

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelayaran, juga dikenal sebagai angkutan laut, adalah jenis transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari jenis transportasi lainnya, dan meskipun mungkin berubah di masa depan, mereka memiliki karakteristik tertentu karena mampu mengangkut massal. Dengan kemampuan untuk menghubungkan dan menjangkau wilayah melalui perairan, memiliki potensi kuat untuk pertumbuhan dan peranannya baik di tingkat nasional maupun internasional.

Selain itu, sesuai dengan mandat Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, ia memiliki kemampuan untuk mendorong dan mendukung pembangunan nasional untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, sistem keselamatan dan keamanan pelayaran harus menjadi perhatian utama dan digunakan sebagai dasar dan tolok ukur untuk pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan pelayaran. Ini berlaku baik untuk sarana kapal seperti sistem navigasi maupun prasarana seperti sumber daya manusia yang terlibat di kapal (Kadarisman, 2017).

Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dijelaskan bahwa pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Undang-undang itu membahas berbagai hal tentang pelayaran, seperti kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*Search and Rescue*), pencegahan dan pencemaran laut yang disebabkan oleh pengoperasian kapal, dan ketentuan tentang sumber daya manusia.

Pengguna transportasi laut di Indonesia dan di seluruh dunia selalu mengutamakan keselamatan dan keamanan, yang diikuti oleh biaya, kecepatan, dan ketepatan waktu, dan kenyamanan. Kecelakaan kapal seperti tenggelam, terbakar, dan lain-lain adalah masalah keselamatan dan keamanan transportasi laut. Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan kebijakan untuk mengurangi kecelakaan kapal, seperti memberikan informasi pelayaran tentang pengawasan keselamatan pelayaran yang lebih baik untuk kapal penumpang (Hendrawan, 2019).

Ada sejumlah instrumen internasional yang membantu memperbaiki dan meningkatkan keselamatan di laut. Semua instrumen ini pada dasarnya bertujuan untuk mengurangi kejadian

berbahaya di laut dan sebisa mungkin mengurangi resiko yang terkait dengan kecelakaan maritim, yang pada gilirannya menyebabkan pencemaran laut dan kecelakaan laut.

Selain konvensi internasional, yang merupakan dasar dari kode etik internasional yang diadopsi oleh berbagai organisasi internasional, ada juga instrumen internasional lainnya yang membentuk kode etik internasional. Yang paling penting adalah upayanya untuk meningkatkan keselamatan di laut dengan menerapkan dan mematuhi kode keselamatan (Nikcevic, 2016).

Pada bidang pelayaran, manajemen keselamatan diimplementasikan dalam suatu aturan internasional yaitu *International Safety Management Code (ISM Code)*. *International Safety Management Code (ISM Code)* merupakan penjabaran dari *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 74* Bab IX Manajemen untuk pengoperasian kapal yang aman. Terdapatnya komitmen dari manajemen tingkat puncak sampai pelaksanaan, baik di darat maupun di kapal merupakan bagian dari *penerapan International Safety Management Code (ISM Code)*. Harapan penerapan elemen-elemen *International Safety Management Code (ISM Code)* akan membuat keselamatan kapal lebih terjamin (Renny, 2019)

Setiap pelaksanaan audit terdapat hal yang sangat urgensi yaitu perlu adanya perencanaan audit. Untuk menetapkan metode agar pelaksanaan audit berjalan dengan efektif dan efisien, maka harus mempertimbangkan kondisi saat melaksanakan audit. Butuh adanya sebuah perencanaan seperti siapa yang akan dilakukan wawancara, apa yang perlu diamati dan apa saja dokumen yang harus melalui pemeriksaan (Bella et al., 2020).

Struktur organisasi dan pembagian tugas digunakan sebagai dasar untuk penilaian pemeriksaan operasional terhadap efisiensi dan efektifitas kinerja manajemen. Perlu diingat bahwa paradigma auditor telah berubah. Sekarang, auditor tidak hanya ditugaskan untuk mencari kesalahan saja, tetapi juga bekerja sama dengan perusahaan untuk mencegah risiko-risiko yang akan terjadi (Zeta et al., 2022).

Dalam upaya optimalisasi pada peningkatan sistem keselamatan ada pada kapal maka perlu dilakukan audit. Dengan adanya audit dapat dijadikan sebagai catatan dan hasil dari penerapan kinerja kapal. Perlunya pelaksanaan audit tahunan berguna untuk mengetahui dan memastikan bahwa perusahaan yang memiliki kapal sudah melaksanakan aturan dengan benar dan sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan.

Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) merupakan lembaga yang bertanggung jawab melaksanakan audit dan menyediakan auditor. Semua kapal yang beroperasi teregister oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Sebagai bagian dari tugasnya untuk meningkatkan kinerja operasional kapal dan mengurangi tingkat kecelakaan industri sebelum kapal dapat dioperasikan secara komersial.

Dalam penjelasan tentang tanggung jawab dan fungsi auditor eksternal, dinyatakan bahwa auditor harus mempertimbangkan risiko audit saat merencanakan audit. Ini diakui karena sifat bukti audit dan karakteristik kecurangan, auditor dapat memperoleh keyakinan memadai, bukan mutlak, bahwa salah saji material terdeteksi. Risiko audit adalah risiko yang timbul karena auditor tanpa disadari tidak mengubah pendapatnya. Meskipun auditor tidak melakukan audit sesuai dengan standar audit material, risiko ini tetap ada (Zeta et al., 2022).

Perusahaan yang bekerja dalam industri transportasi laut yang terdaftar pada Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) wajib memiliki Sertifikat Manajemen Keselamatan transportasi kapal yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Eksternal audit meliputi hal-hal seperti mekanisme pemuatan dan pembongkaran barang berbahaya, alat navigasi, latihan keselamatan, sertifikasi kapal, permesinan, dan konstruksi, identifikasi resiko, prosedur keselamatan, dan lain-lain

Auditor memeriksa dan mengukur efisiensi dan efektivitas suatu perusahaan atau divisi tertentu. Tujuan dari pemeriksaan ini adalah untuk menemukan penyebab masalah yang ada dan menemukan solusi masalah tersebut, yang kemudian dapat disampaikan kepada manajemen sehingga manajemen dapat menerapkan solusi tersebut secara optimal (Zeta et al., 2022).

Dalam proses eksternal audit, kegiatan pengumpulan informasi dari top manajemen ini diperlukan untuk menilai komitmen manajemen terhadap pelaksanaan *International Safety Management Code (ISM Code)*. Komitmen manajemen terhadap keselamatan di kapal, tugas dan tanggung jawab, prosedur pelaksanaan *Safety Management System (SMS)*, mekanisme komunikasi, identifikasi, dan pencegahan. Pengusaha yang bekerja sama dalam jajaran manajemen harus bertanggung jawab atas pelaksanaan *International Safety Management Code (ISM Code)* (Bella et al., 2020).

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal Bab III Tata Cara Audit dan Penerbitan Sertifikat Pasal 21 ayat (2) berbunyi audit eksternal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :

A. Audit manajemen keselamatan untuk perusahaan terdiri atas :

- 1) Audit pertama;
- 2) Audit tahunan;
- 3) Audit pembaruan; dan
- 4) Audit tambahan.

B. Audit manajemen keselamatan untuk kapal terdiri atas :

- 1) Audit pertama;

- 2) Audit antara;
- 3) Audit pembaruan; dan
- 4) Audit tambahan.

Dalam hal keselamatan baik di darat maupun di atas kapal, *International Safety Management Code* (ISM Code) adalah komponen utama. *Designated Person Ashore* (DPA), merupakan elemen penting dari kode etik ini, dibuat untuk membantu pengelola perusahaan dan kapal serta dapat berkomunikasi satu sama lain. *Designated Person Ashore* (DPA) bertanggung jawab untuk memantau dan memastikan bahwa pengoperasian kapal aman dan efisien. Audit keselamatan, laporan kekurangan kapal, dan pemantauan perlu dilakukan oleh *Designated Person Ashore* (DPA) (Kari et al., 2014).

Kebijakan dan prosedur pengawasan yang digunakan oleh teknis pengawas kelautan, auditor, dan *Designated Person Ashore* (DPA) di perusahaan pelayaran berada di tingkat yang "tersedia" untuk berbagai jenis kapal dan jenis mesin atau peralatan. Ini juga berlaku untuk merek produk, mesin, dan peralatan lainnya yang tersedia melalui *Safety Management System* (SMS) (Nurdin, 2018).

Tiga kelompok unsur manusia yang bertanggung jawab atas manajemen keselamatan kapal adalah pengusaha (operator) kapal, nakhoda (*crew*) kapal, dan pemerintah (regulator). Ketiga kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga kelaiklautan kapal. Sistem manajemen keselamatan kapal perlu dibangun dan dikembangkan untuk mengurangi risiko kecelakaan kapal yang disebabkan oleh manusia dan untuk melindungi lingkungan laut. Untuk mencapai hal ini, peraturan pada *International Safety Management (ISM Code)* memerlukan pelaksanaan fungsi manajemen seperti perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, pengawasan, dan evaluasi (Renny, 2019).

Jika ditemukan temuan ketidaksesuaian saat pelaksanaan audit di kapal, maka temuan akan ditulis di *Non-Conformity* (NC). Temuan ketidaksesuaian pada kapal beberapa diantaranya adalah kurangnya implementasi sistem manajemen keselamatan di kapal, interpretasi atas tujuan dari *International Safety Management Code (ISM Code)*, adanya kekurangan ketidakmemadai terkait sumber daya yang tersedia.

Sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 tentang keselamatan pelayaran, *Safety Management System* (SMS) sangat berkaitan dengan keselamatan pelayaran dalam upaya penanggulangan bencana/kecelakaan saat berlayar. *Safety Management System* (SMS) ini memastikan bahwa keadaan kapal memenuhi persyaratan material konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan, dan perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal yang dibutuhkan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan

pengujian baik perusahaan maupun *Designated Person Ashore (DPA)* harus melakukan audit untuk memastikan implementasi manajemen yang efektif, terutama untuk menangani risiko-risiko utama yang dapat mengganggu pencapaian sasaran organisasi (Khomeiny et al., 2019).

Designated Person Ashore (DPA) dalam bahasa Indonesia memiliki maksud seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan dan memiliki akses langsung ke manajemen perusahaan. Ini juga berfungsi sebagai perantara antara pihak kapal dan manajemen perusahaan, dan juga bertanggung jawab untuk memantau berbagai aspek keselamatan dan perlindungan lingkungan yang telah diatur pada sebuah ketentuan Internasional yang tertuang dalam *International Safety Management Code (ISM Code)*.

Berlandaskan dengan adanya temuan pada hasil audit eksternal auditor Badan Klasifikasi Indonesia (BKI) yang dilakukan observasi sebanyak 4 kali dan beberapa temuan diantaranya yaitu peraturan yang belum selaras dengan implementasi *Safety Management System (SMS)* pada kapal yang bersumber pada *International Safety Management Code (ISM Code)* dan laporan ketidaksesuaian dicatat pada laporan *non conformity (NC)* maka peneliti tertarik menyusun sebuah penelitian yang berjudul “**ANALISIS PERANAN *DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)* UNTUK MINIMALISIR TEMUAN EKSTERNAL AUDIT PADA KAPAL DI PT DHARMA LAUTAN UTAMA CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA**”.

1.2 Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah dalam penelitian ini difokuskan pada:

1. Penelitian berlaku untuk PT Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya.
2. Data yang digunakan pada bulan November 2023 sampai dengan bulan Maret 2024.
3. Peran *Designated Person Ashore (DPA)* dalam penerapan sistem manajemen keselamatan kapal di PT Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya.
4. Kegiatan eksternal audit dari Badan Klasifikasi Indonesia (BKI).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah pokok yang mendasari penulisan skripsi ini yaitu:

1. Apakah *Designated Person Ashore (DPA)* berpengaruh dalam meminimalisir temuan hasil eksternal audit (Auditor Badan Klasifikasi Indonesia (BKI))?
2. Bagaimana persiapan *Designated Person Ashore (DPA)* guna meminimalisir temuan pada hasil eksternal audit (Auditor Badan Klasifikasi Indonesia (BKI))?

3. Apa penyebab terdapat temuan ketidaksesuaian dari auditor pelaksana Badan Klasifikasi Indonesia (BKI) dalam hasil eksternal audit?

1.4 Tujuan dan Manfaat

1. Tujuan Penelitian
 - a. Mengetahui pengaruh *Designated Person Ashore (DPA)* dalam meminimalisir temuan hasil eksternal audit (Auditor Badan Klasifikasi Indonesia (BKI)).
 - b. Untuk mengetahui persiapan yang diterapkan *Designated Person Ashore (DPA)* guna meminimalisir temuan pada hasil eksternal audit kapal di PT Dharma Lautan Utama.
 - c. Menganalisis penyebab terdapat ketidaksesuaian dari auditor pelaksana Badan Klasifikasi Indonesia (BKI) dalam hasil eksternal audit kapal di PT Dharma Lautan Utama.
2. Manfaat Penelitian
 - a. Manfaat teoritis dalam penelitian ini adalah :

Sebagai masukan ilmiah dan solusi untuk permasalahan yang dihadapi perusahaan pelayaran secara keseluruhan, terutama untuk PT Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya dalam menerapkan *International Safety Management Code (ISM Code)* pada kapal.
 - b. Manfaat praktis dalam penelitian ini adalah :
 - 1) Memberikan sumbangan pemikiran tentang peran manajemen kapal terhadap kelancaran operasional kapal dan pengaruh sistem manajemen keselamatan terhadap pengoperasian kapal.
 - 2) Menjadi bahan informasi bagi pelaut tentang pentingnya penerapan *International Safety Management Code (ISM Code)* di kapal.
 - 3) Diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan untuk pihak perusahaan pelayaran terkhususnya PT Dharma Lautan Utama Cabang Tanjung Perak Surabaya dalam pengoperasian kapal sesuai ketentuan.