

**UPAYA MENGATASI KEJENUHAN ABK MV. GENESIS
DALAM OPERASI SEISMIC SURVEY DI LEPAS PANTAI**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

MUHAMMAD ARRUM UMAR

NIS. 21.06.101.011

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

TAHUN 2021

PERYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawa ini :

Nama : Muhammad Arrum Umar

Nomor Induk Siswa : 21.06.101.011

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

**UPAYA MENGATASI KEJENUHAN ABK MV. GENESIS DALAM
OPERASI SEISMIC SURVEY DI LEPAS PANTAI**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, September 2021

Muhammad Arrum Umar

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**Judul : UPAYA MENGATASI KEJENUHAN ABK MV. GENESIS DALAM
OPERASI SEISMIC SURVEY DI LEPAS PANTAI**

Nama Pasis : Muhammad Arrum Umar

Nomor Induk Siswa : 21.06.101.011

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan pada Seminar Karya Ilmiah Terapan yang dilaksanakan oleh Manajer Diklat Teknis, Peningkatan dan Penjurangan PIP Makassar.

Makassar, 07 September 2021

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Prolin Tarigan, M.Mar
NIP:

Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.Adm., SDA., M.Mar
NIP: 198012212009122005

Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjurangan

Iswansyah, S.Sos., M.Mar.E
NIP. 19731229 199808 1 001

UPAYA MENGATASI KEJENUHAN ABK MV. GENESIS DALAM OPERASI SEISMIC SURVEY DI LEPAS PANTAI

Disusun dan Diajukan oleh:

MUHAMMAD ARRUM UMAR
NIS. 21.06.101.011
Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT
Pada tanggal, 07 September 2021

Pembimbing I

Menyetujui,

Pembimbing II

Capt. Prolin Tarigan, M.Mar.
NIP.

Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.Adm., S.D.A., M.Mar.
NIP. 19801221 200912 2 005

Mengetahui:

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

KATA PENGANTAR

Bismillahi Rahmanir Rahim

Assalamu Alaikum Wr. Wb.

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, taufik serta hidayah-NYA, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan untuk melengkapi tugas dan kewajiban serta merupakan persyaratan untuk menempuh program " ANT - I " tahun ajaran 2021 di Politenik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar dengan judul :

“UPAYA MENGATASI KEJENUHAN ABK MV. GENESIS DALAM KEGIATAN OPERASI SEISMIC SURVEY DI LEPAS PANTAI”

Dalam pembuatan Karya Ilmiah Terapan ini penulis berusaha menyusun berdasarkan pengalaman kerja di atas kapal dan referensi beberapa buku. Penulis menyadari bahwa makalah ini masih banyak kekurangan, dan oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun, demi kesempurnaan makalah ini sehingga dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca yang lain. Dan akhirnya pada kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan terima kasih yang tulus dan ikhlas kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar selaku direktur PIP Makassar.
2. Bapak Pembantu Direktur I, II, III, Seluruh dosen serta staf Pembina Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan seluruh sivitas akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Capt.Welem Ada', S.T., M.T. selaku Lektor Kepala/Ketua Program Studi Nautika

4. Bapak Capt. Prolin Tarigan, M.Mar , sebagai dosen pembimbing I.
5. Ibu Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar sebagai dosen pembimbing II.
6. Teman-teman Pasis Angkatan XXVI sebagai mitra diskusi dalam segala hal.
7. Alumni Bumi Seram angkatan XXIV sebagai mitra diskusi dalam segala hal
8. Keluarga tercinta yang selalu memberikan dukungan moril, spiritual sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini.

Semoga budi baik dan bantuan berbagai pihak dapat bernilai ibadah dan memperoleh imbalan yang berlipat ganda di sisi Allah SWT. Dalam kedudukannya sebagai manusia yang tidak lepas dari kehilafan, penulis menyadari makalah ini masih perlu disempurnakan. Karenanya, dengan tangan terbuka penulis mengharapkan masukan demi kesempurnaan makalah ini. Akhir kata semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan.

Amiin Ya Rabbal Alamin...

Makassar, Agustus 2021

MUHAMMAD ARRUM UMAR
NIS.21.06.101.011/NAUTIKA

ABSTRAK

MUHAMMAD ARRUM UMAR, Upaya mengatasi kejenuhan ABK MV. Genesis dalam kegiatan operasi Seismic Survey di lepas pantai. Dibimbing oleh Prolin tarigan dan Endang Lestari.

Pengertian Kejenuhan menurut Maslach dkk, pakar dari kajian burnout (kejenuhan) mendefinisikannya sebagai suatu sindrom dari kelelahan emosional, sinisme atau depersonalisasi dan penurunan prestasi pribadi lebih lanjut, kelelahan emosional dijelaskan sebagai keadaan seseorang yang disebabkan oleh tuntutan emosi dan psikologis yang berlebihan yang menyebabkan seseorang terkuras energinya. dan biasanya diiringi dengan perasaan kecewaan maupun tekanan. Sedangkan untuk dimensi yang kedua, yakni depersonalisasi merujuk pada sikap yang sinis, menganggap remeh terhadap sesuatu. Dan yang terakhir mengenai penurunan prestasi pribadi terjadi ketika seseorang menunjukkan perilaku yang kurang berkenan terhadap profesinya, serta merasa sebagai individu yang tidak kompeten pada profesinya. Kejenuhan atau burnout bisa dikatakan mengubah seseorang dari segi psikologisnya, yang awalnya baik-baik saja, saat ia mengalami kelelahan emosional, merasa sinis atau depersonalisasi dan penurunan prestasi pribadinya, maka itulah yang dikatakan sebagai kejenuhan atau burnout.

Dalam karya ilmiah terapan ini penulis membahas tentang kejenuhan yang dihadapi oleh ABK dan bagaimana mengatasinya. Penyebab utama kejenuhan bagi pelaut biasanya waktu tinggal di kapal dengan kondisi dan suasana yang sama dan monoton, sebagaimana sifat dasar yang dimiliki oleh manusia bahwa manusia tercipta sebagai makhluk yang memiliki akal dan pikiran selalu ingin menemukan perubahan dalam hidupnya, dari sinilah muncul apa yang disebut kejenuhan.

Kejenuhan kerja adalah situasi emosi yang dialami oleh seseorang berupa rasa lelah karena tuntutan pekerjaan yang dirasakan berlebihan (Pines; 1983). Kejenuhan kerja adalah suatu proses dimana komitmen profesional sebelumnya terlepas dari pekerjaannya, karena adanya tekanan dan pengalaman yang menekan (strain) dalam pekerjaan.

Penelitian dilaksanakan selama ± 8 bulan dengan lokasi penelitian di daerah pelayaran NCV Malaysia sebagai Chase Vessel dalam kegiatan seismic survey di bunga orkid /pakma complex oilfield Malaysia barat, Data diperoleh secara langsung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyebab permasalahan yang terjadi dari beberapa kejadian yang diangkat dalam penulisan ini karena habisnya masa kontrak kerja di kapal dapat menimbulkan rasa jenuh pada anak buah kapal dan Terbatasnya sarana hiburan di atas kapal juga bisa mengakibatkan rasa jenuh bagi para anak buah kapal.

ABSTRACT

MUHAMMAD ARRUM UMAR, Efforts to overcome the boredom of crew MV. Genesis in offshore Seismic Survey operations. Supervised by Prolin Tarigan and Endang Lestari.

According to Maslach et al., experts from the study of burnout (saturation) define it as a syndrome of emotional exhaustion, cynicism or depersonalization and a further decline in personal achievement, emotional exhaustion is described as a person's condition caused by excessive emotional and psychological demands that cause a person to be drained. the energy. and is usually accompanied by feelings of disappointment or pressure. As for the second dimension, namely depersonalization, it refers to a cynical attitude, taking something lightly. And finally, the decline in personal achievement occurs when a person shows behavior that is not pleasing to his profession, and feels as an individual who is incompetent in his profession. Saturation or burnout can be said to change a person from a psychological point of view, which is initially fine, when he experiences emotional exhaustion, feels cynical or depersonalized and decreases his personal achievement, then that is what is called burnout or burnout.

In this applied scientific work the author discusses the boredom faced by crew members and how to overcome them. The main cause of boredom for sailors is usually the time they stay on the ship with the same and monotonous conditions and atmosphere, as is the basic nature possessed by humans that humans are created as creatures who have reason and mind always want to find changes in their lives, this is where what is called saturation comes from.

Work saturation is an emotional situation experienced by a person in the form of feeling tired due to excessive work demands (Pines; 1983). Job burnout is a process in which previous professional commitments are detached from their work, due to pressure and stressful experiences at work.

The research was carried out for \pm 8 months with the research location in the Near costal voyage / Malaysia water as a Chase Vessel in seismic survey activities at the orchid oilfield/Pakma complex in West Malaysia, data obtained directly. The results showed that the cause of the problems that occurred from several events raised in this paper was because the expiration of the work contract on the ship could cause a sense of saturation for the crew and the limited entertainment facilities on board the ship could also cause a sense of saturation for the crew.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penulisan	3
D. Manfaat Penulisan	3
E. Hipotesis	4
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	6
B. Organisasi di Atas Kapal	9
C. Pekerjaan dan lingkungan kerja	10

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Kejadian	16
B. Situasi dan Kondisi	16
C. Temuan	18
D. Urutan kejadian	20
E. Upaya yang di lakukan	21

BAB IV PENUTUP

A. Simpulan	22
B. Saran	22

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

DAFTAR PUSTAKA

Chesnal dkk, 2015, Pengertian Kelelahan fatigue).

Maslach dkk, Pengertian Kejenuhan.

MLC Marine labour convention (2006), menerapkan tersedianya fasilitas rekreasi di kapal (on board recreational facilities).

Sheriff, R.E Geldar, L. P. 1995. “ Exploration seismology: second edition “

Sismanto. 1996 “ seismik eksplorasi.

Telford W.M. 2004. “ Applied geophysics: second edition”

Vincent Cornelli, dalam Jenita DT Donsu, 2017, Pengertian Stress.

RIWAYAT HIDUP



Muhammad Arrum Umar , lahir di Kabupaten Majene pada tanggal 23 Nopember 1984. Anak dari pasangan Djamaluddin dan Hadijah Merupakan anak kedua dari lima bersaudara. Penulis bertempat tinggal di Makassar (Sulawesi Selatan). Pendidikan yang ditempuh oleh penulis yaitu: SD Inpres No.1 Saleppa, Majene dan lulus tahun 1997, Pondok pesantren Modern Al-Ikhlas Madrasah lampoko, campalagian dan lulus tahun 2000, SMUN 2 Majene, Sul-Bar dan lulus tahun 2003. Mengikuti program diklat pelaut jurusan Nautika dan Diploma-IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar angkatan XXVII dan lulus (ANT-III) tahun 2008. Program diklat pelaut (DP-II / ANT-II) di PIP Makassar lulus Juni 2011. Program diklat pelaut (DP-I / ANT-I) di PIP Makassar angkatan XXVI periode bulan Juni 2021 sampai dengan sekarang, penulisan Karya Ilmiah Terapan yang penulis buat sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan DP-I.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam menjalankan pekerjaan terkadang kita terjebak rutinitas. Kita melakukan hal-hal yang hampir sama setiap harinya. Kita juga mengerjakan tugas yang itu-itu saja. Bahkan, kita cenderung mengobrol dengan orang yang hampir sama di tempat kerja. Oleh karena itu, terkadang timbul rasa jenuh dalam diri kita. Jenuh merupakan salah satu sifat manusia yang dapat terjadi dikarenakan keadaan atau kegiatan yang dilakukan monoton yang tidak memiliki variasi.

Survey seismic adalah kegiatan pengukuran struktur lapisan bumi di bawah dasar laut dengan menggunakan gelombang seismic. Tujuan dari seismic survey ini adalah untuk mengidentifikasi struktur lapisan tanah yang berada di bawah dasar laut. Data seismic digunakan untuk melihat atau memeriksa kemungkinan kemungkinan yang ada di dasar laut atau area dibawahnya seperti batu karang yang terkubur, saluran saluran, serta kehadiran akumulasi gas dangkal atau rintangan lain yang bisa menimbulkan efek yang merugikan pada pelaksanaan peletakan anjungan maupun proses eksplorasi.

Kegiatan seismic survey ini dilakukan dalam waktu yang lama, sampai berbulan bulan yang berpotensi menimbulkan kejenuhan bagi setiap orang yang ikut beraktifitas di dalam kegiatan seismic survey di lepas pantai. Hal ini merupakan tantangan berat yang dihadapi oleh

setiap nakhoda atau pemimpin di atas kapal, terlebih dalam kehidupan dunia modern yang ditandai berbagai gejala seperti volume kerja yang meningkat, interaksi manusia yang lebih kompleks dan sebagainya. Seperti yang dialami penulis di kapal MV. Genesis. Pada tanggal 12 October 2018 ada seorang anak buah kapal yang sudah bekerja selama lebih dari 4 bulan (melebihi masa kontrak kerja yang seharusnya) , dimana anak buah kapal tersebut merasa sangat jenuh dengan pekerjaannya.

Kejenuhan di kapal dapat menurunkan produktifitas kerja serta menimbulkan berbagai masalah kejiwaan terhadap individu ABK yang berimbas pada timbulnya masalah berkehidupan sosial di atas kapal. Oleh karena itu diperlukan peran serta seorang nakhoda di atas kapal untuk mengatasi kejenuhan sehingga bisa meminimalisir timbulnya masalah sosial di kapal dan menjaga produktifitas kerja ABK di atas kapal.

Sebagai manager di atas kapal, seorang nakhoda harus mampu memberi motivasi terhadap anak buah kapal menyesuaikan dengan kondisi yang ada. Terutama di kapal yang beroperasi di lepas pantai dimana anak buah kapal harus tinggal di atas kapal dalam jangka waktu yang lama dan tidak ada kesempatan ke darat, ataupun bila ada kesempatan ke darat juga tidak dalam waktu yang lama. Kondisi yang demikian sangat mudah memicu timbulnya rasa jenuh, selain sedikit kesempatan untuk ke darat yang menghilangkan kesempatan

untuk bertemu dengan orang lain selain dengan anak buah kapal atau untuk berkomunikasi dengan keluarga, juga pengaturan sistem kerja yang selalu sama dan berulang juga merupakan penyebab dari kejenuhan.

Berdasarkan urutan di atas maka penulis tertarik untuk menyajikan karya ilmiah terapan dengan judul:

*“UPAYA MENGATASI KEJENUHAN ABK MV. GENESIS
DALAM KEGIATAN OPERASI SEISMIC SURVEY DI LEPAS
PANTAI”*

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dan pengamatan serta fakta yang terjadi maka dapat disimpulkan rumusan masalah yang penulis temukan adalah :

Apakah yang menyebabkan kejenuhan pada ABK selama kegiatan Seismic survey di lepas pantai ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan Penulisan KIT ini adalah untuk mengetahui masalah yang menyebabkan terjadinya kejenuhan ABK di kapal sehingga dapat meningkatkan semangat dan konsentrasi kerja ABK

D. Manfaat Penulisan

a. Manfaat bagi dunia Akademis

- 1). Diharapkan dari penulisan karya ilmiah ini dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi perwira siswa seprofesi.
- 2). Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan kepustakaan di perpustakaan PIP Makassar.

b. Manfaat bagi dunia praktisi

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai tambahan pengetahuan bagi calon perwira yang akan bekerja di kapal yang tergabung dalam operasi seismic survey di lepas pantai.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi perusahaan dalam mengoperasikan kapal-kapal tertentu yang sejenis di lingkungan perusahaan.

F. Hipotesis

Diduga tingkat kejenuhan ABK terjadi karena melebihi kontrak kerja selama dalam kegiatan Seismic Survey di kapal MV. Genesis.

BAB II

DAFTAR PUSTAKA

A. Faktor Manusia

Personality (Kondisi mental dan Emosi crew di atas kapal)

1. Pengertian Stress

Stres adalah gangguan pada tubuh dan pikiran yang disebabkan oleh perubahan dan tuntutan kehidupan (Vincent Cornelli, dalam Jenita DT Donsu, 2017). Menurut Charles D. Spielberger, menyebutkan stres adalah tuntutan- tuntutan eksternal yang mengenai seseorang misalnya objek dalam lingkungan atau sesuatu stimulus yang secara obyektif adalah berbahaya. Stres juga biasa diartikan sebagai tekanan, ketegangan, gangguan yang tidak menyenangkan yang berasal dari luar diri seseorang (Jenita DT Donsu, 2017).

Cofer & Appley (1964) menyatakan bahwa stres adalah kondisi organik seseorang pada saat ia menyadari bahwa keberadaan atau integritas diri dalam keadaan bahaya, dan ia harus meningkatkan seluruh energy untuk melindungi diri (Jenita DT Donsu, 2017). Cranwell-Ward (1987) menyebutkan stres sebagai reaksi-reaksi fisiologik dan psikologik yang terjadi jika orang mempersepsi suatu ketidakseimbangan antara tingkat tuntutan yang dibebankan kepadanya dan kemampuannya untuk memenuhi tuntutan itu (Jenita DT Donsu, 2017).

Anggota IKAPI (2007) menyatakan stres adalah reaksi non-spesifik manusia terhadap rangsangan atau tekanan (stimulus stressor). Stres merupakan suatu reaksi adaptif, bersifat sangat individual, sehingga suatu stres bagi seseorang belum tentu sama tanggapannya bagi orang lain (Jenita DT Donsu,2017). Stres adalah segala sesuatu di mana tuntutan non-spesifik mengharuskan seorang individu untuk merespons atau melakukan tindakan (Potter dan Perry, dalam Jenita DT Donsu,2017).Menurut Hawari (2008) bahwa Hans Selve menyatakan stres adalah respon tubuh yang sifatnya non-spesifik terhadap setiap tuntutanbeban atasnya (Jenita DT Donsu, 2017).

Stres didefinisikan sebagai ketidakmampuan mengatasi ancaman yang dihadapi oleh mental, fisik, emosional, dan spiritual manusia, yang pada suatu saat dapat mempengaruhi keadaan fisik manusia tersebut. Stres dapat dipandang dalam dua cara, sebagai stres baik dan stres buruk (*distres*). Stres yang baik disebut stres positif sedangkan stres yang buruk disebut stres negatif. Stres buruk dibagi menjadi dua yaitu stres akut dan stres kronis (Widyastuti, Palupi, 2004). Menurut WHO (2003) stres adalah reaksi/respon tubuh terhadap stressor psikososial (tekanan mental/beban kehidupan (Priyoto, 2014).

2. Pengertian Kejenuhan

Maslach dkk, pakar dari kajian *burnout* (*kejenuhan*) mendefinisikannya sebagai suatu sindrom dari kelelahan emosional, sinisme atau depersonalisasi dan penurunan prestasi pribadi lebih lanjut, kelelahan emosional dijelaskan sebagai keadaan seseorang yang disebabkan oleh tuntutan emosi dan psikologis yang berlebihan yang menyebabkan seseorang terkuras energinya. dan biasanya diiringi dengan perasaan kecewaan maupun tekanan. Sedangkan untuk dimensi yang kedua, yakni depersonalisasi merujuk pada sikap yang sinis, menganggap remeh terhadap sesuatu. Dan yang terakhir mengenai penurunan prestasi pribadi terjadi ketika seseorang menunjukkan perilaku yang kurang berkenan terhadap profesinya, serta merasa sebagai individu yang tidak kompeten pada profesinya. Kejenuhan atau *burnout* bisa dikatakan mengubah seseorang dari segi psikologisnya, yang awalnya baik- baik saja, saat ia mengalami kelelahan emosional, merasa sinis atau depersonalisasi dan penurunan prestasi pribadinya, maka itulah yang dikatakan sebagai kejenuhan atau *burnout*.

3. Kondisi fisik crew (kelelahan / fatigue)

1. Pengertian Kelelahan

Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiensi dan kebutuhan dalam bekerja (Maulidi, 2012). Kelelahan adalah suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh terhindar dari kerusakan lebih lanjut sehingga terjadi pemulihan setelah istirahat (Chesnal dkk, 2015). Istilah kelelahan menunjukkan kondisi yang berbeda-beda dari setiap individu, tetapi semuanya bermuara kepada kehilangan efisiensi dan penurunan kapasitas kerja serta ketahanan tubuh yang secara umum gejala kelelahan yang lebih dekat adalah pada pengertian kelelahan fisik atau *physical fatigue* dan kelelahan mental atau *mental fatigue* (Budiono dkk, 2003). Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa kelelahan merupakan suatu kondisi tubuh yang mengalami penurunan ketahanan tubuh dalam bekerja.

2. Pengertian Kelelahan Kerja

Kelelahan kerja merupakan salah satu sumber masalah bagi kesehatan dan keselamatan pekerja. Kelelahan dapat menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja yang akan berpeluang menimbulkan kecelakaan kerja. Tentu saja hal ini tidak dapat dibiarkan

Kondisi fisik sangat berpengaruh pada kerja kru di kapal, oleh sebab itu sebelum Kru akan bekerja di atas kapal maka diwajibkan Kru melakukan pemeriksaan kesehatan, pemeriksaan kesehatan ini menjadi landasan apakah crew tersebut bisa bekerja di perusahaan ini atau tidak, karena dalam pemeriksaan kesehatan kita akan mengetahui apakah kita fit untuk bekerja di perusahaan tersebut.

Kelelahan merupakan salah satu penyebab terjadinya kejenuhan saat bekerja di kapal, oleh karena perusahaan memiliki serta telah mengatur jam istirahat buat setiap Kru, maksimal jam

kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu. Jam istirahat minimal 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu, selanjutnya waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya waktu 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.

B. Organisasi Di Atas Kapal

1. Penanggung jawab pekerjaan/kegiatan

Penanggung jawab pekerjaan diatas kapal tentunya adalah perwira-perwira jaga di bawah pengawasan nakhoda. Di dalam perusahaan saya ini sebelum kita melakukan suatu pekerjaan, terlebih dahulu kita mengadakan safety meeting/Toolbox meeting dimana dalam meeting tersebut dibahas pekerjaan apa yang akan dilakukan baik di deck atau di engine room, serta dibahas alat-alat pelindung apa yang digunakan personnel protective equipment (PPE) serta Resiko dari pekerjaan tersebut, apabila crew yang tidak disiplin dalam menjalankan kerjaan tersebut maka perwira jaga berhak memberikan teguran serta dibahas dalam meeting berikutnya.

2. Beban kerja/tingkat kerumitan pekerjaan

Masalah disiplin ABK ada hubungannya dengan beban kerja atau tingkat kerumitan yang diberikan oleh perwira atau nakhoda diatas kapal,semakin tinggi beban kerja atau kerumitan suatu pekerjaan maka tingkat stres seorang ABK semakin besar sehingga untuk menyelesaikan pekerjaan tersebut ABK harus terburu-buru hingga melupakan keamanan atau resiko yang akan terjadi pada ABK tersebut , inilah yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja dikapal, oleh karena itu perusahaan memiliki kebijakan *STOP WORK POLICY* yang artinya ABK berhak menghentikan suatu pekerjaan apabila pekerjaan tersebut tidak aman (unsafe).

C. Pekerjaan Dan Lingkungan Kerja

Kondisi lingkungan

1. Pengertian Seismic Survey

Pengetahuan mengenai survey seismic seharusnya dapat dipahami tujuannya terutama bagi seseorang yang tertarik atau aktif pada dunia perminyakan. Survei seismik merupakan bagian dari kegiatan mencari cadangan migas, mencari cadangan digolongkan sebagai kegiatan bisnis hulu migas yang pertama dan juga merupakan salah satu kegiatan yang penting. Keberhasilan pada kegiatan seismik akan menentukan kegiatan apa yang harus dilakukan berikutnya. Selain itu, hasil dari pemetaan bawah tanah ini bisa saja menjadi awal dibuatnya sumur minyak produksi. Namun, pencarian cadangan migas ini tidak selalu diikuti dengan suatu penemuan cadangan.

1. Survey Seismic

Semakin sulitnya menemukan lapangan migas memaksa para ahli menciptakan alat pencari migas yang semakin canggih. Namun, pada prinsipnya pencarian minyak yang terdapat di dalam tanah dilakukan dengan pencitraan situasi dalam lapisan tanah. Tujuan dari pencitraan lapisan tanah yaitu untuk mencari kemungkinan adanya lapisan bebatuan berbentuk "mangkok terbalik" atau reservoir yang dilamnya mengandung hidrokarbon atau minyak bumi.

2. Seismic Dua Dimensi

Seismik di atas daratan (*sea bed*) dilakukan dengan menggunakan teknologi awal, yaitu 2D (dua dimensi). Prinsip kerja teknologi seismik dua dimensi ini yaitu dengan mencatat pantulan getaran dari dalam tanah pada kedalaman tertentu. Dalam prosesnya, permukaan tanah akan ditanami dinamit, atau bisa juga menggunakan drilling rig jika dirasa perlu untuk membuat lubang kedalam tanah sehingga dinamit dapat ditanam lebih dalam.

Apabila dinamit telah siap, diletakkan pada posisi yang tepat pada kedalaman yang telah ditentukan, maka selanjutnya dinamit tersebut diledakkan. Ledakan tersebut akan menimbulkan getaran ke dalam lapisan tanah. Getaran tersebut akan memantulkan gelombang ke atas permukaan tanah dan kemudian direkam oleh truk perekam. Lapisan bawah tanah umumnya terdapat dua atau lebih tingkatan struktur geologi yang merupakan patahan. Dengan adanya patahan maka velocity pertama akan terekam terlebih dahulu setelah itu velocity yang kedua. Rekaman velocity pertama dan kedua akan tercatat dalam bentuk gambar kemudian akan diamati.

3. Seismic Tiga Dimensi

Perkembangan teknologi yang semakin pesat juga berdampak positif terhadap metode pencitraan bawah tanah dengan ditemukannya metode seismik tiga dimensi. Jadi selain seismik 2D, ada juga seismik 3D. Pencitraan bawah tanah dengan teknologi 3D akan menghasilkan gambar yang lebih baik dan lebih informatif yang akan mempermudah menginterpretasikan hasil seismik. Penerapan teknologi seismik 3D telah banyak digunakan oleh ahli-ahli geologi untuk mencari ada atau tidaknya cadangan minyak di bawah tanah

2. Pengertian Kapal Seismic Survey

Kapal survei seismik adalah kapal canggih yang dibangun dengan berbagai fitur seperti ruang tamu khusus untuk mengakomodasi awak kapal dan seismik, helideck, ruang instrumen, cukup mesin, propulsi tambahan untuk kapal non-DP, derek atau gulungan besar untuk menyimpan kabel pita, geladak kerja ke senapan senapan pelabuhan, mode tambahan untuk kemudi I. Kapal ini umumnya lamban dalam kecepatan dan ukurannya kurang dari 100 meter. Kru seismik biasanya bertaut di ruang instrumen, dek belakang dan ruang kompresor. Beberapa fitur utama kapal Seismik adalah:

Ruang instrumen: Ini adalah tempat untuk merekam data dan memantau operasi. Ini umumnya memiliki komputer dengan layar besar, yang membantu dalam semua operasi besar, langsung dari mengendalikan kedalaman pita hingga menembak. Sistem navigasi utama terletak di daerah ini, yang terhubung dengan satelit, sistem radio, GPS, sounder gema, repeater gyro dll.

Kembali dek: itu adalah tempat untuk menggelar pita dan senar. Ini menampung derek dan gulungan besar di mana kabel pita penyimpanan disimpan, bersamaan dengan mekanisme hidrolis untuk pemasangan kedua kabel dan senapan udara. Area perbaikan untuk kabel dan senapan juga berada di sini.

Ruang kompresor Kapal seismic memiliki ruang kompresor yang terpisah untuk memantau tekanan makan dan mesin kompresor. Ruang kompresor biasanya terletak di bagian depan ruang mesin dan telah mendedikasikan generator untuk menyalakan kompresor.

Anjungan: Biasanya terletak di depan kapal. Ini canggih dan dilengkapi dengan peralatan modern. Beberapa kapal dilengkapi dengan sistem kemudi tambahan (non-DP vessel), selain auto pilot, disebut auto-tracking, yang dioperasikan oleh komputer yang disinkronkan dari ruang navigasi. Ini juga memiliki kontrol untuk propulsi tambahan, seperti aqua master yang membantu dalam manuver. Unit display kamera disediakan untuk memantau aktivitas di dek belakang dan perairan yang dekat dengan sisi kapal.

Ruang Mesin: Kapal survei seismik memiliki ruang mesin yang luar biasa besar dengan banyak mesin untuk kapal seukuran ini. Ruang mesin terutama terbagi menjadi tiga kompartemen, yaitu

- 1.) Kompartemen Main Engine, yang juga memiliki generator pembantu dan generator pelabuhan.

- 2.) Kompresor kompresor, yang berisi kompresor utama yang memasok udara ke senapan udara atau sumber seismik
- 3.) Generator untuk kompresor dan ruang kucing. (Tempat ini juga menyediakan mesin untuk penggerak tambahan, dan karena mesinnya biasanya adalah produsen Caterpillar, biasanya disebut kamar kucing.)

1. Offshore (Lepas Pantai)

Secara bahasa dapat diartikan, Offshore adalah jauh dari daratan. Dalam industri perminyakan, offshore mengacu pada pengembangan ladang minyak dan simpanan gas alam di bawah laut.

2. Offshore Rig Natural Gas

Offshore Rig Natural Gas digunakan untuk eksplorasi bawah laut dan produksi gas alam. Untuk mengembangkan dan mengeksploitasi cadangan gas alam di bawah laut, anjungan pengeboran didirikan dan nantinya akan digantikan oleh anjungan produksi. Untuk eksplorasi dan produksi minyak mentah & gas alam menggunakan anjungan offshore, banyak perusahaan ekstraksi gas alam & minyak mentah melibatkan perusahaan yang bergerak dalam bidang industri offshore dengan pengetahuan eksplorasi mendalam dan pengalaman bertahun-tahun dalam manajemen regulasi dan proses yang efisien seperti serta pengurangan biaya.

Lingkungan kerja di atas kapal dapat juga mempengaruhi disiplin dan keterampilan dari para ABK. Lingkungan kerja penulis cukup baik dan kondisi yang kondusif sangat berperan penting dalam tingkat kinerja para kru, karena dengan terciptanya tempat kerja yang nyaman dan aman maka akan timbul hasil yang baik.

Ketersediaan alat kerja yang memadai sangat baik sehingga dalam bekerja kru dapat lebih cepat melakukan segala hal dan lebih maksimal dalam mengerjakan sesuatu.

Perbekalan yang memadai dan baik serta pemberian perbekalan yang tepat waktu sangat menunjang performa kru dalam bekerja serta kenyamanan mereka sehingga para kru bisa lebih giat dan semangat dalam bekerja serta tunjangan gizi yang dapat membuat mereka lebih sehat di tempat kerja, selalu menerima perbekalan tepat waktu sehingga kru dikapal merasakan kenyamanan yang baik yang diberikan oleh pihak perusahaan.

Akomodasi yang cukup baik dalam perawatan akomodasi dan semua telah diatur dalam Safety management system yang ada, dan juga telah diatur pada MLC Marine labour convention (2006) tentang pengecekan dan kerapian akomodasi secara rutin dengan mengikuti jadwal yang telah ditetapkan, demi tercapai kesejahteraan para kru, sangat disiplin dalam control pelaksanaan tersebut demi kesejahteraan dan kesehatan para kru dan ratifikasi Maritime Labour Convention (2006) menerapkan tersedianya fasilitas rekreasi di kapal (on board recreational facilities) untuk menghilangkan kejenuhan dan kelelahan awak kapal.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi kejadian

Lokasi kejadian di kapal MV. GENESIS pada hari Kamis tanggal 20 Juni 2018 jam 23.00 LT di Bunga Orkid / Pakma Complex Oilfield Malaysia Barat (Malaysian Water). Jabatan penulis sebagai Master dalam kurun waktu bulan Juni 2018 sampai Desember 2018.

B. Situasi Dan kondisi

Terciptanya suasana kerja di atas kapal tergantung bagaimana seorang pemimpin di kapal itu mengendalikan anak buahnya. Tidak hanya dari pengaturan sistem kerja, tetapi termasuk juga pengaturan fisik dan mental anak buah kapal. Dengan pengendalian yang baik maka akan tercipta suasana yang menyenangkan dan membuat anak buah kapal merasa nyaman selama bekerja di atas kapal.

Sebagaimana kita ketahui bahwa dengan kepemimpinan yang baik seorang pemimpin harus mampu mengarahkan dan menuntun anak buahnya, oleh karena itu setiap pemimpin memerlukan bermacam-macam kemampuan dan keterampilannya untuk diterapkan pada organisasinya. Pemimpin di kapal selalu ditekankan memiliki sikap dan mental yang tangguh yang mampu mengarahkan bawahannya, serta tanggap akan tingkah laku anak buahnya.

Selain berhadapan dengan anak buah kapal, pemimpin dalam hal ini adalah nakhoda juga harus berhadapan langsung dengan pencarter kapal. Keberhasilan seorang nakhoda dalam melayani pencharter merupakan tuntutan mutlak dari perusahaan sehingga meningkatkan performa perusahaan. Perusahaan tempat penulis bekerja memberikan durasi kontrak kerja selama 3 bulan kerja dan 1 bulan cuti. Akan tetapi kadang perusahaan tidak konsisten dengan durasi kerja yang telah disepakati, karena terkendala dengan sulitnya mendapatkan crew pengganti yang mempunyai pengalaman dan siap untuk bekerja di kapal yang beroperasi dalam kegiatan operasi seismic di lepas pantai, dan untuk rating perusahaan juga berusaha mencari crew yang berasal dari Malaysia yang memang kadang susah untuk mendapatkannya. Sehingga bagi anak buah kapal bila telah melewati masa kontrak kerja bisa menimbulkan kejenuhan di atas kapal. Selain itu kapal tempat penulis bekerja tergabung dalam kegiatan pekerjaan seismic survey di lokasi bunga orkid /pakma complex oilfield Malaysia barat

Tugas utama kapal tempat penulis bekerja sebagai Chase Vessel dalam kegiatan seismic survey. Pekerjaan dilakukan siang dan malam selama survey seismic dilakukan. Sebagai Chase Vessel dalam kegiatan seismic survey di lepas pantai MV. genesis selain berlayar mengikuti garis alur yang telah ditentukan oleh surveyor juga harus tetap berkonsentrasi mengawasi keadaan alur yang akan dilewati seperti benda-benda yang terapung yang kemungkinan dapat mengganggu atau

merusak alat-alat survey maupun kapal lain atau nelayan yang mungkin akan melewati daerah survey tersebut. Kerja yang sama dan monoton setiap hari seperti yang terjadi di kapal tempat penulis bekerja bisa mengakibatkan timbulnya kejenuhan terhadap anak buah kapal.

C. Temuan

Setelah penulis melakukan penelitian di kapal maka ditemukan beberapa faktor yang menyebabkan Kejenuhan ABK sebagai berikut :

1. Faktor manusia

1) Meningkatnya Emosional dan Perubahan Sikap Anak Buah Kapal yang Mudah Menimbulkan Perselisihan. Terjadinya peningkatan emosional dan perubahan sikap anak buah kapal dapat di pengaruhi oleh:

a) Telah habisnya masa kontrak kerja di kapal dapat menimbulkan rasa jenuh pada anak buah kapal. Seperti penjelasan di atas, masa kontrak yang telah lewat dan daerah pelayaran yang terbatas bahkan selalu dan berada di tengah laut dan jarang sandar ke darat. Anak buah kapal hanya bertemu dengan orang-orang yang sama dan kegiatan yang sama pula. Setiap hari selalu melakukan aktivitas kerja yang monoton yaitu dinas jaga, makan, istirahat dan tidur. Tidak berinteraksi secara langsung dengan orang lain selain anak buah kapal tersebut.

b) Menurunnya Semangat dan Konsentrasi Kerja

Penurunan semangat dan konsentrasi kerja anak buah kapal dapat menyebabkan masalah bagi kelangsungan produktifitas. dan hasil kerja

kapal. Bahkan dapat berakibat fatal pada prestasi kapal yang mengakibatkan turunnya penilaian pencarter terhadap kapal bahkan perusahaan.

2. Faktor lingkungan kerja

Terbatasnya sarana hiburan di atas kapal juga bisa mengakibatkan rasa jenuh bagi para anak buah kapal. Anak buah kapal tidak bisa menggantikan rasa jenuh yang mereka alami dengan kegiatan yang bermanfaat dan menghibur mereka. Peralatan hiburan seperti film, karaoke dapat membantu sebagai alat untuk mengurangi rasa jenuh anak buah kapal. Karena pada saat merasa jenuh mereka dapat menonton film atau berkaraoke. Untuk masa sekarang juga dapat di bantu dengan menelepon keluarga atau melakukan penjelajahan di dunia maya atau internet, tetapi kegiatan ini memerlukan tempat yang bagus dan tepat untuk mendapatkan sinyal telepon. Kondisi kapal yang selalu bergerak dan jauh dari fasilitas jaringan telepon sangat menyulitkan untuk mendapatkan sinyal telepon.

3. Faktor Organisasi

Berdasarkan analisa, kepemimpinan memiliki peranan dalam kerangka manajemen organisasi. Peranan nakhoda pada dasarnya merupakan penjabaran serangkaian fungsi kepemimpinan. Sedangkan salah satu fungsinya adalah mengajak atau menghibau bawahan agar dapat dengan penuh kemauan memberikan pengabdian dalam mencapai tujuan organisasi. Agar tujuan organisasi di kapal tercapai, di perlukan semangat kerja yang tinggi dari anak buah kapal. Demikian

juga untuk meningkatkan semangat kerja anak buah kapal harus didukung dengan fasilitas-fasilitas yang memadai. Untuk itu nakhoda harus melakukan usaha-usaha penyediaan fasilitas yang dapat meningkatkan semangat kerja anak buah kapal. Usaha-usaha tersebut adalah usaha-usaha penentuan fasilitas di kapal seara baik dan berkelanjutan.

Kapal adalah sarana transportasi yang digunakan untuk melayani pekerjaan sesuai dengan fungsinya dan lokasi kerjanya di tengah laut. Terutama untuk jenis kapal dimana penulis mengadakan penelitian.

Kapal selalu berada ditengah lautan di lokasi pengeboran minyak lepas pantai ataupun di lokasi yang akan dijadikan lokasi pengeboran lepas pantai, yang membuat anak buah kapal merasa jenuh dengan keadaan seperti ini

D. Urutan Kejadian

Pada tanggal 20 juni 2018 hari kamis jam 23.00 It , pada saat itu kapal MV. Genesis dalam proses survey 3 D seismic di blok LQ 5 mil dari area complex bunga pakma oilfield di perairan Malaysia barat ada seorang anak buah kapal yang sudah bekerja selama 4 bulan yang telah melebihi. Anak buah kapal tersebut merasa sangat jenuh dengan pekerjaannya, sementara kontrak kerjanya telah selesai dan telah memasuki bulan ke 5 dia merasa sangat jenuh dan malas bekerja.

Sebagai nakhoda kapal penulis memanggil anak buah kapal tersebut untuk memberikan arahan dan nasehat. Namun anak buah kapal tersebut tetap pada kemauannya, sehingga penulis mengambil keputusan untuk mengembalikan anak buah kapal tersebut, menghubungi pihak kantor melalui telepon satelit dan pencarter untuk disiapkan pengganti untuk anak buah kapal tersebut. Sebagai pertimbangan adalah agar tidak terjadi hal yang tidak diinginkan dan dikhawatirkan berdampak jelek terhadap crew yang lain, dan apabila masih mempertahankan anak buah kapal tersebut penulis sebagai nakhoda merasa sia-sia, karena semangat kerjanya sudah tidak ada lagi dan kontrak kerjanya juga sudah lama selesai. Untuk itu lebih baik memulangkan anak buah kapal tersebut untuk mengambil masa cuti.

E. Upaya Yang Dilakukan

Upaya yang dilakukan untuk mencegah kejenuhan ABK di kapal sebagai berikut:

- a) Pemberian waktu cuti sesuai kontrak kerja
- b) Fasilitas rekreasi atau ruang santai (library room)
- c) Fasilitas film-film (home theater, home cinema)
- d) Fasilitas karaoke dan penyediaan fasilitas internet (wifi)
- e) Fasilitas alat olahraga (alat-alat fitnes, tenis meja, threatmeal)
- f) Mengadakan pertemuan secara rutin bersama seluruh anak buah kapal.

- g) Mengadakan pendekatan secara perorangan
- h) Meminta disediakan waktu untuk pesiar selama di pelabuhan.
- i) Meminta penambahan sarana hiburan atau entertainment di kapal.

Seperti retifikasi maritime labour convention (MLC) 2006 menerapkan harus tersedianya fasilitas rekreasi (onboard recreational facilities).

- j) Menciptakan suasana kerja yang menyenangkan.
- d) Memberikan penghargaan atas hasil kerja.

BAB IV

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan data dari bab III analisis dan pembahasan sebelumnya mengenai Kejenuhan ABK dan pada pemecahan masalah, penulis menyimpulkan bahwa :

Meningkatnya kejenuhan ABK di kapal MV. Genesis dikarenakan :

- a. Terlambatnya pengganti crew yang telah memasuki masa cuti (Over contract) yang tidak tepat waktu.
- b. Kurangnya fasilitas hiburan di atas kapal.

B. Saran

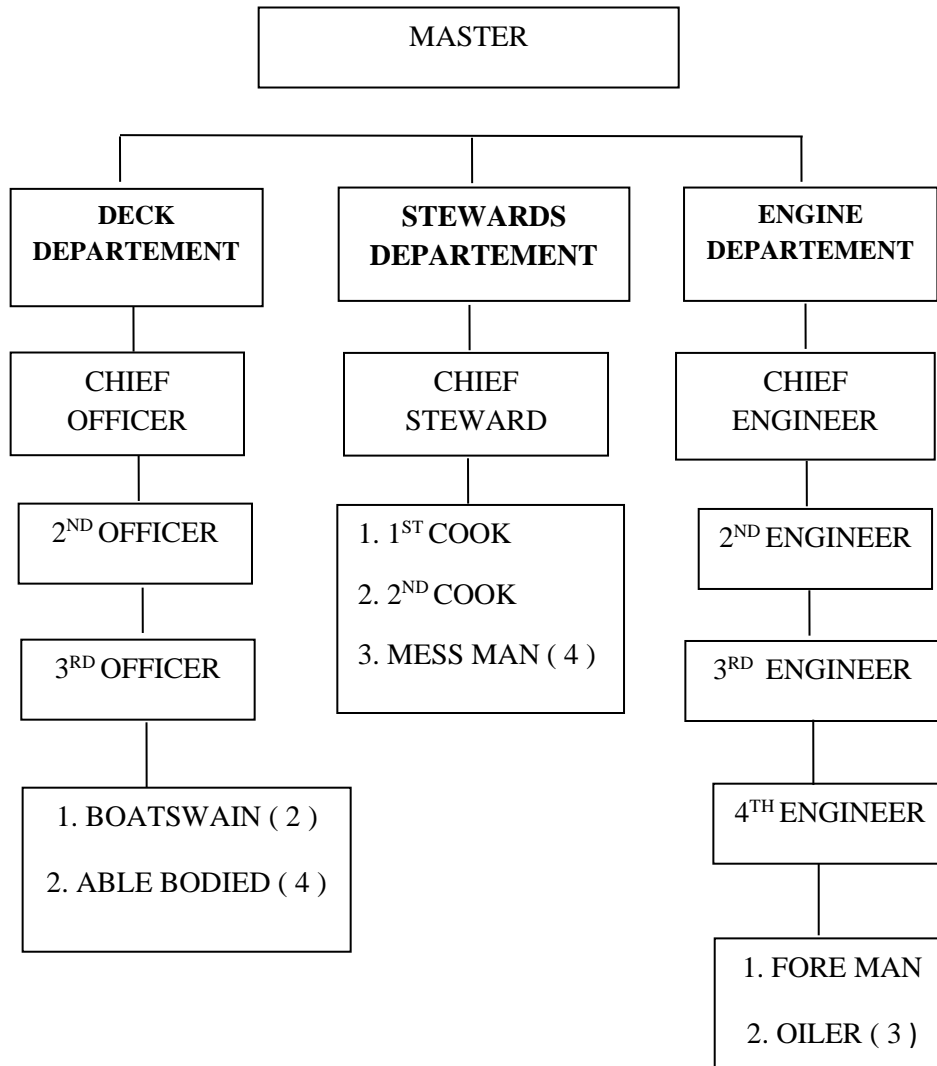
Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, penulis memberikan saran untuk mengatasi kejenuhan ABK di atas kapal MV. Genesis, sebagai berikut :

1. Disarankan kepada pihak perusahaan pelayaran dan nakhoda untuk selalu mengecek masa kerja crew (work hours) dan menanggapi dengan cepat bila ada permintaan cuti dari kapal, sehingga bisa mempersiapkan crew pengganti tepat pada waktunya dan Nakhoda mengirimkan surat pemberitahuan permintaan cuti crew kepada perusahaan satu bulan sebelum berakhirnya masa kontrak agar perusahaan mempunyai cukup waktu untuk mencari crew pengganti.
2. Sebaiknya berdasarkan Maritime Labour Convention (2006) perusahaan harus menyediakan fasilitas rekreasi di kapal (on board recreational facilities) seperti karaoke, home theater, home cinema, tersedianya wifi atau fasilitas internet dan sarana olah raga seperti tenis

meja, alat fitness, threatmeal dan tersedianya akomodasi yang layak, makanan dan catering yang layak, sehat dan higienis untuk menghilangkan kejenuhan dan kelelahan awak kapal.

DAFTAR LAMPIRAN

STRUKTUR ORGANISASI DI KAPAL



Total kontraktor Geokinetics 3D Seismic Survey adalah 26 orang

Crew List MV Genesis

Flag : Singapore

IMO No : 7217092

NO	NAMA	JABATAN	KEBANGSAAN
1	MUHAMMAD ARRUM UMAR	MASTER	INDONESIA
2	WAN AMRAN BIN WAN HUSSIN	CHIEF OFFICER	MALAYSIA
3	CHOO LEONG JIN, EUGENE	2 ND OFFICER	MALAYSIA
4	AHMAD HAKIM BIN HANAFI	3 RD OFFICER	MALAYSIA
5	MUH. ANSYAR	CHIEF ENGINEER	INDONESIA
6	FARWAN	2 ND ENGINEER	INDONESIA
7	LEE HUI PIN	3 RD ENGINEER	MALAYSIA
8	SANJID SINGH SANDU	4 TH ENGINEER	MALAYSIA
9	SYAMSUDDIN UMAR	BOATSWAIN 1	INDONESIA
10	RIDHO SIHOMBING	BOATSWAIN 2	INDONESIA
11	ZULKARNAIN BIN WAN GANI	AB 1	MALAYSIA
12	KHAIRUL FAHMI CHE MAT	AB 2	MALAYSIA
13	MOHD SHAKIR SHAARI	AB 3	MALAYSIA
14	MOHD FAKRI BIN SAARANI	AB 4	MALAYSIA
15	RUSDIYANTO	FOREMAN	INDONESIA
16	MOHD NIZAD BIN AYUB	OILER 1	MALAYSIA
17	MUHAMMAD NAZMI FAIZ	OILER 2	MALAYSIA
18	MOHD BADRI RADZI	OILER 3	MALAYSIA
19	AZAMUDDIN MOHD AKIL	CHIEF STEWARD	MALAYSIA
20	ABDULLAH BIN AHMAD	1 ST COOK	MALAYSIA
21	MUHAMMAD NAZRIN	2 ND COOK	MALAYSIA
22	NORAZLAN BIN RAZALI	MESS MAN 1	MALAYSIA
23	MOHD FADHLI BIN MOHD NAS	MESS MAN 2	MALAYSIA
24	AMIRUL BIN MOHD OMAR	MESS MAN 3	MALAYSIA



VESSEL PARTICULARS

IMO number	7217092
Vessel Name	GENESIS
Ship type	Offshore Support Vessel
Flag	Singapore
Homeport	Singapore
Gross Tonnage	648
Summer Deadweight (t)	372
Length Overall (m)	67
Beam (m)	15
Draught (m)	3.45
Year of Built	1972
Builder	Sembawang Ship Yard
Place of Built	Singapore
Yard	Sembawang Ship Yard
TEU	-
Crude	-
Grain	-
Bale	-
Classification Society	Bereau Veritas
Registered Owner	Trinity Offshore Pte Ltd
Manager	Trinity Offshore Pte Ltd