.

Keuntungannya :

a) Memungkinkan deteksi awal terhadap potensi bahaya dan mendorong pengambilan tindakan pencegahan yang tepat.

b) Meningkatkan kesadaran dan kesiapan kru dalam menjalankan tugas sesuai standar keselamatan.

Kerugiannya :

a) Memerlukan waktu tambahan untuk pelaksanaan analisis sebelum pekerjaan dilakukan.

b) Dengan tidak adanya tanda diatas kapal, dapat membingunkan penumpang dlam proses embarkasi-debarkasi.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih untuk mengatasi masalah yang terjadi yaitu :

a. Kurangnya Pemahaman ABK dan Penumpang Tentang Prosedur Embarksi- Debarkasi

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan familiarisasi kepada semua ABK tentang prosedur embarkasi- debarkasi.

b. Kurangnya Tanda Peringatan di Area Keluar Masuk Penumpang

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan penambahan pemasangan tanda- tanda peringatan di area keluar masuk penumpang.

BAB IV
KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada Bab- bab sebelumnya, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Familiarisasi prosedur embarkasi dan debarkasi kepada semua ABK (Awak Kapal) adalah langkah penting untuk memastikan keamanan dan efisiensi dalam operasi kapal. Mempersiapkan materi tertulis yang berisi langkah-langkah dan prosedur yang jelas tentang embarkasi dan debarkasi. Hal ini harus mencakup informasi tentang tata cara atau aturan embarkasi dan debarkasi, menjelaskan secara rinci prosedur embarkasi dan debarkasi yang akan diikuti, memastikan semua ABK memahami langkah- langkah yang perlu diambil guna mencegah kesalahan dan kelancaran operasional embarkasi dan debarkasi di kapal.

B. SARAN

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, saran dari saya sebagai penulis sebagai berikut:

1. Dibutuhkan awak kapal yg benar- benar berpengalaman di kapal crew boat dan mempunyai rasa tanggung jawab dalam bertugas, komukasi yang baik serta memiliki inisiatif dan kesadaran yang tinggi terhadap keselamatan diatas kapal.Untuk Nakhoda dan Perwira Kapal harus selalu memberikan bimbingan dan pengawasan terhadap seluruh kru kapal,mampu membuat keputusan yang cepat dan tepat serta memastikan operasional kapal berjalan dengan baik.
2. Pentingnya perusahaan memberikan standarisasi dalam perekrutan awak buah kapal yang sesuai dengan operasional kapal, memenuhi segala kebutuhan yang di perlukan di atas kapal, dan menerapkan kebijakan – kebijakan perusahaan yang menguntungkan bersama.

DAFTAR PUSTAKA

Amsah, Zainal. (2012). Evaluasi Pembelajaran. Bandung: PT Remaja Rosdakarya

Ardios dalam (Wijaya dan Irawan, 2108). Prosedur Admnimistrasi Penjualan Bearing pada Usaha Jaya Teknika Jakarta Barat. Perspektif. XVI No 1

Azhar. (2000). *Sistem Informasi Manajemen Konsep Dan. Pengembangan*. Bandung : Lingga Jaya

Depdiknas. (2018). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Pusat Bahasa Edisi Keempat*, PT. Gramedia Pustaka Utama

Hasibuan, Malayu S.P. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

IMO. (2014). International Safety Management (ISM) Code. London: IMO Publication

International Marine Contractors Association (IMCA). 2014. *Guidance on the Transfer of Personel to and from Offshore Vessel IMCA SEL 025 IMCA M 202:2014*

Jordi Trullen, dalam *International Journal of Management Reviews volume* 22, *issue* 2, April 2020

Khadir, Abdul. (2013). *Embarkasi-Debarkasi Penumpang.* Jakarta : Rajawali Pers

Katsauti et al.,2020. Definisi Tanda Peringatan.

Kusuma. (2012). *Jenis-Jenis Kapal - Alih Bahasa dari Wikipedia.* Jakarta

Mutamin, Achmad. (2012) *Definisi Crew Boat.* http://maritimeword.web.id

Narko dalam (Wijaya dan Irawan 2018) Prosedur Admnimistrasi Penjualan Bearing pada Usaha Jaya Teknika Jakarta Barat. Perspektif. XVI No 1

Nurdin dan Hartati (2019:122) METODOLOGI PENELITIAN SOSIAL. Surabaya: Media Sahabat Surabaya. ISBN 9786239098438

Poerwodarminto. (2016). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka

Pranata, Budi. (2013). *Pengaruh Biaya OperasionalPendapatan Operasional, Pertumbuhan Aset Dan Non-Performing Loan Terhadap Return On Asset*. E-Jurnal Akuntansi. Universitas Udayana, 14(3), 1616-1641

Safety Manegement System (SMS) revisi.4 *chapter* 6 (6.1.8) dari *Lily Maritim Private Limited*

Soeharto. (2016). *Kajian Terhadap Fasilitas Peralatan Bongkar Muat Pada Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Emas*. Semarang

Soeprapto. (2014). *Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*. Jurnal Ilmiah Widya, 3(2), 103.

Tambunan, Rudi M. (2013). *Pedoman penyusunan Standard operating prosedur*. Jakarta: Maiesta

Tjiptono. (2016). *Strategi Pemasaran*, Edisi 4, Yogyakarta : Andi Pers

LAMPIRAN 1

SHIP PARTICULAR

MCS ALLIANZ JADE

Crew Transfer Vessel

GENERAL	
Basic Functions	Crew and Cargo Duties
Classification	Bureau Veritas
Flag	Panama
Year Built	2018
IMO.NO	9848259
MMSI.NO.	374285000
CALL SIGN	HP6680

DIMENSIONS	
Length Overall	23.98 m
Beam Overall	10.30 m
Depth At Sides	3.74 m
Draught	2.40 m
Cargo Deck Area	100.2 m2
Max Deck Load	1.5t/m
Deck Cargo	15t
Crew	6 Persons
Industrial Personnel	50 Persons

PERFORMANCES	
Speed	20 kn

ACCOMODATION	
Accommodation	Bridge 28 seats Main deck 12 seats 3 crew cabin 3 toilet AC Split

SHIP PARTICULAR

Life Buoys	6 (2*WITH LINE,2*WITH LIGHT,2*MOB)
Life Rafts	2x35person 2x25person
Life jackets	67 (30*HEMILIGHT,29*REGATTA, 7*DANIAMANT)
Fire Extinguisher	Hand operated fire extinguisher F
SCBA	6 X FANGZHAN , 5 SPARE BOTTLES
FIXED FIRE SYSTEM	NOVEC 1230 SYSTEM

NAVIGATION EQUIPMENT
2x Radar Alphatron JMA-5200MK2 SERIES COLOUR RADAR
1xAuto-Pilot ALPHATRON ALPHASEAPILOT MFC
1xMAGNETIC COMPASS JRC NWZ-4610
1xEco Sounder JRC JFE-380
1xGPS JLR-21/31
1xNavtex JRC NCR/333
1xMF/HF SAILOR 6301
1xVHF sailor 6222 1x VHF sailor 6215
1x AIS JRC JHS - 183
1XALPHA BNWAS
1X VSAT SATELLITE COMUNICATION
1X EPIRB
2X SART
2X PORTABLE GMDSS RADIO
1X CHART PLOTTER
1 X Fleet Broad Band
5X CCTV SYSTEM

Fuel Oil Trim Tank	8.0 m2
Fresh Water	1.8 m2

PROPULSION SYSTEM	
Main Engines	2xCaterpillar C32 TTA
Total Power	1790 bKW (2400 bhp)
Gearboxes	2x Reintjes ZWVS series (two speed)
Propulsion	Fixed-pitch propellers
Bow thrusters	2x 52 kw hydraulically driven

ELECTRICAL EQUIPMENT	
Network	24 V d.c., 230V/400V 50 Hz a.c.
Generator set	2x 22.5 kW / 28.0 kVA

SHIP PARTICULAR

Life Buoys	6 (2*WITH LINE,2*WITH LIGHT,2*MOB)
Life Rafts	2x35person 2x25person
Life jackets	67 (30*HEMILIGHT,29*REGATTA, 7*DANIAMANT)
Fire Extinguisher	Hand operated fire extinguisher F
SCBA	6 X FANGZHAN , 5 SPARE BOTTLES
FIXED FIRE SYSTEM	NOVEC 1230 SYSTEM

NAVIGATION EQUIPMENT
2x Radar Alphatron JMA-5200MK2 SERIES COLOUR RADAR
1xAuto-Pilot ALPHATRON ALPHASEAPILOT MFC
1xMAGNETIC COMPASS JRC NWZ-4610
1xEco Sounder JRC JFE-380
1xGPS JLR-21/31
1xNavtex JRC NCR/333
1xMF/HF SAILOR 6301
1xVHF sailor 6222 1x VHF sailor 6215
1x AIS JRC JHS - 183
1XALPHA BNWAS
1X VSAT SATELLITE COMUNICATION
1X EPIRB
2X SART
2X PORTABLE GMDSS RADIO
1X CHART PLOTTER
1 X Fleet Broad Band
5X CCTV SYSTEM

Fuel Oil Trim Tank	8.0 m2
Fresh Water	1.8 m2

PROPULSION SYSTEM	
Main Engines	2xCaterpillar C32 TTA
Total Power	1790 bKW (2400 bhp)
Gearboxes	2x Reintjes ZWVS series (two speed)
Propulsion	Fixed-pitch propellers
Bow thrusters	2x 52 kw hydraulically driven

ELECTRICAL EQUIPMENT	
Network	24 V d.c., 230V/400V 50 Hz a.c
Generator set	2x 22.5 kW / 28.0 kVA

LAMPIRAN 2
CREW LIST

ALLIANZ MIDDLE EAST

CREW LIST

PAGE NO	01
DOCUMENT NO	ALLIANZ-FRM-0202.05
ORIGINAL DATE	30.09.2014
REVISION DATE	30.08.2024
REVISION NO	04

Vessel Name	MCS ALLIANZ JADE	Flag	PANAMA	IMO No	9848259
Port of Arrival / Departure	AL OMAIRAH PROJECT, ABU DHABI	Date of Arrival / Departure	10-Apr-25		

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)	Handover Date (Officers) (DD/MM/YYYY)	CICPA Expiry Date (DD/MM/YYYY)
1	A0906	OLEKSANDR BORODAKA	MASTER	UKRANIAN	03-Jan-70	643643	04-Jan-26	305212557	27-May-27	27-Jan-25	27-Jan-25	17-Oct-25
2	A3754	ANDI SAHAT MANURUNG	MASTER FAMZ	INDONESIAN	18-Oct-79	I058518	27-Jun-26	X890441	14-Jan-26	06-Apr-25		22-May-25
3	A2389	ABBA SINDO MATEUS SINAGA	CH. OFFICER	INDONESIAN	15-Sep-83	F276316	10-Sep-26	E7179521	25-Apr-34	08-Jan-25	10-Jan-25	05-Aug-25
4	A2010	DAVID PEPITO	CE	PHILIPPINES	28-Jul-70	C1407339	21-Oct-28	P6732398B	28-Apr-31	08-Apr-25	09-Apr-25	23-May-25
5	A3812	RIO LAHIANG	CE FAMZ	INDONESIAN	22-Apr-80	G041461	13-Jan-26	C7575392	15-Jan-26	08-Apr-25		16-Jun-25
6	A3631	PRATHEEP SAKARAVARTHI	AB	INDIA	29-Jul-04	MUM 515232	19-Jun-33	W0819154	04-08-20323	03-Feb-25	N/A	18-Nov-25
7	A0832	ABDUL LATIF	AB COOK	INDONESIAN	12-May-86	J027960	15-May-27	C7542648	2-Jun-26	09-Jan-25	N/A	26-May-25
8	A3172	ASHRAF MOHAMED EWEIS	OILER	EGYPTIAN	14-Jul-87	S00031475	24-May-28	A25525346	24-Sep-26	29-Dec-24	N/A	17-Oct-25

* Insert more rows if required

Master Name	OLEKSANDR BORODAVKA	Master Signature		Vessel Stamp	Name of Vessel : MCS Allianz Jade Port of registry : Panama IMO number : 9848259 Call Sign : HP6680 GRT/NRT : 168 / 50

LAMPIRAN 3

Crew Intial Shipboard Familiarisation

ALLIANZ MIDDLE EAST	**CREW INITIAL SHIPBOARD FAMILIARISATION**	PAGE NO	PAGE 1
		DOCUMENT NO	ALLIANZ-FRM-0202.02
		ORIGINAL DATE	31.03.2017
		REVISION DATE	30.08.2024
		REVISION NO	02

Note: This familiarization checklist should be completed by Captain or Chief Officer with all joining crew within 72 hours from the time of joining onboard and original copy shall be filed and maintained onboard for a period of 3 years.

Vessel	MCS ALLIANZ JADE	**Crew Name** *(Full Name)*	
Date / Place	/	**Position / Rank**	
Person Conducting Familiarisation *(Print Name & add signature)*			

On completion of each item, the person conducting the familiarisation shall complete the Check box and the on-signing crew shall declare his understanding in the acknowledgement section.

Sl. No	Description	Checks
1. SAFETY		
i.	Explain the onboard Emergency Signals *(General Emergency, Fire, Man-Overboard, Security, Abandon)*	☐
ii.	Explain actions to take related to each Emergency Signal	☐
iii.	Show escape ways and exit routes, demonstrate how to open / close doors and hatches	☐
iv.	Show Muster Point location(s) and Vessel Safety Plans	☐
v.	Show location(s) of Muster Lists and position / duties of on-signer on the Muster Lists	☐
vi.	Show location of Life-rafts / boats and how the release systems operate. Show launching instruction poster.	☐
vii.	Show life-jacket location(s), how to don it, the location and use of whistle and activation of the light	☐
viii.	Explain actions required in case of discovering fire onboard	☐
ix.	Show location of fire alarm activation points, extinguishers and other firefighting equipment	☐
x.	Show the location and method of using EEBD sets	☐
xi.	Explain the fixed fire suppression system and the areas that it covers. Explain actions if the alarm sounds	☐
xii.	Show the Safety Training Manual and other applicable Manuals in the mess-room and places as applicable	☐
2. POLLUTION PREVENTION		
i.	Briefly explain the Company Garbage Management principles, include that nothing shall be thrown overboard	☐
ii.	Describe the garbage segregation categories	☐
iii.	Show the location of the garbage containers and explain the colour codes	☐
iv.	Show the location of the posted information related to pollution prevention	☐
v.	Show the location of the SOPEP equipment and any other pollution prevention equipment onboard	☐
vi.	Explain how and when this equipment should be used.	☐
3. HEALTH		
i.	Explain the Company Drug and Alcohol Policy.	☐
ii.	Explain the Company Smoking Policy. Show the approved designated smoking areas.	☐
iii.	Explain the health hazards in malarial areas and requirements for prophylaxis (as applicable)	☐
iv.	Explain Stress Management	☐
v.	Enquire if the on-signer is taking any prescribed medication. If yes, ensure Master is aware.	☐
vi.	***Note any prescribed medication here:***	☐

Sl. No	Description	Checks
4.	**SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)**	
i.	Show the ALLIANZ Policies (Posted and / or in SMS Manual)	☐
ii.	Explain PPE requirements, including that open-toed / backless shoes are not permitted	☐
iii.	Explain the onboard Chain of Command and who to report to	☐
iv.	Explain watch structures, arrangements and watch-keeping duties	☐
v.	Explain the requirements and procedures for Pre-Task Planning including PTW system	☐
vi.	Explain incident and Safety hazard reporting system and show the location of the cards and boxes	☐
vii.	Explain the function and identity of the DPA(s)	☐
viii.	*Explain and provide copy of the Seafarer Complaint Procedure*	☐
ix.	Provide the basic knowledge of equipment operation relevant to the on-signers position	☐
x.	Show where to find written policies, procedures, instructions and other information	☐
5.	**SECURITY**	
i.	Explain Security Level requirements and give the present Security Level onboard.	☐
ii.	Explain gangway watch requirements, access to the vessel, visitor identification system.	☐
iii.	Show / explain restricted areas and explain who is / is not allowed to enter.	☐
iv.	Show the location of the SSAS activation button(s)	☐
v.	Explain the confidentiality requirements regarding the vessel security arrangements.	☐
vi.	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)*	

LAMPIRAN 4

TOOLBOX TALK RECORD

ALLIANZ MIDDLE EAST	TOOLBOX TALK RECORD	PAGE NO	PAGE 1
		DOCUMENT NO	ALLIANZ-FRM-03.04
		ORIGINAL DATE	01.11.2014
		REVISION DATE	30.08.2024
		REVISION NO	04

Vessel Name	MCS ALLIANZ JADE	**Date**	20 FEB 2025
Time	06:20	**Duration**	10 MINUTE
Location / Field	AL OMAIRA PROJECT UAE	**Associated PTW & RA/JSA No**	

Description of Topic

PERSONAL EMBARKATION / DISEMBARCATION PASSENGER

1. All crew have correction PPE in good order and nn slippery shoes
2. Gang way non slip steps condition , keep check gangway position and mooring roper
3. One person/crew must be standby at gangway for assisting personnel embark/disembark
4. Keep communication with bridge and no transfer passenger without master permission
5. Discuss about weather condition and main deck must be free to move
6. Secure all loose items on main deck and keep clean/tidy
7. Keep maintain watch on vhf Ch. 08 10 25 and 16 during navigation watch

Printed Name	Position / Rank	Signature
OLEKSANDR BORODAVKA	MASTER	
ABBA SINDO	CH. OFFICER	
PRATHEEP	AB 1	
ABDUL LATIF	AB 2	
EWIS MOHAMMED	OILER	

(press tab for additional lines)*

Comments / Feedback *(if any)*

TBT Conducted By (Name and Position)	ABBA SINDO	**Signature**	
Master Name	OLEKSANDR BORODAVKA	**Signature**	

LAMPIRAN 5

Passenger Shipboard Familiarisation

ALLIANZ MIDDLE EAST	**PASSENGER SHIPBOARD FAMILIARISATION**	PAGE NO	PAGE 1
		DOCUMENT NO	ALLIANZ-FRM-0202.03
		ORIGINAL DATE	14.05.2017
		REVISION DATE	30.08.2024
		REVISION NO	02

Vessel	MCS ALLIANZ JADE	**Date / Place**	
Person Conducting Familiarisation *(Print Name & Add Signature)*			

On completion of each item, the person conducting the familiarisation shall complete the Check box and the passengers shall declare their understanding in the second page.

Sl. No	Description	Checks
1.	**SAFETY**	
.1	Explain the onboard Emergency Signals *(General Emergency, Fire, Man-Overboard, Security, Abandon)*	☐
.2	Show escape ways and exit routes, demonstrate how to open / close doors and hatches	☐
.3	Show Muster Point location(s) and Vessel Safety Plans	☐
.4	Show location of Life-rafts / boats and how the release systems operate. Show launching instruction poster.	☐
.5	Show life-jacket location(s), how to don it, the location and use of whistle and activation of the light	☐
.6	Explain first actions required in case of discovering fire onboard	☐
.7	Show location of fire alarm activation points, extinguishers and other firefighting equipment	☐
.8	Show the location and method of using EEBD sets	☐
.9	Explain the fixed fire suppression system and the areas that it covers. Explain actions if the alarm sounds	☐
.10	Show the Safety Training Manual and other applicable Manuals in the mess-room and places as applicable	☐
.11	Show the Safety Plan / GA Plan and lay out of the vessel	☐
.12	Explain the onboard Emergency Signals *(General Emergency, Fire, Man-Overboard, Security, Abandon)*	☐
2.	**POLLUTION PREVENTION**	
.1	Briefly explain the Company Waste Management principles, include that nothing shall be thrown overboard	☐
.2	Describe the waste segregation categories	☐
.3	Show the location of the waste containers and explain the colour codes	☐
.4	Show the location of the posted information related to pollution prevention	☐
3.	**HEALTH**	
.1	Explain the Company Drug and Alcohol Policy.	☐
.2	Explain the Company Smoking Policy. Show the approved designated smoking areas.	☐
.3	Explain the vessel medical facilities onboard.	☐
4.	**SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)**	
.1	Explain PPE requirements, including that open-toed / backless shoes are not permitted	☐
.2	Explain the onboard Chain of Command and who to report to	☐
.3	Explain incident and Safety hazard reporting system and show the location of the cards and boxes	☐
5.	**SECURITY** (THIS PART OF THE FAMILIARIZATION TO BE CONDUCTED BY SHIP SECURITY OFFICER)	
.1	Explain Security Level requirements and give the present Security Level onboard.	☐
.2	Explain gangway watch requirements, access to the vessel, visitor identification system.	☐
.3	Show / explain restricted areas and explain who is / is not allowed to enter.	☐

DAFTAR ISTILAH

Anak Buah Kapal (ABK)	:	Semua personil yang bekerja di atas kapal kecuali Nakhoda
Chief Officer	:	Perwira tinggi di atas kapal merupakan pemimpin di Departemen Dek yang bertanggung jawab langsung kepada Nakhoda yang bertugas mengatur operasional muatan, perencanaan muatan, bertanggung jawab masalah perawatan kapal, bertindak sebagai *Safety Officer*.
Crew Boat	:	kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut kru dan suplai makanan, juga peralatan kecil untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Kapal ini juga dikenal sebagai kapal suplai cepat.
Hand Over	:	Serah terima tugas antara crew di atas kapal
International Maritime Organization (IMO)	:	Suatu organisasi yang mengatur dan mengawasi kemaritiman dunia.
International Safety Management (ISM) Code	:	Kodefikasi internasional tentang manajemen dan pengoperasian kapal dengan selamat dan pencegahan pencemaran lingkungan.
Job Description	:	Uraian pekerjaan / uraian jabatan.
(Marine Pollutions) MARPOL	:	Sebuah peraturan internasioanal yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut.
Marking bouy	:	Pelampung yang berfungsi untuk menandai posisi objek di bawah air.
Mooring buoy	:	Pelampung yang ditambatkan pada dasar perairan, dihubungkan dengan menggunakan tali pada pelampung

Muster list	:	Daftar nama-nama dari seluruh anak buah kapal dengan tugas masing-masing dalam menanggulangi keadaan darurat di kapal.
Near Miss	:	Suatu kejadian dimana bahaya nyaris terjadi atau hampir menyebabkan cedera, kerusakan atau gangguan, tetapi berhasil di hindari secara kebetulan atau tindakan cepat.
Offshore	:	Istilah mengacu pada kegiatan eksplorasi dan produksi minyak atau gas bumiyang di lakukan di laut
Onshore	:	Merujuk Pada aktivitas atau operasi yang di lakukan di darat
Planned Maintenance System (PMS)	:	Jadwal perawatan terencana yang dilakukan berdasarkan jadwal dari masing-masing suku cadang tersebut. Dalam hal ini tidak hanya bersifat mencegah namun juga memberi jaminan dalam tingkat efisiensi operasional kapal.
Plaform	:	Anjungan minyak lepas pantai
Rig	:	Suatu bangunan dengan peralatan untuk melakukan pengeboran ke dalam reservoir bawah tanah untuk memperoleh air, minyak, atau gas bumi, atau deposit mineral bawah tanah.
Safety Meeting	:	Diskusi yang dipimpin oleh Nakhoda terhadap Perwira dan ABK atau pihak yang turut serta, dilaksanakan untuk membahas tentang masalah masalah keselamatan kerja di atas kapal.
Safety Officer	:	Perwira kapal yang ditunjuk perusahaan untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai perwira yang bertanggung jawab atas sistem keselamatan di atas kapal.

Safety Management System (SMS)	:	Disebut juga dengan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan) yaitu sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil perusahaan secara efektif menerapkan kebijakan manajemen
Safety of life at Sea (SOLAS)	:	Ketentuan internasional yang mengatur mengenai sistem penyelamatan di laut
STCW 1978	:	*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, adalah ketentuan internasional yang mengatur standart pelatihan, sertifikat dan tugas jaga bagi pelaut.
Toolbox Meeting	:	Pertemuan *(meeting*) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.
Utility Crew Boat	:	Jenis Kapal Pendukung (support Vessel) yang di rancang untuk mengangkut awak kapal, peralatan dan berbagai kebutuhan logistikke dan dari lokasi operasional di laut seperti pengeboran minyak, platform rig atau konstruksi lepas pantai

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA

PENGAJUAN SINOPSIS SKRIPSI

NAMA	:	ABBA SINDO MATEUS SINAGA
NIS	:	03451/N-1
BIDANG KEAHLIAN	:	NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT	:	DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul:

PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya pemahaman ABK dan penumpang tentang prosedur embarkasi-debarkasi
2. Kurangnya tanda-tanda peringatan di area keluar masuk penumpang.

C. Pendekatan pemecahan masalah

1. Melakukan familiarisasi kepada semua ABK tentang prosedur embarkasi-debarkasi.
2. Melakukan penambahan pemasangan tanda-tanda peringatan di area keluar masuk penumpang.

Menyetujui: Jakarta, 17 Juli 2025

Dosen Pembimbing I	Dosen Pembimbing II	Penulis
Capt. Sahar Saleh, M.Si., M.Mar	**Drs. Sugiyanto, M.M**	**Abba Sindo Mateus Sinaga**
Penata Tk. I (III/d)	Penata Tk. I (III/d)	NIS: 03451/N-1
NIP. 19761030 200212 1 003	NIP. 19620715 198411 1 001	

Mengetahui
Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, MM., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

Judul Makalah : PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE

Dosen Pembimbing I Makalah : **Capt. Sahar Saleh, M.Si., M.Mar**

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian materi	Tanda Tangan Pembimbing
1.	14/07-2025	Pengajuan judul	
2.	16/07-2025.	- Bab I Revisi - Lanjut Bab II	
3.	17/07-2025	- Bab II Acc - Lanjut Bab III, IV	
4.	18/07-2025	- Bab III dan IV Acc - Siap untuk diujikan	
5.			
6.			
7.			
8.			

Catatan:.....

Judul Makalah : PENINGKATAN PENERAPAN PROSEDUR EMBARKASI-DEBARKASI PENUMPANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL UTILITY CREW BOAT MCS ALLIANZ JADE

Dosen Pembimbing II Makalah : **Drs. Sugiyanto, M.M**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian materi	Tanda Tangan Pembimbing
1.	14/07-2025	Pengajuan fin OPSit	
2.	16/07-2025	Pengajuan bab I	
3.	16/07-2025	Pengajuan bab II	
4.	17/07-2025	Pengajuan bab III	
5.	18/07-2025	Pengajuan bab IV	
6.			
7.			
8.			

Catatan:.....