



**PERANAN JABATAN *DESIGNATED PERSON ASHORE* (DPA)
DI PT. CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE DALAM
PENGOPERASIAN KAPAL MT. CIPTA ANYER**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

DEVY ROSITA DEWI

NIT. 541711306462 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**PERANAN JABATAN *DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)* DI PT.
CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE DALAM PENGOPERASIAN
KAPAL MT. CIPTA ANYER**

DISUSUN OLEH:

DEVY ROSITA DEWI

NIT. 541711306462 K

Telah disetujui dan diterima ; selanjutnya dapan diujikan didepan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 2021

Dosen Pembimbing I
Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST.,M.M

Penata Tk. I, (III/d)

NIP.19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

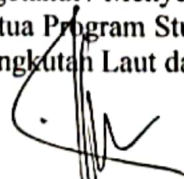


Capt. ARIKA PALAPA, M.Si.,M.Mar

Penata Tk. I, (III/d)

NIP.19760709 199808 1 001

Mengetahui / Menyetujui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



NUR ROHMAH/S.E, M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP.19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

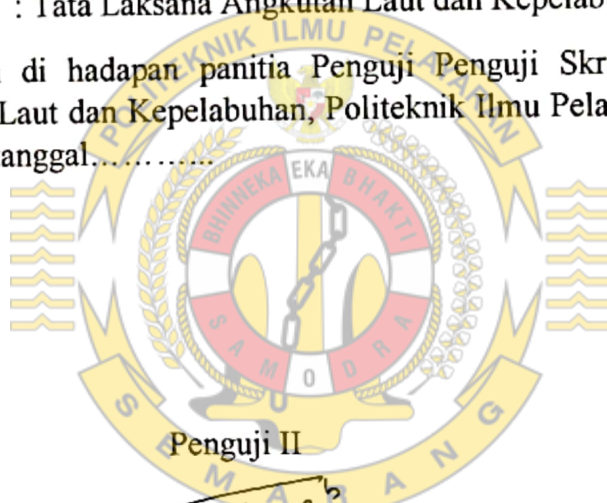
Skripsi dengan judul “Peranan Jabatan *Designated Person Ashore* (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam Pengoperasian Kapal MT. Cipta Anyer” karya,

Nama : Devy Rosita Dewi

NIT : 541711306462 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan panitia Penguji Penguji Skripsi Prodi Tata Laksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....



Penguji I

IRMA SHINTA D, M.Pd
Penata Tk. I, (III/d)
NIP.19730713 199803 2 003

Penguji II

OKVITA WAHYUNI, S.ST.,M.M
Penata Tk. I, (III/d)
NIP.19781024 200212 2 002

Penguji III

FEBRIA SURJAMAN, MT, M.Mar.E
Penata Muda Tk. I, (III/b)
NIP.19730208 199303 1 002

Mengetahui,
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Devy Rosita Dewi

NIT : 541711306462 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Peranan Jabatan *Designated Person Ashore* (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam Pengoperasian Kapal MT. Cipta Anyer.”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2 Agustus 2021



yatakan,

DEVY ROSITA DEWI

NIT. 541711306462 K

MOTTO DAN PESEMBAHAN

Motto:

1. Tuhan melahirkanmu sebagai anak pertama pembuka jalan untuk adik adikmu, tetaplah berdiri tegak, karna pundakmu menopang sejuta harapan orangtua.
2. Terus berjuang meraih cita-cita wujudkan semua impian dan hidup bahagia.



Persembahan :

1. Bapak Suyatno dan Ibu Suwarni sebagai sumber kebahagiaan dalam hidupku, yang selalu menjadi tempatku untuk pulang,
2. Keluarga tercinta.
3. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Peranan Jabatan *Designated Person Ashore* (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam Pengoperasian Kapal MT. Cipta Anyer”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyusun skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oeh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang besar kepada :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik., M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST.,M.M selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.

5. Seluruh dosen di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal dan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Perusahaan PT. Cipta Samudera Shipping Line yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian darat serta membantu penulisan skripsi ini.
7. Untuk senior dan rekan-rekan angkatan LIV yang selalu kompak dan optimis terutama kelas KALK yang paling heboh.
8. Terima kasih untuk semua teman-teman disekitarku yang selalu memberikan dukungan moral dan tenaganya dalam menyelesaikan skripsi ini, sayang kalian semua.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, Agustus 2021

Penulis

DEVY ROSITA DEWI

NIT. 541711306462 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ASBTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	4
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4. Manfaat Penelitian	5
1.5. Sistematika Penulisan	6

BAB II.	LANDASAN TEORI	
2.1.	Tinjauan Pustaka	9
2.2.	Definisi Operasional.....	11
2.3.	Kerangka Pikir	14
BAB III.	METODE PENELITIAN	
3.1.	Pendekatan dan Desain Penelitian	16
3.2.	Fokus dan Lotus Penelitian.....	17
3.3.	Sumber Data Penelitian.....	17
3.4.	Teknik Pengumpulan Data.....	19
3.5.	Teknik Keabsahan Data	22
3.6.	Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV.	ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1.	Gambaran Umum	26
4.2.	Hasil Penelitian	39
4.3.	Pembahasan Masalah	41
BAB V.	PENUTUP	
5.1.	Simpulan	56
5.2.	Saran.....	57

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	14
Gambar 3.1 Triangulasi Teknik	21
Gambar 4.1 PT. Cipta Samudera Shipping Line.....	24
Gambar 4.2 MT. Cipta Anyer	26
Gambar 4.3 Stuktur Organisasi PT. Cipta Samudera Shipping Line.....	36
Gambar 4.4 Matrix <i>Report</i> Cipta Anyer	47
Gambar 4.5 Matrix <i>Report</i> Cipta Anyer	48
Gambar 4.6 Matrix <i>Report</i> Cipta Anyer	49
Gambar 4.7 <i>Daily Meeting Crew</i> MT. Cipta Anyer.....	50

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Faktor adanya DPA dalam Pengoperasian kapal	39
---	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara

Lampiran 2 *Quotation*

Lampiran 3 *Purchase Order*

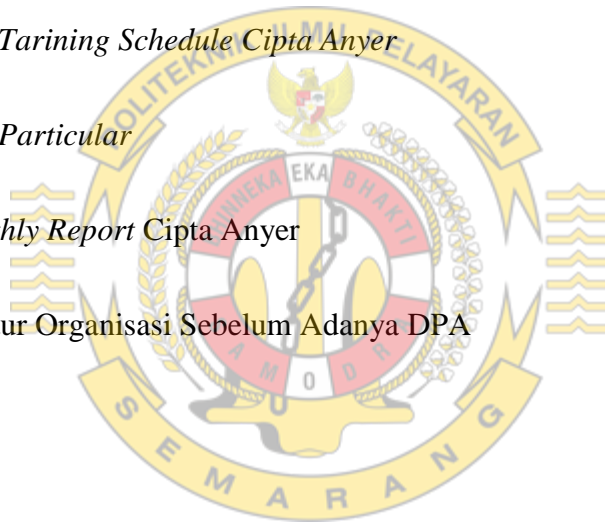
Lampiran 4 *Cost Control Table*

Lampiran 5 *Ship Tarining Schedule Cipta Anyer*

Lampiran 6 *Ship Particular*

Lampiran 7 *Monthly Report Cipta Anyer*

Lampiran 8 Stuktur Organisasi Sebelum Adanya DPA



ABSTRAKSI

Dewi, Devy Rosita, 541711306462 K, 2021, “*Peranan Jabatan Designated Person Ashore (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam Pengoperasian Kapal MT. Cipta Anyer*”, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Okvita Wahyuni, S.ST.,M.M., Pembimbing II : Capt. Arika Palapa, M.Si.,M.Mar.

Dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* menyatakan bahwa setiap perusahaan pelayaran, diwajibkan untuk memiliki seseorang yang bertugas serta tanggung jawab untuk memantau serta mengikuti seluruh kegiatan terkait dengan keselamatan kapal. Untuk menjadi seorang DPA ada beberapa syarat antara lain : Minimal lulus D3/ S1 bidang pelayaran atau dengan pengalaman tiga sampai lima tahun berlayar, memiliki sertifikat *ISM Code*, dan telah mengikuti diklat untuk menjadi DPA oleh BKI. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer di PT. Cipta Samudera Shipping Line dan Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan perusahaan PT. Cipta Samudera Shipping Line pada saat pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer.

Metode penelitian yang penulis gunakan pada penyusunan skripsi ini adalah metode penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data dengan cara observasi, wawancara dengan *Port Engineer*, *Technical Supervisor* dan *Designated Person Ashore (DPA)*, dokumentasi yang diambil dari perusahaan dan studi pustaka.

Berdasarkan hasil penelitian faktor yang mempengaruhi pengoperasian kapal antara lain tidak adanya jabatan *Designated Person Ashore (DPA)* dalam pengoperasian kapal, kurangnya kesiapan crew dalam pengisian *monthly report*, dan sering terjadi *over budget*. Sehingga upaya yang dilakukan perusahaan guna menangani permasalahan tersebut adalah merekrut seorang *Designated Person Ashore (DPA)* dimana peran dan tanggung jawab DPA adalah memonitor segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan kapal, sebagai penghubung antara crew kapal dengan top manajemen serta memonitor segala pengeluaran pengoperasian kapal sehingga dapat menekan biaya operasional kapal.

Kata kunci : Peranan, DPA, Pengoperasian Kapal

ABSTRACT

Dewi, Devy Rosita, 541711306462 K, 2021, “*Peranan Jabatan Designated Person Ashore (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam Pengoperasian Kapal MT. Cipta Anyer*”, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Okvita Wahyuni, S.ST.,M.M., Pembimbing II : Capt. Arika Palapa, M.Si.,M.Mar.

The International Safety Management Code (ISM Code) states that every shipping company is required to have someone who has the duties and responsibilities to monitor and participate in all activities related to ship safety. To become a DPA, there are several requirements, including: Minimum D3/S1 in shipping or with three to five years of sailing experience, have an ISM Code certificate, and have attended training to become a DPA by BKI. The purpose of this study is to determine the factors that affect the operation of the MT ship. Cipta Anyer at PT. Cipta Samudera Shipping Line and to find out what efforts are being made by the company PT. Cipta Samudera Shipping Line at the time of operation of the MT ship. Create Anyer.

The research method that the author uses in the preparation of this thesis is a qualitative research method. Data collection techniques by means of observation, interviews with Port Engineers, Technical Supervisors and Designated Person Ashore (DPA), documentation taken from companies and literature studies.

Based on the results of the research, the factors that affect the operation of the ship include the absence of a Designated Person Ashore (DPA) position in the operation of the ship, the lack of crew readiness in filling out monthly reports, and frequent over budget. So that the company's efforts to deal with these problems are recruiting a Designated Person Ashore (DPA) where the role and responsibility of DPA is to monitor everything related to ship safety and protection, as a liaison between the ship's crew and top management and monitor all ship operating expenses. so as to reduce ship operating costs.

Keywords : Role, DPA, Operation Ship

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia sebagai terdiri dari beberapa gugusan pulau besar dan kecil, memiliki luas wilayah perairan sangat luas yang keberadaannya diakui dan tertuang dalam Konvensi Hukum Laut Internasional (*United Nations Convention on the Law of at Sea*) tahun 1982 (UNCLOS 1982). Luas laut Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah 6.315.222 km², dan darat 3.092.085 km². Dengan luas lautan dan daratannya dapat disebut sebagai negara maritim. Sebagai negara maritim harus dapat bersaing di kancha International dalam aspek maritimnya. Kondisi ini berpengaruh terhadap stabilitas usaha di Indonesia yang memberikan dampak positif atau negatif yang berdampak dalam kegiatan ekonomi bidang pelayaran. (Suganjar & Hermawati, 2019).

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menyatakan bahwa pengertian dari pelayaran dan keselamatan dan keamanan antara lain, Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari atas angkutan di perairan kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

PT. Cipta Samudera Shipping Line adalah salah satu perusahaan pelayaran yang mempunyai armada kapal yang bernama MT. Cipta Anyar yang merupakan kapal laut jenis *tanker* yang mengangkut bahan kimia (*chemical*)

Hcl, diperlukan penanganan khusus yang lebih kompleks dalam proses bongkar muat barang yang diangkut dibandingkan dengan muatan yang lain, oleh sebab itu diperlukan seorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk menjadi seorang *Designated Person Ashore (DPA)*.

Designated Person Ashore (DPA) merupakan seseorang (atau lebih) yang ditunjuk oleh suatu perusahaan dan memiliki akses langsung dengan manajemen perusahaan dan menjadi penghubung antara kapal dengan manajemen perusahaan, yang memiliki tanggung jawab untuk memonitor aspek terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal. Tugas dan tanggung jawab DPA secara nyata telah tertuang dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yang menyatakan bahwa setiap perusahaan pelayaran, diwajibkan untuk memiliki seseorang yang memiliki tugas serta tanggung jawab untuk memantau serta mengikuti seluruh kegiatan terkait keselamatan kapal.

Designated Person Ashore (DPA) dalam menjalankan peran dan tanggung jawabnya untuk verifikasi, inspeksi dan monitor terhadap semua kegiatan yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan sebagai penerapan *Safety Management System (SMS)* di darat dan di setiap kapal, namun tidak terbatas pada :

- 1.1.1. Sebagai penghubung antara Master dan Top Manajemen.
- 1.1.2. Komunikasi dan pelaksanaan inspeksi penerapan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan di setiap kapal.

- 1.1.3. Pengendalian, koreksi, revisi dan distribusi dokumen *Safety Management System (SMS)*.
- 1.1.4. Mengorganisir dan memantau *Internal Audit* dan *External Audit*.
- 1.1.5. Mengelola *non-conformities* dan *near-misses* untuk perbaikan SMS.
- 1.1.6. Menganalisa semua laporan manajemen *review* dari Master.
- 1.1.7. Menganalisa semua laporan kecelakaan, *non-confirmity* dan *near-misses*.
- 1.1.8. Melakukan investigasi kecelakaan bersama dengan departemen terkait.
- 1.1.9. Membuat data analisa terhadap semua kelemahan dalam penerapan *Safety Management System (SMS)*.
- 1.1.10. Mengorganisir pelatihan yang berkaitan dengan ISM.
- 1.1.11. Mengorganisir *safety meeting* dan penanganan reaksi tanggap darurat.
- 1.1.12. Memastikan dukungan kepada Master telah disediakan oleh Perusahaan.
- 1.1.13. Memonitor perkembangan peraturan dan regulasi terakhir yang berkaitan dengan penerapan *International Safety Managementb (ISM)* dan menyebarkan ke kapal.
- 1.1.14. Melaksanakan manajemen *review* bersama *Top Management*.

Untuk mejadi seorang *Designated Person Ashore (DPA)* harus memenuhi syarat antara lain :

1.1.15. Minimal lulusan D3/ S1 di bidang pelayaran atau dengan pengalaman berlayar tiga sampai lima tahun.

1.1.16. Memiliki sertifikat kompetensi *ISM Code* dan mengikuti pelatihan Internal Auditor *ISM Code*.

1.1.17. Telah mengikuti diklat untuk menjadi seorang DPA yang diadakan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

Sebelum adanya seorang *Designated Person Ashore* (DPA) tidak terdapat seorang yang menghubungkan antara pihak kapal dengan pihak manajemen secara langsung. Apabila terjadi sesuatu ataupun pelaporan tentang kejadian dikapal hanya melalui *staff* operasional, yang mana itu bukan tugas pokok seorang *staff* operasional. Dikarenakan dalam *International Safety Management Code* (*ISM Code*) mewajibkan untuk memiliki seseorang yang memiliki tugas serta tanggung jawab untuk memantau serta mengikuti seluruh kegiatan terkait keselamatan kapal, sehingga PT. Cipta Samudera Shipping line merekrut seorang *Designated Person Ashore* (DPA).

Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian tertarik untuk mengambil judul karya ilmiah **“PERANAN JABATAN *DESIGNATED PERSON ASHORE* (DPA) DI PT. CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE DALAM PENGOPERASIAN KAPAL MT. CIPTA ANYER”**.

1.2. Rumusan Masalah

Dalam suatu penelitian, rumusan masalah sangatlah penting. Rumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam

mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Berikut adalah rumusan masalah dalam penelitian ini :

- 1.2.1. Faktor apa yang menyebabkan adanya *Designated Person Ashore* (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer?
- 1.2.2. Upaya apa saja yang dilakukan *Designated Person Ashore* (DPA) dalam mengoperasikan kapal MT. Cipta Anyer?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak peneliti capai, yaitu:

- 1.3.1. Untuk mengetahui faktor apa yang menyebabkan adanya *Designated Person Ashore* (DPA) dalam pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer di PT. Cipta Samudera Shipping Line.
- 1.3.2. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan *Designated Person Ashore* (DPA) pada saat pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer di PT. Cipta Samudera Shipping Line.

1.4. Manfaat Penelitian

Dalam kegiatan penelitian ini terdapat beberapa manfaat yang dapat kita ambil dari penelitian ini, baik bagi perusahaan, masyarakat dan peneliti sendiri. Berikut adalah manfaat dari penelitian atas masalah yang dibahas sebagai berikut :

- 1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

1.4.1.1. Dapat menambah wawasan serta pengetahuan tentang pengaruh dari *Designated Person Ashore* (DPA) terhadap pengoperasian kapal.

1.4.1.2. Memperoleh pengetahuan serta informasi bagi pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan dalam penelitian berikutnya serta dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia maupun sarana prasarana dalam menghadapi persaingan dalam bidang bisnis pelayaran.

1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Bagi taruna dapat memberikan tambahan pengetahuan tentang *Designated Person Ashore* (DPA), memberikan contoh serta gambaran tentang tugas dan wewenang seorang DPA dalam pengoperasian kapal.

1.4.2.2. Bagi perusahaan dapat menjadi tolak ukur untuk mengurangi segala kekurangan yang terjadi pada saat pengoperasian kapal.

1.5. Sistematik Penulisan

Sistematika penulisan skripsi terdiri dari lima bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lain:

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

1.2. Rumusan Masalah

1.3. Tujuan Penelitian

1.4. Manfaat Penelitian

1.5. Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.2. Definisi Operasional

2.3. Kerangka Pikir

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian

3.2. Fokus dan Lotus Penelitian

3.3. Sumber Data Penelitian

3.4. Teknik Pengumpulan Data

3.5. Teknik Keabsahan Data

3.6. Teknik Analisis Data

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum

4.2. Hasil Penelitian

4.3. Pembahasan Masalah

BAB V PENUTUP

5.1. Simpulan

5.2. Saran

LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Berikut ini akan diuraikan beberapa teori sebagai pendukung pembahasan skripsi mengenai peranan jabatan *Designated Person Ashore* (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer, sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi ini.

2.1.1. *Designated Person Ashore* (DPA)

Menurut PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, personil darat atau *Designated Person Ashore* (DPA) adalah seorang atau beberapa orang di darat yang memiliki hubungan langsung dengan pejabat tertinggi di perusahaan.

Dalam ISM Code (2010:13) bab 4, untuk memastikan operasi yang aman dan untuk menghubungkan antara perusahaan dan kapal, perusahaan harus menunjuk personil kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan pengoperasian kapal.

Designated Person Ashore (DPA) merupakan seseorang (atau lebih) yang ditunjuk oleh suatu perusahaan dan memiliki akses langsung dengan manajemen perusahaan dan menjadi penghubung antara pihak kapal dengan manajemen perusahaan, yang memiliki tanggung jawab untuk memonitor berbagai aspek terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal (Suganjar & Hermawati, 2019).

Tanggung jawab dan wewenang personil darat yang ditunjuk *Designated Person Ashore* (DPA) mencakup :

- 2.1.1.1. Pengawasan aspek keselamatan dan pencegahan pencemaran dalam operasional setiap kapal; dan
- 2.1.1.2. Menjamin tersedianya sumber daya dan dukungan dari perusahaan yang memadai sebagaimana disyaratkan.

2.1.2. Perusahaan

Menurut PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Perusahaan adalah pemilik atau operator kapal, berbentuk organisasi atau perorangan yang bertindak sebagai manager, yang mengoperasikan dan bertanggung jawab sepenuhnya dalam pengoperasian.

Perusahaan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa sumber daya memadai dan dukungan yang berbasis di darat disediakan agar orang yang ditunjuk sebagai *Designated Person Ashore* (DPA) atau orang yang ditunjuk lainnya mampu untuk melaksanakan fungsi mereka.

2.1.3. Pengoperasian Kapal

Mengingat sebagian besar sistem yang ada diatas kapal bekerja terus sepanjang daerah operasinya maka tak terhindar dari keausan-keausan pada komponen-komponen dari sistem tersebut yang akan menurunkan performa atau kinerja bahkan menyebabkan suatu kegagalan.

Untuk memenuhi pengoperasian kapal sebagaimana yang dimaksud dalam PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal

Pasal 9 huruf f, perusahaan wajib menetapkan prosedur untuk menyiapkan rencana dan petunjuk pengoperasian termasuk daftar periksa (*checklist*) untuk pengoperasian utama kapal mengenai keselamatan personil, kapal, dan perlindungan lingkungan.

Menajemen keselamatan adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan lingkungan yang diterapkan di perusahaan dan di kapal.

Sistem manajemen keselamatan adalah sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil menetapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan secara efektif.

Sistem manajemen keselamatan harus menjamin :

- 2.1.3.1. Terpenuhinya peraturan dan aturan yang diwajibkan; dan
- 2.1.3.2. Koda, petunjuk, dan standar yang direkomendasikan oleh Organisasi Maritim Internasional (*International Organization /IMO*), Pemerintah, Badan Klasifikasi Indonesia, serta Organisasi Industri Maritim yang berlaku ikut dipertimbangkan.

2.2. Definisi Operasional

2.2.1. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Menurut UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan

keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

2.2.2. *Statutory Survey* / Survei Statutoria

Statutory survey / survei statutoria merupakan *docking survey* yang dilaksanakan untuk verifikasi kesesuaian konvensi dari IMO (*International Maritime Organization*) mengenai kebijakan internasional keselamatan pelayaran.

2.2.3. Keselamatan Kapal

Menurut UU No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, pemesian dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

2.2.4. *International Safety Management Code* / *ISM Code*

International Safety Management Code / *ISM Code* diartikan sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim *International Maritime Organization*/ IMO yang masih dimungkinkan untuk di amandemen (M. Firdaus Suwestian, 2015).

2.2.5. *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*

Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritime paling utama dengan tujuan untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut (D. Lasse & Fatimah, 2016).

2.2.6. Manajemen Keselamatan, Ketidaksesuaian (*Non Conformity*)

Menurut PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan, Ketidaksesuaian (*Non Conformity*) adalah keadaan pengamatan dengan bukti objektif yang menunjukkan tidak sepenuhnya salah satu persyaratan yang ditentukan.

2.2.7. *Safety Management System Manual/SMS Manual*

Menurut PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan, Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System Manual/SMS Manual*) adalah dokumen yang berisikan kebijakan dan prosedur untuk penerapan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal.

2.2.8. Ketidaksesuaian Besar (*Major Non Conformity*)

Ketidaksesuaian Besar (*Major Non Conformity*) adalah penyimpangan yang dapat diidentifikasi yang akan mengakibatkan ancaman serius terhadap keselamatan personil atau kapal atau resiko yang serius terhadap lingkungan sehingga memerlukan tindakan perbaikan segera, termasuk lemahnya pengimplementasian dari persyaratan dalam peraturan ini secara efektif dan sistematis.

2.2.9. Auditor Manajemen Keselamatan (Auditor ISM-Code)

Auditor Manajemen Keselamatan (Auditor ISM-Code) adalah Pejabat Pemerintah yang diberi kewenangan untuk melaksanakan audit terhadap kesesuaian persyaratan sistem manajemen keselamatan dan memiliki kompetensi.

2.2.10. STCW (*Standards for Training, Certification, and Watchkeeping*)

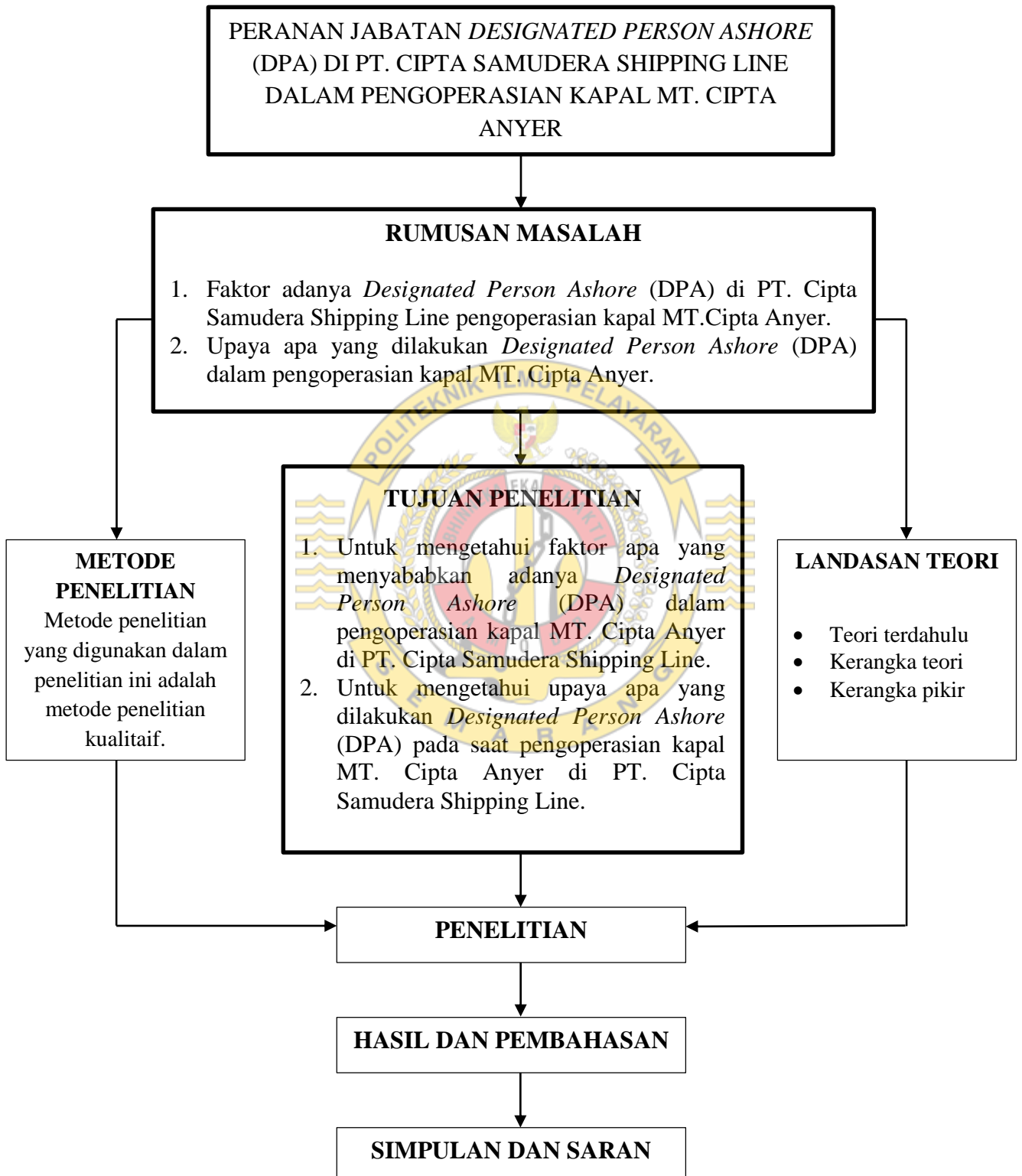
STCW merupakan konvensi IMO, tujuan dari STCW adalah untuk memberi pelaut dari semua negara berupa keterampilan standar yang berguna bagi awak kapal yang bekerja dikapal luar dari batas negara mereka.

2.2.11. *Near-misses*

Near-miss atau hamper celaka merupakan istilah untuk suatu kejadian yang nyaris terjadi kecelakaan, namun menimbulkan kerugian atau cedera atau kematian.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman, maka penulis memaparkan kerangka pikir dalam bentuk bagan sederhana dengan penjelasan singkat :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan hasil dari uraian pembahasan mengenai Peranan Jabatan *Designated Person Ashore* (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- 5.1.1. Faktor utama yang menyebabkan *Designated Person Ashore* (DPA) di PT. Cipta Samudera Shipping Line dalam pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer adalah tidak adanya jabatan seorang *Designated Person Ashore* (DPA) dalam operasional kapal di kantor, kurangnya kesiapan crew dalam pengisian *monthly report*, serta sering terjadinya *over budget* dalam pengoperasian kapal.
- 5.1.2. Dalam penyelesaian masalah tersebut perusahaan merekrut seorang *Designated Person Ashore* (DPA). Dalam pengoperasian kapal upaya yang dilakukan DPA antara lain membuat *cost control table* dan *purchase order* sehingga pengeluaran kapal terdapat bukti fisik dan dapat dipertanggung jawabkan keberannya.

5.2. Saran

Sebagai langkah perbaikan untuk masa yang akan datang, penulis menyarankan sebagai berikut :

- 5.2.1. Untuk perusahaan sebaiknya lebih memperhatikan segala regulasi yang ada, dikarenakan dalam pengoperasian sebuah kapal segala sesuatu yang berhubungan dengan kapal ada aturannya. Sehingga dalam pengoperasiannya dapat diminimalisir terjadinya kecelakaan. Dan dalam pengoperasian kapal dibutuhkan seseorang yang dikhususkan untuk memonitor secara langsung segala kegiatan yang dilakukan oleh kapal. Sehingga pengoperasian kapal dapat berjalan dengan lancar serta dapat menghemat biaya operasional perusahaan.
- 5.2.2. Perlunya perhatian khusus dalam pengarsipan dokumen dipusahaan khususnya dalam pengarsipan pengeluaran kapal, semua pengeluaran yang dilakukan harus terdapat rekam fisiknya, sehingga apabila terjadi hal yang mendesak dapat ditelusuri masalahnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Nugrahani,. 2014. *Pengkajian Sastra Teori dan Aplikasi*. Solo:Cakra Books.
- International Safety Management Code (ISM Code) 2015*.
- Martono, Nanang. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT Raya. Grafindo Persada.
- Moleong, L. J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosda.
- Maleong, Lexy J. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung:Pt. Remaja Rosdakarya.
- PM No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.
- Pujangkoro. 2004. Analisis Jabatan (Job Analysis). *Analisis Jabatan (Job Analysis)*, 1–14. Accessed 1 Mar. 2021.
- Suganjar, S., & Hermawati, R.2019. Peran Designated Person Ashore (Dpa) Dalam Pengoperasian Kapal Yang Aman Sesuai Ketentuan Nasional Dan Internasional. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 20(1), 1–12. Accessed 21 Jun. 2021.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:Alfabeta.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:Alfabeta.
- Suryana. 2012. Metodologi Penelitian : Metodologi Penelitian Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. *Universitas Pendidikan Indonesia*, 1–243. Accessed 30 Mar. 2021.
- Suryani.2018. Pengaruh Pelayanan Terhadap Kepuasan Pasien Rawat Inap Pada Rumah Sakit Umum Pirngadi Medan. *Jurnal Implementasi Ekonomi Dan Bisnis*, 819–838. Accessed 4 Mar. 2021.
- Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Widianto, E. 2018. Pemertahanan Bahasa Daerah melalui Pembelajaran dan Kegiatan di Sekolah. *Jurnal Kredo*, (1) 2, 1–13. Accessed 21 Jun. 2021.
- Widiyoko, Eko Putro. 2012. *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*, Yogyakarta:Pustaka Pelajar.

Lampiran 1

Narasumber : Robby Sompotan

Jabatan : *Port Enginer*

Berikut hasil wawancara antara peneliti (A) dengan Narasumber (B).

A : “Sebagai seorang *port enginer* di PT. Cipta Samudera Shipping Line kendala apa yang dialami dalam mengoperasikan kapal MT. Cipta Anyer?”

B : “Kendala yang kami alami dalam mengoperasikan kapal tersebut karna kurangnya personil dalam operasional *department*, sehingga beberapa orang harus mengemban dua tanggung jawab sekaligus”.

A : “Apakah terjadi kesulitan dalam mengoperasikan kapal dengan kondisi terbatasnya orang dalam operasional tim?”

B : “Awalnya tidak terjadi masalah namun semakin tuanya umur kapal banyak terjadi masalah dan terjadi kerusakan. Sehingga operasional *department* terfokus untuk perbaikan kapal agar kapal tetap dapat beroperasi dengan baik”.

A : “Apakah ada masalah lain yang terjadi pada saat operasional tim terfokus terhadap perbaikan saja?”

B : “Tentu ada, kami tidak memperhatikan alat-alat keselamatan yang ada dikapal sehingga saat drill sekoci dan arpa yang ada tidak bisa digunakan”.

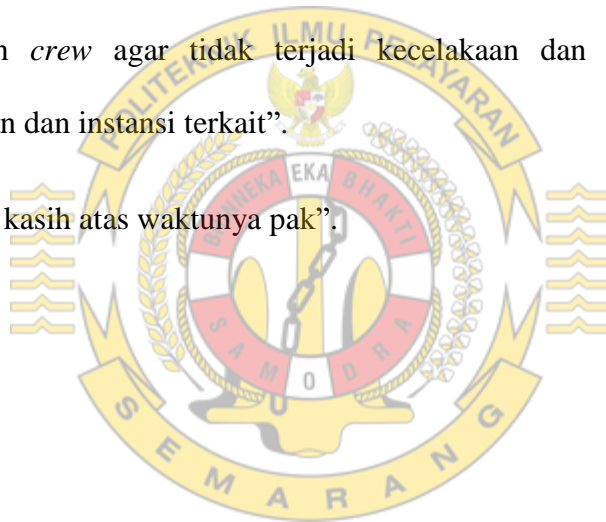
A : “Bagaimana cara anda untuk menangani masalah tersebut?”

B : “Kami menghubungi vendor untuk mengganti dan memperbaiki masalah yang ada, setelah itu kami mengusulkan kepada direktur untuk merekrut seorang DPA”.

A : “Apakah direktur langsung menyetujui hal tersebut?”

B : “Setelah melihat kondisi yang terjadi dalam operasional *department* direktur setuju dengan hal tersebut. Beliau mempertimbangkan keselamatan kapal dan *crew* agar tidak terjadi kecelakaan dan dapat merugikan perusahaan dan instansi terkait”.

A : “Terima kasih atas waktunya pak”.



Narasumber : Supardi

Jabatan : *Technical Supervisor*

Berikut hasil wawancara antara peneliti (A) dengan Narasumber (B).

A : “Sebagai seorang *technical supervisor* apakah kesulitan yang bapak hadapi dalam mengoperasikan kapal MT. Cipta Anyer?”

B : “Apabila sering terjadi kerusakan kapal dan dokumen kapal yang harus diperpanjang, saya harus menangani keduanya sehingga kinerja yang dihasilkan kurang maksimal. Terkadang karna vendor akrab dengan kita orang kantor, kita hanya sempat melakukan transaksi via telepon”.

A : “Bagaimana tanggapan bapak mengenai dengan rencana perekrutan seorang DPA di kantor ini pak?”

B : “Mengenai hal tersebut saya sangat setuju dan merasa terbantu, karena selama ini sayalah yang diberikan tanggung jawab atas monitoring semua kegiatan kapal yang menyangkut dengan *safety*, yang hal tersebut bukan tugas seorang *technical supervisor*. Sehingga alat keselamatan yang ada dikapal tidak bisa terjangkau dari pantauan saya”.

A : “Selama bapak bekerja disini dan diberikan jabatan tersebut, apakah terjadi kendala mengenai *budget* dalam pengoperasian kapal?”

B : “Untuk kesulitan budget tidak ada, namun terjadi hal yang diluar dugaan yang tidak kami sadari dalam mengoperasikan kapal, yaitu kami melakukan

transaksi dengan vendor hanya melalui via telepon sehingga kurang dalam pengarsipan dokumen yang mengakibatkan terjadinya *over budget*”.



Narasumber : Aprilia Sundari

Jabatan : *Designated Person Ashore (DPA)*

Berikut hasil wawancara antara peneliti (A) dengan Narasumber (B).

A : “Sebagai seorang DPA baru di perusahaan PT. Cipta Samudera Shipping Line apa tanggapan anda mengenai masalah yang ada di perusahaan ini?”

B : “Dari penilaian saya terdapat beberapa masalah yang terlihat sepele namun itu merupakan hal penting yang harus diperhatikan. Sehingga hal pertama yang saya lakukan setelah bergabung dengan PT. Cipta Samudera Shipping adalah mengecek kembali SMS Manual, dari situ saya tau bahwa belum di berlakukan secara benar dikapal maupun dikantor bahkan dokumen tersebut belum pernah dibaca sebelumnya”.

A : “Apakah masalah tersebut berasal dari *crew* kapal sendiri atau dari faktor lain?”

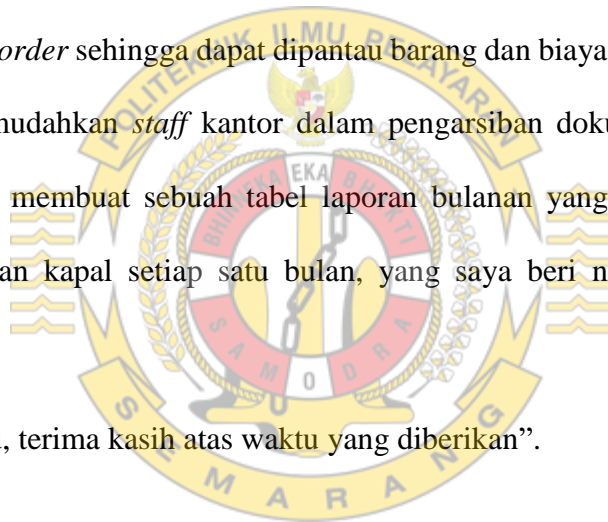
B : “Setelah saya bekerja disini hamper 3 bulan, saya belum mendapatkan laporan *monthly report* dari kapal. Pada saat kunjungan kapal yang bermaksud untuk menjelaskan mengenai *ISM Code* kepada seluruh crew kapal diakhir presentasi, saya menanyakan mengenai hal tersebut yang ternyata banyak dari *crew* kapal atau perwira kapal belum memahami bagaimana cara mengisi *form* yang telah disediakan sehingga saya harus menjelaskan dengan rinci bagaimana cara mengisi form tersebut. Setelah mengetahui hal tersebut setiap kapal sandar di Surabaya aka nada *staff* kantor terutama dari operational department untuk berkunjung ke kapal

demikian menjaga komunikasi yang baik antara orang kantor dengan *crew* kapal”.

A : “Bagaimana cara ibu untuk mengatasi masalah terjadinya *over budget* dalam pengoperasian kapal MT. Cipta Anyer?”

B : “Untuk mengatasi masalah *over budget* dalam pengoperasian kapal ini, saya mewajibkan semua transaksi harus melalui *e-mail* dan menggunakan *purchase order* sehingga dapat dipantau barang dan biaya yang dikeluarkan serta memudahkan *staff* kantor dalam pengarsipan dokumen. Dan disini saya juga membuat sebuah tabel laporan bulanan yang berisikan semua pengeluaran kapal setiap satu bulan, yang saya beri nama *cost control table*”.

A : “Siapa itu, terima kasih atas waktu yang diberikan”.



Lampiran 2



PT. ABADI LAH JAYA

Jl. Kahuripan Nirwana Block : AB V / No. 18 Sidoarjo, East Java
Phone . +628113339993 Email : operationharian@yahoo.com

Number : 033/EPC/PT-ALJ/QUOT-CA/P/V/2020
Subject : Quotation Sheel Oil MT Cipta Anyer
Attach : -

Sidoarjo, 18 May 2020

To,
Mr. Robby Sompotan
PT Cipta Samudera Shipping Line
At Surabaya

NO	DESCRIPTION	QTY	PRICE			
			UNIT		TOTAL	
1	Argina S2 40	6 Drum	Rp	8.225.000	Rp	49.350.000
2	Alexia 40	4 Drum	Rp	9.350.000	Rp	37.400.000
3	Gadinia S3 30	4 Drum	Rp	8.050.000	Rp	32.200.000
QUOTATION					Rp	118.950.000
VAT 10%					Rp	11.895.000
TOTAL					Rp	130.845.000

Term and Condition :

- 1 Price Franco Surabaya
- 2 Confirm Order by PO

Requirement and look forward to your favorable order soon

Best Regards,


LILIK ANTON HARYANTO

Lampiran 3



PT. CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE

JL. PERAK TIMUR NO. 104, PABEAN CANTIKAN, SURABAYA 60164, JAWA TIMUR, INDONESIA
Phone : 031 – 3579683, 3579031 Fax : 031 – 3578662
Email : office@csslsurabaya.com

PURCHASE ORDER

PO No : 007/CSSL/CA/PO/VI/20
QTN : 044/EPC/PT-ALJ/QUOT-CA/P/VI/2020
To : PT.ABADI LAH JAYA

Surabaya, June 12nd, 2020

Based on your good quotation, hereby we order spare parts as described by details as follow :

NO	DESCRIPTION	QYT	UNIT	PRICE	
				UNIT PRICE (RP)	AMOUNT PRICE (RP)
1.	MASIN CUCI MANUAL 2 TABUNG MERK ELECTROLUX TYPE : EWS87261WA KAP.7 KG	2	UNIT	3.000.000	6.000.000
QUOTATION					6.000.000
VAT 10%					600.000
TOTAL					6.600.000

Sincerely,
PT. Cipta Samudera Shipping Line

Mitsuhiro Fukuda
Director

Lampiran 4

CIPTA ANYER COST CONTROL TABLE MEI 2020							
NO	DESCRIPTION	REMARKS	COST IDR	COST USD	COST JPY	BUDGET	TOTAL
I	CREW WAGES						
	CREW TRIP ALLOWANCE	SEMUEL LINTING	IDR 10,000,000	\$ 711.39		\$ 12,846.00	\$ 13,159.64
	THR PER 2020 AND COVID 19 ALLOWANCE	SEMUEL LINTING	IDR 30,000,000	\$ 2,134.17			
	SECURITY GUARD	REINARDUS SUTATO	IDR 2,000,000	\$ 142.28			
	CREW SALARY PER MAY 2020	CA	IDR 118,135,000	\$ 8,404.00			
	CREW LEAVE PAY FOR MR SLAMET HARUYADI	SEMUEL LINTING	IDR 14,850,000	\$ 1,056.41			
	CREW TRIP ALLOWANCE	SEMUEL LINTING	IDR 10,000,000	\$ 711.39			
II	PORT CHARGE						
	PORT CHARGE	PT LALANG SARANA SAMUDERA	IDR 18,270,000	\$ 1,299.71		\$ 10,000.00	\$ 7,697.56
	PORT CHARGE	PT LALANG SARANA SAMUDERA	IDR 18,270,000	\$ 1,299.71			
	PORT CHARGE	PT LALANG SARANA SAMUDERA	IDR 18,270,000	\$ 1,299.71			
	PORT CHARGE	PT ISOLINE INDONESIA JAYA	IDR 35,124,560	\$ 2,498.72			
	PORT CHARGE	PT LALANG SARANA SAMUDERA	IDR 18,270,000	\$ 1,299.71			
III	REPAIR AND MAINTENANCE						
	ABADILAH : 007/CSSL/CA/PO/V/20	PIPING REPAIR	IDR 13,970,000	\$ 993.81			
	ABADILAH : 015/CSSL/CA/PO/V/20	PERGANTIAN JANGKAR	IDR 73,700,000	\$ 5,242.94		\$ 22,667.00	\$ 9,138.51
	HERSON : 012/CSSL/CA/PO/V/20	ENGINE MAIN GENERATOR	IDR 24,840,000	\$ 1,767.09			
	REPAIR AC	PT ABADILAH JAYA	IDR 15,950,000	\$ 1,134.67			
IV	COMMUNICATION						
	COMMUNICATION PER APRIL 2020	PT DINI NUSA KUSUMA	IDR 2,756,000	\$ 196.06		\$ 220.00	\$ 196.06
V	CONSUMABLE GOODS					\$ 6,000.00	
VI	STORE						
	HERSON : 008/CSSL/CA/PO/V/20	DECK SUPPLY PROVISION	IDR 6,244,440	\$ 444.22			
	HERSON : 003/CSSL/CA/PO/V/20	DECK SUPPLY PROVISION	IDR 10,600,000	\$ 754.07		\$ 10,000.00	\$ 4,281.89
	ABADILAH : 001/CSSL/CA/PO/V/20	ENGINE DEPARTMENT	IDR 33,508,530	\$ 2,383.76			
	HERSON : 013/CSSL/CA/PO/V/20	DECK SUPPLY PROVISION	IDR 9,837,500	\$ 699.83			
VII	LO						
	ABADILAH : 011/CSSL/CA/PO/V/20	ARGINA ALEXIA GADINIA	IDR 130,845,000	\$ 9,308.17		\$ 4,710.00	\$ 9,308.17
VIII	HULL INSURANCE					\$ 3,912.00	
IX	PI INSURANCE					\$ 3,174.00	
X	OTHER INSURANCE						
XI	PRETTY CASH						
	PETTY CASH PER MAY 2020	SEMUEL LINTING	IDR 15,359,000	\$ 1,092.62		\$ 1,074.00	\$ 1,092.62
XII	LICENSE AND DOCUMENT						
	HERSON : 004/CSSL/CA/PO/V/20	FITNESS CERTIFICATE	IDR 25,000,000	\$ 1,778.47			\$ 2,119.94
	ARRANGEMENT FOR ENDORSMENT CERTIFICATE	WAHYU PRASTO	IDR 4,800,000	\$ 341.47			
XIII	SIRE INSPECTION						
XIV	VESSEL SURVEY						
XV	DEPRECIATION					\$ 68,007.00	
XVI	BUNKER						
	ADAM : 009/CSSL/CA/PO/V/20	PT. ADAM UTAMA OIL	IDR 427,625,000	\$ 30,420.79		\$ 86,000.00	\$ 76,237.82
	ADAM : 005/CSSL/CA/PO/V/20	PT. ADAM UTAMA OIL	IDR 644,050,000	\$ 45,817.03			
XVII	FRESH WATER						
	NILAM JAYA : 010/CSSL/CA/PO/V/20	FRESH WATER	IDR 15,000,000	\$ 1,067.08			
	ABDI : 006/CSSL/CA/PO/V/20	FRESH WATER	IDR 13,500,000	\$ 960.38		\$ 4,000.00	\$ 4,161.63
	NILAM JAYA : 014/CSSL/CA/PO/V/20	FRESH WATER	IDR 15,000,000	\$ 1,067.08			
	ABDI : 002/CSSL/CA/PO/V/20	FRESH WATER	IDR 15,000,000	\$ 1,067.08			
	Currency 31 MEI 2020 usd 1 = idr	14,057					
		Total Cost	IDR 1,790,775,030	\$ 127,393.83		\$232,610.00	

MATRIX REPORT CIPTA ANYER

MASTER :

1. SM-CL B27 Weekly inspections- Weekly
2. SM- CL B25 SSC Meeting - Monthly
3. A6 - Internal Audit - Non Conformance and Observation Report – 6Monthly
4. A6 (a) - Internal Audit - Opening and Closing Meeting Form – 6Monthly
5. A6 (b) - Summary of Vessel and Department Internal Audit Report – 6Monthly
6. A6 (c) - Internal Audit - Post Audit Report, Vessel and Department – 6Monthly
7. A6 (d) - Internal Audit Corrective Action Meeting Form – 6Monthly
8. A8 -Request for extension to period of Corrective Action – 6Monthly
9. A9 - Terminal Feedback of Ship – 6Monthly
10. SM-CL B19 SMS Review – 6Monthly

SECOND OFFICER :

1. BPM- 01 Passage plan – Monthly
2. BPM- 02 Waypoint – Monthly
3. BPM- 03 Waypoint – Monthly
4. BPM- 04 Bridge familiarization – Monthly
5. BPM- 21 Navigation audit checklist – Monthly
6. BPM- 22 Deviation card – Monthly
7. SM-CL B38, Medical inventory – Monthly

CHIEF ENGINEER :

1. E08- vessel downtime - Monthly
2. E09- ZMP forms - Monthly
3. E10- Shore assistant - monthly
4. EMS01-Emissions record - Monthly
5. SM-CL B37, Lock Out - Tag Out Certificate – Monthly

THIRD ENGINEER :

1. Dii6 - Internal FO Transfer
2. E18 - Bunker Quantity Dispute
3. E19- Contaminated Fuel Supply Unusable
4. E20-Protest-Failure-Attend Bunker Samp
5. E21- Off Spec Fuel Supply

FOURTH ENGINEER :

1. SM-CL B01(c) SOLAS lifeboat inspection - 4th Engineer - Monthly

11. SM-CL B24 -SOI – 6Monthly

CHIEF OFFICER :

1. E11- Ship Supply Status – Monthly
2. E25-Cargo tank Insp – Monthly
3. E26-ballast tank insp – Monthly
4. SM-CL B07 hot work permit – Monthly
5. SM-CL B08 cold work permit – Monthly
6. SM-CL B09-Perm-Work-Pipelines-Pres.Vess – Monthly
7. SM-CL B11 Enclosed Space Entry Permit – Monthly
8. SM-CL B14 visitors safety form – Monthly
9. SM-CL B35, Permit to Work Certificate – Monthly
10. SM-CL B31 Mooring Arrangement and Stat – Monthly
11. SM-CL B33 Equipment Calibration List – Monthly
12. E09 – ZMP Forms – Monthly
13. E10 – Shore Assistant – Monthly
14. SM-CL B18 Risk Assessment Work Card – Monthly
15. SM-CL B42 Near Miss Report (NMR) – Monthly

THIRD OFFICER :

1. SM-CL B21 records of Work, Rest hours -- Monthly
2. SM-CL B41, Summary of Safety Equipment on board – Monthly
3. SM-CL B01(e) SOLAS other LSA – Monthly
4. SM-CL B02 onboard familiarization checklist – Monthly
5. SM-CL B03 Contingency & Emergency Drill – 6 Monthly
6. SM-CL B04 emergency drill report – 6 Monthly
7. SM-CL B05 emergency steering drill report - Monthly
8. E28 -Ship's Cert Status – Monthly

SECOND ENGINEER :

1. E11- Ship supply status - Monthly
2. E14- GE Running Hour log - Monthly
3. E15- ME Running Hour log - Monthly
4. E31- Record of lifting Appliances - Monthly
5. Crank web deflection- 6 month

6. E22-Pre Bunkering CheckList

7. E23 - During Bunkering

8. E24 - Post Bunkering

9. Form E-4_Bunker procedure

10. Form E-11_Fuel Oil Transfer Plan

NOTE : REPORT SHALL BE SEND TO OFFICE FOR MONITORING RIGHT ON MATRIX REPORT

Lampiran 6



PT. CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE

JL. PERAK TIMUR NO. 104, PABEAN CANTIKAN, SURABAYA 60164, JAWA TIMUR, INDONESIA
Phone : 031 – 3579683, 3579031 Fax : 031 – 3578662
Email : office@csslsurabaya.com

SHIP PARTICULAR

Name Of Vessel : MT. CIPTA ANYER
Vessel Type : Chemical Tanker (IMO Type II & II)
Call Sign : P O V Q
IMO Sign : 9 6 4 3 6 8 5
IMN : 4 5 2 5 0 2 4 6 1
Nationality : Indonesia
Port Of Registry : S U R A B A Y A
Ship Owner : PT. CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE
Ship Operator : PT. CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE
Registry Nuber / Date Of Registry : 5 2 6 4 / 01 November 2012
MMSI : 5 2 5 0 2 1 0 3 7
Year & Place Built : Nakatani shipbuilding Co. Ltd
3328-2 Takata, Nohmi- Cho Etajima-City
Hoosima 7372303, Japan (2012)
Dead Weight Tonnage : 2427,47 Tons
Gross Tonnage : 1992 Tons
Net Tonnage : 598 Tons
Max. Draft S : 04,95 MTR Freeboard : 1,464 MTR
Length LOS : 83,77 MTR
LBP : 78,00 MTR
Breath Moulded : 13,50 MTR
Depth Moulded : 06,40 MTR
No. Of Cargo Tanks No. 1 : Cargo Tanks (P & S) = 378,372 M3
No. 2 : Cargo Tanks (P & S) = 532,768 M3
No. 3 : Cargo Tanks (P & S) = 532,623 M3
No. 4 : Cargo Tanks (P & S) = 530,689 M3
Tank Capacity FO : 99,84 M3
MDO : 38,80 M3
Ballast : 749,20 M3
FW (P&S): 62,84 M3
Main Engine / Horse Power : NIGATA 6M334BFT
Out Put MCO : 1,618 / 1,589 x 310 / 201 Min-1
Out Put CSO (85%MCO) : 1,375 Knots per hour
Service Speed : 12,00 Knots per hour
Navigation Radio VHF : FURUNO No. Serial FM 8800 S
Radio SSB : FURUNO No. Serial 250 W
Immarsat C : FURUNO FELCOM No. Serial 18

Lampiran 7

C/L: B1(c)
(LSA Sec 11)

Rev: 0 (May2017)

SOLAS MAINTENANCE CHECKLIST & RECORD: LIFE BOATS MONTHLY INSPECTIONS









Maret 2021

Life Boats Monthly Inspections					
No	Check Item	No.1		No.2	
1.	Body Check markings - Dimensions and number of persons, name and port of registry, number of the lifeboat and means of identifying the ship to which the lifeboat belongs from above check condition shell. Bilge keel, skates, grab lines etc. Check condition of inside shell. Check water tightness of hatch covers. Checked condition of internal structures, safety belts etc.	✓	✓		
2.	Floating Blocks And Check condition of remote Control wire for lowering. Check condition of floating blocks and hocks apply grease / lube oil.	✓	✓		
3.	Quick Release Unit 1. Release device for forward painter 2. Checked condition of operating unit.	✓	✓		
4.	Rudder Checked condition of rudder plate. Pintle pins gudgeon, remote steering mechanism and leakage.	✓	✓		
5.	Propelling Gears Checked and condition of propeller blade and bearings. To be apply grease to the bearings,	✓	✓		


 MT. NPTA ANVER
 POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SOLAS MAINTENANCE CHECKLIST & RECORD: LIFE BOATS MONTHLY INSPECTIONS



6. Engine	Checked condition of engine, cooling sea. Water pipe and pump with any accessories. Check the lube oil to any fuel oil levels. Apply lube oil to any gears. Water spray system. Remote starting of engine. Engine starting test. Check cooling water (Closed System)	 				
7. Air Support System	Check pressure and recharge.					
8. Fire-Extinguisher	To check capacity and refill date.					
9. Life Boat Battery	Ensure fully charged at all times test Internal and external lamps. Compass binacle illumination lamp Check condition of battery. clean apply Vaseline To Terminals.					
10. Lifeboat Search Light And Battery	Test Lamp. Ensure Battery Fully Charged Clean And Apply Vaseline To Terminals.					

Note:

1. Insert the date when inspection done during the month.
2. Only input items that are applicable to your own ship.



TOOL BOX MEETING FORM

Ship Name : MT. CIPTA ANYER

Date : 19th March 2021

Ship Position: Java Sea

Ship Activity : Sailing

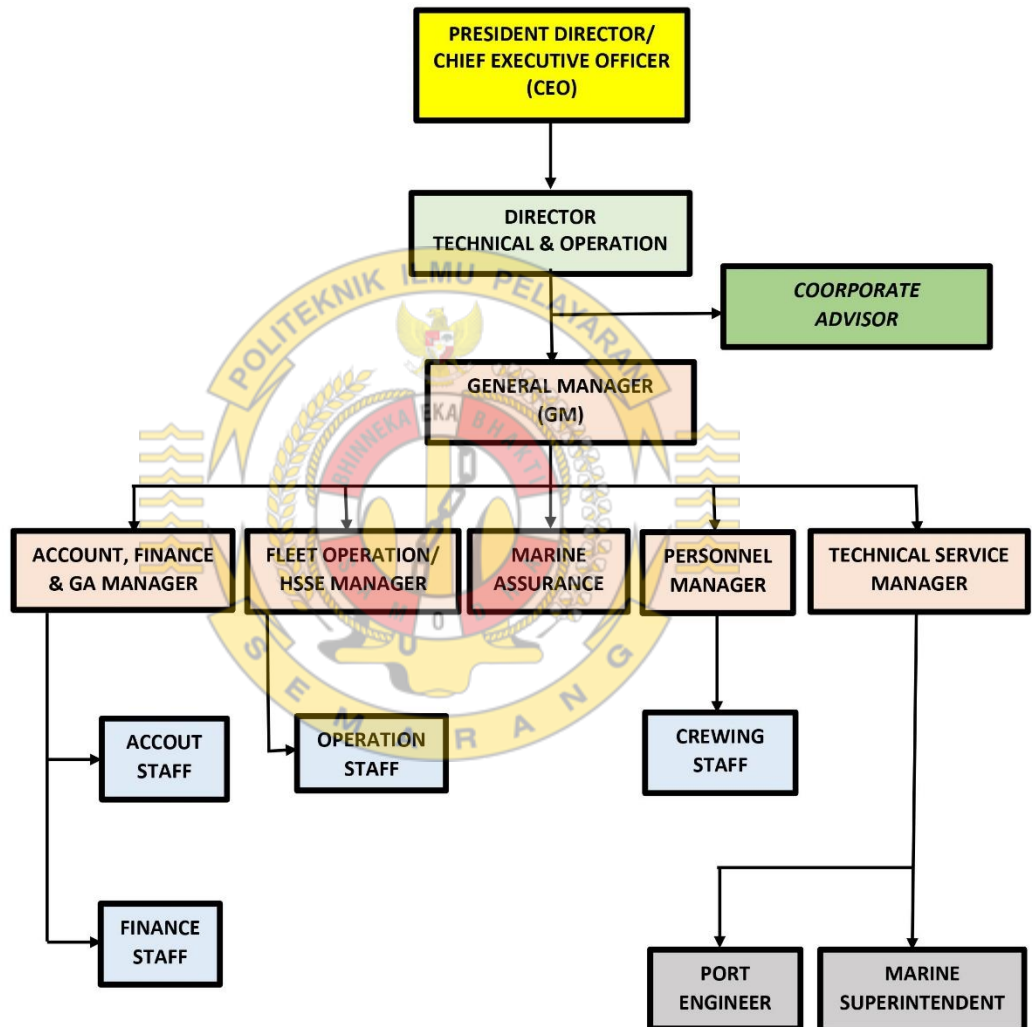
Chairman	Unggul Wahyu PS	Master				Capt. Suprihadi S. M. Mar			
Safety Officer	Unggul WAhyu PS								
Departement	Job Description	RA Y/N	Add PPE	Shore approval Y/N	Location	Target	Super visor	Team member	Sign
Engine planning									1. Unggul Wahyu PS (CHIEF OFFICER)
Deck planning	- Cleaning tank no 3S, 4P/S - Free gases - Resetting section pipe		YES		COT	3 DAY	C/O & BOSUN		2. Amanda Ritonga (BOSUN)
Additional Planning									3. Slamet (AB)
Remarks :									



Lampiran 8

MANAGEMENT ORGANIZATION STRUCTURE

PT. CIPTA SAMUDERA SHIPPING LINE



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : DEVY ROSITA DEWI
2. Tempat dan Tanggal Lahir : SRAGEN, 02 DESEMBER 1998
3. NIT : 541711306462 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : TARAMAN RT 11 SIDOHARJO SRAGEN
6. Nama Orang tua
 - a. Ayah : SUYATNO
Pendidikan : S1
Pekerjaan : GURU
 - b. Ibu : SUWARNI
Pendidikan : SMU
Pekerjaan : IBU RUMAH TANGGA
7. Pendidikan Formal
 - a. Sekolah Dasar : SD N TARAMAN 1
 - b. SMP : SMP N 1 SRAGEN
 - c. SMA : SMA N 1 SRAGEN
 - d. Perguruan Tinggi : POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
8. Pengalaman Praktek
 - a. PT. Cipta Samudera Shipping Line
09 Agustus 2019 – 3 Juli 2020

