

**PERAN KAPAL TUNDA DALAM OPERASI MENYANDARKAN
KAPAL MV. SPIL HANA DI PELABUHAN SURABAYA**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh :

YUHA MUKMIN ALFALAH

NIT. 51145267 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA
PROGRAM DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

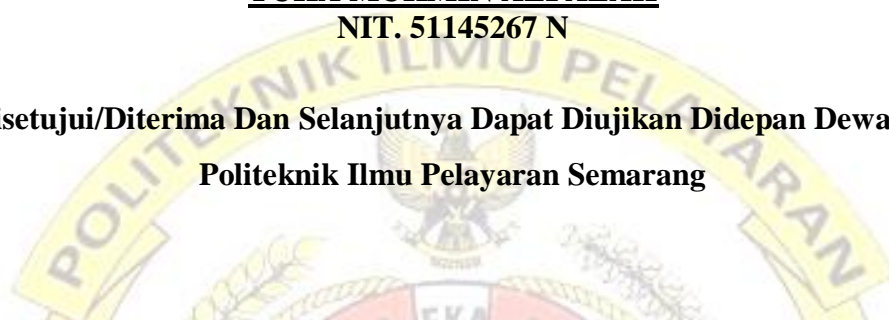
HALAMAN PERSETUJUAN

PERAN KAPAL TUNDA DALAM OPERASI PENYANDARAN MV. SPIL HANA DI PELABUHAN SURABAYA

Disusun Oleh :

YUHA MUKMIN ALFALAH
NIT. 51145267 N

Telah Disetujui/Diterima Dan Selanjutnya Dapat Diujikan Didepan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Semarang, 22 Juli 2019

Dosen Pembimbing I

Materi

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'AS' or similar initials, written over a horizontal line.

Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar
NIP. 19550723 198303 1 001
Pembina Utama Muda (IV/c)

Dosen Pembimbing II

Metode Penulisan

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'AGUS HENDRO WASKITO', written over a horizontal line.

AGUS HENDRO WASKITO M.M.M.Mar.E
NIP. 19551116 198203 1 001
Pembina Utama Muda (IV/c)

Mengetahui

Kepala Program Studi Nautika

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'DWI ANTORO', written over a horizontal line.

Capt. DWI ANTORO, M.M, M.Mar
Penata Tk. (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN
PERAN KAPAL TUNDA DALAM OPERASI MENYANDARKAN KAPAL MV. SPIL
HANA DI PELABUHAN SURABAYA

Disusun Oleh :

YUHA MUKMIN ALFALAH
NIT. 51145267 N

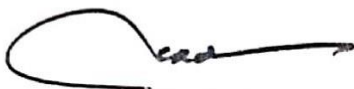
Telah diuji dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Serta dinyatakan lulus dengan nilai..... **91.13**

Pada tanggal, **29 Juli**2019

Penguji I



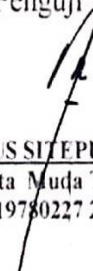
Capt. I KADEK LAJU, S.H., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730203 200212 1 002

Penguji II



Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 001

Penguji III



Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19780227 200912 1 002

Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG,

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : YUHA MUKMIN ALFALAH

NIT : 51145267 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa penelitian yang saya buat dengan judul **“PERAN KAPAL TUNDA DALAM OPERASI MENYANDARKAN KAPAL MV. SPIL HANA DI PELABUHAN SURABAYA”** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat penelitian dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari penelitian ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat penelitian dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 29 Juli 2019

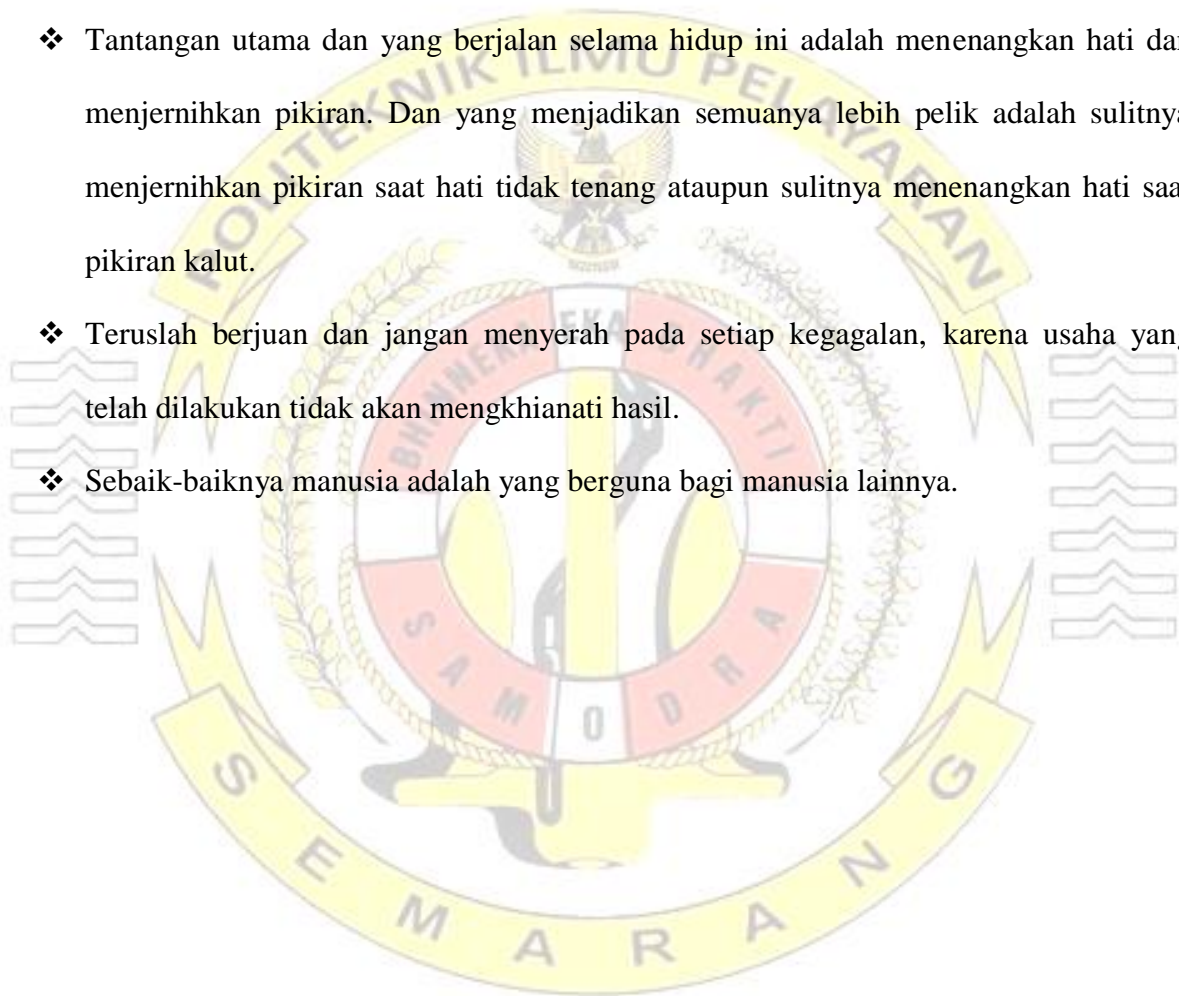
Yang menyatakan,



YUHA MUKMIN ALFALAH
NIT. 51145267 N

MOTTO

- ❖ The best way, is your way.
- ❖ Mulailah sekarang, mulai darimana kamu berada sekarang, tak mengapa memulai dengan rasa takut, tak mengapa memulai dengan rasa sakit, mulailah dan jangan berhenti, cukup mulai saja.
- ❖ Tantangan utama dan yang berjalan selama hidup ini adalah menenangkan hati dan menjernihkan pikiran. Dan yang menjadikan semuanya lebih pelik adalah sulitnya menjernihkan pikiran saat hati tidak tenang ataupun sulitnya menenangkan hati saat pikiran kalut.
- ❖ Teruslah berjuang dan jangan menyerah pada setiap kegagalan, karena usaha yang telah dilakukan tidak akan mengkhianati hasil.
- ❖ Sebaik-baiknya manusia adalah yang berguna bagi manusia lainnya.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang paling dalam. Karya ini akan penulis persembahkan untuk:

1. Ayahanda Mohammad Hajin dan Ibunda Tutik Yuliatin tercinta yang tak pernah berhenti bekerja dan berdo'a untukku, "terimakasih atas semua cucuran keringat, tenaga, dan do'a yang telah kalian berikan kepadaku".
2. Saudara-saudariku, yang selalu menjadi motivasi dan pendukung dalam hidupku untuk menggapai cita-citaku.
3. Capt. H. Agus Subardi, M.Mar. selaku dosen pembimbing materi.
4. Agus Hendro Waskito, M.M.M.Mar.E. selaku dosen pembimbing metodologi penulisan.
5. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terimakasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
6. Segenap karyawan PT. Spil dan seluruh crew MV. Spil Hana yang mendukung saya selama pelaksanaan praktek laut diatas kapal.
7. Teman-teman angkatan LI yang senasib dan seperjuangan, semoga sukses selalu untuk kita semua.
8. Semua alumni, senior, dan junior, khususnya penghuni Mess Madura. Terimakasih atas semua bantuan yang sudah kalian berikan.
9. Sebutir permata kasihku yang tersayang Ma'rifatul Ulfa, yang senantiasa mendukung, dan mendo'akan yang terbaik untuk pendidikanku dengan setulus hati.
10. Pembaca yang budiman, yang selalu menghargai akan kerja keras dan kreativitas penulis.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi dengan judul “Peran kapal tunda dalam operasi menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya”. Maksud dan tujuan penelitian ini adalah sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan dalam bidang Nautika dan sebagai tugas akhir program Diploma IV tahun ajaran 2018 s/d 2019 di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan juga merupakan salah satu kewajiban taruna yang akan lulus memperoleh ijazah Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penelitian ini, peneliti telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada yang terhormat :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar , selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Capt. H. Agus Subardi, M.Mar , selaku dosen pembimbing materi.
4. Agus Hendro Waskito, M.M.M.Mar.E. selaku dosen pembimbing penelitian, terima kasih atas bimbingan, arahan, serta bantuannya dalam pengerjaan penelitian.
5. Ayahanda dan Ibunda yang tercinta, beserta seluruh keluarga yang selalu memberikan do’a, kasih sayang, motivasi dan dorongan moral dan spiritual dalam menyelesaikan skripsi.
6. Bapak dan Ibu Dosen yang telah dengan sabar dan penuh perhatian serta bertanggung jawab dan bersedia memberikan ilmu yang bermanfaat selama penulis menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis tidak dapat membalas budi baik mereka semua dan tidak ada yang dapat penulis persembahkan selain do’a dan ucapan terima kasih yang sebesar besarnya, semoga amal dan kebbaikannya dibalas oleh Tuhan Yang Maha Esa. Penulisan skripsi ini dibuat berdasarkan pengalaman nyata sewaktu melaksanakan laut di MV. Spil Hana, pengetahuan lain yang

penulis dapatkan adalah dengan mendatangi perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Harapan penulis semoga skripsi dapat diterima baik oleh pembaca serta dapat mempunyai nilai manfaat.

Semarang, 29 Juli 2019

Peneliti



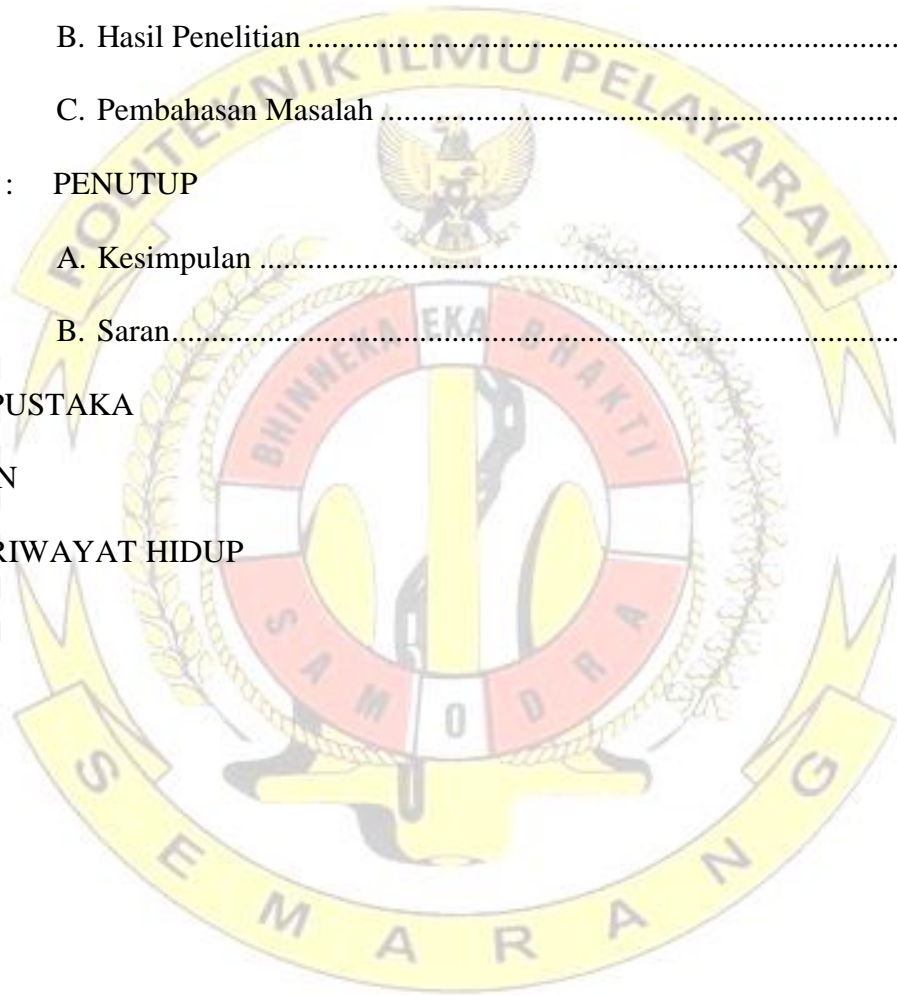
YULIA MUKMIN ALFALIH
NIT. 51145267 N



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
E. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Peranan	8
C. Kerangka Pikir Penelitian	21
D. Definisi Operasional	23
BAB III : METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian	25

B. Jenis Pengumpulan Data	26
C. Data Yang Diperlukan.....	27
D. Metode Pengumpulan Data	29
E. Teknik Analisa Data.....	31
 BAB IV : ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Objek Penelitian.....	33
B. Hasil Penelitian	35
C. Pembahasan Masalah	36
 BAB V : PENUTUP	
A. Kesimpulan	55
B. Saran.....	56
 DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

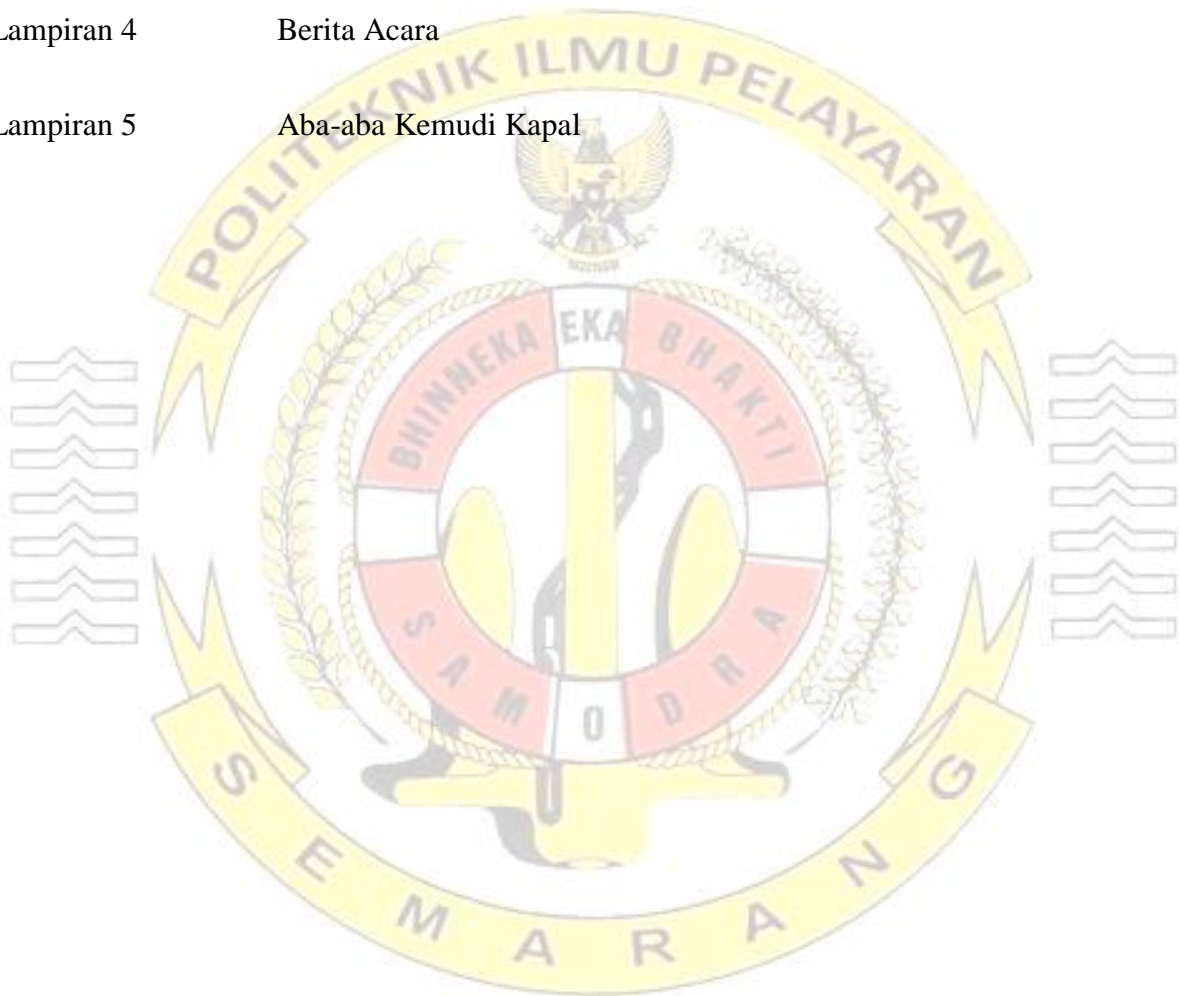


DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1 : Kemudi
- Gambar 2 : Telegraph
- Gambar 3 : Radio VHF
- Gambar 4 : Hand Talking (HT)
- Gambar 5 : Gambar kapal MV. Spil Hana
- Gambar 5.1 : Tampak goresan lambung kanan haluan kapal akibat benturan
- Gambar 5.2 : Tampak goresan pada lambung kanan kapal
- Gambar 5.3 : Tampak cekungan cukup dalam pada lambung kanan kapal
- Gambar 5.4 : Tampak cekungan cukup dalam pada lambung kanan kapal
- Gambar 5.5 : Tampak railing bengkok pada sisi kanan kapal
- Gambar 5.6 : Tampak railing bengkok pada sisi kanan kapal
- Gambar 6 : Log Book
- Gambar 7 : Bell Book

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Ship Particulars*
- Lampiran 2 *Crew list*
- Lampiran 3 Rencana Pelayaran
- Lampiran 4 Berita Acara
- Lampiran 5 Aba-aba Kemudi Kapal



ABSTRAKSI

Yuha Mukmin Alfalah, NIT : 51145267 N, 2019, "Peran kapal tunda dalam operasi menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya". Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar, Pembimbing II: Agus Hendro Waskito, M.M.,M.Mar.E.

Olah gerak kapal adalah cara menguasai kapal baik dalam keadaan diam maupun bergerak untuk mencapai tujuan pelayaran seaman dan seefisien mungkin, dengan mempergunakan sarana yang terdapat diatas kapal seperti mesin, kemudi, dan semua peralatan navigasi diatas anjungan. Kegiatan olah gerak kapal tidak lepas dari proses sandar di dermaga suatu pelabuhan yang dibantu dengan sarana penunjang seperti jasa kapal tunda dan pandu. Peranan kapal tunda dalam olah gerak kapal saat sandar sangatlah penting, untuk mempercepat dan mempermudah dalam proses olah gerak sandar di pelabuhan. Selain itu juga untuk memperkecil akan timbulnya bahaya-bahaya dalam proses olah gerak, yang dapat membahayakan kapal dan lingkungan sekitar pelabuhan. Peranan dan intruksi dari seorang pandu dalam proses olah gerak kapal di pelabuhan sangatlah berperan penting untuk membantu pada saat akan melakukan proses olah gerak kapal sandar di pelabuhan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari obyek yang di teliti, dalam hal ini mengumpulkan data berupa pendekatan terhadap obyek melalui wawancara terhadap sumber pengalaman, melalui data-data yang berhubungan dengan proses olah gerak masuk alur pelabuhan. Dari hasil analisa yang saya dapat, maka dapat disimpulkan bahwa komunikasi antar kapal juga sangatlah penting baik kapal tunda ataupun kapal yang ditunda, guna memperlancar proses olah gerak sewaktu akan melaksanakan penyandaran. Agar apa yang akan dilakukan sesuai intruksi dari pandu dapat dimengerti dengan jelas dan tidak menimbulkan resiko yang dapat merugikan pihak kapal, seperti resiko tubrukan.

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan dalam melaksanakan olah gerak kapal pada saat sandar dengan peranan kapal tunda, serta pentingnya komunikasi antar kapal. Guna memberikan pelajaran dan ilmu kepada taruna praktek laut bahwa pada proses olah gerak kapal sandar, peranan kapal tunda dan komunikasi antar kapal sangatlah penting agar terhindar dari bahaya tubrukan.

Kata Kunci : Olah gerak kapal, Tubrukan, MV. Spil Hana, Pelabuhan Surabaya.

ABSTRACT

Yuha Mukmin Alfalah, NIT: 51145267 N, 2019, "The role of the tugboat in the leaning operation the MV. Spil Hana at Surabaya Harbor". Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang. Advisor I: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar, Advisor II: Agus Hendro Waskito, M.M., M.Mar.E.

The ship's movement is a method of mastering a ship either in a state of silence or motion to reach the shipping destination as safely and efficiently as possible, by using the means found on a ship such as the engine, steering wheel, and all navigation equipment on the bridge. The ship's activity is not separated from the process of anchoring on the dock of a port which is assisted by supporting facilities such as tugboat and pilot services. The role of tugboats in the movement of the ship when docked is very important, to speed up and simplify the process of anchoring in the port. In addition, it is also to minimize the occurrence of dangers in the process of motion, which can endanger the ship and the environment around the port. The role and instructions of a pilot in the process of moving the ship at the port is very important to help when going to do the process of moving the ship dock at the port.

The method used in this study is a qualitative method that produces descriptive data in the form of written words of the object being examined, in this case collecting data in the form of an approach to objects through interviews with sources of experience, through data relating to the process of entering motion port channel. From the results of the analysis that I got, it can be concluded that communication between ships is also very important both tugboats and ships that are delayed, in order to facilitate the process of motion when going to carry out the resting. So that what will be done according to instructions from the pilot can be understood clearly and does not cause risks that can harm the ship, such as the risk of collision.

The purpose of writing this thesis is to improve the ability and skills in carrying out ship movements while leaning on the role of tugboats, as well as the importance of between ships communication. In order to provide lessons and knowledge to cadets in the practice of the sea that in the process of moving the ship dock, the role of tugs and communication between ships is very important in order to avoid the danger of collision.

Keywords: Ship movement, Collision, MV. Spil Hana, Surabaya Harbor.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada era globalisasi saat ini, tidak ada satupun negara yang dapat hidup dengan mengasingkan diri dari dunia luar. Hubungan perdagangan antar negara yang efisien akan sangat membantu dalam mengatasi isolasi yang timbul karena perbedaan letak geografis tersebut. Untuk itu transportasi merupakan salah satu kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Sampai saat ini alat angkutan massal yang efisien ialah kapal yang dapat disamakan dengan sebuah gudang terapung yang sangat besar dan mampu menyeberangkan barang-barang dagangan melalui laut yang berjarak ribuan mil. Kapal laut merupakan sarana angkutan laut yang penting dalam dunia kemaritiman untuk memajukan perdagangan dari dalam dan luar negeri suatu negara, untuk itu sarana tersebut mempunyai nilai ekonomis yang lebih tinggi.

Kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar dilaut untuk keperluan angkutan laut. Oleh karena itu, untuk memperlancar arus distribusi barang maka diperlukan sarana dan prasarana untuk menambatkan atau menyandarkan kapal sehingga distribusi barang dapat berjalan lancar, yaitu pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat berlabuh atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat bongkar muat barang serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi. Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara dimana pelabuhan tersebut berada sehingga dapat menunjang kelancaran arus ekonomi. Namun peranannya pada masing-masing negara berbeda satu sama lain. Adapun peranan dari pelabuhan yaitu tempat berlabuh kapal yang aman serta menyediakan fasilitas yang menunjang untuk kelancaran operasional dari pelabuhan tersebut.

Dalam melakukan aktivitasnya, pelabuhan dilengkapi fasilitas antara lain: fasilitas pelayaran, jasa kepelabuhan, keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan. Salah satu aspek terpenting di pelabuhan yaitu kegiatan pemanduan.

Kapal tunda atau *tug boat* adalah jenis kapal khusus yang dapat digunakan untuk melakukan *manouver* atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai. *Tug boat* mempunyai fungsi yang sangat penting di pelabuhan, yaitu membantu kapal-kapal berukuran besar untuk bersandar di pelabuhan. Hal ini dikarenakan kapal berukuran besar sulit untuk bermanuver di wilayah pelabuhan. Aspek ini berperan penting karena apabila suatu kapal akan sandar di dermaga maka kapal tersebut harus melewati alur pelayaran dari suatu pelabuhan tersebut.

Mengingat *tug boat* mempunyai peran penting dalam operasi menyandarkan kapal di dermaga suatu pelabuhan maka pihak pelabuhan dituntut penuh atau berusaha semaksimal mungkin memberikan pelayanan yang baik demi kelancaran kegiatan kapal-kapal yang akan melakukan sandar di dermaga suatu pelabuhan, dalam proses penyandaran kapal dengan memakai armada *tug boat* tentu dalam hal ini tidak lepas dari masalah olah gerak kapal yang merupakan kegiatan setiap saat dilakukan oleh kapal dalam proses lepas sandar.

Peranan *tug boat* sangat diperlukan dalam proses lepas sandar tetapi sering terjadi kendala-kendala diantaranya jarak pandang dari kapal terhadap *tug boat* yang disebabkan adanya pengaruh konstruksi kapal. Hal tersebut menjadi masalah, maka perlu ditunjang dengan sarana yang memadai seperti peralatan komunikasi antara kapal dengan *tug boat* serta keterampilan seorang mualim dalam berkomunikasi saat proses olah gerak penyandaran kapal sedang berlangsung.

Berdasarkan alasan-alasan yang telah dikemukakan diatas, maka penulis menyusun naskah skripsi dengan judul **“Peran Kapal Tunda dalam operasi menyandarkan Kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang tersebut di atas penulis dapat merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Sejauh manakah peran kapal tunda dalam membantu menyandarkan kapal MV. Spil Hana di pelabuhan Surabaya?
2. Apa sajakah resiko yang dapat merugikan pihak kapal dalam operasi penyandaran tersebut?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan diadakan penelitian dari skripsi yang mengangkat tentang operasi penyandaran kapal yang mempunyai tingkat resiko yang dapat merugikan pihak kapal bahkan nyawa awak kapal beserta muatannya adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui sejauh manakah peran kapal tunda dalam membantu menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya.
2. Untuk mengetahui apa saja resiko yang dapat merugikan pihak kapal dalam operasi penyandaran tersebut.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat penulis ambil dalam penelitian ini adalah :

1. Menambah pelajaran dan wawasan tentang sejauh manakah peran kapal tunda dalam membantu menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya.
2. Menambah ilmu bagaimana mengambil tindakan yang akan dilakukan ketika terjadi resiko tubrukan yang dapat merugikan pihak kapal.

E. Sistematika Penulisan

Berdasarkan sistematika penulisan, agar hasil penelitian sistematis dan mudah untuk dimengerti maksud dalam penulisan skripsi ini. Penulis membagi menjadi beberapa bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain di dalamnya, adapun sistematika tersebut disusun sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Pada bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Pada latar belakang penelitian berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi dalam latar belakang ini diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang telah dipilih oleh penulis. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pertanyaan dan pernyataan, masalah yang diteliti hendaknya bersifat faktual atau masalah yang benar-benar ada bukan fiktif dan kalimat yang digunakan adalah negatif. Batasan masalah berisi tentang batasan dari pembahasan masalah yang akan diteliti dan tidak melebar dari ide utama yang akan dibahas. Tujuan penelitian berisi tentang tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian yang dilakukan. Manfaat penelitian berisi tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Sistematika penulisan berisi tentang susunan tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian skripsi yang lain dalam satu rangkaian pikir.

BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian dan definisi operasional. Tinjauan pustaka berisi tentang teori-teori atau pemikiran-pemikiran serta konsep-konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian, merupakan pemaparan penelitian kerangka berfikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Definisi operasional adalah definisi praktis atau operasional bukan definisi teoritis tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dipandang penting.

BAB III. METODE PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari tempat dan waktu penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data. Tempat dan waktu penelitian menerangkan tempat dan waktu dimana dan kapan penelitian dilakukan. Metode pengumpulan data merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Teknik analisis data berisi mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan serta pemilihan alat dan cara analisis yang harus konsisten dengan tujuan penelitian yang ditetapkan.

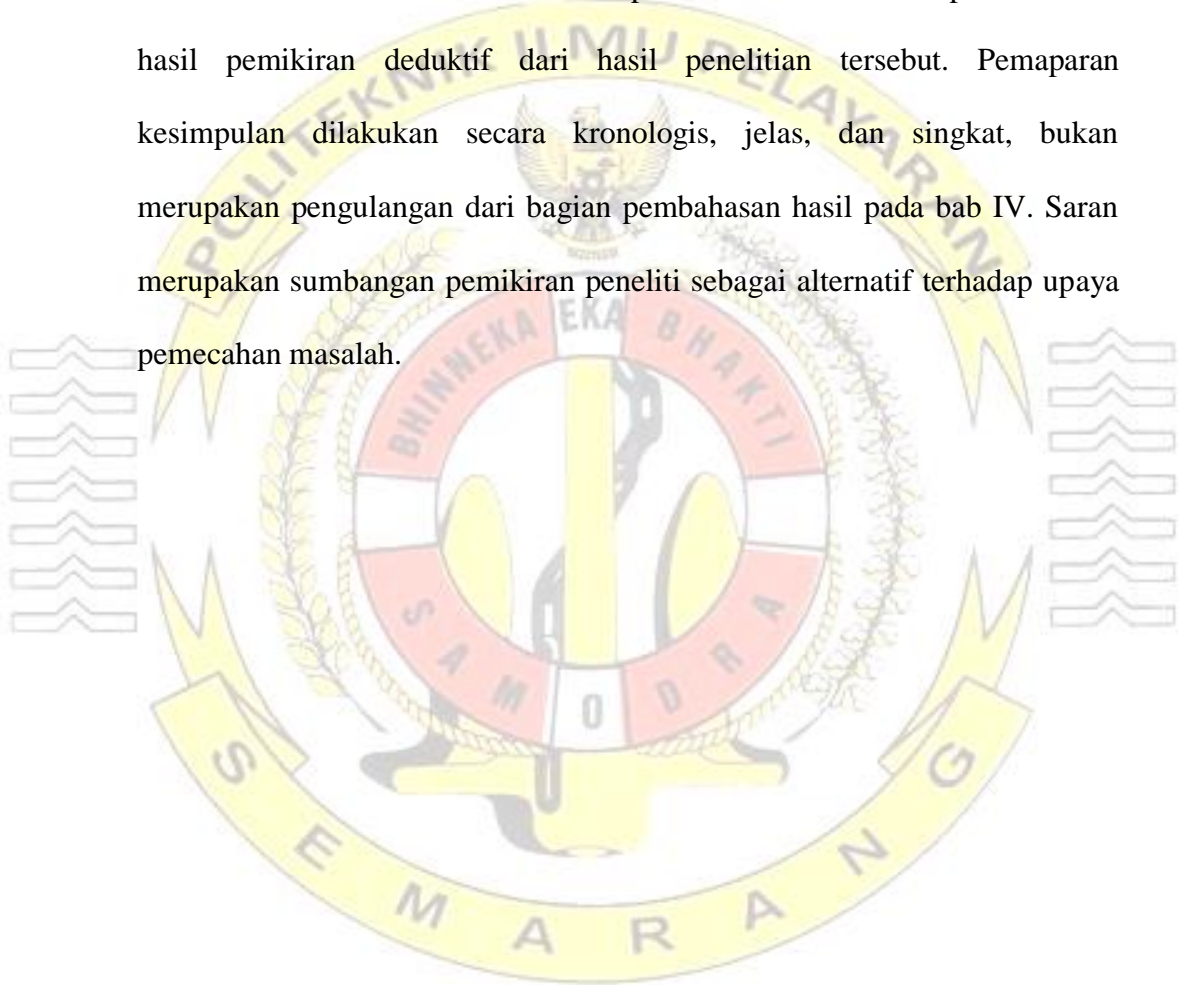
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum obyek penelitian, analisis hasil penelitian dan pembahasan masalah. Gambaran umum obyek penelitian adalah gambaran umum mengenai suatu obyek yang diteliti oleh

penulis. Analisis hasil penelitian merupakan bagian inti dari suatu skripsi. Pembahasan masalah adalah bagian yang dibahas mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V. PENUTUP

Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas, dan singkat, bukan merupakan pengulangan dari bagian pembahasan hasil pada bab IV. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Kajian pustaka penulisan skripsi ini yang mendukung dalam pembahasan ataupun penulisan serta yang melandasi judul penelitian, berupa pengertian-pengertian dan istilah-istilah, dikutip oleh penulis dari beberapa sumber pustaka. Penulis dalam menguraikan pembahasan berikut berharap dapat menjadi kesatuan utuh yang dapat dijadikan landasan dalam penyusunan kerangka pikir.

B. Peranan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, peranan mempunyai arti sebagai berikut: “Peranan adalah tindakan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu peristiwa atau bagian yang dimainkan seseorang dalam suatu peristiwa.” (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2008:1173).

Peranan menurut Ambarwati (2009:15), menunjukkan cakupan peran sebagai suatu konsep perihal apa yang dapat dilakukannya dalam suatu perusahaan. Sebagaimana dalam menjalankan sebuah perusahaan, perusahaan tentu tidak bisa lepas dari peranan seluruh elemen perusahaan termasuk *Public Relation*.

Berdasarkan beberapa pengertian diatas, penulis menyimpulkan bahwa peranan dapat diartikan sebagai langkah yang diambil oleh seseorang atau kelompok dalam menghadapi suatu peristiwa.

1. Kapal Tunda atau *Tug Boat*

Menurut situs kutipan dari id.wikipedia.org/wiki/Kapal_tunda menyatakan bahwa pengertian kapal tunda (bahasa Inggris: *tug boat*) adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan *manouver*/ pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.

Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Kapal tunda zaman dulu menggunakan mesin uap, saat ini menggunakan mesin diesel. Mesin Induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3.000 tenaga kuda (500 s.d. 2.000 kW), tetapi kapal yang lebih besar (digunakan di laut lepas) dapat berkekuatan sampai 25.000 tenaga kuda (20.000 kW). Kebanyakan mesin yang digunakan sama dengan mesin kereta api, tetapi di kapal menggerakkan baling-baling. Dan untuk keselamatan biasanya digunakan minimum dua buah mesin induk.

Kapal tunda memiliki kemampuan manuver yang tinggi, tergantung dari unit penggerak. Kapal Tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling-baling di belakang, efisien untuk

menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lainnya sering disebut *Schottel propulsion system (azimuth thruster/Z-peller)* di mana baling-baling di bawah kapal dapat bergerak 360 derajat atau sistem propulsi *Voith-Schneider*, yang menggunakan semacam pisau di bawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360 derajat.

Secara umum, kapal tunda atau *tug boat* diperlukan untuk membantu menyandarkan kapal ke dan dari dermaga, sesuai dengan kemampuan tenaga pendorong dan peruntukannya yang ditetapkan oleh syahbandar.

Kapal tunda pelabuhan (*port tug boat*) bertugas melayani kapal untuk merapat di dermaga. Untuk melaksanakan tugas ini tergantung dari ukuran kapal, dapat menggunakan satu atau dua buah kapal tunda, atau bahkan tiga kapal.

Posisi ketiga kapal tunda ini akan berbeda saat menunda kapal, oleh karena itu kapal tunda dibedakan menurut posisinya saat menunda kapal, yaitu:

- a. *Towing Tug Boat* (Kapal Tunda Tarik)
- b. *Pushing Tug Boat* (Kapal Tunda Dorong)
- c. *Side Tug Boat* (Kapal Tunda Tempel)

Adapun keputusan Menteri Perhubungan yang dikutip dari http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2002/km_no_24_tahun_2002.pdf BAB IV PENYELENGGARAAN PEMANDUAN, menerangkan tentang penggunaan kapal tunda untuk membantu olah gerak kapal. Adapun ketentuan penggunaan jasa penundaan yang berlaku yaitu:

- a. Panjang kapal 70 meter sampai dengan 100 meter menggunakan 1 (satu) unit kapal tunda yang mempunyai daya minimal 800 HP
- b. Panjang kapal diatas 100 meter sampai dengan 150 meter menggunakan 2 (dua) unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 1600 HP
- c. Panjang kapal diatas 150 meter sampai dengan 200 meter menggunakan 2 (dua) unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 3400 HP
- d. Panjang kapal diatas 200 meter sampai dengan 300 meter menggunakan minimal 2 (dua) unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 5000 HP
- e. Panjang kapal diatas 300 meter, ditunda minimal 3 (tiga) unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 10000 HP

Berdasarkan pernyataan diatas maka kapal tunda ialah kapal yang memiliki tenaga besar bila dibandingkan dengan ukurannya, dan dapat digunakan untuk *maneuver*/mengolah gerak utamanya menarik

atau mendorong kapal lain dilaut lepas maupun membantu proses lepas sandar di dermaga suatu pelabuhan.

2. Navigasi

Menurut <https://kbbi.web.id/navigasi>, Navigasi adalah ilmu tentang cara menjalankan kapal laut atau kapal terbang, tindakan menempatkan haluan kapal.

Navigasi berasal dari kata *navigation* yang diambil dari Bahasa Yunani dan Itali yang berarti menjalankan (kapal laut) atau terbang (kapal udara) dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan aman dan selamat.

Pengertian lain dari navigasi adalah seni dalam membawa kapal dari suatu tempat ke tempat yang lain secara efisien. Navigasi pelayaran juga berarti keselamatan pelayaran. Prinsip tersebut sangat penting bagi nakhoda dan perwira, karena kunci kelancaran proses pendistribusian barang tergantung pada pengetahuan mereka dalam membawa kapal. Agar sebuah kapal tetap aman, efisien saat berlayar dari pelabuhan tolak ke pelabuhan tiba juga membutuhkan pengalaman yang cukup dalam olah gerak atau mengemudikan kapal.

3. Olah Gerak

Menurut Capt. Djoko Subandrijo, MM. dalam bukunya OLAH GERAK DAN PENGENDALIAN KAPAL (2011: 1), pengertian dari teori olah gerak dan pengendalian kapal adalah merupakan suatu hal

yang penting untuk memahami beberapa gaya yang memengaruhi kapal dalam gerakannya. Jadi untuk dapat mengolah gerakan kapal dengan baik, maka terlebih dahulu harus mengetahui sifat sebuah kapal, dan bagaimana gerakannya pada waktu mengolah gerak yang tertentu dan mempelajari.

Kemampuan sebuah kapal dalam berolah gerak dipengaruhi oleh beberapa factor, baik yang ada pada kapal itu sendiri (*internal*) maupun yang datang dari luar (*eksternal*).

a. Factor-faktor dari dalam (*internal*) yaitu:

1) Factor tetap

a) Bentuk kapal

Perbandingan antara panjang dan lebar kapal, sangat berpengaruh terhadap gerakan membelok sebuah kapal. Sebuah kapal yang pendek pada umumnya lebih mudah untuk membelok. Sebaliknya kapal yang panjang akan sukar untuk membelok.

b) Jenis dan kekuatan gaya pendorongnya

Kapal yang digerakkan dengan mesin torak, kemampuan untuk maju dan mundurnya lebih baik dari kapal bermesin uap turbin, karena mesin uap turbin hanya bergerak ke satu arah, sehingga untuk mundur diperlukan

mesin khusus. Sudah tentu mesin ini lebih kecil dari mesin yang digunakan untuk maju.

c) Jumlah macam dan penempatan baling-baling

Sebuah kapal dengan baling-baling ganda, olah gerakanya akan lebih mudah daripada kapal berbaling-baling tunggal. Sedangkan apakah kapal itu berbaling-baling kanan atau kiri harus selalu diperhatikan.

d) Macam, ukuran, penempatan, dan jumlah kemudi

Kemudi yang besar mempunyai pengaruh yang baik terhadap kecepatan berbelok dari sebuah kapal.

2) Faktor tidak tetap

a) Sarat kapal

Sarat yang mempunyai pengaruh besar terhadap kemampuan olah gerak.

b) Trim kapal

Kapal yang tonggak (*trim by the stern*)-nya besar, maka waktu ada angin dari samping, masih dapat dikemudikan. Jika tungging (*trim by the head*), akan sukar

dikemudikan, dan waktu ada angin yang melintang, lebih sukar dikemudikan. Tiap kapal mempunyai tersendiri atau tertentu untuk memperoleh kemampuan olah geraknya yang baik. Apabila tidak, maka akan mengurangi kecepatan dan kemampuan pengemudiannya.

c) Keadaan pemuatan

Sebuah kapal yang bermuatan penuh, akan lebih baik kemampuan olah geraknya dibandingkan dengan kapal yang kosong.

d) Karang (teritip)

Adalah kulit kapal yang tebal teritipnya, akan memperbesar tahanan, akibatnya akan mengurangi kecepatan kapal, sehingga mengurangi kemampuan olah geraknya.

b. Faktor-faktor dari luar (*external*) yaitu:

1). Keadaan angin dan gelombang

Kedua faktor ini akan mempengaruhi kecepatan/laju dan kemampuan kemudi yang dapat merugikan olah gerak kapal.

2). Keadaan arus

Arus dilaut terbuka biasanya merupakan gejala yang massal (tidak lokal), dimana kapal seluruhnya berada didalamnya. Dalam hal ini sifat kapal akan sangat dipengaruhi olehnya. Demikian juga bila arus merupakan keadaan setempat, jadi terjadi pada salah satu bagian kapal saja.

3). Kedalaman dan lebar perairan

Kedua faktor ini akan menimbulkan gejala penyerapan atau penghisapan air yang akan mempengaruhi kapal yang sedang melaju. Pada perairan yang dangkal, jika lunas kapal berada terlalu dekat dengan dasar perairan maka akan terjadi ombak haluan/buritan serta penurunan permukaan air diantara haluan dan buritan di sisi kiri/kanan kapal. Hal ini disebabkan karena pada waktu baling-baling bawah bergerak ke atas terjadi penyerapan atau penghisapan air yang membuat lunas kapal mendekati dasar perairan dan menyebabkan kemungkinan menyentuh dasar perairan. Dapat terjadi kemungkinan bahwa kapal akan tidak dapat atau sukar dikemudikan.

4). Jarak terhadap kapal-kapal lain

Bila jaraknya terhadap kapal-kapal lain itu terlalu dekat, juga dapat menimbulkan gejala penyerapan. Pada saat berpapasan dengan kapal lain, maka akan menimbulkan sesuatu yang akan saling berpengaruh karena kapal mempunyai kecepatan yang akan menimbulkan gelombang. Maka permukaan air pada sisi kanan kapal akan lebih rendah dari sisi kirinya. Sehingga apabila terjadi faktor seperti ini, hal yang paling untuk dilakukan adalah dengan cara mengurangi kecepatan kapal.

Menurut IMO *Standar Marine Communication Phrases* (SMCP) tentang komunikasi diatas kapal seperti komunikasi standar kemudi.

Semua perintah kemudi yang diberikan harus diulangi oleh jurumudi dan perwira jaga harus memastikan bahwa perintah tersebut dilaksanakan dengan benar dan cepat. Semua perintah kemudi harus diulang kembali sebagai isyarat bahwa perintah telah dilaksanakan termasuk mengulangi perintah yang dibatalkan. Jurumudi harus segera melapor jika kapal tidak bereaksi.

4. Pelabuhan

Pada awalnya, pelabuhan hanya merupakan suatu tepian pantai atau sungai sebagai tempat kapal-kapal dan perahu-perahu menyandarkan diri atau membuang jangkar untuk melakukan pekerjaan memuat dan membongkar muatan serta pekerjaan lainnya. Seiring dengan perkembangan sosial ekonomi, pelabuhan yang sederhana itupun berkembang menjadi suatu kawasan atau lingkungan yang cukup luas. Di pelabuhan itu terdapat fasilitas dan pembongkaran muatan kapal, embarkasi atau debarkasi penumpang kapal, awak kapal dan lain-lain.

Pelabuhan juga menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk kapal seperti pelayanan jasa pemanduan kapal (*pilotage*), yaitu kegiatan pandu dalam membantu Nakhoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan selamat, tertib, dan lancar dengan memberikan untuk keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga. Pelayanan pemanduan kapal ternyata termasuk pekerjaan yang dituntut tanggung jawab prestasi kerja, kerja sama, prakarsa, kejujuran dan perilaku kondisi fisik yang prima dalam pelaksanaannya. Masalah kelancaran, keamanan, keselamatan dari kapal yang dipandu adalah hal yang utama dalam pelaksanaan operasional pemanduan kapal, karena akibat yang ditimbulkan dari suatu kelalaian atas pemanduan kapal yang berpengaruh pada kelancaran lalu lintas kapal dalam pelabuhan.

Menurut Arso Martopo, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan.

Menurut kutipan dari <https://mdk16.wordpress.com/tag/jenis-dan-fungsi-pelabuhan/> terdapat berbagai macam jenis pelabuhan, tergantung dari sudut mana meninjaunya. Sudut tinjauan tersebut antara lain segi penyelenggaraan, segi perusahaan, segi fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi penggunaan, serta letak geografis. Disini penulis memfokuskan terhadap fungsi dari pelabuhan dimana pelabuhan terdiri dari pelabuhan sebagai pintu gerbang, system bongkar muat, transit, pergudangan dan system penghubung dengan moda transportasi lain, yang dihubungkan pula dengan system transportasi laut.

Adapun fungsi dari pelabuhan yaitu:

1. *LINK* (Mata Rantai)

Merupakan bagian atau salah satu segmen dari seluruh rangkaian sistem transportasi.

2. *INTERFACE* (Titik Temu)

Mempertemukan moda transportasi darat dengan moda transportasi laut.

3. *GATEWAY* (Gerbang)

Sebagai pintu utama melalui dimana arus keluar masuknya barang perdagangan dari dan ke daerah belakang (hinterland) pelabuhan.

4. *INDUSTRIAL ESTATE* (Kawasan Industri)

Untuk pengembangan industri dalam daerah pelabuhan yang berorientasi ekspor.

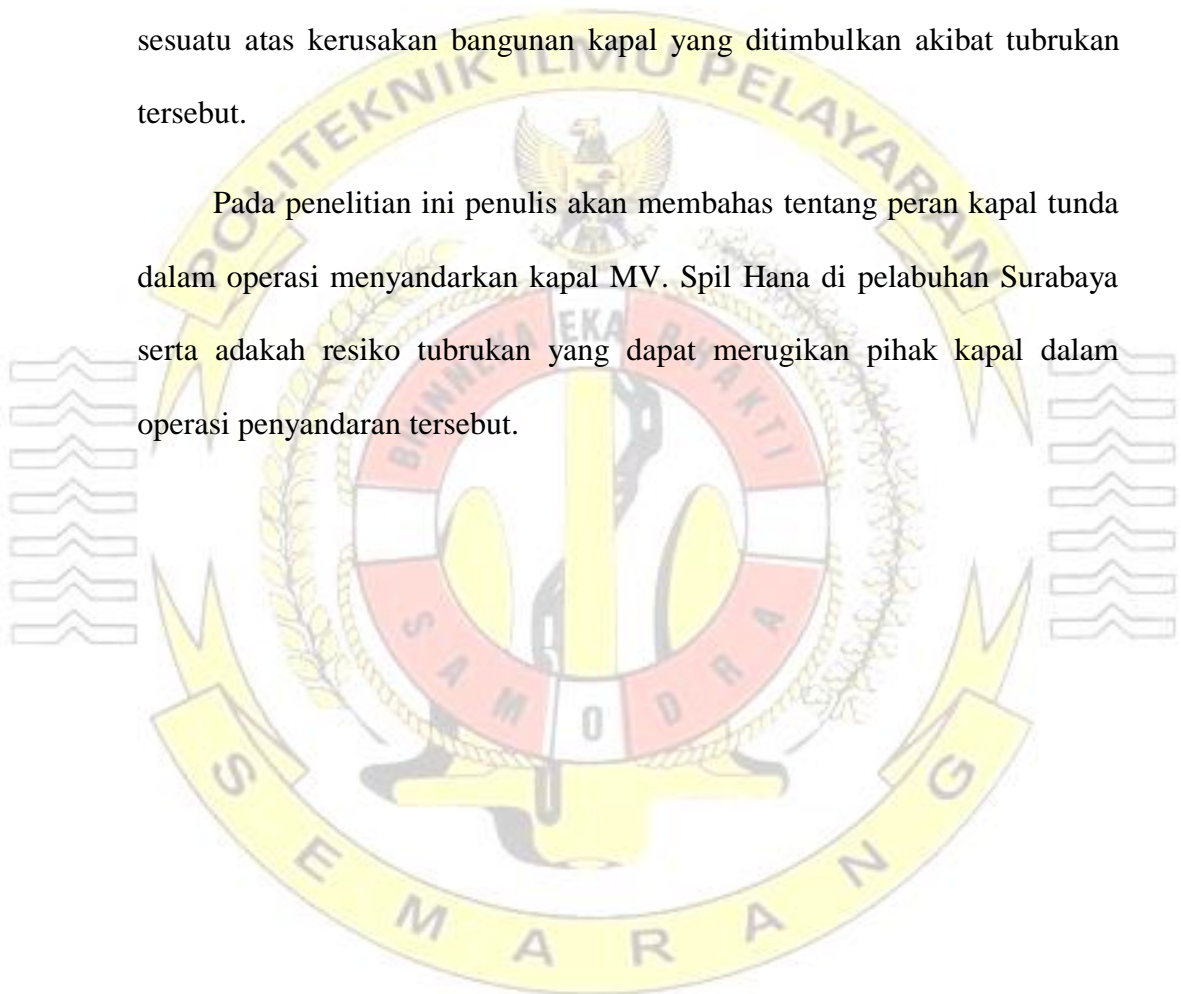
Dan menurut penulis pelabuhan ialah lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal untuk terselenggaranya bongkar muat barang serta turun naiknya penumpang dari moda transportasi laut ke moda transportasi lainnya, atau sebaliknya.

C. Kerangka Pikir Penelitian

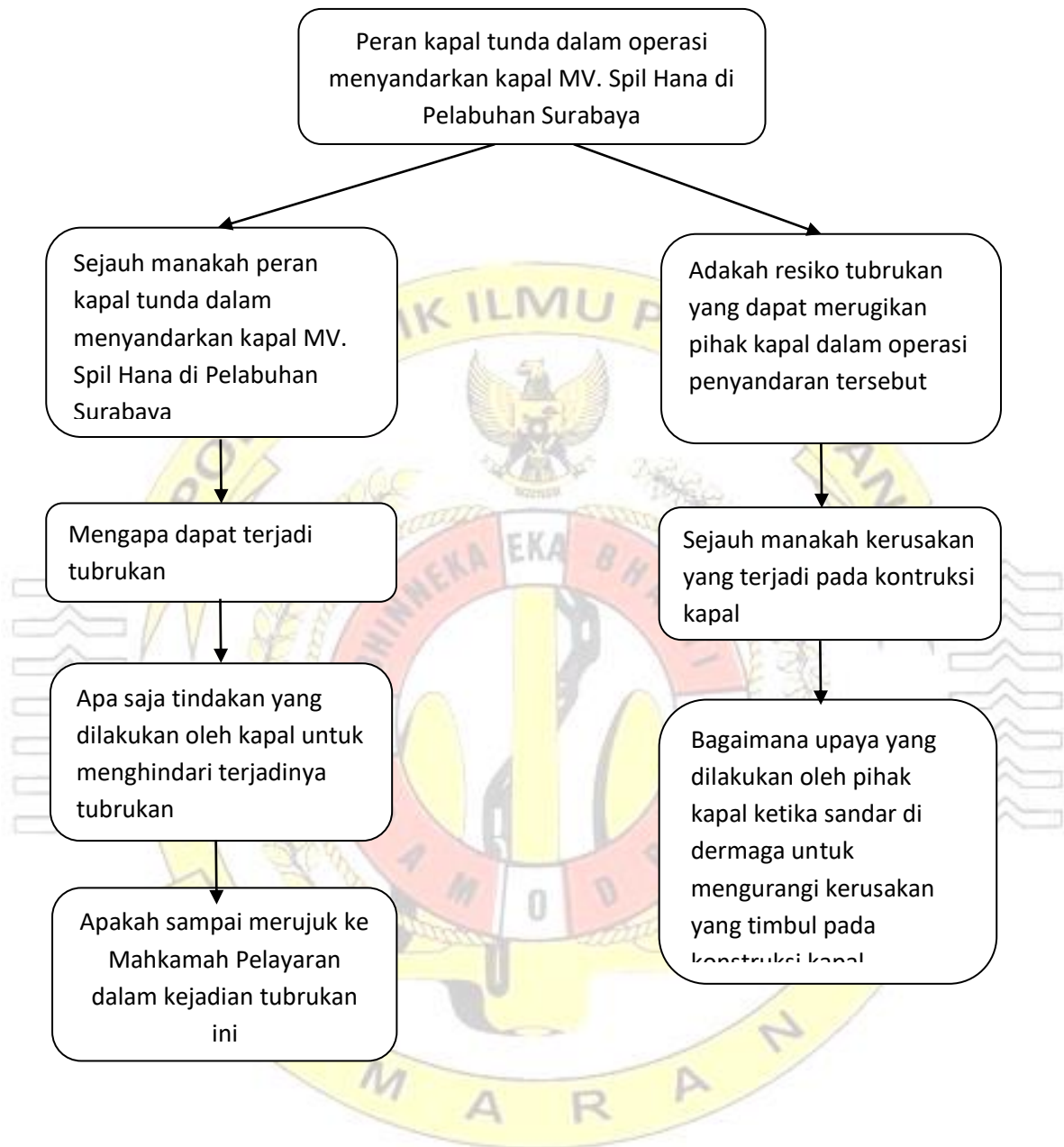
Dalam kerangka pikir penulis akan membahas permasalahan yang dihadapi seperti proses olah gerak penyandaran dan lepas sandar kapal tidak lepas dari peranan kapal tunda yaitu membantu untuk melakukan penyandaran dan lepas sandar kapal yang sulit berolah gerak dari suatu dermaga agar berjalan dengan lancar, aman, dan efisien tanpa mengakibatkan resiko yang dapat merugikan pihak kapal (tubrukan) serta memperhatikan beberapa faktor dari luar dan faktor dari dalam yang mempengaruhi proses olah gerak penyandaran dan lepas sandar ini. Dalam

proses olah gerak penyandaran dan lepas sandar kapal, semua peralatan navigasi di anjungan harus beroperasi dengan baik sebelum olah gerak dilakukan. Jika terjadi tubrukan setiap tindakan harus dilakukan untuk menanggulangnya atau mencegahnya sedini mungkin sesuai aturan yang tercantum pada *COLREG 1972* dan berupaya untuk memperbaiki segala sesuatu atas kerusakan bangunan kapal yang ditimbulkan akibat tubrukan tersebut.

Pada penelitian ini penulis akan membahas tentang peran kapal tunda dalam operasi menyandarkan kapal MV. Spil Hana di pelabuhan Surabaya serta adakah resiko tubrukan yang dapat merugikan pihak kapal dalam operasi penyandaran tersebut.



Adapun bagian alur sebagai berikut:



Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian

D. Definisi Operasional

Definisi-definisi atau stilah-istilah yang digunakan dalam penulisan skripsi sesuai tinjauan pustaka, antara lain :

1. Navigasi

Adalah navigasi adalah seni dalam membawa kapal dari suatu tempat ke tempat yang lain secara efisien.

2. Olah gerak

Adalah menguasai kapal baik dalam keadaan diam maupun bergerak untuk mencapai tujuan pelayaran seaman mungkin dan seefisien mungkin, dengan mempergunakan sarana yang terdapat dikapal seperti mesin, kemudi, dan sarana penunjang dari luar kapal.

3. Kapal barang

Adalah kapal yang digunakan menyebrangi laut untuk mengangkut barang/*cargo* dari suatu daerah ke daerah lainnya.

4. Laut lepas

Adalah semua bagian laut yang tidak termasuk dalam laut teritorial, dan perairan internasional dari suatu negara.

5. Sungai

Adalah aliran air yang besar dan memanjang yang mengalir secara terus menerus dari hulu (sumber) menuju hilir (muara) dan biasanya dibuat oleh alam.

6. Dermaga

Adalah tempat kapal ditambatkan di pelabuhan. Pada dermaga dilakukan berbagai kegiatan bongkar muat barang dan orang dari dan ke atas kapal. Di dermaga juga dilakukan kegiatan pengisian bahan bakar, air minum, air bersih, serta saluran untuk air kotor/limbah.

7. Alur pelayaran

Adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari oleh kapal laut, sungai, atau danau.

8. Pemanduan

Adalah kegiatan pandu dalam membantu nakhoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan.

9. *Propeller*

Adalah alat yang digunakan untuk menghasilkan gaya dorong, baling-baling tersebut digerakkan oleh mesin yang berada dalam kamar mesin.

10. Operasional

Adalah batasan pengertian yang dijadikan pedoman untuk melakukan suatu pekerjaan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, pengolahan data, analisis data, dan pembahasan permasalahan yang telah diuraikan, mengenai peran kapal tunda dalam operasi menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya. Maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses penyandaran kapal bahwasanya tidak lepas dari peranan kapal tunda, dimana kapal tunda membantu olah gerak kapal dengan cara menunda, mendorong atau menggandeng agar penyandaran dapat berjalan dengan lancar, aman, dan efisien tanpa mengakibatkan resiko tubrukan yang dapat merugikan pihak kapal.
2. Bahwasanya telah terjadi tubrukan pada saat proses penyandaran yang merugikan kedua pihak kapal. Baik kapal yang menabrak maupun kapal yang ditabrak, sehingga mengakibatkan rusaknya konstruksi pada bangunan kapal serta pihak kapal segera mengambil tindakan atas kerusakan tersebut. Atas kejadian ini, Syahbandar Pelabuhan Surabaya tidak merujuk semua pihak yang bersangkutan ke Mahkamah Pelayaran, dikarenakan tubrukan tidak sampai mengakibatkan jatuhnya korban jiwa dan tidak merusak lingkungan pelabuhan sekitar. Tetapi, kerusakan ditanggung oleh masing-masing kapal yang mengalami insiden tubrukan tersebut.

B. Saran

Dari hasil penelitian yang telah tercapai, disini penulis menyampaikan saran-saran yang dapat berguna bagi semua pihak agar selalu mempersiapkan segala sesuatu sebelum proses olah gerak penyandaran kapal dilaksanakan. Adapun saran-saran yang dapat disampaikan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Dalam rangka untuk meningkatkan pelayanan dalam proses penyandaran di Pelabuhan Surabaya, maka diperlukan suatu sarana prasarana yang mencukupi dan memadai seperti penyediaan kelengkapan alat-alat navigasi pada kapal tunda dan menyediakan alat-alat yang menunjang kinerja dari pandu. Dan hendaknya dalam persiapan dan pelaksanaannya harus sesuai dengan prosedur dan aturan-aturan yang berlaku, agar proses penyandaran kapal berjalan dengan cepat, aman, dan efisien.
2. Memastikan kapal dalam keadaan baik (kelaiklautan kapal), memastikan mesin penggerak dan semua sarana peralatan navigasi diatas kapal berjalan dengan baik sebelum dilaksanakannya proses olah gerak kapal. Agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan yang dapat merugikan pihak antar kapal, seperti tubrukan kapal. Serta meningkatkan kerjasama antar pihak pendukung dalam pelaksanaan proses penyandaran kapal agar dapat berjalan dengan cepat, aman, dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Ambarwati (2009:15). *Peranan*. Diperoleh pada 15 April 2019.
- Arief Syafei (2005: 50). *Tubrukan*. Diperoleh pada 25 Mei 2019.
- Bogdan & Biklen, 1982 dalam buku Moleong (2006:248). *Analisis Data Kualitatif*. Diperoleh pada 25 April 2019.
- Djoko Subandrijo (2011). *Olah Gerak Dan Pengendalian Kapal*. Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Djoko Subandrijo (2007: 10) Dalam Bukunya *Olah Gerak Dan Pengendalian Kapal. Aturan 8*. Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Tindakan Untuk Mencegah Tubrukan. Diperoleh pada 27 Mei 2019.
- Jonathan Sarwono (2006: 124-129). *Dua Jenis Data Penelitian*. Diperoleh pada 22 April 2019.
- Jonathan Sarwono (2006:224). *Kegiatan Observasi*. Diperoleh pada 24 April 2019.
- Jonathan Sarwono (2006:224). *Teknik Wawancara*. Diperoleh pada 24 April 2019.
- Jonathan Sarwono (2006:224). *Kajian Dokumen*. Diperoleh pada 24 April 2019.
- KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia). *Navigasi*. Diperoleh pada 15 April 2019.
- Lexy J. Moleong (2010:4). *Penelitian Deskriptif Kualitatif Dengan Metode Analitis*. Diperoleh pada 20 April 2019.
- Ras-Eko (2013, 14 Mei). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Diperoleh pada 10 April 2019.
- Riduwan (2003:51). *Metode Pengumpulan Data*. Diperoleh pada 23 April 2019.
- UU RI No. 17 Pasal 245 (2010: 245). *Kecelakaan Kapal*. Diperoleh pada 30 Mei 2019.

UU RI No. 17 Pasal 249 (2010: 115). *Tanggung Jawab Nakhoda*. Diperoleh pada 30 Mei 2019.

UU RI No. 17 Pasal 121 (2010: 66). *Keselamatan Dan Keamanan Pelabuhan*. Diperoleh pada 30 Mei 2019.

UU RI No. 17 Pasal 121 (2010: 66). *Pengoperasian Kapal Dan Pelabuhan*. Diperoleh pada 30 Mei 2019.

Bab IV Penyelenggaraan Pemanduan. *Penggunaan Jasa Penundaan*. Dikutip dari http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2002/km_no_24_tahun_2002.pdf

Ilmu Laoet (2012, 01 Agustus). *Prosedur Sandar Dan Lepas Sandar Kapal Di Pelabuhan*. Diperoleh pada 21 Mei 2019, dikutip dari <https://ilmu-laoet.blogspot.com/2012/08/prosedur-sandar-lepas-sandar-kapal.html>

ITS (Institut Teknologi Sepuluh Nopember), (2010, 19 Mei). *Tug Boat (Kapal Tunda Sebagai Sarana Bantu Operasi)*. Diperoleh pada 15 Mei 2019, dikutip dari <https://dalify.wordpress.com/2010/05/19/tug-boat-kapal-tunda-sebagai-sarana-bantu-operasi/>

Mdk16 (2013, 26 April). *Jenis Dan Fungsi Pelabuhan*. Diperoleh pada 17 April 2019, dikutip dari <http://mdk16.wordpress.com/tag/jenis-dan-fungsi-pelabuhan/>

UU RI No. 17 Th. 2008. *Pelayaran*. Diperoleh pada 30 Mei 2019, dikutip dari https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008.pdf

Wikipedia (2013, 11 April). *Kapal Tunda Atau Tug Boat*. Diperoleh pada 11 April 2019, dikutip dari id.wikipedia.org/wiki/kapal_tunda

LAMPIRAN

A. Lampiran Daftar

Lampiran 1	<i>Ship Particulars</i>
Lampiran 2	<i>Crew list</i>
Lampiran 3	Aba-aba Kemudi Kapal
Lampiran 4	Rencana Pelayaran
Lampiran 5	Berita Acara

B. Lampiran Gambar

Gambar 1	: Kemudi
Gambar 2	: Telegraph
Gambar 3	: Radio VHF
Gambar 4	: Hand Talking (HT)
Gambar 5	: Gambar kapal MV. Spil Hana
Gambar 5.1	: Tampak goresan lambung kanan haluan kapal akibat benturan
Gambar 5.2	: Tampak goresan pada lambung kanan kapal
Gambar 5.3	: Tampak cekungan cukup dalam pada lambung kanan kapal
Gambar 5.4	: Tampak cekungan cukup dalam pada lambung kanan kapal
Gambar 5.5	: Tampak railing bengkok pada sisi kanan kapal
Gambar 5.6	: Tampak railing bengkok pada sisi kanan kapal
Gambar 6	: Log Book
Gambar 7	: Bell Book

C. Lampiran Wawancara

D. Lampiran Daftar Riwayat Hidup

Lampiran 1 – *Ship Particulars*



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Head Office :

Jl. Karet No. 104, Surabaya
Telp : (031) 3533989 (Hunting)
Fax : (031) 3532793
E-mail : salamps@spil.co.id

Fleet Division :

Jln. Kalianak No. 51 F Surabaya
Telp : (031) 7497035 (Hunting)
Fax : (031) 7497270
Email : technical_adm@spil.co.id

Commercial Division :

Jln. Perak Barat No. 9 Surabaya
Telp : (031) 3557765 (Hunting)
Fax : (031) 3557017, 3577976
Email : market@spil.co.id



SHIP PARTICULARS

Ship name : MV. SPIL HANA
Kind of vessel : CONTAINER / CAPACITY 913 Teus
Port of registry : SURABAYA
Nationality : INDONESIA
Class : BK1
Call sign : YBPY2
IMO Number : 9816440
MMS Number : 525100294
Owner : PT. SPIL
Where/When build : Nanjing-China April 2016
Builder : Dongzhi Ship Yard co.Ltd
Dead Weight Tonnage (DWT) : 10.818 t
Gross Tonnage (GT) : 10.165 t
Net Tonnage (NT) : 5.692 t
Length Over All (LOA) : 135.7 m
Breadth Moulded : 22.50 m
Depth Moulded : 10.20 m
Max. Draft : 5.60 m
Horse Power : 2.975 Kw
Speed Service : 11 Knots
Length of Anchor Chain : Port/10 Shackle, Starboard/11 Shackle
Number of Life Boat : 2 Units (1x22 person) and (1x6 person)
Number of Life Raft : 3 Units (2x25 person) and (1x6 person)

Capt. ABDULLAH SANGADJI
MASTER

Lampiran 2 – Crew List

NAMA AWAK KAPAL		MV SPIL HANA / YBPY2		DAFTAR AWAK KAPAL		INDONESIA	
JENIS KAPAL		KONTAINER		DWT : 10 818 T		BENDERA	
No	NAMA AWAK KAPAL	JABATAN	MEDICAL	PERJANJIAN KERJA LAUT (NOMOR)	PERSYARIFATAN PENGAWAKAN KAPAL	SERTIFIKAT KEAHLIAN PELAUT	BST (NOMOR)
01	Capl. Abdulrah Saugadji	Nakhoda		No. 2183/PKL SBA/IV/2018	BRKU PELAUT	ANT - I	6200025081N10114
02	Mohammad Aziz	Mudim I		C. 004827	05/Sep/2018	ANT - II	6200008637N10115
03	Desli Haryani	Mudim II		D. 061765	08/Apr/2018	ANT - II	6200008637N101309
04	Rehm Sugjara	Mudim III		B. 056670	27/Mar/2018	ANT - III	62000410732N20215
05	Sukemi	KKM		D. 075017	01/Jun/2018	ANT - III	6211520222N30317
06	Agus Priganto	Mesinis II		B. 071189	30/Mar/2018	ATT - I	6200092170110316
07	Ahnu Rakhadi A	Mesinis III		F. 092123	16/01/2021	ATT - I	6201007601T10316
08	Taufik	Mesinis IV		E. 143982	16/Jan/2020	ATT - III	6201020741S30515
09	Rahp Hartono	Merkonis		C. 033894	29/Jun/2019	ATT - III	6201020741S30515
10	Sarnul Anam	Electrician		Y. 054686	21/Jun/2018	SOU	44276.SOU.T/IV/2015
11	Ferdj Eferdi B	Stewaj		D. 013719	05/Nov/2019	BST	6211422954010514
12	Selamat	Juru Muat		A. 038087	09/Mar/2019	ANT - V	6201337511010517
13	Ach Saipul Rehm	Juru Muat		A. 045520	31/Mar/2019	ANT - D	6201660411340716
14	Mechannd Fard	Juru Muat		E. 155158	14/Feb/2020	ANT - D	6200573201340616
15	Moch Aniel	Mundur Mesan		B. 046660	27/Feb/2020	ATT - D	6202088661330715
16	Ali Marjoto	Juru Minyak		B. 013151	22/Okt/2019	ATT - D	6200149494T60306
17	Andi Marcellan L.	Juru Minyak		C. 062893	25/Mar/2019	ATT - D	6201655953330715
18	Hari Prasetya	Juru Minyak		E. 090959	07/Feb/2021	ATT - D	6200564287420516
19	Karsono	Juru Masak		A. 048338	14/Jun/2019	ATT - D	62016596627160712
20	M. Farel Manur	Pelayan		E. 124232	20/Oct/2019	ANT - D	6201339346330516
21	Yuda Mukmin Aliflah	Kadet Deck		B. 150094	07/Jun/2020	BST	6201390953010517
22	Shabrian Husna R	Kadet Mesin		E. 057197	13/Jun/2020	BST	6211567758010316

CAITAN
 SURABAYA, 18 April 2017
 1. Kapal: 1 ton dan Pelebaran
 2. Koneksi: 22 orang

Sunabaya
 Makhom
 22 orang

Capl. ABDULLAH SANGADJI
 Nakhoda KM SPIL HANA



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Head Office :
 Jl. Karer No. 104, Surabaya
 Telp. (031) 3533989 (Hunting)
 Fax. (031) 3532793
 E-mail: salampacific@spil.co.id

Head Division :
 Jl. Kalarak No. 51 E Surabaya
 Telp. (031) 7497035 (Hunting)
 Fax. (031) 7497270
 Email: technical_admin@spil.co.id

Commercial Division :
 Jl. Perak Barat No. 9 Surabaya
 Telp. (031) 3557765 (Hunting)
 Fax. (031) 3557017, 3577976
 Email: market@spil.co.id



Lampiran 3 – Aba-aba Kemudi

No.	English/ Indonesia Order	Meaning/ Arti
1	<i>Midship</i> (kemudi tengah-tengah)	Kemudi di tengah-tengah
2	<i>Port/starboard five</i> (kiri/kanan 5)	Kemudi ditahan di 5 ^o kiri/kanan kapal
3	<i>Port/starboard ten</i> (kiri/kanan 10)	Kemudi ditahan di 10 ^o kiri/kanan kapal
4	<i>Port/starboard fifteen</i> (kiri/kanan 15)	Kemudi ditahan di 15 ^o kiri/kanan kapal
5	<i>Port/starboard twenty</i> (kiri/kanan 20)	Kemudi ditahan di 20 ^o kiri/kanan kapal
6	<i>Port/starboard twenty five</i> (kiri/kanan 25)	Kemudi ditahan di 25 ^o kiri/kanan kapal
7	<i>Hard to port/starboard</i> (cikar kiri/kanan)	Kemudi ditahan di kiri/kanan kapal penuh
8	<i>Nothing to port/starboard</i> (tidak main kiri/kanan)	Menghindari haluan kapal bergerak ke kiri/kanan
9	<i>Meet her</i> (balas)	Membuat gerakan haluan kapal ke arah sebaliknya secara perlahan
10	<i>Steady as she goes</i> (terus begitu)	Bertahan dan kurangi belokan
11	<i>Easy to five ten fifteen twenty</i> (kembali ke lima/sepuluh/lima belas/dua puluh)	Kurangi kemudi hingga 5 ^o /10 ^o /15 ^o /20 ^o dan tahan

Lampiran 4 – Rencana Pelayaran

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES N 2 NAV 15-1
Revisi: 0, 05/15
Hal: 1/1

Bagian I: Rencana Pelayaran - Informasi Waypoint

M.V./M.T. MV SPIL HANA Dari SURABAYA Ke MAKASSAR
No. Pelayaran 01/2017 Perbedaan waktu WITA ke WIT

No WP	Posisi Lat/Long	Jarak & Duga Objek (Landmark, Buoy, dll)	Haluan WP - WP	Jarak WP - WP	Jarak Terlewat	Jarak Tempuh	Waktu Lewat WP		Jenis Ref. Pt. PL Index (Nama, arah, dan jarak)	Hubung. Nakhoda Y = Ya	Tingkat ingawa	Perkiraan UNC Min. (Meter)	A/R DRAFT METER	Sistem penentu Lokasi Utama bantu (GPS, Radar)	Interval Perhentian pokok (Menit)	Keterangan (Objek Radar, Batas Navigasi, saat pnt. Pelayaran, dll)
							Tanggal	Waktu								
1	07°12,180 S 112°43,500 E	DRMG SBY	329°	1,26 NM	1,28	439,25	22/05/17	03.40 LT	DRMG SBY	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	10 Menit	
2	07°11,800 S 112°43,200 E	0.8NM/BUOY 24	289°	1,33 NM	2,61	438,05	22/05/17	03.50 LT	0.8NM/BUOY 24	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	10 Menit	
3	07°11,380 S 112°42,900 E	0.4NM/PT. PRITMA	804°	1,17 NM	3,78	437,32	22/05/17	04.00 LT	0.4NM/PT. PRITMA	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	10 Menit	
4	07°10,780 S 112°41,020 E	0.2NM/KR. PISANG	534°	3,44 NM	7,22	433,88	22/05/17	04.20 LT	0.2NM/KR. PISANG	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
5	07°07,600 S 112°39,600 E	1NM/IT. MASPION	353°	2,61 NM	9,83	431,27	22/05/17	04.30 LT	1NM/IT. MASPION	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
6	07°05,000 S 112°39,500 E	0.2NM/BUOY 19	030°	2,68 NM	12,51	428,59	22/05/17	04.40 LT	0.2NM/BUOY 19	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
7	07°02,350 S 112°39,900 E	0.3NM/BUOY 17	012°	1,71 NM	14,22	426,88	22/05/17	05.00 LT	0.3NM/BUOY 17	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
8	07°00,800 S 112°40,600 E	0.1NM/BUOY 15	036°	3,04 NM	17,26	423,84	22/05/17	05.30 LT	0.1NM/BUOY 15	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
9	06°58,350 S 112°42,420 E	0.3NM/BUOY 13	038°	1,99 NM	19,25	421,95	22/05/17	05,55 LT	0.3NM/BUOY 13	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
10	06°56,450 S 112°43,000 E	0.2NM/KR. JAMUJANG	023°	4,62 NM	23,87	417,23	22/05/17	06,15 LT	0.2NM/KR. JAMUJANG	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
11	06°52,200 S 112°44,800 E	0.6NM/BUOY 5	076°	169,52	193,99	247,71	22/05/17	08,00 LT	0.6NM/BUOY 5	Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
12	06°51,000 S 112°39,000 E	KANGLEAN	080°	144,83	338,22	102,88	22/05/17	08,03 LT		Y = Ya	RADAR	6,5 MTR	29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	

Ditandatangani Oleh: Muhammad Ditandatangani Oleh: Nurhidayah Ditandatangani Oleh: PANDU Ditandatangani Oleh: MUHAMMAD Ditandatangani Oleh: MUHAMMAD

Ded: Irwani Capt. Abdullah Sangaji M. Azi Robin Sugra

Computer Generated Document. No Signature / Stamp Needs



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES N 2 NAV 15-1
Revisi: 0, 05/15
Hal: 1/1

Bagian I: Rencana Pelayaran - Informasi Waypoint

M.V./M.T. MV SPIL HANA Dari SURABAYA Ke MAKASSAR
No. Pelayaran 01/2017 Perbedaan waktu WITA ke WIT



No WP	Posisi Lat/Long	Jarak & Duga Objek (Landmark, Buoy, dll)	Haluan WP - WP	Jarak WP - WP	Jarak Terlewat	Jarak Tempuh	Waktu Lewat WP		Jenis Ref. Pt. PL Index (Nama, arah, dan jarak)	Hubung. Nakhoda Y = Ya	Tingkat ingawa	Perkiraan UNC Min. (Meter)	A/R DRAFT METER	Sistem penentu Lokasi Utama bantu (GPS, Radar)	Interval Perhentian pokok (Menit)	Keterangan (Objek Radar, Batas Navigasi, saat pnt. Pelayaran, dll)
							Tanggal	Waktu								
13	05°44,000 S 112°52,800 E	SIBAL	055°	39,52 NM	377,74	63,36	23/05/17	14,00 LT			VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	10 Menit	
14	05°21,000 S 112°45,000 E	2.5NM/PT. DEWAKANG	078°	35,73 NM	423,47	27,63	23/05/17	20,25 LT	2.5NM/PT. DEWAKANG		VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	10 Menit	
15	05°13,400 S 112°00,000 E	3.4NM/DE. AKESOR	079°	36,47 NM	490,24	10,90	23/05/17	21,00 LT	3.4NM/DE. AKESOR		VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	10 Menit	
16	05°10,200 S 112°16,400 E	1NM/PT. LOMPO	039°	4,12 NM	434,26	6,84	23/05/17	22,25 LT	1NM/PT. LOMPO		VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
17	05°07,000 S 112°15,000 E	1.4NM/PT. SAMALONA	090°	4,59 NM	438,85	2,25	23/05/17	22,25 LT	1.4NM/PT. SAMALONA	Y = Ya	VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
18	05°07,000 S 112°22,500 E	0.5NM/PT. KYANGAN	105°	0,54 NM	439,39	1,71	23/05/17	22,30 LT	0.5NM/PT. KYANGAN	Y = Ya	VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
19	05°07,200 S 112°24,100 E	0.2NM/BUOY 8	156°	0,54 NM	439,93	1,17	23/05/17	22,35 LT	0.2NM/BUOY 8	Y = Ya	VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	
20	05°07,700 S 112°24,300 E	DERMAGA MKS					23/05/17	22,40 LT	DERMAGA MKS	Y = Ya	VISUAL		29,62 MTR	GPS,RADAR	30 Menit	

Ditandatangani Oleh: Muhammad Ditandatangani Oleh: Nurhidayah Ditandatangani Oleh: PANDU Ditandatangani Oleh: MUHAMMAD Ditandatangani Oleh: MUHAMMAD

Ded: Irwani Capt. Abdullah Sangaji M. Azi Robin Sugra

Computer Generated Document. No Signature / Stamp Needs

Lampiran 5 – Berita Acara

	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES	
Head Office : Jl. Karet No. 104, Surabaya Telp : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793 E-mail : salamps@spil.co.id	Fleet Division : Jln. Kalianak No. 51 F Surabaya Telp : (031) 7497035 (Hunting) Fax : (031) 7497270 Email : technical_adm@spil.co.id	Commercial Division : Jln. Perak Barat No. 9 Surabaya Telp : (031) 3557765 (Hunting) Fax : (031) 3557017, 3577976 Email : market@spil.co.id

BERITA ACARA

hal : Kapal KM. Spil Hana menabrak kapal KM. Tanto Terang

Nama Kapal : KM. Spil Hana
IMO. No. : 9816440
Gross Tonnage : 10.165
Pemilik : PT. SPIL

Pada tanggal 22 Mei 2017, jam 15.46 kapal mulai heave up jangkar dari tempat berlabuh di karang jemuang. Jam 15.56 jangkar naik, dan kapal berolah gerak menuju alur Pelabuhan Surabaya. Jam 16.38 Pandu atas nama sdr. Munir naik ke kapal. Kapal direncanakan akan sandar kanan di Dermaga Berlian Surabaya, dengan 2 assist tug boat depan / TB. Jayanegara 202, dan belakang / TB. Bima IV

Kapal bergerak dead slow a head, slow a head, dan half a head menuju alur pelabuhan. Setelah mendekati dermaga, maka kecepatan dikurangi slow a head, dead slow a head, dan pada jarak ke dermaga sekitar 0.4 NM, stop Engine.

Setelah itu kapal berkomunikasi dengan tug boat yang telah terikat depan dan belakang untuk membantu proses penyandaran. Namun pada saat sangat dekat dengan dermaga, komunikasi yang ditujukan kepada tug boat terputus. Sehingga pada saat manouver sandar, tug boat terlambat untuk menarik kapal yang pada saat itu masih ada laju kecepatan karena terdorong arus. Sehingga kapal, mengalami tubrukan dan goresan yang cukup kuat dengan kapal yang ada di depannya, yaitu kapal KM. Tanto Terang. Dan selanjutnya, kapal bergerak mundur dan dilanjutkan dengan manouver bantuan dari tug boat, kapal bisa disandarkan ke dermaga dengan sandar kanan.

Dengan kejadian ini, maka lambung kanan haluan kapal terdapat goresan dan mengalami kerusakan pada railing yang bengkok dan patah pada sisi kanan kapal. Sedangkan untuk kapal KM. Tanto Terang terdapat goresan pada sisi kiri buritan kapal dan kerusakan pada kontainer yang dimuat

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya.

Catatan : Surabaya, 22 Mei 2017

Crew yang bertugas di Anjungan :
Capt. Abdullah Sangadji / Master
M. Aziz / Chief Officer
Ach. Saipul Rohim / AB

(Capt. Abdullah Sangadji)
Master KM. Spil Hana

B. Lampiran Gambar

1. Kemudi



2. Telegraph



3. Radio VHF



4. Hand Talking (HT)



5. Gambar Kapal MV. Spil Hana



Gambar Kapal MV. Spil Hana

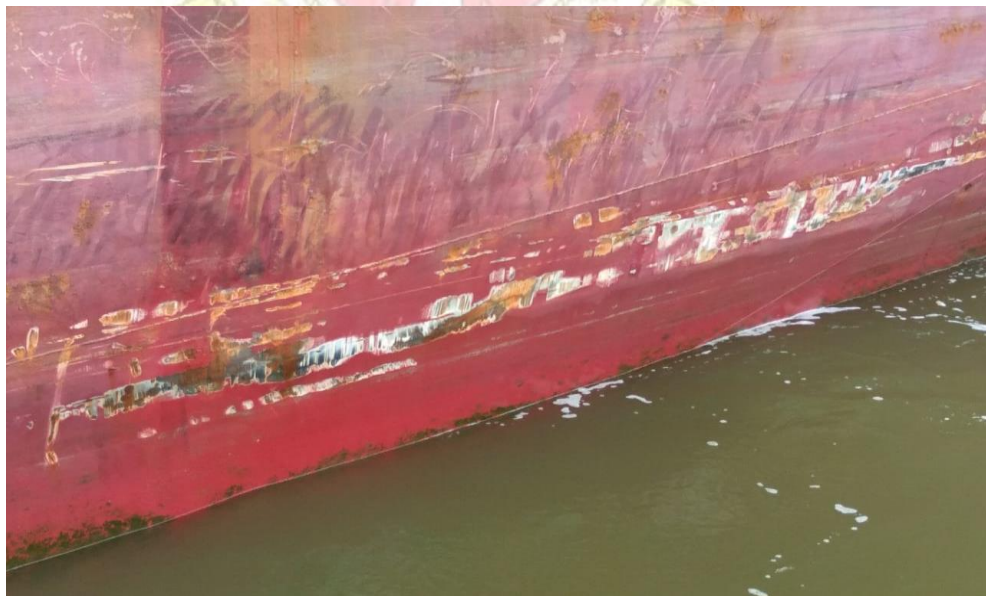


5. Gambar kapal MV. Spil Hana setelah berbenturan dengan MV. Tanto Terang di Pelabuhan Surabaya

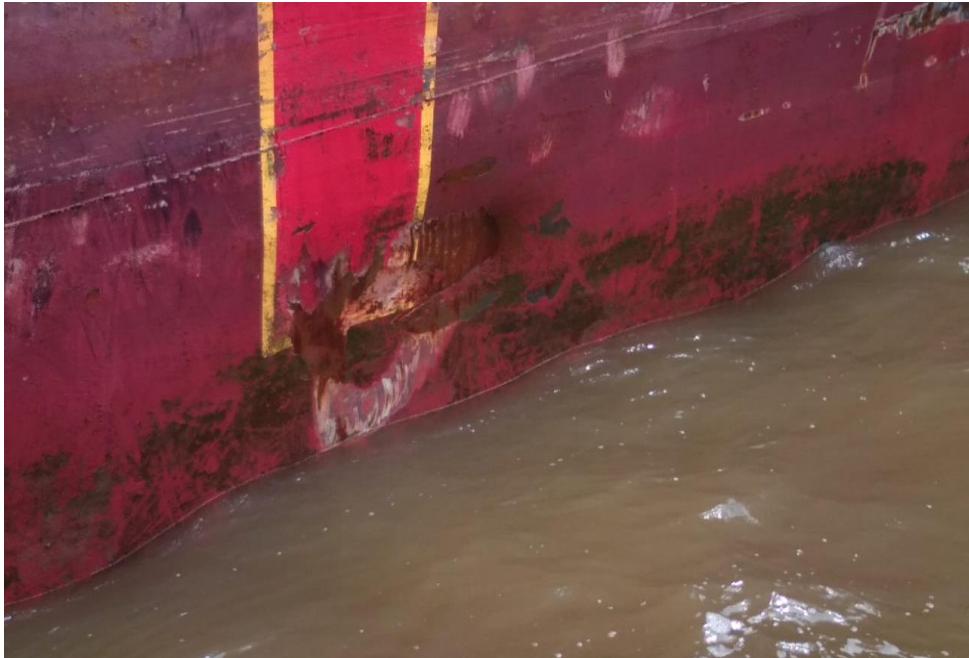
Gambar 5.1 Tampak goresan lambung kanan haluan kapal akibat benturan



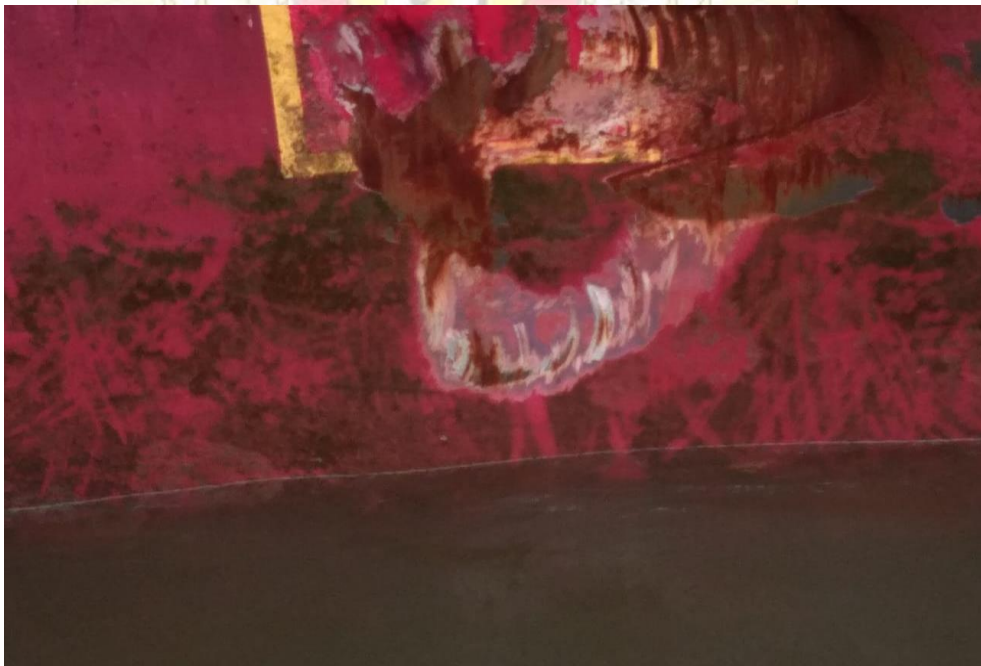
Gambar 5.2 Tampak goresan pada lambung kanan kapal



Gambar 5.3 Tampak cekungan cukup dalam pada lambung kapal



Gambar 5.4 Tampak cekungan cukup dalam pada lambung kapal



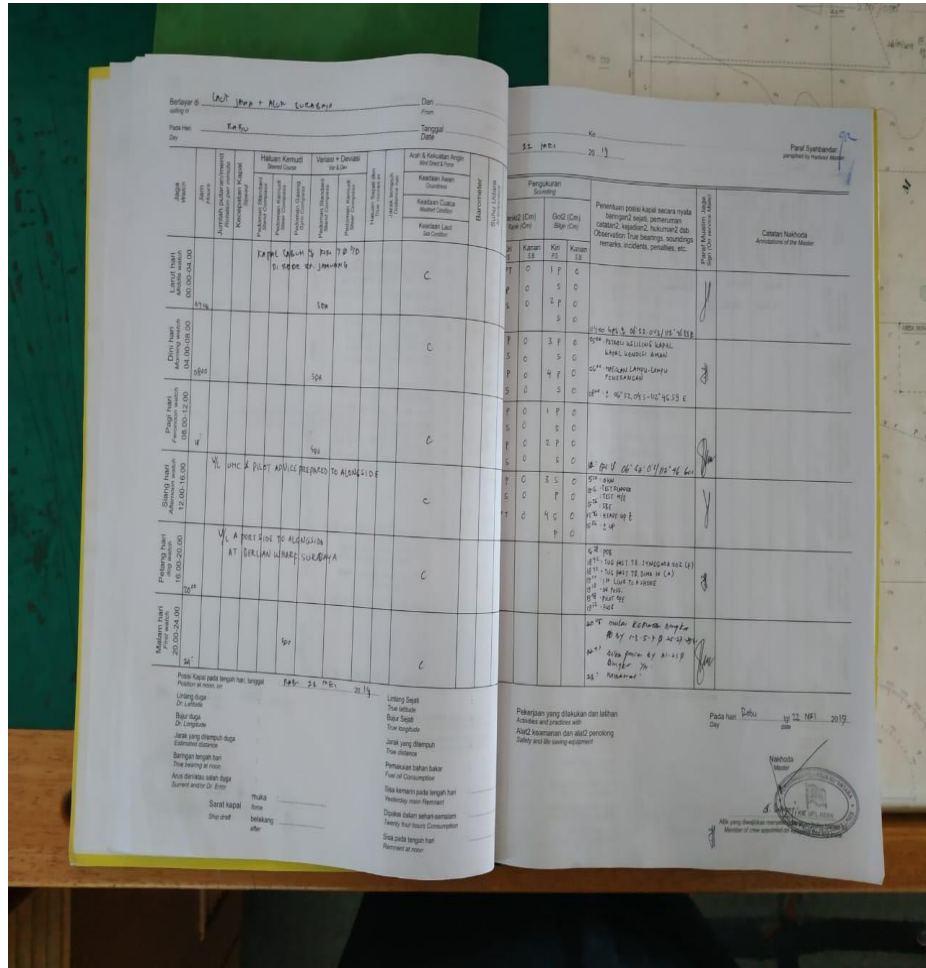
Gambar 5.5 Tampak railing bengkok pada sisi kanan kapal



Gambar 5.6 Tampak railing bengkok pada sisi kanan kapal



Gambar 6 – Log Book



Gambar 7 – Bell Book

Pelabuhan: 9 JAMPANG Tanggal: 27-05-18
 Vessel No: 07/HAN/13 Dari: REDE JAMPANG Ke: KOROR BATAVIA
 TPE AKTIVITAS: ARRIVAL / DEPARTURE / SHIFTING*
 Jam BOSV (Full Aways) - Jam EOSV -
 Jam STBE 1536 Jam FWE -

KETERANGAN PENGOPERASIAN
 ARRIVAL / DEPARTURE DRAFT: FWD: 1.20 MIDSHIP: 2.90 AFT: 4.60
 NAMA PANDU: _____ JUMLAH PANDU: _____
 JUMLAH TUG: 2 NAMA TUG I: _____
 NAMA TUG II: _____
 P: 177

ASTERN				STOP	AHEAD			
FULL	HALF	SLOW	D.SLOW		D.SLOW	SLOW	HALF	
				15 47	16 46	57	16 40	
					56	57	16 30	
					37	32	31	
						39	40	
					41	41		
						44	45	
					29	20	18 10	
					40	37		
		18 52	18 50					
		54	53					
			55	18 57				
		58	57	19 03				
			59					
			19 04					

JAM	KEGIATAN
15 00	OTM TUG :
15 14	TEST RUDDER - F JAYANEGARA 202
15 20	TEST M/E IN 18 42 OUT 19 05
15 30	SBE - A BIMA IV
15 46	HEAVE UP ± IN 18 42 OUT 19 05
15 50	± UP
16 38	POS
19 00	SE LINE TO ASHORE
19 10	IN PASS.
19 08	PILOT OFF
19 10	FWE

71
 72

C. Lampiran Wawancara

1. Wawancara dengan Mualim I

Koresponden : Penulis

Responden : Mualim I (Sdr. M. Aziz)

Penulis : Sejauh manakah peran kapal tunda dalam membantu menyandarkan kapal MV. Spil Hana?

Mualim I : Kapal tunda dalam membantu menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya amat sangat berperan penting. Peranan kapal tunda sangat membantu saat kapal sudah mendekati dengan dermaga ketika kapal MV. Spil Hana tidak lagi bisa menggunakan mesin untuk berolah gerak dan merapat ke dermaga. Peran kapal tunda untuk mendorong dan menarik badan kapal MV. Spil Hana agar merapat atau sandar di Pelabuhan.

Penulis : Bagaimana tindakan yang dilakukan oleh kapal untuk menghindari tubrukan?

Mualim I : Tindakan kami adalah dengan cara mengurangi kecepatan kapal melakukan komunikasi antar kapal, mengemudikan kemudi kapal (manual), dan menggunakan alat-alat navigasi dengan baik dan maksimal.

Penulis : Adakah resiko yang merugikan pihak kapal dalam operasi penyandaran tersebut?

Mualim I : Ada, seperti terjadinya tubrukan yang mengakibatkan kerusakan pada konstruksi bangunan kapal.

Penulis : Upaya apa yang dilakukan setelah terjadi tubrukan?

Mualim I : Setelah terjadi tubrukan saya memberikan perintah kepada bosun untuk menyounding forepeak tank, memastikan ada air yang masuk atau tidak. Jika ada air yang masuk ke forepeak tank maka terjadi kerusakan pada bangunan kapal yang masih terendam didalam air. Dan saya memberikan perintah kepada bosun untuk memberi meni dan mengecat ulang bagian kapal yang terbentur atau tergores yang dibantu oleh jurumudi, dan kadet dek.

Penulis : Dari kejadian ini apakah sampai merujuk ke Mahkamah Pelayaran?

Mualim I : Tidak. Karena dalam kejadian ini kita sudah melaksanakan prosedur dengan baik sebelum atau saat olah gerak dilakukan, dan sudah mencoba mengemudikan kapal sedemikian rupa agar menghindar dari tubrukan.

2. Wawancara dengan Pandu

Koresponden : Penulis

Responden : Pandu (Sdr. Munir)

Penulis : Sejauh manakah peran kapal tunda dalam operasi menyandarkan kapal MV. Spil Hana?

Pandu : Peranan kapal tunda sangat membantu dalam operasi menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya. Karena di Pelabuhan Surabaya perairannya sangat ramai dan perairan di sekitar pelabuhan dangkal dan terdapat karang. Sehingga susah untuk berolah gerak bagi kapal-kapal berukuran besar seperti kapal MV. Spil Hana.

Penulis : Sebelum terjadi tubrukan apa tindakan yang diambil?

Pandu : Pada waktu itu saya mencoba mengurangi kecepatan kapal dan memberikan perintah agar kapal bergerak mundur supaya kecepatan kapal berkurang atau bergerak mundur. Dan juga sempat melakukan lego jangkar sebelah kiri untuk mengurangi laju kapal.

Penulis : Apakah sampai merujuk kepada Mahkamah Pelayaran dalam kejadian tubrukan ini?

Pandu : Dalam kejadian ini, Syahbandar Pelabuhan memberikan kebijakan tentang tubrukan ini tidak membawa kedua

belah pihak ke Mahkamah Pelayaran dikarenakan kejadian ini tidak sampai mengalami jatuhnya korban jiwa dan tidak merusak lingkungan perairan di pelabuhan sekitar.

➤ **PERTANYAAN-PERTANYAAN DIBAWAH INI SEBAGAI BAHAN WAWANCARA TENTANG PERAN KAPAL TUNDA DALAM OPERASI MENYANDARKAN KAPAL MV. SPIL HANA DI PELABUHAN SURABAYA.**

1. Sejauh manakah peran kapal tunda dalam operasi menyandarkan kapal MV. Spil Hana di Pelabuhan Surabaya?
2. Bagaimana tindakan yang dilakukan oleh kapal untuk menghindari terjadinya tubrukan?
3. Adakah resiko yang dapat merugikan pihak kapal dalam operasi penyandaran tersebut?
4. Upaya apa yang dilakukan setelah terjadi tubrukan?
5. Apakah sampai merujuk ke Mahkamah Pelayaran dalam kejadian tubrukan ini?

➤ **DATA-DATA RESPONDEN DARI PERTANYAAN YANG PENULIS AJUKAN**

RESPONDEN	NAMA	JABATAN
Responden 1	M. Aziz	Mualim I MV. Spil Hana
Responden 2	Munir	Pandu

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : YUHA MUKMIN ALFALAH
NIT : 51145267 N
Tempat/Tanggal lahir : Bangkalan, 28 Oktober 1997
Jenis kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Jl. Tedunan RT.001/RW.004, Desa Tedunan,
Kecamatan Socah, Kabupaten Bangkalan



Nama Orang Tua
Nama Ayah : Mohammad Hajin
Nama Ibu : Tutilk Yuliatin
Alamat : Jl. Tedunan RT.001/RW.004, Desa Tedunan,
Kecamatan Socah, Kabupaten Bangkalan

Riwayat Pendidikan

1. SD N 1 Junganyar : Lulus tahun 2008
2. SMP N 5 Bangkalan : Lulus tahun 2011
3. SMA N 3 Bangkalan : Lulus tahun 2014
4. PIP Semarang : 2014 – Sekarang

Pengalaman Praktek Laut

1. Nama Perusahaan : PT. Salam Pacific Indonesia Lines
2. Nama Kapal : MV. Spil Hana
3. Masa Layar : 16 Januari 2017 – 17 Januari 2018