



**PELAKSANAAN INSPEKSI TB. PERKASA 3 SEBELUM
KEGIATAN *TRANSHIPMENT* BATU BARA DI
PT.BORNEO INDOBARA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

DANIEL NORICK ARROZY
NIT. 561911337433 K

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

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

**PELAKSANAAN INSPEKSI TB. PERKASA 3 SEBELUM OPERASIONAL
DI PT. BORNEO INDOBARA**

DISUSUN OLEH:

DANIEL NORICK ARROZY
NIT. 561911337433 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *20 JUNI 2023*

Dosen Pembimbing I
Materi



DARYANTO, S.H., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



RIA HERMINA SARI, SS. M.Sc
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19810413 200604 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. NUR ROHMAH, SE., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pelaksanaan Inspeksi TB. Perkasa 3 Sebelum Kegiatan Transshipment Batu Bara di PT. Borneo Indobara” karya,

Nama : DANIEL NORICK ARROZY

NIT : 561911337433 K

Program Studi : D IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari...Senin....., tanggal.....3.....

Semarang,3 Juli 2023.....

PENGUJI

Penguji I : **Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji II : **SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji III : **ANICITUS AGUNG NUGROHO, S.Si. T., M.Si.**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19780417 200912 1 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 1998031 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Daniel Norick Arrozy

NIT : 561911337433 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Pelaksanaan Inspeksi TB. Perkasa 3 Sebelum Operasional di PT. Borneo Indobara” karya,

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 yang 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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, ... 20 JUNI 2023

Yang membuat pernyataan,



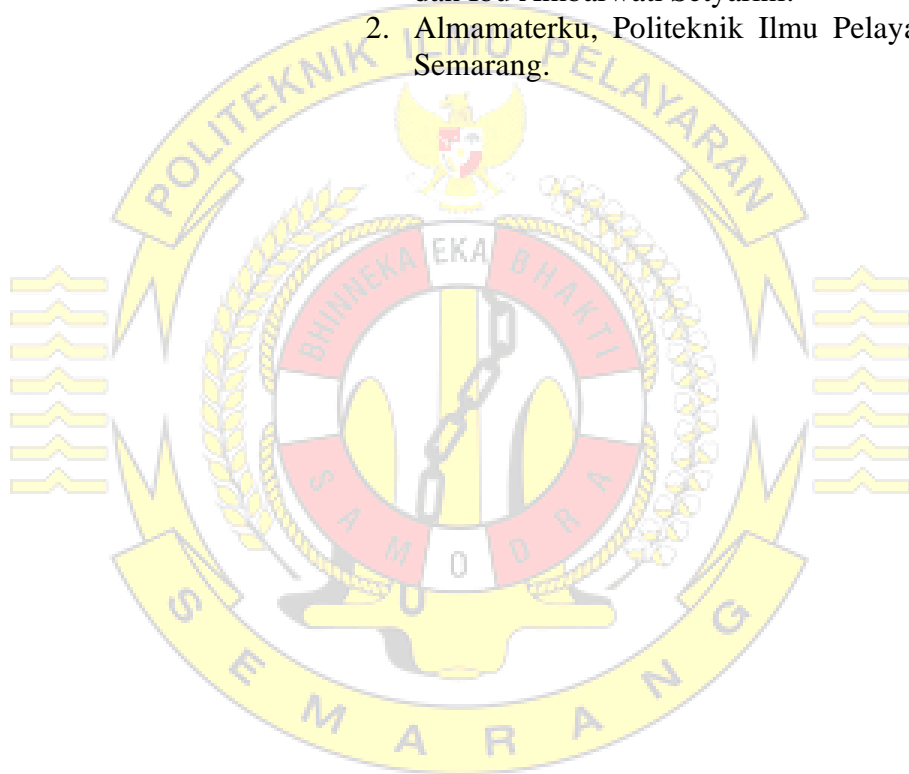
DANIEL NORICK ARROZY
NIT. 561911337433 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Sukses adalah kemampuan untuk melangkah dari kegagalan tanpa hilang antusiasme. (Sir Winston Churchill)

Persembahan:

1. Kedua orangtua saya, Bapak Zamroni dan Ibu Ambarwati Setyarini.
2. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



PRAKATA

Alhamdulillah, Segala puji dan rasa syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyanyang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Pelaksanaan Inspeksi TB. Perkasa 3 Sebelum Operasional di PT. Borneo Indobara” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun praktek darat di perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M. M. Selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Bapak Daryanto, S.H., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Ibu Ria Hermina Sari, SS. M.Sc selaku Dosen pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Pimpinan beserta Karyawan Perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek darat.
6. Pimpinan beserta Karyawan Perusahaan PT. Borneo Indobara yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian saat praktek darat.
7. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Demikian prakata dari penulis dengan harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 2023

Penulis

DANIEL NORICK ARROZY
NIT. 561911337433 K

ABSTRAK

Arrozy, Daniel Norick. 2023. *"Pelaksanaan Inspeksi TB. Perkasa 3 Sebelum Kegiatan Transshipment Batu Bara di PT. Borneo Indobara"*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto, S.H., M.M., Pembimbing II: Ria Hermina Sari, SS. M.Sc.

Inspeksi kapal dimulai sebelum perjanjian (*on hire*) dilakukan, untuk memenuhi SOP yang telah yang telah diberlakukan di PT. Borneo Indobara sebelum operasional. PT. Borneo Indobara harus memperhatikan hal-hal penting yang menyangkut tentang keselamatan, keamanan serta kedisiplinan kru kapal. Permasalahan yang terjadi kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung yaitu TB.Perkasa 3 yang bertugas sebagai transshipment batubara. Penelitian ini bertujuan mengetahui proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional, termasuk kendala dan upaya yang dilakukan untuk mengatasinya.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, studi dokumentasi dan studi pustaka. Data dianalisis dengan Teknik analisis data kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional dilakukan melalui beberapa tahapan yaitu persiapan, pelaksanaan, laporan dan penerbitan sertifikat on hire. Terdapat kendala yaitu belum terbitkan sertifikat on hire dikarenakan masih terdapat Alat Pelindung Diri (APD) di kapal yang tidak layak sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ada, dokumen kapal yang telah habis masa berlakunya di kapal dan perlu dilakukan pembaruan. Adapun upaya untuk mengatasi kendala tersebut meliputi pergantian serta memusnahkan APD yang tidak sesuai SOP dan perpanjangan masa berlaku dokumen atau dokumen kapal di instansi yang terkait.

Kata kunci: Inspeksi, tug boat, transshipment, batu bara.

ABSTRACT

Arrozy, Daniel Norick. 2023. *"Implementation of TB Perkasa 3 Inspections Before Coal Transshipment Activities at PT. Borneo Indobara"*. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Daryanto, S.H., M.M., Supervisor II: Ria Hermina Sari, SS. M.Sc.

Vessel inspection begins before the agreement (on hire) is made, to comply with the SOP that has been implemented at PT. Borneo Indobara before operation. PT. Borneo Indobara must pay attention to important matters relating to the safety, security and discipline of the ship's crew. Problems that occur ship owned by PT. Dian Ciptamas Agung, namely TB.Perkasa 3 who served as coal transshipment. This study aims to determine the TB inspection process.

This research uses qualitative methods with descriptive methods, with data collection techniques of observation, interviews, literature and documentation when researchers carry out land practices at PT. Dian Ciptamas Agung. To get all the information in this study, the researchers asked or interviewed three informants, namely the HSE officer of PT. Borneo Indobara, HSE officer of PT. Dian Ciptamas Agung, TB Chief Officer. Perkasa 3 who was on duty at the time the research was carried out.

The results showed that the TB inspection process. Perkasa 3 before operating is carried out through several stages, namely preparation, implementation, reporting and issuance of on hire certificates. There are obstacles, namely the on hire certificate has not been issued because there are still Personal Protective Equipment (PPE) on board that are not feasible according to existing SOPs, ship documents that have expired on ships and need to be renewed. The efforts to overcome these obstacles include replacing and destroying PPE that are not in accordance with the SOP and extending the validity period of documents or ship documents at the relevant agency.

Keywords: Inspection, tug boat, transshipment, coal.

DAFTAR ISI

| | |
|-----------------------------------|----------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN | iv |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | v |
| PRAKATA | vi |
| DAFTAR ISI | x |
| DAFTAR GAMBAR | xiii |
| DAFTAR TABEL | xiv |
| DAFTAR LAMPIRAN | xv |
| ABSTRAK | ix |
| ABSTRACT | x |
| BAB I : PENDAHULUAN | 1 |
| A.Latar Belakang Masalah | 1 |
| B.Fokus Penelitian | 4 |
| C.Rumusan Masalah..... | 4 |
| D.Tujuan Penelitian | 5 |
| E. Manfaat Hasil Penelitian | 5 |

| | |
|---|-----------|
| BAB II : KAJIAN TEORI | 7 |
| A.Deskripsi Teori..... | 7 |
| B.Kerangka Penelitian..... | 19 |
| BAB III : METODE PENELITIAN | 20 |
| A.Metode Penelitian | 20 |
| B.Tempat Penelitian | 21 |
| C.Sampel Sumber Data Penelitian/Informan..... | 22 |
| D.Teknik Pengumpulan Data..... | 24 |
| E. Instrumen Penelitian | 27 |
| F. Teknik Analisis Data Kualitatif | 30 |
| G.Pengujian Keabsahan Data..... | 33 |
| BAB IV : HASIL PENELITIAN..... | 33 |
| A.Gambaran Konteks Penelitian..... | 33 |
| B.Deskripsi Data..... | 39 |
| C. Temuan | 51 |
| D.Pembahasan Hasil Penelitian | 65 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN | 66 |
| A.Simpulan..... | 66 |
| B.Keterbatasan Penelitian | 66 |
| C.Saran | 63 |

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| DAFTAR PUSTAKA | 64 |
| LAMPIRAN-LAMPIRAN | 66 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | 90 |

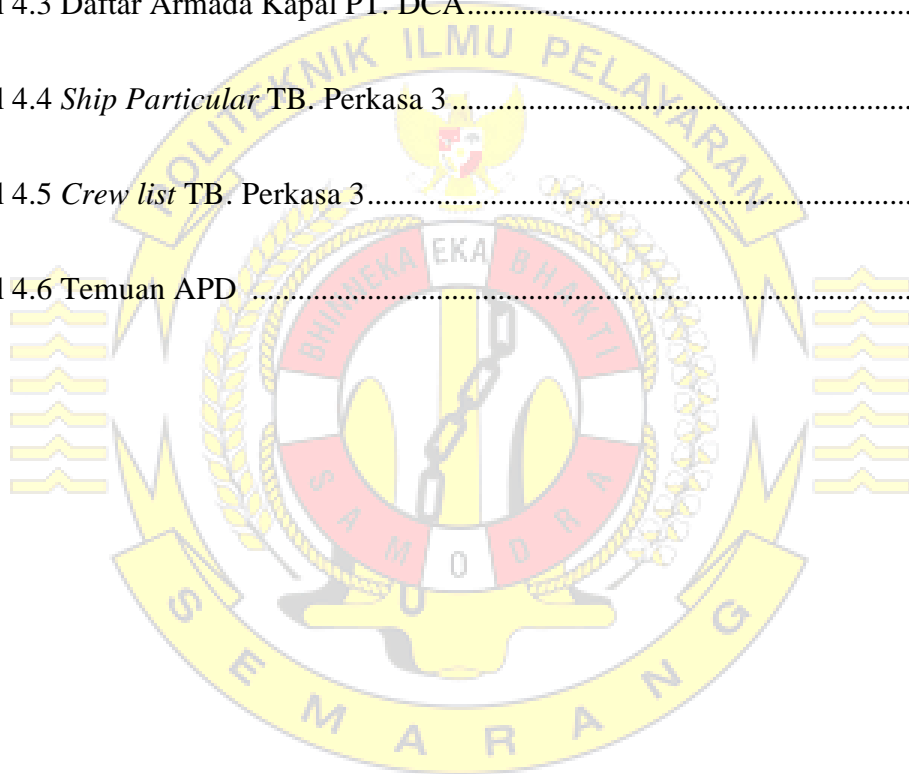


DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2.1 Diagram Alir Proses Inspeksi | 9 |
| Gambar 2.2 Kerangka Penelitian | 19 |
| Gambar 3.1 Pengujian Keabsahan Data | 32 |
| Gambar 4.1 Kantor PT. Borneo Indobara | 35 |
| Gambar 4.2 Kantor PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Bunati | 39 |
| Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT. DCA | 40 |
| Gambar 4.4 Foto TB. Perkasa 3 | 44 |
| Gambar 4.5 Temuan Head Lamp | 47 |
| Gambar 4.6 Temuan Kaca Mata Safety | 48 |
| Gambar 4.7 Temuan Jas Hujan | 49 |
| Gambar 4.8 Tahapan Inspeksi Kapal | 50 |
| Gambar 4.9 Persiapan Inspeksi TB. Perkasa 3 | 52 |
| Gambar 4.10 Pemeriksaan data kapal | 53 |
| Gambar 4.11 Pemeriksaan Peralatan Navigasi | 54 |
| Gambar 4.12 Pemeriksaan Kondisi Kamar Mesin | 54 |
| Gambar 4.13 Pemeriksaan Life Raft | 55 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Wawancara..... | 29 |
| Tabel 3.2 Kisi-kisi Instrumen Observasi..... | 30 |
| Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu | 34 |
| Tabel 4.2 Penelitian Terdahulu..... | 35 |
| Tabel 4.3 Daftar Armada Kapal PT. DCA..... | 43 |
| Tabel 4.4 <i>Ship Particular</i> TB. Perkasa 3 | 44 |
| Tabel 4.5 <i>Crew list</i> TB. Perkasa 3..... | 46 |
| Tabel 4.6 Temuan APD | 58 |



DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|----|
| Lampiran 1 Hasil Wawancara I | 60 |
| Lampiran 2 Hasil Wawancara II | 62 |
| Lampiran 3 Hasil Wawancara III | 64 |
| Lampiran 4 <i>Form</i> Inspeksi <i>Tug Boat</i> PT. Borneo Indobara | 71 |
| Lampiran 5 Daftar Hadir Inspeksi TB. Perkasa 3 | 73 |
| Lampiran 6 Laporan Hasil Inspeksi dan Tindakan Perbaikan TB. Perkasa 3..... | 74 |
| Lampiran 7 Prosedur <i>Job Safety Analysis</i> | 76 |
| Lampiran 8 Prosedur Pengoperasian <i>Tug Boat</i> PT. Dian Ciptamas Agung..... | 78 |
| Lampiran 9 Prosedur Pemilihan <i>Tug Boat</i> PT. Borneo Indobara | 80 |
| Lampiran 10 Prosedur Inspeksi Sarana Prasarana dan Peralatan PT. Borneo Indobara..... | 84 |
| Lampiran 11 Prosedur Alat Pelindung Diri | 87 |
| Lampiran 12 Prosedur Penggunaan Alat Navigasi..... | 89 |
| Lampiran 13 <i>Crew List</i> TB. Perkasa 3 | 91 |
| Lampiran 14 <i>General Arrangement</i> TB. Perkasa 3 | 92 |
| Lampiran 15 Dokumen SMKP PT. Borneo Indobara | 93 |
| Lampiran 16 <i>Ship Particular</i> TB. Perkasa 3 | 96 |

Lampiran 17 Dokumentasi Inspeksi TB. Perkasa 397

Lampiran 18 Daftar Riwayat Hidup100



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satunya negara pertambangan batu bara terkemuka di dunia. Salah satu daerah produksi pertambangan di Indonesia adalah pulau Kalimantan. Produsen batu bara terbesar keempat di dunia adalah Indonesia. Rekor produksi terbesar sejak tahun 1981 dicapai oleh Indonesia, dimana 561 juta ton batu bara diproduksi. Menurut catatan provinsi yang menjadi mayoritas sumber batu bara di Indonesia adalah provinsi Sumatera Selatan, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur. Perusahaan pertambangan batu bara terkemuka seperti Adaro, Kideco Jaya Agung, dan Bumi Resources berlokasi di wilayah tersebut (Aditya, 2020:67-71).

Batu bara seperti yang diketahui difungsikan sebagai Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU), (Leko et al., 2021:12-16). Melihat hal tersebut, kualitas batu bara merupakan faktor penting untuk dipertimbangkan guna untuk mendapatkan pemanfaatan yang terbaik bagi konsumen. Batu bara pada dasarnya merupakan sumber energi yang kotor karena asal usulnya dari bawah permukaan tanah dan transformasi selanjutnya menjadi limbah beracun. Tahap tersebut meliputi penambangan, pembakaran, hingga pembuangan limbahnya. Setiap langkah dari tahap tersebut menghasilkan energi yang mengakibatkan kerusakan yang harus ditanggung oleh bumi dan semua orang yang hidup di dalamnya (Putra et al., 2019:64-71).

Kualitas batu bara dapat bervariasi baik secara horizontal ataupun vertikal dalam seam (lapisan) yang sama. Kondisi ini dapat diakibatkan oleh variasi proses pengendapan, susunan penyusun, dan penumpukan sedimen yang terjadi selama proses pembatubaraan (Divo & Ansosry, 2020:51-60). Sementara itu, proses pengambilan dan penanganan batu bara ketika pelaksanaan penambangan juga dapat menimbulkan terciptanya perbedaan kualitas batu bara. Adanya mutu batu bara yang ditambang berbeda-beda serta memiliki tanggung jawab dalam mencapai kriteria kontrak sehingga sebuah perusahaan tambang mendapat tantangan. Solusi untuk permasalahan ini dengan mencampur batu bara saat dimuat ke atas kapal. (Toding et al., 2019:110).

PT. Borneo Indobara bekerja sama dengan PT. Dian Ciptamas Agung yang merupakan perusahaan pelayaran pemilik kapal (*Owner*) yang bergerak di bidang pengoperasian kapal, pengawakan, dan keagenan dalam bidang pengangkutan batubara. Sebagai pemilik kapal, PT. Dian Ciptamas Agung harus menerapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ditetapkan oleh perusahaan PT. Borneo Indobara untuk menyiapkan kelayakan armada kapal agar dapat melakukan operasional disesuaikan dengan kondisi yang diberlakukan.

Perusahaan saling melakukan kerja sama untuk memperhatikan keselamatan dan keamanan dalam bekerja serta kedisiplinan. Inspeksi kapal dimulai sebelum perjanjian (*on hire*) dilakukan, untuk memenuhi SOP yang telah yang telah diberlakukan di PT. Borneo Indobara sebelum operasional.

PT. Borneo Indobara harus memperhatikan hal-hal penting yang menyangkut tentang keselamatan, keamanan serta kedisiplinan kru kapal. Permasalahan yang terjadi *tug boat* milik PT. Dian Ciptamas Agung yaitu TB.Perkasa 3 yang bertugas sebagai *transshipment* batubara, dilakukan inspeksi namun tidak memenuhi SOP di PT. Borneo Indobara sehingga terjadi keterlambatan operasional.

Kebutuhan batu bara di pasar domestik maupun pasar internasional mengalami peningkatan produksi. Guna mendukung peningkatan produksi batu bara tersebut, maka diperlukan pengecekan kapal secara rutin atau dapat disebut sebagai inspeksi kapal. Hal ini merupakan kewajiban untuk menjamin keamanan dan keselamatan muatan, penumpang maupun krew kapal.

Inspeksi merupakan kegiatan pengecekan secara visual untuk tiap detail terhadap suatu benda atau alat di bagian tertentu sesuai ketentuan yang telah ditetapkan. Kegiatan inspeksi kapal bertujuan untuk melihat kelayakan suatu kapal sebelum operasional. Untuk melaksanakan inspeksi bagi inspektor diperlukan pelatihan dan ketrampilan agar dapat melakukan penilaian yang rinci dari kondisi kapal tersebut. Inspeksi kapal dilakukan untuk memenuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) sebelum kegiatan *transshipment* batubara. SOP merupakan suatu pedoman atau acuan untuk melakukan pekerjaan sesuai fungsi yang berdasarkan prosedur agar terciptanya keamanan, keselamatan kerja serta kedisiplinan.

Pelaksanaan inspeksi ini bermaksud guna memberikan pelayanan jasa yang efektif serta efisien untuk kru kapal dengan partisipasi dari semua pihak

yang terkait dalam pelaksanaan tersebut, karena mereka yang menguasai kondisi yang terjadi di lapangan saat operasional sesuai SOP yang telah diberlakukan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul : **“Pelaksanaan Inspeksi TB. Perkasa 3 Sebelum Kegiatan *Transshipment* Batu bara di PT. Borneo Indobara”**

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini, difokuskan pada proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional dan kendala serta bagaimana upaya untuk mengatasi kendala pada pelaksanaan inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum kegiatan *transshipment* batu bara di PT. Borneo Indobara.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan fokus penelitian di atas, peneliti merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum kegiatan *transshipment* batu bara di PT. Borneo Indobara ?
2. Apa kendala saat pelaksanaan inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum kegiatan *transshipment* batu bara di PT. Borneo Indobara ?
3. Bagaimana upaya untuk mengatasi kendala pada pelaksanaan inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum kegiatan *transshipment* batu bara di PT. Borneo Indobara ?

D. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan permasalahan pada penelitian ini, maka tujuan yang hendak dicapai adalah :

1. Untuk mengetahui proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum kegiatan *transshipment* batu bara di PT. Borneo Indobara
2. Untuk mengetahui kendala saat pelaksanaan inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum kegiatan *transshipment* batu bara di PT. Borneo Indobara
3. Untuk mengetahui upaya dalam mengatasi kendala pada pelaksanaan inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum kegiatan *transshipment* batu bara di PT. Borneo Indobara

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari penelitian dapat mampu memberikan masukan untuk pihak-pihak yang terkait serta bagi individu, seperti :

1. Secara teoritis
 - a. Sebagai kontribusi pengetahuan bagi para Taruna Akademi Maritim Pelayaran.
 - b. Sebagai sumbangsih ilmu pengetahuan dan wawasan bagi pembaca dalam pelaksanaan inspeksi kapal.
2. Secara praktis
 - a. Dapat memberikan sumbangsih dan manfaat bagi pengambilan keputusan perusahaan.
 - b. Guna meningkatkan keahlian dan ketrampilan kru kapal dalam pelaksanaan inspeksi kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Guna mempermudah pemahaman dalam penelitian ini, berikut disajikan teori dan kajian pustaka terkait dengan bahasan penelitian ini.

1. Inspeksi

Inspeksi menurut Thahir (2017:68), merupakan suatu ilmu untuk menentukan keadaan atau kondisi suatu benda, proses febrikasi atau pengolahan, serta lingkungan. Inspeksi merupakan gabungan antara ilmu *engineering* atau ilmu keteknikan, manajemen, proses dan keahlian kejuruan yang hanya dapat dilakukan setelah melalui beberapa tahap yaitu tahap persiapan, pelaksanaan fisik, sertifikasi, pelaporan dan pendataan.

Menurut Alvin A. Arens et al. (2012:14), pelaksanaan pemeriksaan merupakan suatu proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dapat di ukur dari suatu *economic entity* yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi V tahun 2006 menyebutkan “inspeksi adalah pemeriksaan menyeluruh atau pemeriksaan langsung terhadap penerapan peraturan, tugas dan lain-lain”.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat disimpulkan inspeksi adalah kegiatan pengecekan kondisi, konstruksi dan kelengkapan dokumen

secara mendetail untuk menentukan layak laut dan aman sebelum digunakan dalam kegiatan operasional.

2. Tata Cara Pelaksanaan Inspeksi

Kegiatan inspeksi dilakukan dengan pemeriksaan kondisi kapal berdasarkan *checklist inspection*, pemeriksaan ini dapat dilakukan secara *direct visit* ke kapal.

Berikut merupakan tata cara pelaksanaan inspeksi sebagaimana tertuang dalam SOP PT. Borneo Indobara :

a) Persiapan

- 1) Inspektor sebelum melakukan inspeksi wajib menggunakan APD (*safety helmet, safety shoes, safety glass, safety glove, life jacket*).
- 2) Inspektor berkoordinasi dengan kontraktor untuk menentukan dan memastikan jadwal, tempat dan waktu inspeksi.
- 3) Inspektor mempersiapkan checklist, kamera, dan dokumen lain yang diperlukan.
- 4) Kontraktor menyiapkan dokumen yang diperlukan.

b) Pelaksanaan

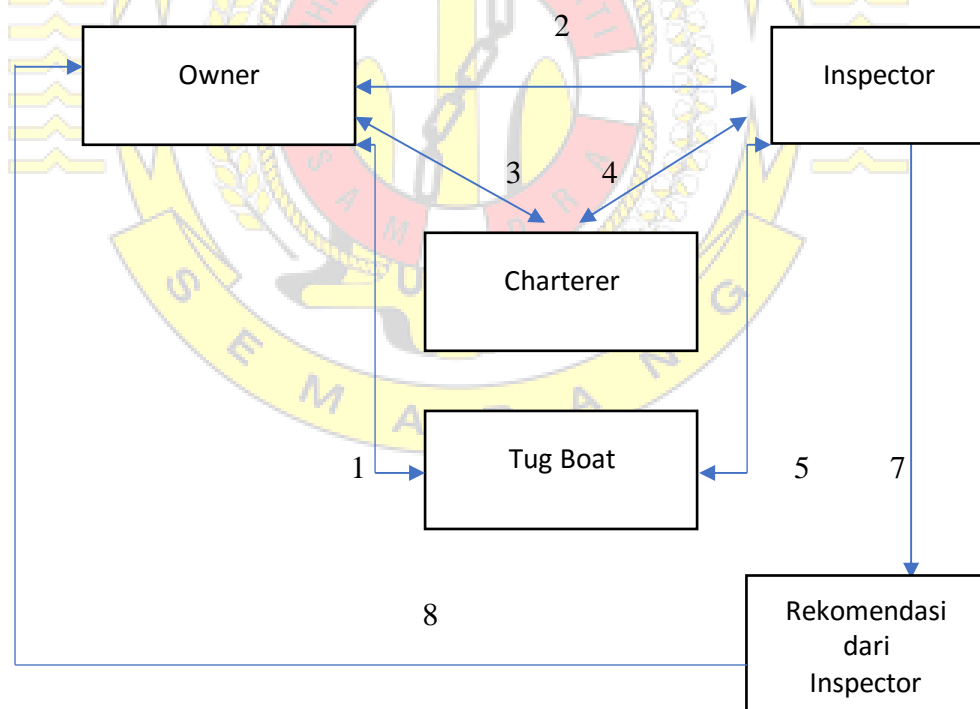
Inspektor melakukan pengecekan terhadap :

- 1) Kelengkapan semua dokumen *tug boat*.
- 2) Jumlah kru memadai.
- 3) Pengecekan kondisi visual dan konstruksi *tug boat*.
- 4) Kondisi anjungan, antara lain: peralatan navigasi, lampu-lampu navigasi, kelistrikan.

- 5) Mesin jangkar.
- 6) Memastikan nama tug boat sesuai dokumen.
- 7) Memastikan plimsoll mark (*draft mark*) dalam kondisi baik.
- 8) Memastikan alat-alat navigasi dan keselamatan memadai dan dapat berfungsi dengan baik.
- 9) Peralatan keselamatan memadai, berfungsi dan tidak kadaluarsa: sekoci, *lifebuoy*, lampu penerangan, jaket pelampung, senter.
- 10) Memastikan peralatan pemadam kebakaran memadai dan berfungsi dengan baik.

Adapun proses pelaksanaan inspeksi dapat digambarkan melalui

Gambar 2.1 dibawah ini :



Gambar 2.1 Diagram Alir Proses Inspeksi

Sumber : Prosedur pemilihan *tug boat* PT. Borneo Indobara

3. *Tug Boat*

Menurut PM 93 tahun 2014 kapal tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk *maneuver* atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, melalui sungai, atau terusan. Selain itu kapal tunda juga digunakan untuk menarik tongkang, kapal rusak dan peralatan lainnya yang memerlukan tarikan atau dorongan.

Perlengkapan dan bagian *tug boat* terkait inspeksi sesuai dengan KUHD Pasal 309 di atas memasukkan segala perlengkapan kapal ke dalam pengertian kapal. Adapun yang dimaksud dengan perlengkapan kapal merupakan "segala barang yang tidak merupakan bagian kapal itu, tetapi diperuntukkan tetap digunakan dengan kapal itu". Yang termasuk ke dalam perlengkapan itu, berdasarkan penjelasan atas Pasal 124 Ayat (1) Undang-undang No. 17 Tahun 2008, adalah "bagian-bagian yang termasuk dalam perlengkapan navigasi, alat penolong, penemu (*smoke detector*) dan pemadam kebakaran, radio dan elektronika kapal, dan peta-peta serta publikasi nautika, serta perlengkapan pengamatan meterologi untuk kapal dengan ukuran dan daerah pelayaran tertentu".

Perlengkapan navigasi antara lain radar, sonar, echo sounder, kompas, klinometer, hydrometer, dan barometer. Yang termasuk alat penolong meliputi pelampung penolong, alat-alat pelempar tali, serta sekoci penolong. Alat pemadam kebakaran meliputi alat pemadam api ringan seperti *dry chemical*, dan *water pressure*, alat pemadam dengan

pendinin air seperti *nozzle*, *hydrant*, dan selang pemadam serta pasir dalam kotak serta sekop.

Sejumlah perlengkapan lain yang terdapat di dalam *tug boat* yaitu:

- a. Sarana tambat labuh, antara lain dampra, tali tambat, dan alat penembak tali.
- b. Alat-alat berlabuh jangkar, yaitu rantai/tali jangkar, jangkar, mesin jangkar, dan *band stopper*

4. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Menurut Hartatik (2014:35) "*Standar Operating Procedure*" adalah satu set instruksi tertulis yang digunakan untuk kegiatan rutin atau aktivitas yang berulang kali dilakukan oleh sebuah organisasi.

"SOP dapat didefinisikan sebagai dokumen yang menjabarkan aktivitas operasional yang dilakukan sehari-hari, dengan tujuan agar pekerjaan tersebut dilakukan secara benar, tepat dan konsisten untuk menghasilkan produk sesuai standar yang telah ditetapkan sebelumnya" (Tathagati, 2014).

"Dengan terciptanya Standar Operasional Prosedur (SOP) dan pelaksanaannya serta pengawasan pelayanan yang baik, akan menciptakan kualitas pelayanan yang sesuai dengan permintaan anggota. Apabila semua kegiatan sudah sesuai dengan yang ditetapkan dalam Standar Operasional Prosedur (SOP), maka secara bertahap kualitas pelayanan akan lebih profesional, cepat dan mudah" (Lovelock dkk,2010:25)

a. Peran Standar Operasional Prosedur (SOP)

Sesuai dengan perkembangan perusahaan dan kompleksitas bisnis serta dinamika yang ada, peran SOP semakin dibutuhkan dalam perusahaan sebagai pedoman dalam menjalankan suatu proses pekerjaan. Bisa dibayangkan, tanpa pedoman yang baku tentunya akan menimbulkan

diantara karyawan. Seringnya timbul permasalahan yang selalu berulang-ulang membuat banyak karyawan frustrasi, sementara pimpinan sibuk dengan pekerjaannya dan tidak ada waktu untuk mengurus masalah yang terjadi di dalam unit bisnisnya. Selain itu pedoman dalam melaksanakan tugas, standar operasional prosedur atau SOP dapat mengefektifkan serta mengefisienkan setiap rentetan kegiatan petugas di lapangan. Di Negara kita, semua instansi diwajibkan memiliki SOP, seperti halnya di instansi yang bergerak di bidang pelayaran PT. Borneo Indobara sebagai pengangkut batu bara, yang tugas dasarnya akan berhubungan langsung dengan pengguna jasa.

b. Tujuan Standar Operasional Prosedure (SOP) PT. Borneo Indobara

- 1) Memastikan armada tug boat akan digunakan dalam aktivitas transshipment PT. Borneo Indobara memenuhi standar kelayakan laut.
- 2) Memastikan armada tug boat yang akan dipergunakan sesuai dengan spesifikasi yang telah disepakati oleh PT. Borneo Indobara.

5. *Transshipment*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2020 Pasal 1 dengan bunyi sebagai berikut “Lokasi Alih Muat Antar kapal (*ship to ship transfer*) adalah lokasi di perairan yang ditetapkan dan berfungsi sebagai pelabuhan yang digunakan sebagai kegiatan alih muat antar kapal.”

Menurut SOLAS Consolidated (2014) dalam Prasetya 2022, segala aktivitas tidak dapat dilakukan menggunakan fasilitas pelabuhan dalam pemindahan barang maupun manusia dari satu kapal ke kapal lainnya.

Muatan minyak di pindahkan ke kapal yang sedang bersebelahan. Operasi ini dapat dilakukan melalui berbagai proses berupa manuver pendekatan, proses tambat, koneksi selang, operasi untuk transfer kargo, pemutusan sambungan selang, manuver *unmooring*, dan keberangkatan. Kegiatan ini juga dapat disebut sebagai “*Transshipment*” (*ship to ship transfer operation plan* (2014) dalam Prasetya 2022)

Menurut keterangan di atas maka dapat disimpulkan bahwa *ship to ship* (STS) atau kapal ke kapal adalah suatu proses di mana dua kapal ditempatkan berdampingan atau berdekatan untuk melakukan transfer muatan, biasanya dalam konteks niaga angkutan minyak dan gas. Tujuan dari operasi STS adalah untuk mentransfer muatan minyak, gas, atau produk lainnya dari satu kapal (kapal pengirim) ke kapal lainnya (kapal penerima) secara efisien dan aman di perairan terbuka.

Kegiatan *ship to ship* memiliki beberapa kendala dan faktor yang dapat menghambat proses bongkar muat antara kapal-kapal di perairan tertentu. Berbagai faktor yang akan menjadi kendala pada proses *ship to ship* antara lain faktor kondisi alam, faktor letak kapal yang jauh dari otoritas pelabuhan setempat, hasil *ullage* dan *innage* yang tidak sesuai antara *mother vessel* dengan *shuttle ship*.

6. Batu bara

Batu bara adalah mineral organik yang mudah terbakar yang terbentuk dari sisa-sisa tanaman purba. Proses pembentukan batu bara dimulai dari masa formasi batu bara (Carboniferous), yang dikenal juga sebagai *early carboniferous*, dan berlangsung sekitar 290 hingga 360 juta tahun yang lalu. Oleh karena itu, batubara termasuk dalam kategori bahan bakar fosil. Proses pembentukan batubara dimulai dengan pengendapan sisa-sisa tanaman menjadi gambut. Gambut (peat) adalah lapisan organik yang terbentuk dari akumulasi serasah tanaman yang terendapkan di lingkungan rawa atau danau yang tergenang air, selanjutnya batu bara berubah menjadi batu bara muda (*lignite*) atau disebut pula batu bara coklat (*brown coal*) (Mu'tazim billah, 2010 dalam Kiswanto, 2020).

a. Jenis batu bara

Batu bara terbentuk melalui proses yang kompleks dan membutuhkan waktu yang sangat lama, biasanya puluhan hingga jutaan tahun. Proses ini terjadi di bawah pengaruh kondisi fisik, kimia, dan geologis tertentu. Batu bara dibagi menjadi lima jenis berdasarkan *grade* atau kualitasnya, yaitu lignite, sub-bitumine, bitumine, antrasit, gambut (Puslitbang Kementerian ESDM, 2006 dalam Kiswanto, 2020).

1) Lignite.

Lignite merupakan batu bara peringkat rendah dimana kedudukan lignite dalam tingkat klasifikasi batu bara berada pada

daerah transisi dari jenis gambut ke batu bara. Lignite adalah batu bara yang berwarna hitam dan memiliki tekstur seperti kayu.

2) Sub-bitumine.

Batu bara jenis ini merupakan peralihan antara jenis lignite dan bitumine. Batu bara jenis ini memiliki warna hitam yang mempunyai kandungan air, zat terbang, dan oksigen yang tinggi serta memiliki kandungan karbon yang rendah.

3) Bitumine.

Batu bara jenis ini merupakan batu bara yang berwarna hitam dengan tekstur ikatan yang baik.

4) Antrasit.

Antrasit merupakan batu bara paling tinggi tingkatannya yang mempunyai kandungan karbon lebih dari 93 % dan kandungan zat terbang kurang dari 10%. Antrasit umumnya lebih keras, kuat dan sering kali berwarna hitam mengkilat seperti kaca.

5) Gambut.

Gambut merupakan jenis batu bara dengan kualitas terendah, batu bara ini memiliki ciri berpori dan kadar air diatas 75%.

7. SOP Inspeksi Sebelum Kegiatan *Transshipment* Batu Bara di PT. Borneo Indobara

Berikut disajikan SOP PT. Borneo Indobara sebagai pedoman dalam menjalankan pekerjaan :

- a. Semua kru kapal yang bertugas di deck/mesin wajib menggunakan alat pelindung diri yang sesuai.
- b. Nahkoda sebagai wakil perusahaan di atas kapal memahami dengan baik tanggung jawabnya mengenai *crew*, kapal, area dan karakter proyek/tugas yang sedang dijalankan/dilaksanakan saat itu.
- c. Nahkoda/perwira kapal dan kru kapal selama berada di atas kapal diharuskan memiliki kompetensi dan sertifikasi yang valid mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi dan peralatan lain yang tersedia sebagai upaya pengoperasian yang aman serta keselamatan kapal, kru dan muatan.
- d. Menjalankan kapal dalam lingkup prosedur ini adalah bahwa seluruh kru siap dengan kondisi dari berbagai jenis kapal yang dioperasikan.
- e. Melaksanakan pemeriksaan unit meliputi :
 - 1) Mengisi formulir-formulir persiapan, pemeriksaan unit dan area pelayaran.
 - 2) Memastikan dokumen-dokumen perijinan dan sertifikasi dari kru, unit dan muatan masih berlaku dan dapat digunakan.
 - 3) Memastikan informasi rencana pelayaran sebagai pemeriksaan akhir dilaksanakan dan dikonfirmasi oleh para pihak.
- f. Melaksanakan pengawasan yang efektif selama kapal berlayar/bergerak untuk menjaga keamanan dan keselamatan kapal sesuai dengan karakteristik proyek, area, dan jenis pelayaran, termasuk memastikan seluruh kru memiliki dan menggunakan Alat Pelindung

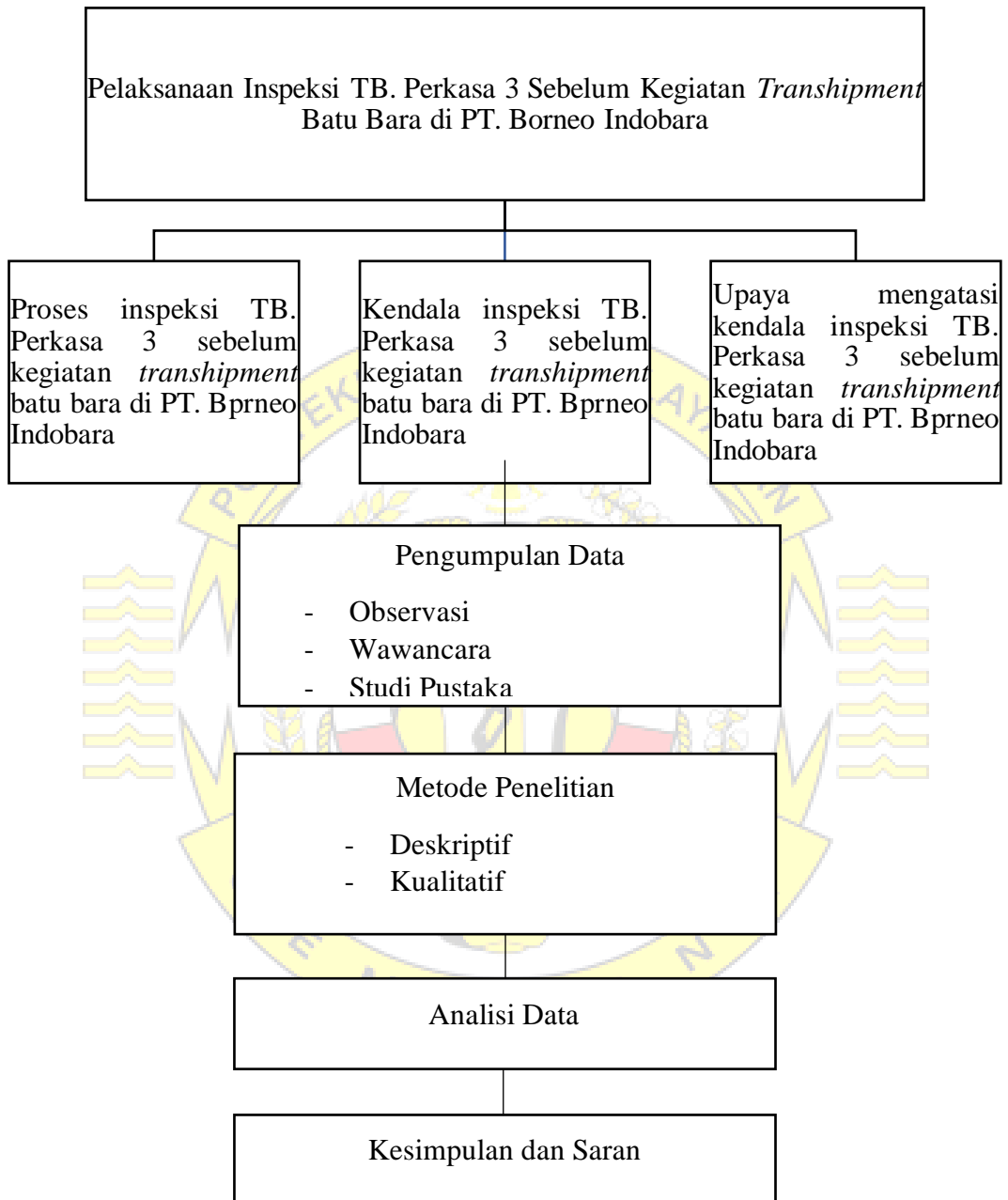
Diri (APD) yang layak serta sesuai kebutuhan kegiatan selama bekerja di kapal.

- g. Melaporkan kegiatan transfer bahan cair atau penerimaan bahan cair di kapal
- h. Nahkoda bertanggung jawab terhadap semua laporan, koordinasi, informasi, keamanan, kesehatan dan keselamatan atas kondisi kapal, kru, dokumen beserta muatan yang dibawanya dengan berkewajiban mengikuti kebijakan-kebijakan dan instruksi pemilik kapal (*owner*).
- i. Kapal dapat melakukan deviasi/perubahan tujuan karena sebab-sebab tertentu dan nahkoda membuat berita acara perubahan tujuan dengan dituliskan juga perubahan tersebut pada *log book* kapal.
- j. Nahkoda/perwira jaga di atas kapal melakukan pemeriksaan akhir dan bersiaga untuk memasuki area pelabuhan tujuan dan bertolak dari pelabuhan, berkoordinasi dengan stasiun radio pantai, kepanduan, keagenan atau pihak terkait dalam rangka mempersiapkan kapal memasuki alur atau keluar alur pelabuhan.
- k. Nahkoda dan seluruh kru kapal melakukan upaya terbaik untuk mencegah terjadinya kerusakan, *nearmiss*, insiden, dan *accident* pada kapal dan kru yang dapat menyebabkan terganggunya operasional dan apabila diharuskan melakukan perbaikan atau perawatan dapat berkoordinasi dengan *owner* untuk merencanakan perbaikan atau melakukan penanganan segera.

- l. Dalam pelaksanaan pengoperasian unit nahkoda memiliki hak untuk membuat keputusan-keputusan di atas kapal dan dokumen-dokumen dalam rangka menghadapi keadaan-keadaan kahar atau situasi darurat dengan tetap mengikuti aturan yang berlaku dan berkoordinasi dengan *owner*.
- m. Pelaporan awal kondisi dan situasi darurat di atas kapal harus dilakukan nahkoda maksimal 10 menit sejak terjadi kepada *owner*.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.2 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional dilakukan melalui beberapa tahapan yaitu persiapan, pelaksanaan, laporan dan penerbitan sertifikat *on hire*.
2. Proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional pada PT. Borneo Indobara sudah berjalan lancar. Meskipun demikian masih ada kendala yaitu belum terbitkan sertifikat *on hire* dikarenakan masih terdapat Alat Pelindung Diri (APD) di kapal yang tidak layak sesuai (Standar Operasional Prosedur) SOP yang ada, dokumen kapal yang telah habis masa berlakunya di kapal dan perlu dilakukan pembaruan.
3. Upaya mengatasi kendala saat inspeksi meliputi dengan melakukan pergantian serta memusnahkan APD yang tidak sesuai SOP dan dilakukan perpanjangan masa berlaku dokumen atau dokumen kapal di instansi yang terkait.

B. Keterbatasan Penelitian

Ada beberapa keterbatasan saat melaksanakan penelitian pada pelaksanaan inspeksi di PT. Borneo Indobara:

- a. Penelitian hanya dapat dilakukan pada satu perusahaan yang bergerak dalam bidang pemasaran dan penjualan batubara sehingga tidak adanya perbandingan.
- b. Keterbatasan waktu narasumber dalam melakukan wawancara. Namun penulis tetap dapat memperoleh data terkait dengan permasalahan penelitian.

C. Saran

Saran yang diberikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Sebaiknya PT. Dian Ciptamas Agung sebagai pemilik *tug boat* perlu mengadakan evaluasi secara terus menerus terhadap armada yang dimilikinya serta diperlukan pemeliharaan dan perawatan secara berkala untuk menjamin kondisi dalam keadaan baik dan laik laut.
- b. Sebaiknya PT. Dian Ciptamas Agung harus selalu memeriksa kelayakan Alat Pelindung Diri (APD) dan masa berlaku dokumen sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP).
- c. Sebaiknya kru *tug boat* memperhatikan aturan tentang standar keselamatan yang terdapat di SOP, agar tidak menghambat ketika akan melakukan pelayaran di laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, 2020, *Penentuan Struktur Geologi Bawah Permukaan Berdasarkan Analisis Derivatif Pada Data Gravitasi Di Wilayah Prospek Panas Bumi*, Skripsi, Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto
- Arens, A,A, et al, 2012, *Jasa Audit dan Assurance, Edisi 14*, Salemba Empat, Jakarta
- Divo, M, & Ansosry, 2020, *Optimasi Pencampuran Batubara Beda Kualitas dengan Metode Trial and Error Untuk Memenuhi Kriteria Permintaan Konsumen di CV, Bara Mitra Kencana Kota Sawahlunto Sumatera Barat*, Jurnal Bina Tambang, 5(1), pp 51-60
- Hartatik, Indah Puji, 2014, *Buku Pintar Membuat SOP (Standar Operasional Prosedur)*, Flashbooks, Yogyakarta
- KBBI, 2006, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi V*
- Kiswanto, H., 2020, *Fisika Lingkungan: Memahami Alam Dengan Fisika*, Syiah Kuala University Press, Aceh
- Leko, A., V,N, Lawalata, dan S,J, Nendissa, 2021, *Kajian Penambahan Konsentrasi Susu Skim Terhadap Mutu Minuman Yogurt Dari Limbah Air Cucian Beras Local*, AGRITEKNO, Jurnal Teknologi Pertanian, 7(2), 49-55
- Lovelock, Christoper., Jochen, Wirtz., & Jacky, Mussry, 2010, *Pemasaran Jasa – Perspektif Indonesia Jilid 1*, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Nazir, Mohammad, 2011, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua
atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang
Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan
Prasarana Pemanduan Kapal

Prasetya, Krisna, 2022, *Keterlambatan Ship To Ship (STS) Di Perairan Nipah
Kepulauan Riau Oleh PT Adhigana Pratama Mulya*, Skripsi, Politeknik
Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang

Putra, Y, R., Harminuke, R, & Handayani, E, 2019, *Kriteria Permintaan Pltu Di
Musi Rawas Optimization Of Coal Blending To Meet The Demand Criteria
Pltu In Musi Rawas*, Universitas Sriwijaya, Palembang,

Roselle, Laura, Dan Spray, Sharon, 2018, *Research and Writing in International
Relations*, Pearson Education, Chicago

Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, CV Alfabeta,
Bandung

Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, CV Alfabeta,
Bandung

Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*, CV Alfabeta,
Bandung

Sugiyono, 2020, *Metode Penelitian Kualitatif*, CV Alfabeta, Bandung

Tathagati, A, 2014, *Step by Step membuat SOP Standard Operating Procedure*,
Efata Publishing, Yogyakarta

Thahir Andi, 2017, *Jurnal Bimbingan dan Konseling*, Vol 69, No 12 2014,

Toding, J, D., Jan, A, B, H., & Sumarauw, J, S, 2019, *Identifikasi Dan Efisiensi
Kinerja Rantai Pasok Ikan Cakalang Di Tanawangko Kabupaten Minahasa*,
Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi,
7(1),

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran



LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara

Hasil Wawancara I

Identitas Informan Kunci

Nama : Bapak Riski Widya Saputra

Jabatan : Loading Supervisor PT. Borneo Indobara

Hasil Wawancara

Pertanyaan : "Selamat pagi Pak Riski, sebelumnya mohon maaf mengganggu waktunya pak."

Jawaban : "Pagi Daniel, iya gimana?"

Pertanyaan : "Sepengetahuan bapak sebagai Loading Supervisor di PT. Borneo Indobara, bagaimana proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional di PT. Borneo Indobara?"

Jawaban : " Untuk melaksanakan inspeksi kapal ada beberapa tahap yaitu persiapan utama, pelaksanaan inspeksi dan pelaporan hasil inspeksi."

Pertanyaan : "Siap pak, apakah bapak mengetahui adanya kendala pada pelaksanaan inspeksi?"

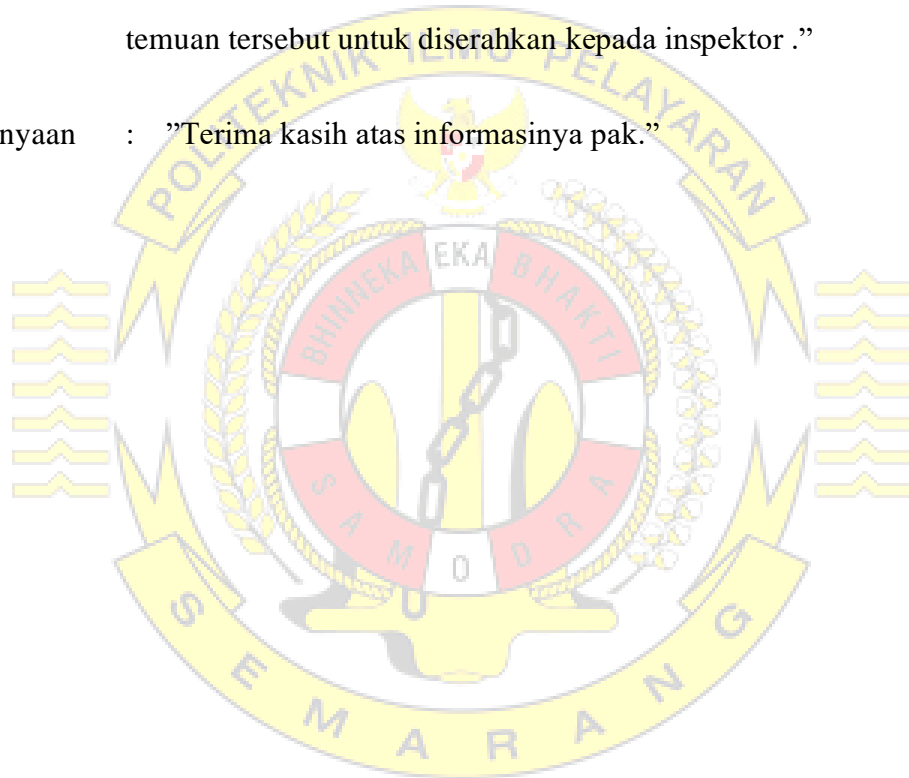
Jawaban : "terdapat kendala saat pelaksanaan inspeksi seperti sertifikat On Hire belum diterbitkan, karena terdapat temuan yang tidak

memenuhi standar kelayakan laut sesuai dengan spesifikasi yang telah disepakati.”

Pertanyaan : “Baik pak, terimakasih. Lalu upaya apa yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut pak?”

Jawaban : ”Upaya untuk mengatasi kendala tersebut, dapat dengan memenuhi temuan yang tidak sesuai dan membuat laporan hasial temuan tersebut untuk diserahkan kepada inspektor .”

Pertanyaan : ”Terima kasih atas informasinya pak.”



Lampiran 2 Hasil Wawancara II

Hasil wawancara II

Identitas Informan Utama

Nama : Bapak Hendra S.

Jabatan : HSE PT. Dian Ciptamas Agung

Hasil Wawancara

Pertanyaan : "Selamat pagi Pak Hendra, sebelumnya mohon maaf mengganggu waktunya pak."

Jawaban : "Pagi juga Daniel, bagaimana?"

Pertanyaan : "Sepengetahuan bapak sebagai HSE di PT. Dian Ciptamas Agung, bagaimana proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional di PT. Borneo Indobara?"

Jawaban : "Pemilik kapal harus memastikan bahwa armadanya dalam kondisi baik, selanjutnya berkoordinasi dengan pihak inspektor untuk memilih waktu yang tepat serta informasikan keberadaan kapal. Inspeksi melalui beberapa tahap yaitu pemeriksaan kondisi kapal dan dokumen kapal, pelaporan hasil inspeksi, pemenuhan hasil inspeksi."

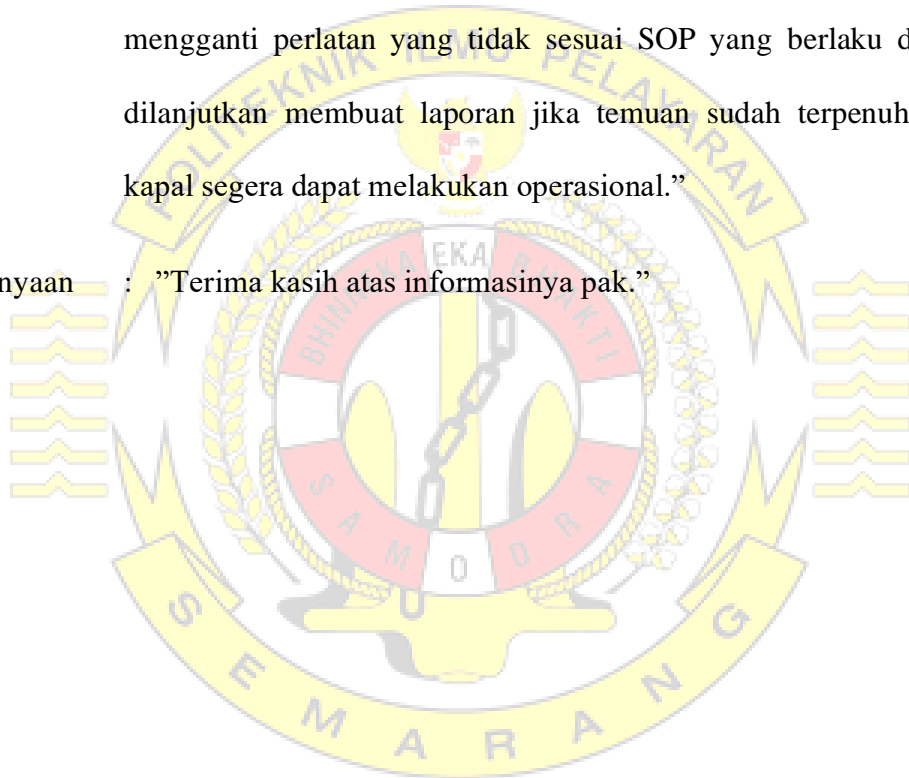
Pertanyaan : "Siap pak, apakah bapak mengetahui adanya kendala pada pelaksanaan inspeksi?"

Jawaban : “Terdapat kendala sehingga kapal setelah dilakukan inspeksi tidak langsung beroperasi, dikarenakan terdapat ketidaksesuaian kondisi kapal dengan SOP yang berlaku.”

Pertanyaan : “Terimakasih pak. Lalu upaya apa yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut pak?”

Jawaban : ”Upaya yang dapat dilakukan dengan cara memenuhi atau mengganti peralatan yang tidak sesuai SOP yang berlaku dengan dilanjutkan membuat laporan jika temuan sudah terpenuhi agar kapal segera dapat melakukan operasional.”

Pertanyaan : ”Terima kasih atas informasinya pak.”



Lampiran 3 Hasil Wawancara III

Hasil wawancara III

Identitas Informan Tambahan

Nama : Bapak M. Syarif

Jabatan : Chief Officer TB. Perkasa 3

Hasil Wawancara

Pertanyaan : "Selamat pagi Chief, sebelumnya mohon maaf mengganggu waktunya."

Jawaban : "Iya pagi Daniel, gimana?"

Pertanyaan : "Sepengetahuan bapak sebagai Chief Officer di TB. Perkasa 3, bagaimana proses inspeksi TB. Perkasa 3 sebelum operasional di PT. Borneo Indobara?"

Jawaban : "Nahkoda sebagai perwira tertinggi di atas kapal harus menyiapkan kondisi kapal yang bersih dan nyaman, proses pemeriksaan meliputi pemeriksaan kondisi kapal, pemeriksaan bagian-bagian kapal, pemeriksaan alat-alat keselamatan, pemeriksaan dokumen dan sertifikat. Setelah pelaksanaan inspeksi terhadap kondisin keseluruhan kapal, inspektor mencatat temuan dan membuat laporan hasil temuan diserahkan kepada nahkoda selaku pemimpin di kapal. Dapat di tindaklanjuti dengan melimpahkan tugas kepada HSE owner kapal yang bertugas di

darat, setelah semua hasil temuan sudah terpenuhi membuat laporan penutupan atas temuan untuk proses penerbitan sertifikat On Hire. .”

Pertanyaan : “Baik Chief, apakah mengetahui adanya kendala pada pelaksanaan inspeksi?”

Jawaban : “Kendala yang sering dihadapi dalam pelaksanaan perawatan dan perbaikan kapal sehingga terdapat temuan yang harus di penuhi sebelum diterbitkan sertifikat On Hire .”

Pertanyaan : “Siap Chief, terimakasih. Lalu upaya apa yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut?”

Jawaban : ”Diperlukan pemeliharaan dan perawatan kapal secara berkala untuk menjamin kondisi kapal selalu dalam keadaan baik laik laut untuk meminimalisir ketidaksesuaian kapal.”

Pertanyaan : ”Terima kasih atas informasinya Chief.”

LAMPIRAN 4

Form Inspeksi Tug Boat PT. Borneo Indobara



KOMISIONING TUG BOAT
BIB - HSE - PPO - FRM - 021 - 018

SEKSI A: APLIKASI

Aplikasi ini digunakan untuk proses pemeksaan dan pengujian TUG BOAT.

SEKSI B: DETAIL PENGAJUAN

| Perusahaan | Pengajuan | Baru | Pepanjangan |
|---------------------|--------------|------------|-------------------------------------|
| DCA | | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nama TUG BOAT | Perkasa 3 | Call Sign | YDA 4970 |
| Nama BARGE | Pspm 3 | Master | Hasan |
| Tanggal komisioning | 19 Juni 2022 | Imo Number | 0661692 |

SEKSI C: DETAIL PEMERIKSAAN

| NO OBJEK PENGAMATAN | PENILAIAN | KETERANGAN |
|--|-----------|------------------|
| A. Dokumen Tug Boat | | |
| 1. Crew List dan Daftar Certificate crew (Harus dibawa Saat Inspeksi) | Ada | Tidak |
| 2. Ships Particular (Harus dibawa Saat Inspeksi) | Ada | Tidak |
| 3. Hidrostatic Table Tongkang Gandengan | Ada | Tidak |
| 4. Log Book Anjungan (Ditulis lengkap dan di TTD officer jaga dan Nahkoda) | Ada | Tidak |
| 5. Log Book Kamar mesin (di TTD Officer jaga dan KKM) | Ada | Tidak |
| 6. SOP (Sandar dan pemuatan di Jetty, Bongkar, dan Perpindahan Crew) | Ada | Tidak |
| 7. Dokumen SMKP / SMS | Ada | Tidak |
| 8. General Arrangement | Ada | Tidak |
| B. Alat-alat Navigasi (Jika ada Pastikan Berfungsi Dengan Baik) | | |
| 9. Identitas Kapal (Di haluan kanan kiri, Buritan tertulis jelas.) | Baik | Tidak |
| 10. Kompas | Baik | Tidak |
| 11. GPS | Baik | Tidak |
| 12. Radar | Baik | Tidak |
| 13. Anemometer | Baik | Tidak |
| 14. Peta Pelayaran | Baik | Tidak |
| 15. Lampu Sorot (menyala dan bisa berputar 180°) | Baik | Tidak |
| 16. Port Side Light (Merah), Starboard Side (Hijau) Menyala dengan baik | Baik | Tidak |
| 17. AIS (Automatic Identification System) | Baik | Tidak |
| C. Alat-alat Komunikasi | | |
| 18. Horn (Klakson Kapal) dan Pengeras Suara | Baik | Tidak |
| 19. Radio RIG di Anjungan (pastikan Berfungsi dengan Baik) | Baik | Tidak |
| 20. Radio Kamar Mesin dan Radio Operasional (1 + 4) | Baik | Tidak |
| 21. Bendera Isyarat Pelayaran (Lengkap dan isi harus sesuai dengan box) | Baik | Tidak |
| D. Sistem operasi Peralatan (berfungsi dengan Baik atau Tidak) | | |
| 22. Sistem Kemudi (Anjungan dan Kamar mesin Match / Tidak) | Baik | Tidak |
| 23. Sistem ME dan AE, (emergency Stop, Indikator 2 | Baik | Tidak |

06/22

Lanjutan Form Inspeksi Tug Boat PT. Borneo Indobara


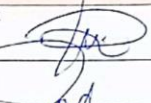
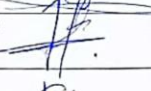
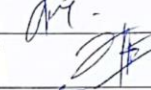

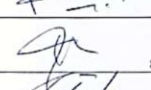
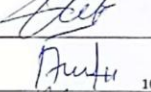
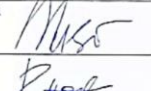
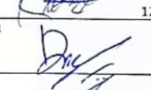

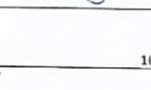

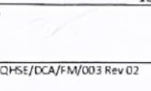



| | | | |
|---|------------------|------------------|--|
| ketidak sesuaian) | | | |
| 24. OWS (Oil Water Separator) | Baik | Tidak | |
| 25. Kerapihan Kabel2 di Anjungan | Baik | Tidak | |
| 26. Penyusunan Dokumen dan peralatan kerja, Rambu2 | Baik | Tidak | |
| 27. Sistem penerangan dan Kebersihan Area Anjungan | Baik | Tidak | |
| 28. Kerapihan dan kebersihan Kamar Mesin | | | |
| Sistem penerangan (harus Memadai) | Baik | Tidak | |
| Ceceran Minyak / Oli, genangan Air, Lantai Licin atau Tidak | Ada | Tidak | |
| Ear Muff (minimal 3) penempatan harus di dekat Pintu Masuk ER | Licin | Tidak | |
| Penempatan Tools dan Perlengkapan kerja ER | Baik | Tidak | |
| 29. kebersihan Deck (Sampah, Ceceran Minyak, Debu batubara) | Bersih | Tidak | |
| 30. perlengkapan dideck, (Tali, Vender Cadangan tempat sampah dll) | Rapi | Tidak | |
| 31. Jangkar + Rantai (Kanan dan Kiri) (Befungsi Baik apa Tidak) | Rapi | Tidak | |
| 32. Mesin Jangkar, Breaker (Tes Kondisi dengan dioperasikan) | Baik | Tidak | |
| 33. Plat Lambung | Baik | Tidak | |
| 34. Fender/ Dapra harus memadai | Baik | Tidak | |
| 35. Sistem Piping (kesesuaian warna dan Tidak ada Kebocoran) | Baik | Tidak | |
| 36. Safety Sign, Penamaan dan Labeling | Baik | Tidak | |
| 37. Material Storage penyimpanan Limbah B3 | Baik | Tidak | |
| 38. Sistem Ventilasi (Blower Dapur dan Kamar Mesin) | Baik | Tidak | |
| 39. Towing Hook dan 2nd Towing | Ada | Tidak | |
| 40. Tali Buang (Minimal 2 buah, Panjang 25 M | Ada | Tidak | |
| 41. Gancu + Tali (Minimal 2) panjang 25 M | Ada | Tidak | |
| 42. Tangga Portable | Ada | Tidak | |

E. Perlengkapan Safety (Harus sesuai Jumlah Crew)

| | | | |
|---------------------------------|----------------|------------------|-------------------------------|
| 43. Sepatu Safety | Ada | Tidak | |
| 44. Pakaian Kerja Ber Reflektor | Ada | Tidak | |
| 45. Safety Helmet | Ada | Tidak | |
| 46. Life Jacket/ Life Vest | Ada | Tidak | |
| 47. Head Lamp | Ada | Tidak | Kurang 3 unit (Close) 16/6-22 |
| 48. Kaos Tangan | Ada | Tidak | Stok habis (Close) 16/6-22 |
| 49. Kacamata Safety | Ada | Tidak | Kurang 5 pec (Close) 16/6-22 |
| 50. Masker | Ada | Tidak | Stok habis (Close) 16/6-22 |
| 51. Jas Hujan/ Rain Coat | Ada | Tidak | Kurang 6 pec (Close) 16/6-22 |

LAMPIRAN 5

Daftar Hadir Inspeksi TB. Perkasa 3

|  | | PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG | | | |
|---|-----------------|--|------------|-------------|--|
| | | DAFTAR HADIR MEETING | | | |
| | | MEETING / PERTEMUAN | | | |
| Agenda | | : Rekomendasi TB. Perkasa 3 / BG. PSPM 3 | | | |
| Hari, Tanggal | | : Minggu 19 Juni 2022 | | | |
| Tempat | | : TB. Perkasa 3 | | | |
| No | Nama | NIK | Perusahaan | Jabatan | Sign |
| 1 | Riski W | 17122492 | BIB | SPV | 1  |
| 2 | Hendra S | | DCA | HSE | 2  |
| 3 | HASAN | | DCA | NAHKODA | 3  |
| 4 | ABDUL KUDRUS | | DCA | Muntir I | 4  |
| 5 | JOKUNG D.P. | | DCA | MUALIM II | 5  |
| 6 | YULI ANUS PASIA | | DCA | MASINIS III | 6  |
| 7 | RUDIANUS REMA | | DCA | MASINIS II | 7  |
| 8 | ILHAM WIPAS | | DCA | JURU MUDI | 8  |
| 9 | RAHMAT HIDAYAT | | DCA | JURU MINYAK | 9  |
| 10 | SIMOS D | | DCA | JURU MUDI | 10  |
| 11 | MISBAR | | DCA | KEM | 11  |
| 12 | RAHMAT | | DCA | JURU MUDI | 12  |
| 13 | DANIEL NORICK A | | DCA | CADET HSE | 13  |
| 14 | FADIL ZAIN | | DCA | CADET HSE | 14  |
| 15 | Ayatullah M. | | DCA | Admin | 15  |
| 16 | | | | | 16 |
| 17 | | | | | 17 |
| 18 | | | | | 18 |
| 19 | | | | | 19 |

LAMPIRAN 6

Laporan Hasil Inspeksi dan Tindakan Perbaikan TB. Perkasa 3



PT BORNEO INDOBARA

LAPORAN INSPEKSI & TINDAKAN PERBAIKAN
BIB - HSE - PRO - FRM - 07 - 012

SEKSI A: APLIKASI
Sebagai register dari inspeksi yang dilakukan, untuk selanjutnya diserahkan kepada masing-masing penanggung jawab untuk dilakukan perbaikan.

SEKSI B: DETAIL PELAKSANAAN

| Tanggal | Waktu | Lokasi |
|--------------|------------|---------------------------------|
| 16 Juni 2022 | 10.30 wila | TB Perkasa 3 / BG PSPM 3, Bunai |


Dilakukan oleh: Hendra S (DCA), Hasan (DCA), Daniil (DCA), Risk Saputra (BIB)

SEKSI C: TEMUAN INSPEKSI & PERBAIKAN





| NO | FOTO TEMUAN | DESKRIPSI TEMUAN | TINDAKAN PERBAIKAN | PEWANGGUNG JAWAB | BATAS WAKTU | STATUS <small>(lengkapi dengan keterangan perbaikannya & foto, jika berstatus CLOSE)</small> |
|----|---|------------------------------|---------------------------------|------------------|--------------|---|
| 1. |  | Crew List belum diupdate | Melakukan penggantian crew list | Agan | 16 Juni 2022 |  |
| 2 |  | Head Lamp kurang 3 unit | Menyediakan head lamp 3 pcs | HSE | 16 Juni 2022 |  |
| 3 | | Slok sarung tangan tidak ada | Menyediakan stok sarung tangan | Technical | 16 Juni 2022 |  |

1 / 2

Lanjutan Laporan Hasil Inspeksi dan Tindakan Perbaikan TB. Perkasa 3



PT. BORNEO INDOBARA

LAPORAN INSPEKSI & TINDAKAN PERBAIKAN
BB - HSE - PPO - FPM - 072 - 012

| | | | | | |
|---|---|--------------------------------|-----------|--------------|---|
| 4 | Kacamata safety kurang 5 pcs | Menyediakan kacamata 5 pcs | HSE | 16 Juni 2022 |  |
| 5 | Stok sarung tangan tidak ada | Menyediakan stok sarung tangan | HSE | 16 Juni 2022 |  |
| 6 |  Kupangan border double BG PSPM 3 tidak tersedia | Memasang kupungan border | Technical | 20 Juni 2022 |  |

SEKSI E: PENGESEAHAN


Dibuat oleh:

| Nama | Jabatan | Tanggal | Tanda Tangan |
|-----------|---------|--------------|---|
| Hendra, S | HSE | 20 Juni 2022 |  |

2 / 2


LAMPIRAN 7

Prosedur Job Safety Analysis

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-26 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | JOB SAFETY ANALYSIS | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 2 dari 3 |

| |
|--|
| 1. TUJUAN |
| Prosedur ini bertujuan untuk mengidentifikasi bahaya kerja dan lingkungan pada pekerjaan bersifat non-rutin serta pekerjaan baru yang akan dilakukan oleh Karyawan atau Crew kapal. Menjelaskan proses atau tahapan-tahapan pekerjaan dan metode pengendalian bahaya kerja dan lingkungan pada pekerjaan. |
| 2. RUANG LINGKUP |
| Prosedur ini diterapkan khusus bagi setiap aktivitas pekerjaan yang belum memiliki Prosedur maupun Instruksi Kerja spesifik di area kerja PT Dian Ciptamas Agung. |
| 3. REFERENSI |
| 3.1. UU No 1 Tahun 1970 tentang K3 3.2. UU No 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung 3.2. UU No 13 Tahun 2003 tentang Tenaga Kerja 3.3. UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran 3.4. PP No 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen K3 3.5. Permen NAKER No.8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri 3.6. Permen ESDM No 26 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Kaidah Pertambangan Yang Baik 3.7. Kepmen ESDM No 1827.K/30/MEM/2018 tentang Pedoman Pelaksanaan Kaidah Teknik Pertambangan Yang Baik 3.8. Kep Dirjen ESDM No 185.K/37.04/DJB/2019 tentang Petunjuk Teknis Keselamatan Pertambangan dan Pelaksanaan, Penilaian dan Pelaporan SMKPM Minerba 3.9. ISO 45001 3.1. ISM CODE |
| 4. DEFINISI |
| 4.1. Job Safety and Environment Analysis, merupakan suatu rangkaian proses melakukan identifikasi bahaya kerja dan lingkungan yang berpotensi terjadi pada setiap langkah-langkah pekerjaan. 4.2. Bahaya, adalah segala sesuatu yang berpotensi menyebabkan cedera bagi manusia, kerusakan alat kerja dan pencemaran bagi lingkungan 4.3. Perusahaan, adalah PT. Dian Ciptamas Agung 4.4. Karyawan, adalah seluruh personel baik darat maupun laut yang bekerja untuk dan atas nama Perusahaan |
| 5. RINCIAN PROSEDUR |
| 5.1. Informasi Umum |
| 5.1.1. Analisa Keselamatan Kerja dan Lingkungan atau Job Safety Analysis (JSA) adalah proses melakukan identifikasi bahaya kerja dan lingkungan yang berpotensi terjadi pada setiap langkah-langkah pekerjaan. Dalam JSA juga dilengkapi metode pengendalian bahaya kerja dan lingkungan untuk setiap langkah pekerjaan yang dilakukan. 5.1.2. Aktivitas pekerjaan yang dapat menggunakan JSA adalah setiap aktivitas pekerjaan non rutin atau adanya aktivitas pekerjaan baru. Dalam hal pekerjaan yang dilakukan merupakan pekerjaan yang masuk kategori rutin dilakukan, maka harus dibuatkan Prosedur atau Instruksi Kerja. 5.1.3. JSA hanya boleh disiapkan dan disusun oleh Karyawan yang telah mendapatkan pelatihan penyusunan JSA. Penyusunan JSA juga harus melibatkan Karyawan yang akan terlibat dalam pekerjaan tersebut 5.1.4. Cara pengendalian bahaya kerja dilakukan sesuai dengan kontrol pengendalian mulai dari : |

Lanjutan Prosedur Job Safety Analysis

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-26 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | JOB SAFETY ANALYSIS | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 3 dari 3 |

- Eliminasi: Upaya menghilangkan sumber bahaya kerja
- Substitusi: Menggantikan material utama dari pekerjaan yang merupakan sumber dari bahaya.
- Rekayasa Teknik: Upaya untuk mengendalikan bahaya dengan cara merubah metode kerja atau memodifikasi material yang digunakan.
- Pengendalian Administrasi: Upaya untuk mengendalikan bahaya dengan cara manajemen waktu pemajanan pekerja terhadap sumber bahaya yang tidak dapat dihilangkan.
- Alat Pelindung Diri : Upaya untuk mengendalikan bahaya dengan menggunakan Alat Pelindung Diri untuk mengurangi pajanan dari sumber bahaya ke pekerja.

5.2. Urutan Langkah Pekerjaan


- 5.2.1. JSA disusun dengan menggunakan Formulir JSA
- 5.2.2. Nama pekerjaan, Kategori JSA, Nomor JSA serta Pengawas Pekerjaan harus dijelaskan secara rinci pada Formulir JSA.
- 5.2.3. Menuliskan urutan setiap langkah pekerjaan yang akan dilakukan mulai dari persiapan pekerjaan sampai dengan penyelesaian pekerjaan.
- 5.2.4. Potensi bahaya kerja dan lingkungan yang bisa terjadi pada setiap urutan langkah kerja harus dijelaskan secara terperinci mulai dari bahaya terhadap ; manusia, metode, material, mesin, dan lingkungan
- 5.2.5. Menjelaskan pengendalian bahaya yang harus dilakukan pada setiap urutan langkah kerja. Urutan pengendalian bahaya yang ditentukan
- 5.2.6. JSA yang telah disusun harus di periksa kembali oleh atasan minimal level Superintendent atau Nakhoda. Permintaan saran terkait isi dari JSA dapat disampaikan kepada Departemen QHSE apabila diperlukan.
- 5.2.7. Formulir JSA harus ditandatangani oleh pihak yang menyusun JSA dan pihak yang melakukan pemeriksaan/review JSA
- 5.2.8. JSA yang telah dibuat harus disosialisasikan kepada seluruh Karyawan atau Crew yang terlibat dan dibuktikan dengan membubuhkan tandatangan pada formulir Daftar Hadir.
- 5.2.9. Formulir JSA yang telah disusun dan disosialisasikan harus selalu tersedia di lokasi kerja selama pekerjaan dilakukan
- 5.2.10. Setelah pekerjaan selesai, JSA harus disimpan sebagai arsip

6. DOKUMEN TERKAIT


-

LAMPIRAN 8

Prosedur Pengoperasian *Tug Boat* PT. Dian Ciptamas Agung

| | | | |
|--|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-07 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGOPERASIAN KAPAL | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 2 dari 6 |
| 1. TUJUAN | | | |
| <p>Prosedur kerja ini dibuat dengan tujuan untuk memberikan tahapan-tahapan dalam pengoperasian kapal oleh Nahkoda dan Crew kapal sehingga setiap operasi kapal-kapal yang dioperasikan oleh PT DCA dapat beroperasi dengan efektif dan efisien.</p> | | | |
| 2. RUANG LINGKUP | | | |
| <p>Prosedur kerja ini hanya berlaku terbatas pada kapal-kapal yang dioperasikan oleh PT DCA secara langsung sesuai dengan Jenis kapal, lokasi kerja, jenis pekerjaan serta pekerja itu sendiri.</p> | | | |
| 3. REFERENSI | | | |
| 3.1 UU UU No 1 Tahun 1970 tentang K3 | | | |
| 3.2 UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran | | | |
| 3.3 PP No 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen K3 | | | |
| 3.4 Permen ESDM No 26 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Kaidah Pertambangan Yang Baik | | | |
| 3.5 Kepmen ESDM No 1827.K/30/MEM/2018 tentang Pedoman Pelaksanaan Kaidah Teknik Pertambangan Yang Baik | | | |
| 3.6 Kep Dirjen ESDM No 185.K/37.04/DJB/2019 tentang Petunjuk Teknis Keselamatan Pertambangan dan Pelaksanaan, Penilaian dan Pelaporan SMKP Minerba | | | |
| 3.7 Permen HUB No 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan | | | |
| 3.8 Permen Hub No 39 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan | | | |
| 3.9 Kepmen HUB No 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 Tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (<i>International Ship and Port Security Facility/ISPS Code</i>) di Wilayah Indonesia | | | |
| 3.10 SOLAS 1974 | | | |
| 3.11 COL-REG 1972 | | | |
| 3.12 MARPOL 1973/1978 | | | |
| 3.13 STCW (<i>Standart of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>) | | | |
| 3.14 ISPS CODE | | | |
| 3.15 ISM CODE | | | |
| 3.16 SMKP | | | |
| 4. DEFINISI | | | |
| 4.1 Kapal adalah Benda apung yang berawak/diawaki digunakan untuk mengangkut/memindahkan muatan dari satu tempat ke lokasi lain dimana, memiliki mesin sendiri dan / atau digandeng/Tarik/dorong. | | | |
| 4.2 Pengoperasian adalah menjalankan/mengoperasikan secara langsung unit/kapal untuk mencapai tujuan pemilik kapal/owner. | | | |

Lanjutan Prosedur Pengoperasian *Tug Boat* PT. Dian Ciptamas Agung


| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-07 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGOPERASIAN KAPAL | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 3 dari 6 |

- 4.3 **Berlabuh** adalah suatu kondisi kapal dalam keadaan terhubung dengan dasar perairan melalui jangkarnya sendiri dengan tujuan agar tidak bergeser atau menunggu instruksi.
- 4.4 **Bertambat** adalah suatu kondisi dimana kapal atau tongkang terhubung dengan suatu tiang atau pondasi yang kuat pada jarak dekat sampai menempel melalui tali-tali kapal dengan tujuan untuk standby atau tidak melakukan kegiatan.
- 4.5 **Sandar** adalah suatu kondisi kapal atau tongkang telah menempel dan terikat aman pada dermaga sehingga dapat dianggap sebagai satu kesatuan dengan tujuan untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran.
- 4.6 **Shifting** adalah sebuah pergerakan kapal atau tongkang pada jarak dekat/pendek biasanya dalam keadaan sandar dengan maksud disengaja untuk kebutuhan suatu aktifitas
- 4.7 **Olah gerak** adalah proses pengendalian oleh nahkoda/crew dalam upaya/gerakan yang terjadi pada sebuah kapal untuk mencapai tujuan tertentu dengan aman
- 4.8 **Lepas sandar** adalah sebuah proses kapal atau tongkang melepaskan hubungan dengan daratan, Pelabuhan, tempat tambatan dimana semua tali-tali penghubung telah terlepas.
- 4.9 **Transshipment** adalah jenis pola pelayaran dalam hal operasi transshipment artinya beroperasi pada jarak pendek dan bolak-balik disuatu wilayah tertentu.
- 4.10 **Long towing** adalah jenis pelayaran kapal dengan rute antar pulau dan atau antar negara dan atau antar Pelabuhan yang dinyatakan demikian.
- 4.11 **Kapal tunda (Tugboat)** adalah suatu jenis kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver / pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di Pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau turusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak dan peralatan lainnya.
- 4.12 **Tongkang** adalah jenis kapal yang digunakan untuk membawa barang, namun tidak dapat bekerja sendiri, pengoperasiannya harus ditarik atau didorong bersama dengan kapal kapal atau angkutan laut lainnya.

5. RINCIAN PROSEDUR

- 5.1 Semua Kru Kapal yang Bertugas di deck/mesin Wajib Menggunakan Alat Pelindung Diri yang Sesuai
- 5.2 Nahkoda sebagai wakil perusahaan diatas kapal memahami dengan baik tanggung jawabnya mengenai Crew, kapal/unit, area dan karakter proyek/tugas yang sedang dijalankan/dilaksanakan saat itu (operasi pelayaran antar pulau atau Transshipment dan atau antar negara).
- 5.3 Nahkoda/perwira kapal dan atau crew kapal selama berada diatas kapal diharuskan memiliki kompetensi dan sertifikasi yang valid mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi dan peralatan lain yang tersedia sebagai upaya pengoperasian yang aman serta keselamatan kapal, crew dan muatan
- 5.4 Nahkoda/perwira kapal merencanakan pelayaran sebelum berlayar dan senantiasa melakukan pengamatan disekeliling kapal
- 5.5 Menjalankan kapal dalam lingkup prosedur ini adalah bahwa seluruh crew siap dengan kondisi dari berbagai jenis kapal yang dioperasikan oleh PT DCA, seperti Tug boat penarik tongkang, Tug Boat assist, kapal LCT general trip, LCT Ro-Ro , Floating crane, Accomodation barge , speed boat dan atau jenis kapal lainnya.

Lanjutan Prosedur Pengoperasian *Tug Boat* PT. Dian Ciptamas Agung

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-07 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGOPERASIAN KAPAL | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 4 dari 6 |


- a. Tug & barge dengan jenis pelayaran *tramper inter island* (Long towing)
- b. Tug & Barge dengan jenis pelayaran *Transshipment* di suatu wilayah
- c. Tug Boat dengan jenis operasi *Assistance tug* di pelabuhan sungai dan pelabuhan laut (*Transshipment*)
- d. LCT dengan jenis pelayaran *tramper/umum* di suatu wilayah (*intern island* dan antar lokasi)
- e. LCT dengan jenis operasi Ro-Ro yaitu penyeberangan jarak dekat di suatu área
- f. Accomodation barge dengan jenis operasi kantor terapung di suatu tempat/lokasi
- g. Floating crane dengan jenis operasi pemindahan muatan di suatu lokasi tertentu

5.6 Melaksanakan pemeriksaan unit meliputi :

- a. Mengisi Formulir-formulir persiapan dan pemeriksaan Unit dan area pelayaran
 - i. Formulir P2H kapal diisi sebelum tongkang muat dan atau **setiap hari** bagi kapal type lainya dan atau tongkang yang stanby lebih dari 3x24 jam. Pengisian P2H kapal dilakukan oleh crew dengan menggunakan link pada goole form sebagai berikut:
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfuiIU_BM5KV8rBD8KktFbM5gQ_TouG2BrrNKPfdIM_oL0zgvw/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0
 P2H Kapal yang sudah di isi oleh crew melalui google form diatas dimonitoring dengan menggunakan Formulir Monitoring Pelaksanaan Pemeriksaan dan Perawatan Harian Kapal (F-OPR-07.01)
 - ii. Formulir P2H Tongkang diisi sebelum tongkang muat (hanya tongkang) dan **atau setiap hari** bagi tongkang yang stanby lebih dari 3x24 jam. Pengisian P2H Tongkang dilakukan oleh crew dengan menggunakan link pada goole form sebagai berikut:
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSel6sOeIqMcKNwiA5cGXRhArE8THgsKdeh2XJS03hHr4dWJ_g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0
 P2H Tongkang yang sudah di isi oleh crew melalui google form diatas dimonitoring dengan menggunakan Formulir Monitoring Pelaksanaan Pemeriksaan dan Perawatan Harian Tongkang (F-OPR-07.02)
- b. Memastikan dokumen-dokumen perijinan dan sertifikasi dari Crew, Unit dan Muatan masih berlaku dan dapat digunakan, dengan mengisi formulir pemeriksaan dokumen sebelum berlayar/fullaway, dengan pengisian dilakukan setiap kapal menerima dokumen dari luar (agen/surveyor/Pelabuhan). Pengisian kelengkapan dokumen sebelum berlayar menggunakan link berikut:
<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf2QMGOLpQbeEM1Lk5WRchEMKfFFe58-Gc5lpkDsOCHgU4afQ/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>
- c. Memastikan informasi rencana pelayaran sebagai pemeriksaan akhir dilaksanakan dan dikonfirmasi oleh para pihak.

5.7 Melaksanakan pengawasan yang efektif selama kapal berlayar/bergerak untuk menjaga keamanan dan keselamatan kapal sesuai dengan karakteristik proyek, area dan jenis pelayaran, termasuk memastikan seluruh crew memiliki dan menggunakan Alat Pelindung Diri yang layak serta sesuai kebutuhan kegiatan selama bekerja di kapal.

Lanjutan Prosedur Pengoperasian *Tug Boat* PT. Dian Ciptamas Agung

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-07 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGOPERASIAN KAPAL | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 5 dari 6 |

- 5.8 Melaporkan kegiatan transfer bahan cair atau penerimaan bahan cari di kapalnya melalui link berikut ini :
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdte3oInADj0cR9Z06ch_iChFXHjzJ98OiqSM3oJ0sBkPz7HQ/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0
- 5.9 Nahkoda bertanggung jawab terhadap semua laporan,koordinasi, informasi, keamanan, kesehatan dan keselamatan atas kondisi kapal, crew, dokumen beserta muatan yang dibawanya dengan berkewajiban mengikuti kebijakan-kebijakan dan instruksi pemilik kapal (*owner*).
 - a. Laporan jumlah crew kapal dikirim setiap tanggal 1 dan 17 setiap bulan oleh nahkoda (seluruh kapal) melalui link berikut:
<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScu49u1YcHmP3eD-hbdGEgXrsxVsMldnkhCF2G6WGWQw2YXoHA/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>
 - b. Laporan validasi sertifikat crew dikirim setiap crew per bulan maksimal tgl 10 oleh semua crew (seluruh type kapal) melalui link berikut:
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfh9qdfYbcycFiL-5-R_ujq23RjGVZ0dLlrkPQDRIGZhsz28w/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0
 - c. Memastikan semua kegiatan kapal bagian deck dan mesin tercatat pada log book dan memastikan log boog selalu valid untuk digunakan.
- 5.10 Kapal dapat melakukan deviasi/perubahan tujuan karena sebab-sebab tertentu dan nahkoda membuat berita acara perubahan tujuan dengan dituliskan juga perubahan tersebut pada log book kapal.
- 5.11 Nahkoda/perwira jaga diatas kapal melakukan pemeriksaan akhir dan bersiaga untuk memasuki área pelabuhan tujuan dan atau bertolak dari pelabuhan, berkoordinasi dengan stasiun radio pantai, kepanduan, keagenan dan atau pihak terkait dalam rangka mempersiapkan kapal memasuki alur dan atau keluar alur pelabuhan .
- 5.12 Nahkoda dan seluruh crew kapal melakukan upaya terbaik untuk mencegah terjadinya kerusakan, nearmiss, insiden dan accident pada kapal dan crew yang dapat menyebabkan terganggunya operasional, dan apabila kapal diharuskan melakukan perbaikan atau perawatan dapat berkoordinasi dengan PJO/*Owner* untuk merencanakan perbaikan dan/atau melakukan penanganan segera.
- 5.13 Dalam pelaksanaan pengoperasian unit Nahkoda memiliki hak untuk membuat keputusan-keputusan diatas kapal dan dokumen-dokumen dalam rangka menghadapi keadaan-keadaan kahar dan/atau situasi darurat dengan tetap mengikuti kaidah/aturan yang berlaku dan berkoordinasi dengan PJO/*owner*.
- 5.14 Apabila diharuskan pelaksanaan pekerjaan tertentu diatas kapal atau unit maka sebelum pekerjaan dilakukan wajib dibacakan prosedur dan/atau JSA kepada seluruh pekerja yang terlibat.
- 5.15 Pelaporan awal kondisi dan situasi darurat di kapal harus dilakukan nahkoda maksimal 10 menit sejak terjadi kepada PJO dan atau Owner.

LAMPIRAN 9

Prosedur Pemilihan *Tug Boat* PT. Borneo Indobara

BORNEO INDOBARA

PEMILIHAN TUG BOAT

BIB – POR – PPO – 352 – R02

4. PROSEDUR

4.1 Persiapan

1. Inspektur / Loading Supervisor sebelum melakukan inspeksi wajib menggunakan APD (safety helmet, safety shoes, safety glass, safety glove, life jacket).
2. Inspektur / Loading Supervisor berkoordinasi dengan kontraktor tongkang untuk menentukan dan memastikan jadwal, tempat dan waktu inspeksi.
3. Inspektur / Loading Supervisor mempersiapkan checklist, kamera, dan dokumen lain yang diperlukan.
4. Barge kontraktor menyiapkan dokumen yang di perlukan, antara lain:
 - a. Ship particular.
 - b. Seaworthiness certificate (hull and machinery).
 - c. Load line certificate.
 - d. Certificate for Master, Officer or Ratings.
 - e. Kesempurnaan dan lambung timbul.
 - f. Izin trayek / tramper kapal.
 - g. Dokumen lain yang diminta oleh inspektur.

4.2 Pelaksanaan

Inspektur / Loading Supervisor melakukan pengecekan terhadap:

1. Kelengkapan semua dokumen tug boat.
2. Daya tug boat sesuai dengan dokumen dan spesifikasi kontrak dengan Perusahaan.
3. Jumlah kru memadai.
4. Pengecekan kondisi visual dan konstruksi tug boat, diantaranya:
 - a. Lambung dan buritan.
 - b. Konstruksi tangga.
 - c. Konstruksi pagar.
 - d. Kondisi karat jika ada.
5. Kondisi tangki-tangki, perpipaan dan sambungannya.
6. Kondisi ruang akomodasi dan gudang.
7. Kondisi anjungan, antara lain: peralatan navigasi, lampu-lampu navigasi, kelistrikan.
8. Peralatan mooring: mesin jangkar, kopleng, pin, windlass dan sistem hidrolis.
9. Memastikan nama tug boat sesuai dengan dokumen.
10. Memastikan towing line dan braidle dalam kondisi layak pakai.
11. Memastikan plimsoll mark (draft mark) dalam kondisi baik.
12. Memastikan alat-alat navigasi dan keselamatan memadai dan dapat berfungsi dengan baik.
13. Inventarisasi peralatan keselamatan diperbaharui.
14. Peralatan keselamatan memadai, berfungsi dan tidak rusak (jaket pelampung, senter, kaca dan peluit).
15. Memastikan kondisi sekoci aman, berfungsi dan dilakukan inspeksi berkala.

Salinan Terkendali

Lanjutan Prosedur Pemilihan *Tug Boat* PT. Borneo Indobara



BORNEO INDOBARA

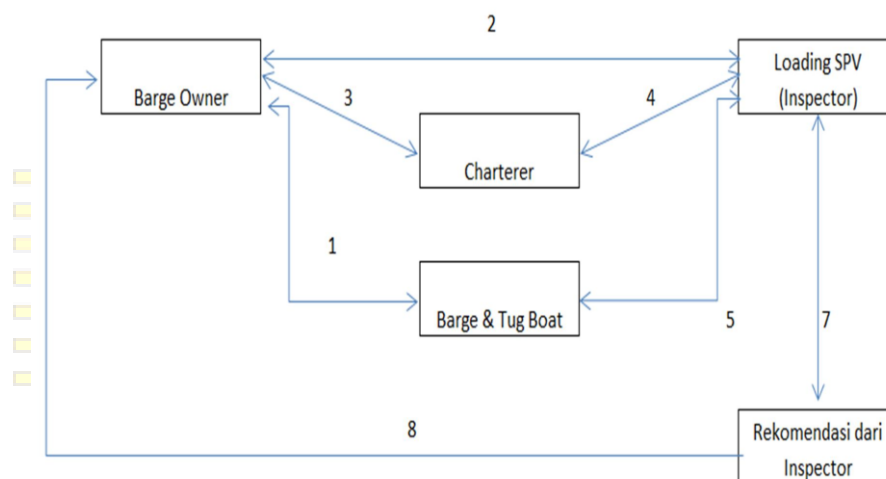
PEMILIHAN TUG BOAT

BIB – POR – PPO – 352 – R02

1. Memastikan peralatan pencegahan pencemaran di kapal dan peralatan pengendali tumpahan minyak lengkap, memadai dan berfungsi dengan baik, antara lain: separator minyak, perpipaan dan katup, bilga, alarm 15ppm, buku catatan minyak (*oil record book*), dll.
2. Memastikan peralatan pemadam kebakaran memadai dan berfungsi dengan baik, antara lain: hidran, pipa, packing karet hidran, pompa kebakaran, tabung APAR, alarm kebakaran, pelatihan pemadaman dilakukan berkala, sistem intercom, baterai darurat berfungsi, lampu-lampu darurat berfungsi, semua kru memahami skenario keadaan darurat, dll.

5. DIAGRAM ALIR PROSES

Alur Koordinasi Inspeksi Tongkang & Tug Boat sebelum di Gunakan



6. REFERENSI

1. SOLAS 1974
2. PP No 20 tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan
3. IMO STCW 1974
4. Matriks Pelanggaran dan Golden Rules
5. Permen ESDM No. 38 tahun 2014 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Pertambangan

7. FORMULIR DAN LAMPIRAN

1. Form Komisioning Tug Boat

Salinan Terkendali

LAMPIRAN 10

Prosedur Inspeksi Sarana Prasarana dan Peralatan PT. Borneo Indobara



BIB – HSE – PPO – 023
Kelayakan Sarana Prasarana
Instalasi dan Peralatan

1. TUJUAN

Prosedur ini menjelaskan dan memberi panduan dalam melaksanakan komisioning kendaraan dan peralatan bergerak untuk meyakinkan bahwa peralatan dan kendaraan tersebut dalam kondisi aman digunakan dan meminimalkan risiko cedera pada pemakaiannya.

2. RUANG LINGKUP

Prosedur ini berlaku untuk seluruh sarana, prasarana, instalasi dan peralatan yang dipakai dalam area PT. Borneo Indobara.

3. DEFINISI

1. **Prosedur** adalah suatu panduan dan aturan yang harus dipatuhi.
2. **Perusahaan** adalah PT. Borneo Indobara.
3. **Kontraktor/Mitra kerja** adalah semua badan usaha yang bekerja untuk perusahaan baik pekerjaan fisik, jasa atau pemasok.
4. **Subkontraktor** adalah semua badan usaha yang bekerja untuk kontraktor, baik pekerjaan fisik, jasa atau pemasok.
5. **Pekerja** adalah semua orang yang bekerja baik untuk perusahaan, kontraktor dan subkontraktor untuk melakukan pekerjaan di area Perusahaan.
6. **KPLH** adalah singkatan dari Keselamatan Pertambangan dan Lingkungan Hidup.
7. **SPIP** adalah singkatan dari Sarana Prasarana Instalasi dan Peralatan
8. **Komisioning** adalah serangkaian kegiatan pemeriksaan dan pengujian sarana, prasarana, instalasi dan peralatan yang akan digunakan.
9. **Komisioner** adalah suatu grup yang berisi personil yang kompeten dari PT Borneo Indobara maupun kontraktor di bawahnya yang bertugas melaksanakan uji kelayakan sarana, prasarana, instalasi dan peralatan dan sudah mendapatkan surat penunjukan dari Kepala Teknik Tambang.
10. **Koordinator komisioner** adalah komisioner PT Borneo Indobara yang ditunjuk KTT untuk mengorganisir komisioner masing-masing jenis SPIP, baik komisioner dari PT Borneo Indobara maupun komisioner dari kontraktor yang bekerja di bawah PT Borneo Indobara. Koordinator komisioner juga bertanggungjawab untuk semua program-program komisioning SPIP di seluruh area PT Borneo Indobara.
11. **Standar minimum** adalah standar minimum yang harus dipenuhi dalam uji kelayakan sebagaimana terdapat pada formulir komisioning yang telah ditentukan untuk semua kendaraan dan peralatan bergerak sebelum beroperasi di area Perusahaan.
12. **Sarana** adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan. Dalam lingkup prosedur ini sarana dibatasi pada kendaraan dan peralatan bergerak seperti tetapi tidak terbatas pada:
 - Kendaraan pengangkut penumpang seperti : LV, bus, manhaul

Lanjutan Prosedur Inspeksi Sarana Prasarana dan Peralatan PT. Borneo Indobara

4. PROSEDUR

4.1 Umum

1. Semua SPIP harus dikomisioning sebelum dapat dioperasikan di area perusahaan untuk memastikan SPIP layak beroperasi maupun layak digunakan.
2. Semua SPIP baru yang terdaftar untuk dikomisioning harus dilakukan identifikasi bahaya dan penilaian risiko dan diregister dalam IBPR pemohon
3. Semua SPIP dalam kondisi rusak tidak boleh digunakan atau dioperasikan untuk menghindari cedera ataupun kerusakan yang lebih berat, sebelum di perbaiki oleh petugas yang kompeten.
4. Setiap sarana yang belum dikomisioning maka harus dikawal jika ingin masuk ke area perusahaan, sesuai dengan **BIB – HSE – PPO – 012 Keselamatan Pengawasan Unit**
5. Semua SPIP yang akan dikomisioning harus didaftarkan ke dalam aplikasi *portal* sebelum dilakukan proses komisioning.
6. Apabila terjadi perpindahan unit SPIP dari area lama ke area baru diluar zona kerja yang telah ditetapkan maka wajib dilakukan pengawasan, yang diatur dalam prosedur BIB - HSE - PPO - 012 Keselamatan Pengawasan Unit. Pemilik unit juga harus mengajukan *management of change* diatur lebih lanjut di ES 2.07 Manajemen Perubahan
7. Pembagian jenis-jenis SPIP dan SPIP yang wajib komisioning dapat dilihat pada lampiran **BIB – HSE – PPO – F – 023 – 36 Daftar Sarana, Prasarana, Instalasi dan Peralatan.**

4.2 Pra Komisioning

Pengguna dan pemilik kontrak harus melakukan pembersihan unit yang akan dikomisioning dan pemeriksaan awal/Pra Komisioning dengan menggunakan formulir Komisioning yang sesuai dengan jenis unit yang diajukan. Semua persyaratan dalam daftar periksa komisioning harus dipenuhi sebelum mengajukan komisioning.


4.3 Tahap Permohonan Komisioning

Saat mengajukan komisioning maka pemohon harus mengikuti tahap sebagai berikut:

1. Pemohon mengisi formulir *online* dan melampirkan dokumen pendukung pada *aplikasi portal*, lihat bab 4.4.
2. Pengajuan komisioning kemudian akan diperiksa oleh Departemen STC untuk pemeriksaan kelengkapan administrasi SPIP.
3. Jika SPIP yang diajukan dianggap tidak memenuhi persyaratan maka Departemen STC mengembalikan permohonan komisioning tersebut ke pemohon komisioning.
4. Jika pengajuan komisioning sudah sesuai, pengajuan akan diteruskan menuju kustodian untuk dilakukan pemeriksaan untuk memastikan unit yang diajukan benar-benar akan dipergunakan di area perusahaan dan sesuai dengan kebutuhan operasional perusahaan.
5. Jika pengajuan sudah memenuhi persyaratan, koordinator komisioning


LAMPIRAN 11

Prosedur Alat Pelindung Diri

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-23 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | ALAT PELINDUNG DIRI | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 2 dari 5 |

| |
|--|
| 1. TUJUAN |
| Prosedur ini bertujuan untuk memastikan Karyawan (baik darat maupun laut) PT Dian Ciptamas Agung dilindungi oleh Alat pelindung Diri yang sesuai dengan tipe, standard, fungsi dan kegunaan sehingga dapat bekerja secara aman sesuai dengan penilaian resiko. |
| 2. RUANG LINGKUP |
| Prosedur ini mencakup tipe dan standar alat pelindung diri yang digunakan, tata cara pengajuan baru, pemeliharaan dan penggantian alat pelindung diri yang akan digunakan diseluruh area kerja PT Dian Ciptamas Agung sesuai dengan penilaian resiko. |
| 3. REFERENSI |
| <ul style="list-style-type: none">3.1. UU No 1 Tahun 1970 tentang K33.2. UU No 13 Tahun 2003 tentang Tenaga Kerja3.3. UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran3.4. PP No 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen K33.5. Permen NAKER No.8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri3.6. Permen ESDM No 26 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Kaidah Pertambangan Yang Baik3.7. Kepmen ESDM No 1827.K/30/MEM/2018 tentang Pedoman Pelaksanaan Kaidah Teknik Pertambangan Yang Baik3.8. Kep Dirjen ESDM No 185.K/37.04/DJB/2019 tentang Petunjuk Teknis Keselamatan Pertambangan dan Pelaksanaan, Penilaian dan Pelaporan SMKP Minerba3.9. ISO 450013.10. ISM CODE |
| 4. DEFINISI |
| <ul style="list-style-type: none">4.1. Alat Pelindung Diri (APD), adalah suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja.4.2. JSA, merupakan kependekan dari Job Safety Analysis4.3. OSHA, merupakan kependekan dari Occupational Safety and Health Administration4.4. ANSI, merupakan kependekan dari American National Standard Institute4.5. AS/NZS, merupakan kependekan dari Australian Standard/New Zealand Standard4.6. SNI, merupakan kependekan dari Standar Nasional Indonesia |
| 5. RINCIAN PROSEDUR |
| 5.1. Informasi Umum |
| <ul style="list-style-type: none">5.1.1. Termasuk dalam kategori alat pelindung diri yang selanjutnya disebut APD adalah :<ul style="list-style-type: none">➤ Pelindung kepala➤ Pelindung mata dan muka➤ Pelindung badan (tubuh)➤ Pelindung pendengaran➤ Pelindung pernapasan➤ Pelindung tangan➤ Pelindung kaki5.1.2. Semua alat pelindung diri yang digunakan harus memenuhi standar :<ul style="list-style-type: none">➤ Pelindung Kepala :<ul style="list-style-type: none">✓ Harus memenuhi persyaratan yang diatur dalam ANSI/ISEA Z89.1 – 2009 |

Lanjutan Prosedur Alat Pelindung Diri

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-23 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | ALAT PELINDUNG DIRI | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 3 dari 5 |

- Pelindung Mata dan Muka :
 - ✓ Harus memenuhi persyaratan yang diatur dalam AS/NZS 1337 and/or AS/NZS 1338
 - ✓ Dalam pemilihan pelindung mata dan muka, harus memenuhi AS 1336, Section 4.
- Pelindung Badan (Tubuh) :
 - ✓ OSHA 3151-12R 2003 (Occupational Safety Health Administration) 3151-12R
 - ✓ AS/NZS 4602, AS/NZS 4602:1999 (Australian/New Zealand Standart)
 - ✓ Atau peralatan sejenis lainnya yang memiliki SNI atau standar Internasional
- Pelindung Pendengaran :
 - ✓ AS1270-1988 (Acoustics – Pelindung pendengaran)
- Pelindung Pernapasan :
 - ✓ AS1715-1994 (Pemilihan, penggunaan dan perawatan atas peralatan pelindung pernafasan)
 - ✓ AS1716-1994 (Peralatan pelindung pernafasan)
- Pelindung Tangan :
 - ✓ AS2161
 - ✓ Untuk sarung tangan khusus kelistrikan, harus memenuhi AS2225
 - ✓ SNI-06-0652-2005 (Sarung tangan dari kulit sapi untuk kerja berat)
 - ✓ SNI 06-1301-1989 (Sarung tangan karet)
- Pelindung Kaki :
 - ✓ Harus memenuhi persyaratan yang diatur dalam AS/NZS 2210; SNI12-7079-2005 (Sepatu pengaman dari kulit dengan sol poliuretan dan termoplastik polieuretan sistem cetak injeksi); EN ISO 20345:2004.
- Pelindung Tenggelam (Personal Floating Device)
 - ✓ Type I SOLAS
 - ✓ Pelindung tenggelam jenis “Work Vest”

5.1.3. Setiap karyawan harus dilengkapi dengan APD yang sesuai dengan :

- Persyaratan area, lokasi atau ruang yang mewajibkan penggunaan APD
- Persyaratan yang tercantum dalam penilaian resiko atau JSA
- Persyaratan yang tercantum di dalam Prosedur Kerja atau JSA

5.1.4. Setiap karyawan yang memasuki tempat kerja wajib untuk menggunakan APD yang sesuai dengan :

- Persyaratan area, lokasi atau ruang yang mewajibkan penggunaan APD
- Persyaratan yang tercantum dalam penilaian resiko atau JSA
- Persyaratan yang tercantum dalam Prosedur Kerja atau JSA

5.1.5. Setiap karyawan harus mendapatkan pelatihan dan atau sosialisasi tentang cara penggunaan Alat Pelindung Diri yang baik dan benar minimal sekali dalam setahun.

5.2. Pemilihan Penggunaan APD


5.2.1. Deskripsi Pemilihan APD harus sesuai standar keselamatan yang mengacu baik kepada regulasi nasional, internasional atau Client (untuk lokasi project).

5.3. Pengajuan APD Baru

5.3.1. Pengajuan APD baru hanya dilakukan untuk setiap karyawan baru (termasuk crew).

5.3.2. Pengajuan dan pengesahan Formulir Permintaan dan Serah Terima Alat Pelindung Diri F-HSE-27 cukup ditandatangani oleh Fleet Manager & Crewing.

Lanjutan Prosedur Alat Pelindung Diri

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-23 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | ALAT PELINDUNG DIRI | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 4 dari 5 |

5.3.3. Jenis APD yang diajukan adalah :

- Alat pelindung kepala (safety helmet)
- Alat pelindung mata (safety glasses/safety goggle)
- Alat pelindung badan (wearpack/coverall)
- Alat pelindung pendengaran (earplug/earmuff)
- Rompi reflector
- Alat pelindung kaki (safety shoes)
- Pelampung (lifejacket), khusus karyawan yang beraktivitas di lokasi proyek Offshore dan atau karyawan yang bekerja di dekat atau di atas air

5.3.4. Pengadaan APD yang diajukan akan dilakukan oleh Purchasing di lokasi proyek dengan persetujuan General Manager Operation

5.4. Pemeliharaan APD

5.4.1. Setiap karyawan berkewajiban untuk memelihara dan menjaga APD yang digunakan.

5.4.2. Pemeliharaan APD dengan cara :

- meletakkan APD pada tempatnya setelah selesai digunakan
- melakukan pembersihan APD secara berkala
- memeriksa APD sebelum dipakai untuk mengetahui adanya kerusakan atau tidak layak pakai
- memastikan APD yang digunakan aman untuk keselamatan. Jika dirasa tidak memenuhi standar keselamatan, karyawan dapat mengajukan penggantian APD baru (Lihat bagian 3)

5.5. Pengajuan Penggantian APD

5.5.1. Penggantian APD hanya bisa dilakukan jika kondisi APD yang digunakan oleh karyawan dalam kondisi tidak layak pakai. Nakhoda, Site Manager dan atau Departemen QHSE berwenang untuk melakukan pemeriksaan kondisi APD yang diklaim mengalami kerusakan.

5.5.2. Penggantian APD dilakukan berdasarkan pengajuan dari :

- Pengguna APD
- Pemeriksaan dari Departemen QHSE
- Usulan dari atasan pengguna APD

5.5.3. Karyawan mengisi dan menandatangani formulir Permintaan dan Serah Terima Alat Pelindung Diri F-HSE-27

5.5.4. Pengajuan APD yang hilang dikarenakan kelalaian dari karyawan tersebut diharuskan untuk mengganti sesuai dengan harga APD yang diajukan.

5.5.5. Pengajuan penggantian APD yang mengalami kerusakan harus mendapatkan persetujuan dari atasan langsung dan Nakhoda/Fleet Manager/General Manager Operation

5.5.6. Formulir yang telah diisi lengkap dan di tandatangani kemudian diserahkan kepada QHSE Reps untuk pengisian :

- Nomor Pengajuan
- Tanggal pengajuan dan tanggal permintaan terakhir

5.5.7. QHSE Reps mengirimkan formulir permintaan penggantian APD kepada Purchasing untuk dilakukan pemesanan dan penggantian APD dimaksud.

5.5.8. Pada saat serah terima APD yang baru, APD yang lama harus ditarik dari Karyawan bersangkutan dan dimusnahkan.

Lanjutan Prosedur Alat Pelindung Diri

| | | | |
|--|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-23 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | ALAT PELINDUNG DIRI | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 5 dari 5 |

5.6. Pemeriksaan APD

5.6.1. Alat pelindung kepala layak untuk diganti jika pada proses pemeriksaan ditemukan kondisi sebagai berikut :

- Adanya crack (retakan) pada bagian alat pelindung kepala
- Ditemukan system suspensi pada alat pelindung kepala tersebut dalam kondisi rusak
- Masa pakai alat pelindung kepala telah melebihi 5 tahun dari waktu produksinya.

5.6.2. Alat pelindung mata dan muka layak untuk diganti jika pada proses pemeriksaan ditemukan kondisi sebagai berikut :

- Kondisi kaca pada alat pelindung mata dan muka sudah pada batas mengganggu penglihatan karyawan.(terdapat banyak goresan/sayatan/buram),
- Alat pelindung mata dan muka pecah/patah yang diakibatkan karena proses karyawanan, bukan akibat kelalaian karyawan

5.6.3. Alat pelindung badan/tubuh layak untuk diganti jika pada proses pemeriksaan ditemukan kondisi sebagai berikut :

- Adanya robekan minimal sepanjang 10 cm
- Bahan/kain sudah jabuk/lapuk/mudah sobek
- Masa pakai telah melebihi dari 1 tahun penggunaan (terhitung setelah penerimaan)

5.6.4. Alat pelindung pendengaran layak untuk diganti jika pada proses pemeriksaan ditemukan kondisi sebagai berikut :

- Terdapat kerusakan pada alat pelindung pendengaran yang mengakibatkan penurunan kemampuan daya redam alat pelindung tersebut

5.6.5. Alat pelindung pernafasan layak untuk diganti jika pada proses pemeriksaan ditemukan kondisi sebagai berikut :

- Alat pelindung pernafasan diketahui telah sobek
- Tali pengikat pada alat pelindung putus

5.6.6. Alat pelindung tangan layak untuk diganti jika pada proses pemeriksaan ditemukan kondisi sebagai berikut :

- Alat pelindung telah sobek/terkoyak

5.6.7. Alat pelindung kaki layak untuk diganti jika pada proses pemeriksaan ditemukan kondisi sebagai berikut :

- Alat pelindung kaki telah sobek
- Alat pelindung kaki sudah tidak mampu lagi bersifat tahan air
- Sambungan antara dasar dengan bagian sol sepatu terlepas

5.7. Masa berlaku APD

5.7.1. Alat Pelindung Kepala (Safety Helmet) – Maksimal 5 tahun penggunaan dilihat dari tanggal produksi pabrikan

5.7.2. Alat Pelindung Mata (Safety Glasses) – Tidak ada batas waktu kecuali mengalami kerusakan

5.7.3. Alat Pelindung Tubuh (Coverall/Wearpack) – Minimal 1 tahun penggunaan atau rekomendasi dari hasil pengecekan kelayakan APD

5.7.4. Alat pelindung pendengaran :

- Earplug (*non disposable*) – Tidak ada batas waktu kecuali mengalami kerusakan
- Earmuff – Tidak ada batas waktu kecuali mengalami kerusakan


5.7.5. Rompi reflector – Tidak ada batas waktu kecuali mengalami kerusakan

5.7.6. Alat pelindung kaki (safety shoes) – Maksimal 3 tahun penggunaan dilihat dari tanggal produksi pabrikan

5.7.7. Alat pelindung tenggelam (Personal Floating Device) – Maksimal 10 tahun penggunaan dilihat dari tanggal produksi pabrikan

LAMPIRAN 12

Prosedur Penggunaan Alat Navigasi

| | | | |
|---|---------------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-13 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGGUNAAN ALAT NAVIGASI | Revisi | 00 |
| | | Halaman | 3 dari 5 |

4. DEFINISI

4.1 **Kapal** adalah Benda apung yang berawak/diawaki digunakan untuk mengangkut/memindahkan muatan dari satu tempat ke lokasi lain dimana, memiliki mesin sendiri dan atau digandeng/Tarik/dorong.

4.2 **Radar (Radio Detection And Ranging)** adalah alat bantu navigasi yang mampu mendeteksi suatu tertentu diluar kapal, dan menentukan jarak antar obyek tersebut ke kapal.

4.3 **GPS (Global Positioning System)** adalah alat navigasi yg berbasis satelit yang digunakan untuk memonitor posisi benda/kapal yg ada di sekitar dan digunakan sebagai alat bantu pelayaran

4.4 **AIS (Automatic Identification System)** adalah Alat yang menerapkan system pelacakan otomatis yang digunakan di atas kapal yang dapat memberikan informasi tentang data – data tentang kapal ke kapal lain.

4.5 **ECOSOUNDER** adalah suatu alat navigasi untuk kedalaman laut dengan cara mengirimkan gelombang/getaran akustik dari permukaan ke dasar laut yang akan Kembali diterima oleh transducer yang terpasang di dasar kapal.

4.6 **WAY POINT (WPT)** adalah titik acuan / kumpulan koordinat yang digunakan untuk keperluan navigasi untuk mengidentifikasi sebuah titik di peta.

4.7 **SOG (Speed Over Ground)** adalah kecepatan kapal terhadap jarak

4.8 **COG (Course Over Ground)** adalah Haluan kemudi terhadap way point yang akan dituju

4.9 **CROSS TRACK ERROR** merupakan alarm sebagai pengingat yang akan berbunyi jika kapal keluar dari track , dan akan berhenti saat kapal kembali dalam track

5. RINCIAN PROSEDUR

5.1 Semua Kru Kapal yang Bertugas di deck/mesin Wajib Menggunakan Alat Pelindung Diri yang Sesuai.

5.2 Untuk semua peralatan navigasi elektronik diatas kapal sebelum dioperasikan agar diperiksa terlebih dahulu prosedur pengoperasian dari pabrikan/pembuat alat yang tersimpan diatas kapal.

5.3 Peralatan navigasi elektronik hanya dioperasikan pada situasi dan kondisi yang memang memerlukan bantuan peralatan pada saat mengoperasikan/dinas jaga kapal, seperti pada kondisi berkabut, hujan, di alur sempit/ramai dan atau kondisi lain yang memang mewajibkan penggunaannya.


5.4 Berikut beberapa cara pengoperasian peralatan navigasi diatas kapal :

I. **RADAR (Merk Furuno, JRC)**

A. **Menghidupkan Radar**

- Pastikan power supply sudah hidup
- Terletak tombol power di sudut kiri menu unit control
- Buka tutup , dan tekan tombol power untuk menyalakan radar
- Tunggu sampai layar radar hidup selama 3 menit, pastikan scanner pada panel radar berputar
- Setelah tampilan layar hidup dan seluruh menu pada layar muncul radar dapat digunakan sebagaimana mestinya
- Putar tombol range untuk mendapatkan jarak yang diinginkan

Lanjutan Prosedur Penggunaan Alat Navigasi

| | | | |
|---|---------------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-13 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGGUNAAN ALAT NAVIGASI | Revisi | 00 |
| | | Halaman | 4 dari 5 |

- Atur tombol rune , stc , again , brilliance dan ftc untuk memperoleh gambar yang jelas

B. Mematikan Radar

- Putar tombol rune, stc , again, ftc ke posisi minimum
- Tekan tombol on / off ke posisi stand by, tunggu \pm 3 menit kemudian tekan 30 detik untuk mematikan radar
- Matikan saklar power supply

II. AIS (Merk Furuno, JRC)

A. Menghidupkan AIS

- Tekan tombol ON pada power Supply
- Tekan tombol ON / OFF
- Jika muncul tulisan "PRESS ANY KEY" tekan sembarang tombol sehingga AIS siap digunakan
- Untuk mengatur kecerahan, Tekan "BRILL", gunakan tombol menu untuk memindahkan cursor, tekan "ENT/ACK" untuk set.
- Untuk pengoperasian, Tekan "DISP" memilih tampilan, melihat target dll.
- Gunakan tombol arah \uparrow untuk cruser
- Gunakan tombol \rightarrow untuk mengubah "Range"
- Tekan "ENT/ACK" jika ada alert / alarm berbunyi untuk menghentikan alarm

B. Mematikan AIS

- Tekan tombol "ON/OFF" selama 30 detik untuk mematikan Ais
- Tunggu sampai layar mati dan matikan Power supply

III. GPS (Merk Furuno)

A. Menghidupkan GPS

- Pastikan power supply sudah hidup
- Tekan tombol "ON/OFF" selama 1 detik, secara otomatis GPS akan hidup dan tunggu \pm 3 menit sampai terdapat tampilan pada display GPS
- Setelah display di layar muncul tekan tombol "GO TO" untuk memilih rute yang akan di layari
- Pilih route untuk menggunakan tombol menu, kemudian enter
- Untuk Menyusun route pilih menu "Routes" dan masukan way point (WPT) yang sudah di buat di peta

B. Mematikan GPS


- Tekan tombol "ON/OFF" selama 3 detik untuk mematikan GPS
- Tunggu sampai layar mati dan matikan Power supply

IV. ECHOSOUNDER (Merk Furuno)

A. Menghidupkan Ecosounder

- Pastikan power supply sudah hidup

Lanjutan Prosedur Penggunaan Alat Navigasi

| | | | |
|---|---------------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-13 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGGUNAAN ALAT NAVIGASI | Revisi | 00 |
| | | Halaman | 5 dari 5 |

- Tekan tombol "ON" pada ecosounder sampai terdengar suara beep sebanyak 2 kali yang menandakan ecosounder sudah menyala
- Akan terlihat di layar sudah menyala, untuk mengatur kecerahan gunakan tombol "Disp / Bright" dengan menekan cruser kiri untuk mengurangi, kanan untuk menambah kecerahan
- Tekan tombol 'Knop' lalu putar gain lower untuk perairan dangkal, high untuk perairan dalam
- Tekan tombol "Range" untuk mengatur marker
- Dan tekan tombol menu untuk pilihan menu lainnya

B. Mematikan Ecosounder

- Tekan tombol "ON/OFF" selama 3 detik untuk mematikan Ecosounder
- Tunggu sampai layar mati dan matikan Power supply

5.5 Apabila terdapat alat navigasi dengan type dan merek lain dan atau jenis alat yang berbeda maka dapat digunakan dengan mengikuti buku /panduan tatacara pengoperasian dari pabrik pembuatan alat tersebut.

5.6 Tidak terpisah dari prosedur ini bahwasanya penggunaan atau pengoperasian peralatan navigasi diatas kapal menjadi mandatory/wajib untuk dioptimalkan sebagai upaya mencegah insiden atau kecelakaan dalam operasi kapal di semua situasi termasuk situasi keamanan kapal.

6. DOKUMEN TERKAIT

LAMPIRAN 13

Crew List TB. Perkasa 3


DIAN CIPTAMAS AGUNG
Branch Office
Jalan Provinsi KM. 190 No.15 RT 02/RW 01
Kec. Angsana, Kab. Tanah Bumbu
Kalimantan Selatan

DITAR ANAK PANGAL
CREW

Nama Kapal : TB. PERKASA 3
Benlerta : INDONESIA
Isi Kotlor : 207 GT

| NO | NAMA | JABATAN | UJAN | NO. IJAZAH | MASA BERLAKU BUKU PELAUT |
|----|----------------------|-------------|---------|------------------|-----------------------------|
| 1 | HASAN | NAKHODA | ANT IV | 6200199722M40616 | 10 Juni 2023 |
| 2 | M. SYARIF | MUALIM I | ANT IV | 6200400790N40619 | 29 Agustus 2022 |
| 3 | JUANG DEWANGGA PUTRA | MUALIM II | ANT IV | 6201326556N40519 | 02 November 2024 |
| 4 | MISBAR | KKM | ATT III | 6201307191S30620 | 08 Desember 2022 |
| 5 | RUDIANDUS REMA | MASINIS II | ATT IV | 6201115036T40617 | 14 November 2023 |
| 6 | YULIANUS PASKA P | MASINIS III | ATT V | 6200419140S50618 | 18 Desember 2023 |
| 7 | AMOS D | JURU MUDI | RATINGS | 6201099041342417 | 21 November 2023 |
| 8 | RAHMAT | JURU MUDI | RATINGS | 6211438912330617 | 15 Maret 2022 |
| 9 | ILHAM MAS | JURU MUDI | RATINGS | 6201294392340616 | 26 April 2022 |
| 10 | RAHMAT HIDAYAT | JURU MINYAK | RATINGS | 6201353589420617 | 15 Mei 2022 |

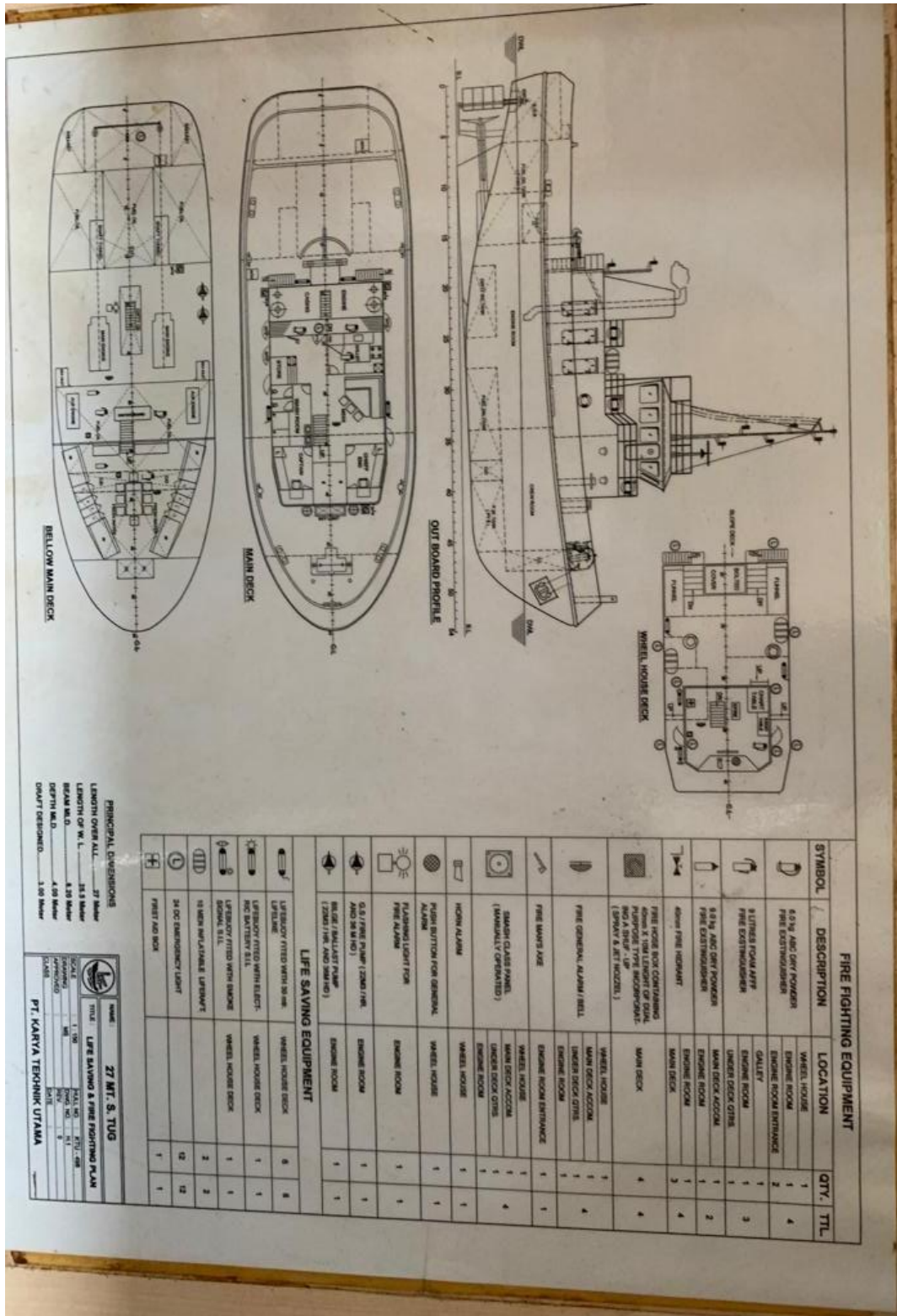
JUMLAH ABK = 10 (Sepuluh) TERMASUK NAKHODA

Hormat Kami
PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG ANGSANA
SUHARISTA RIO AMBOWO
Kepala Cabang

NAKHODA
HASAN

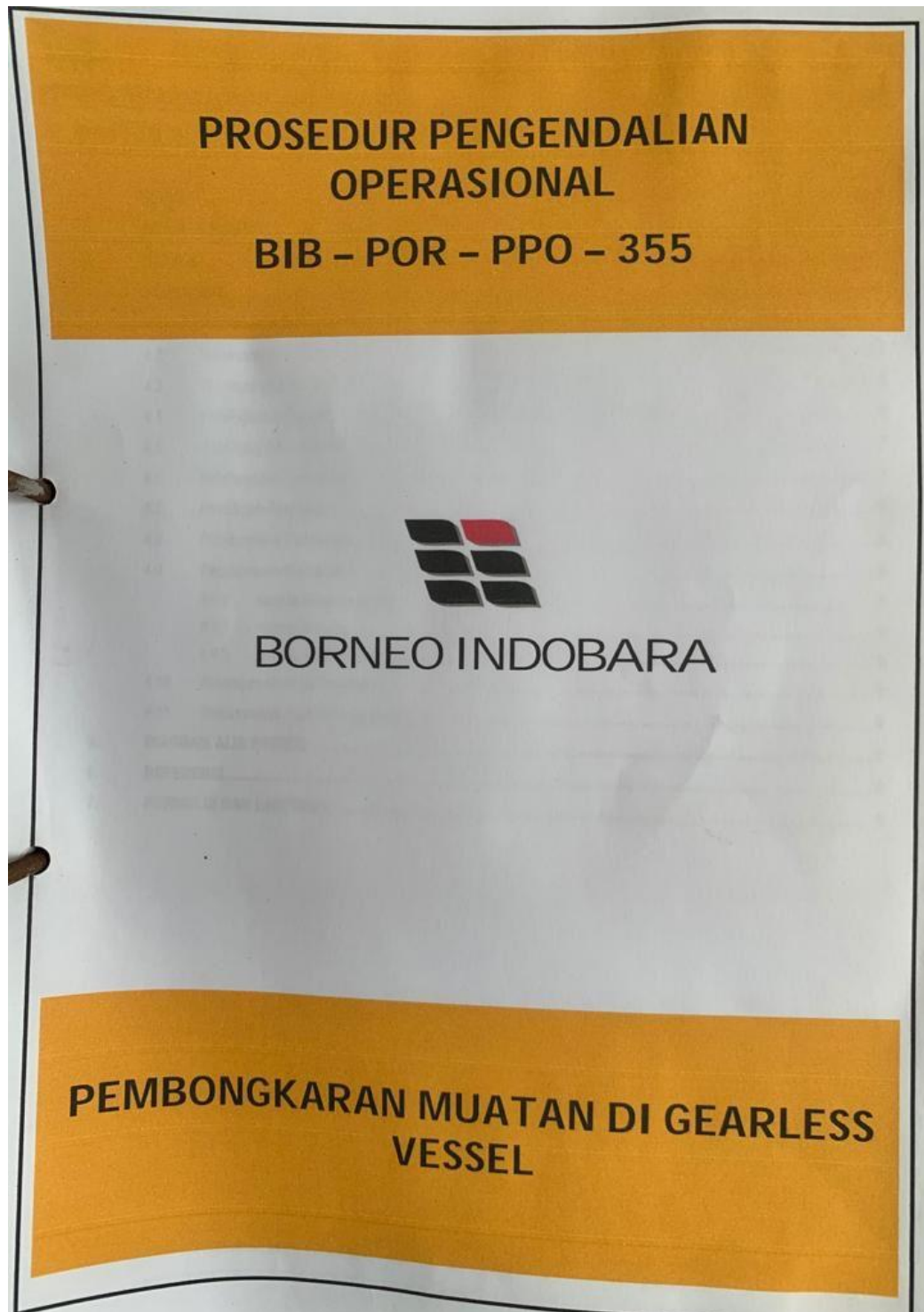

LAMPIRAN 14

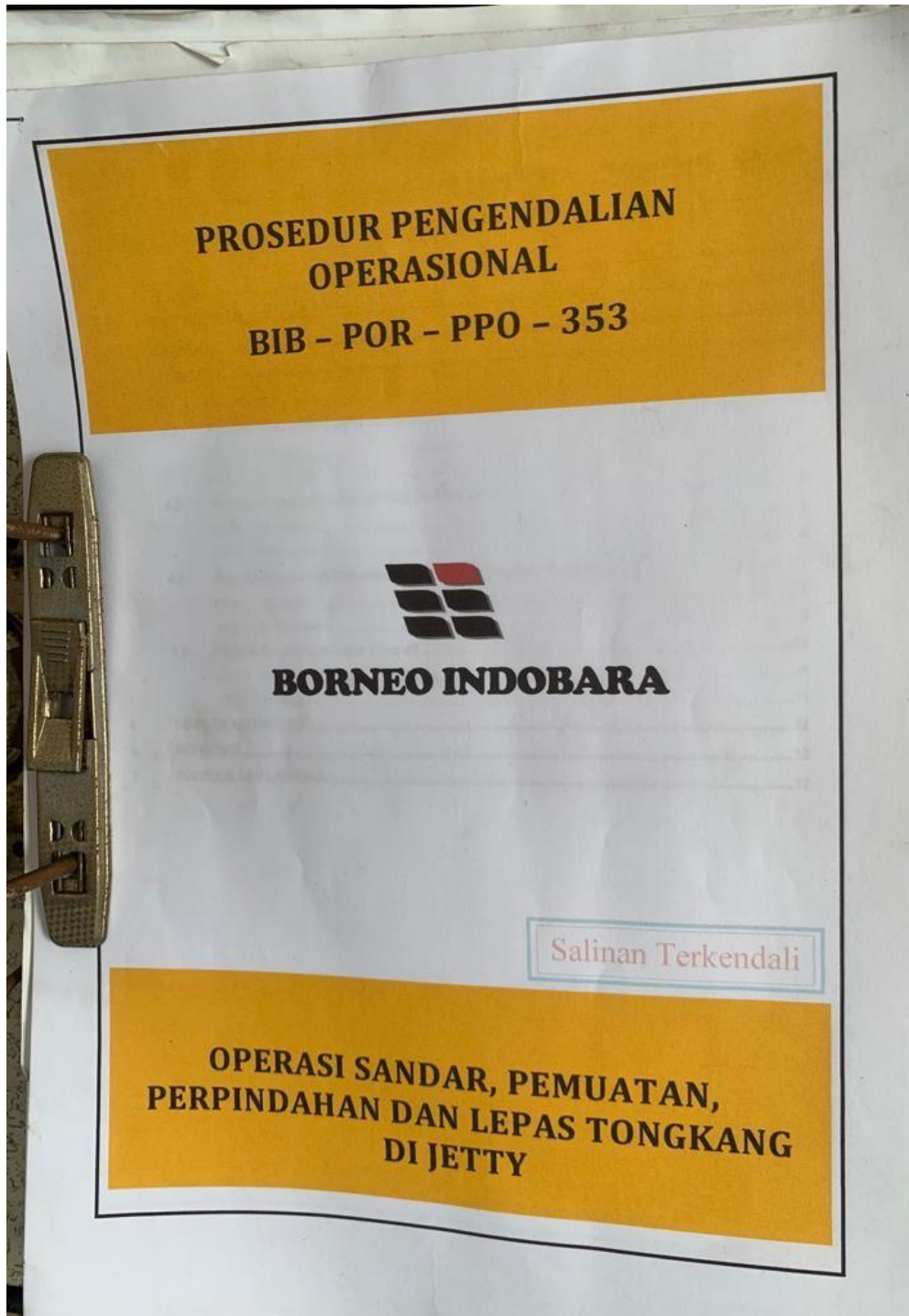
General Arrangement TB. Perkasa 3



Lampiran 15

Dokumen SMKPT. Boreno Indobara





Dokumen SMKPT. Boreno Indobara

PROSEDUR PENGENDALIAN OPERASIONAL

BIB - POR - PPO - 354

- 4.2. ...
- 4.3. ...
- 4.4. ...
- 4.4.1. ...
- 4.4.2. ...
- 4.5. ...
- 4.6. ...
- 4.7. ...
- 4.8. ...




BORNEO INDOBARA

PEMBONGKARAN MUATAN DI GEARED
VESSEL

LAMPIRAN 16

Ship Particular TB. Perkasa 3

| | | |
|--|---|--------------------------------|
|  J. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA - 10110 | TEL: 3813008, 3505008, 3813209, 3447017, 3842440 | TEL: 3844492, 3458540 |
| | PST: 4213, 4227, 4209, 4135 | FAX: 3811786, 3845430, 3507576 |

Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
Nomor : B X-254/AL.001
Tanggal : 08 Juli 2014
Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/1953/18
25 Mei 2018

SPESIFIKASI KAPAL YANG DIMILIKI OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG

1. Nama Kapal : PERKASA 3
2. Nama Pendaftaran : 2011 Ba No. 2540/L
3. Grosse Akte Nomor : 5126
4. Dikeluarkan Oleh : TANJUNG PRIOK
5. Tanda Selar : GT, 207 No. 3587/PPm
6. Pemilik Kapal : PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
7. Nama Panggilan (Call Sign) : -
8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : Batam / 2011
9. Bendera : ID Konstruksi : BAJA
10. Dikelaskan Pada : - Kode Kelas : -
- Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia
11. Type Kapal : motor tug boat
12. Ukuran Pokok :
 - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 27 meter
 - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 24.97 meter
 - c. Lebar Kapal : 8.2 meter
 - d. Dalam (h) : 4 meter
 - e. Draft Kapal :
 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 2.99 meter
 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : - meter
 3. Draft pada air tawar : 3.05 meter
 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
 - f. Isi Kotor (GT) : 207 NT : 63
 - g. Bobot Mati : 0 ton Kapasitas Muat : 0
 - h. Kapasitas :
 1. Penumpang : 0 orang
 2. Mobil/Truck : 0 unit
 3. Kontainer : 0 teus
 4. Grain Space : - ton
 5. Bale Space : -
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : 10 orang
14. Jumlah Paika : -
15. Crane Kapal (Derrick) :
 - a. Jumlah : 0 unit
 - b. Kapasitas Angkat : 0 ton
16. Mesin Induk :
 - a. Merk : YANMAR(YANMAR (2 X 1100 HP) Mesin Bantu :
 - a. Merk : DEUTZ - WEICHAI (2 X 82 HP)
 - b. Tahun : 2011
 - c. Nomor : 4.511B000665
 - b. Tahun : 2011
 - c. Nomor : |0825 (PS) - 0826 (SB)
17. Kecepatan / Speed :
 - a. Maksimum : 10 knot
 - b. Normal : 4 knot
 - c. Ekonomis : 2 knot
18. Bahan Bakar :
 - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : Solar
 - b. Kebutuhan Bahan Bakar per hari (dalam : 1.5 ton

Jakarta, 25 Mei 2018

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN
LAUT

Ttd

MUHAMAD SYAIFUL, ST., M.Mt
NIP. 197709152003121002



LAMPIRAN 17

Dokumentasi Inspeksi TB. Perkasa 3

Persiapan Inspeksi TB. Perkasa 3



Pemeriksaan Data Kapal



Pengecekan Kemampuan Kerja Pompa Pemadam Kebakaran



Pengecekan Kelengkapan Kotak Selang Pemadam Kebakaran



Pengecekan Kondisi Perawatan Alat Pemadam Kebakaran Portable



Dokumentasi Setelah Pelaksanaan Inspeksi



RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Daniel Norick Arrozy
2. Tempat, Tanggal Lahir : Pati, 05 Oktober 2000
3. NIT : 561911337433 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Gingsangtani, RT 01/RW 01, Kec.
Gubug, Kab. Grobogan
8. Nama Orang tua :
Ayah : Zamroni
Ibu : Ambarwati Setyarini
9. Riwayat Pendidikan :
SD : SD N 2 Gingsangtani
SMP : SMP N 2 Gubug
SMA : MA N 1 Kota Semarang
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Praktek Darat :
Perusahaan Pelayaran : PT. Dian Ciptamas Agung
Divisi / Bagian : Operasional, Agen, Safety &
Technical
Masa Praktik : 20 Agustus 2021 – 27 Juli 2022