



**EVALUASI KINERJA OPERASIONAL
KAPAL *TUGBOAT* KSA 119
DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
SKRIPSI**

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

Oleh

**GABY REGINA DESION
NIT.551811336984 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

**EVALUASI KINERJA OPERASIONAL
KAPAL TUGBOAT KSA 119
DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA**

Disusun oleh:

GABY REGINA DESION
NIT. 551811336984 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dosen Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Semarang,2022


Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan


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


Capt. I KADEK LAJU, SH, MM, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19730203 200212 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “EVALUASI KINERJA OPERASIONAL KAPAL TUGBOAT KSA 119 DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA”

Nama : GABY REGINA DESION

NIT : 551811336984 K

Program Studi : Tata Laksana Aangkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK, Politeknik

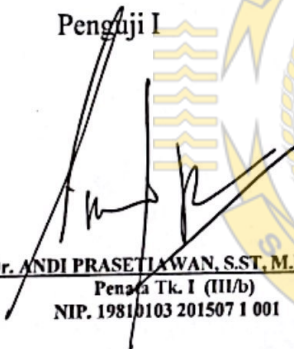
Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....2022


Semarang,


Penguji I

Penguji II

Penguji III


Dr. ANDI PRASETJAWAN, S.ST, M.M
Penata Tk. I (III/b)
NIP. 19810103 201507 1 001


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


Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata, (III/cD)
NIP. 19850518 201012 2 005

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Gaby Regina Desion

NIT : 551811336984 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan Judul “EVALUASI KINERJA OPERASIONAL KAPAL
: TUGBOAT KSA119 DI PT. KARTIKA
SAMUDRA ADIJAYA”

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

Semarang,.....2022

Yang membuat pernyataan,

pernyataan,

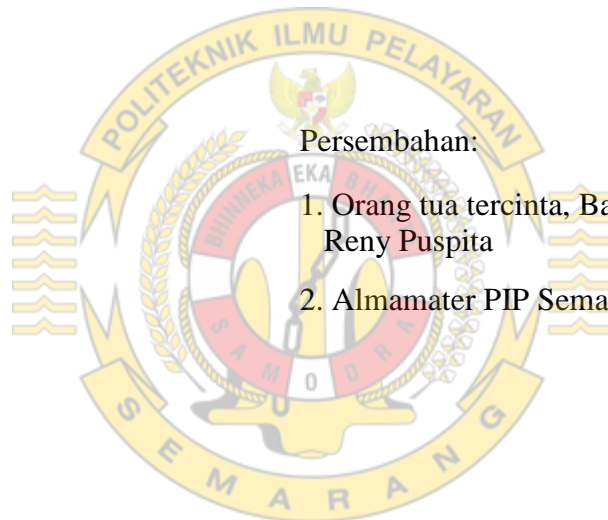
GABY REGINA DESION
NIT.551811336984 K

GABY REGINA DESION
NIT.551811336984 K

MOTTO dan PERSEMBAHAN

Motto :

“Great things are not done by impulse, but by a series of small things brought together.”



Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Bapak Tugino dan Ibu Reny Puspita
2. Almamater PIP Semarang

PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan YME atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga dapat menyusun dan menyelesaikan penelitian yang berjudul "EVALUASI KINERJA OPERASIONAL KAPAL *TUGBOAT* KSA 119 DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA"

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

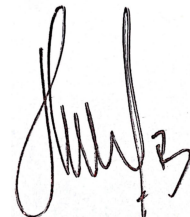
Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta petunjuk dari berbagai pihak dengan penuh kesabaran dan keikhlasan. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Orang tua saya yang telah memberikan ilmu kedisiplinan, motivasi dan doa tiada henti.
2. Capt. Dian Wahdiana, MM., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepalabuhan.
4. Dr. Nur Rohmah, SE., MM selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
5. Capt I Kadek Laju, SH, MM, M. Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

6. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Senior dan staff di PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA JAKARTA SELATAN sewaktu saya praktek darat yang telah memberi semangat memotivasi untuk terus belajar sampai saat ini dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
8. Yang penulis banggakan teman-teman kasta Sragen angkatan LV yang selalu memberikan semangat dan motivasi agar bisa sukses dan kelas KALK semester VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
9. Teman kos dan sahabat kontrakan yang tulus menyemangati dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak.

Semarang,..... 2022



GABY REGINA
DESION
NIT.551811336984 K

ABSTRAKSI

Desion Gaby Regina, 551811336984 K, 2022, “EVALUASI KINERJA OPERASIONAL KAPAL TUGBOAT KSA 119 DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA” Skripsi Program Studi TALK, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Dosen pembimbing: (I), Dr. Nur Rohmah, SE., MM (II) Capt I Kadek Laju, SH, MM, M. Mar

Kegiatan bongkarmuat batubara merupakan proses mengeluarkan dan memasukan muatan dari dermaga atau lapangan penumpukan *barge* atau tongkang diangkat dan diturunkan ke kapal besar dengan menggunakan *floating crane*.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menerapkan standar operasional prosedur dalam penanganan proses bongkarmuat dan mengetahui faktor penyebab terjadinya tubrukan antara cuaca yang buruk dan *spareparts* yang tidak memadai.

Metode pengumpulan data dari penelitian ini adalah observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Metode pengumpulan data yang dilakukan dari berbagai kegiatan diantaranya melakukan pengamatan secara langsung saat transhipment batubara, hasil wawancara dengan *operasional* kantor dan salah satu *crew* KSA 119, mengumpulkan hasil dokumentasi, dan membaca beberapa buku yang berhubungan dengan penelitian ini. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian yang dilakukan saat mengevaluasi KSA 119 bahwa yang menghambat proses kinerja bongkarmuat batubara adalah karena cuaca yang buruk dan mungkin *sparepart* yang tidak sesuai dengan standart kerja *operasional* pada kapal *tugboat*.

Kata kunci : *sparepartst*, bongkar muat batubara, *crew*

ABSTRACT

Desion Gaby Regina, 551811336984 K, 2022, “EVALUASI KINERJA OPERASIONAL KAPAL TUGBOAT KSA 119 DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA” Skripsi Program Studi TALK, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Dosen pembimbing: (I), Dr. Nur Rohmah, SE., MM (II) Capt I Kadek Laju, SH, MM, M. Mar

Coal loading and unloading activities are the process of removing and loading cargo from the dock or barge stacking yard or barge being lifted and lowered into large ships using floating cranes.

The purpose of this study is to apply standard operating procedures in handling the loading and unloading process and to find out the factors that cause collisions between bad weather and inadequate spare parts.

Methods of collecting data from this research are observation, interviews, documentation, and literature study. Data collection methods were carried out from various activities including direct observation during coal transshipment, interviews with office operations and one of the KSA 119 crew, collecting documentation results, and reading several books related to this research. This study used a qualitative descriptive method.

The results of the research conducted when evaluating KSA 119 that what hindered the loading and unloading performance of coal was due to bad weather and possibly spare parts that were not in accordance with operational work standards on tugboats.

Keywords : Letter of protest, collision, loading and unloading

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN..	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	8
C. Rumusan Masalah	9
D. Tujuan Penelitian Penelitian.....	9
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	9
BAB II. LANDASAN TEORI.....	11
A. Deskripsi Teori.....	11
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	21

BAB III. METODE PENELITIAN	22
A. Metode Penelitian.....	22
B. Tempat dan Waktu Penelitian	24
C. Sumber Data Penelitian/Informan	24
D. Teknik Pengumpulan Data	26
E. Instrumen Penelitian	29
F. Teknik Analisa Data Kualitatif	29
G. Pengujian Keabsahan Data.....	32
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	35
A. Gambaran Kontesks Penelitian	36
B. Deskripsi Data	36
C. Temuan.....	44
D. Pembahasan Hasil Penelitian	46
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	50
A. Simpulan	51
B. Keterbatasan Penelitian	51
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN.....	54
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	66

DAFTAR TABEL

Tabel 1- <i>Ship's Particular</i>	40
Tabel 2 – <i>Time Sheet</i>	48



DAFTAR GAMBAR

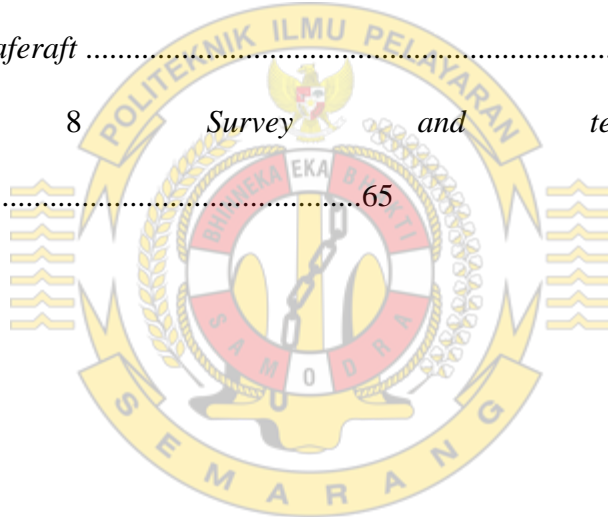
Gambar 1. Kerangka Pikir.....	21
Gambar 2. Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya.. ..	24
Gambar 3. <i>Tugboat</i> KSA 119	39
Gambar 4. Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya	42
Gambar 5. Crew List KSA 119.....	43



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Bon Voyage Report</i>	54
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i>	56
Lampiran 3 Dokumen kapal.....	57
Lampiran 4 Biro Klasifikasi Indonesia	59
Lampiran 5 <i>Call Sign</i>	62
Lampiran	6
<i>Safe</i>	
<i>Manning</i>	63
Lampiran 7 <i>Laferaft</i>	64
Lampiran	8
<i>Survey and test report</i>	

..... 65



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada zaman modern di era globalisasi, perkembangan teknologi khususnya di bidang transportasi berkembang begitu pesat. Transportasi di era sekarang ini sangat memudahkan kehidupan manusia dalam melaksanakan berbagai aktivitas. Hal ini menambah kehidupan serta perekonomian yang lebih kompetitif, sehingga kita dapat memberikan kontribusi yang terbaik. Peran angkutan laut sangat penting di wilayah Indonesia, yang memiliki kelebihan dibandingkan dengan mode transportasi lain, yakni mempunyai daya angkut yang lebih besar. Transportasi laut memberikan jasa yang sangat besar bagi perekonomian di dunia, dan bagian terpenting dalam bisnis adalah transportasi laut. Keefektifan terhadap operasional pelayaran akan menurunkan biaya operasional yang bisa memberikan dampak yang baik bahwasanya jasa transportasi laut menjadi semakin penting, contohnya kapal *tugboat* atau kapal tunda yang menarik batubara.

Pengangkutan barang merupakan bagian dalam bisnis batubara, sehingga transportasi laut memegang peranan penting dan dinilai strategis antara lain sebagai pemersatu kehidupan bangsa, perwujudan wawasan nusantara, perdagangan, dan ketahanan nasional. Kegunaan dalam biaya

operasional memberikan dampak yang besar bagi penyedia layanan transportasi itu sendiri. Perlu diketahui bahwa jasa transportasi laut menjadi lebih penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling murah apabila dibandingkan dengan transportasi lainnya. Kapal mampu melakukan pengangkutan massal serta dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan secara nasional maupun internasional. Pengukuran standar pelayanan pemanduan di Indonesia menggunakan *approaching time*, yang merupakan jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan.

Muatan dalam jumlah besar dapat diangkut menggunakan kapal laut. Indonesia sebagai negara berkembang yang memiliki laju pertumbuhan ekonomi sebesar 5,5% per tahunnya dari tahun 2012-2015, berkaitan erat dengan peningkatan sektor perdagangan di Indonesia. Salah satu perdagangan yang sedang meningkat adalah batubara. Pertumbuhan sumber daya batubara nasional terus meningkat sekitar 5% pertahunnya dari tahun 2012-2015. Pertumbuhan ekonomi di sektor batubara juga diyakini masih akan terus tumbuh disebabkan oleh banyaknya sumber batubara yang tersedia di Indonesia.

Salah satu jalur perdagangan batubara terbesar di Indonesia adalah Sangatta Utara yang berada di Provinsi Kalimantan Timur yang dapat

diakses melalui jalur darat, dengan waktu tempuh selama 4 jam dari Samarinda dengan menggunakan mobil. Kinerja pelayanan operasi sarana dan prasana transportasi laut harus meningkat dari masa ke masa seiring dengan meningkatnya perdagangan batu bara di Indonesia. Beberapa faktor penting dalam kinerja pelayanan operasi batubara adalah kinerja operasional kapal. Batubara merupakan salah satu barang ekspor terbesar di Indonesia, maka proses pemindahan batubara harus diperhatikan dengan baik dan seksama dalam menggunakan transportasi laut sebagai pengangkutnya.

PT. Kartika Samudra Adijaya yang didirikan pada tahun 1994 telah mendukung pertumbuhan industri batubara Indonesia tumbuh menjadi salah satu kontraktor tongkang terbesar di Indonesia. Kegiatan tongkang PT. Kartika Samudra Adijaya difokuskan pada pengiriman batubara ke kapal laut atau layanan untuk mengangkut barang lain seperti pasir silika, dan biji besi ke negara-negara di Asia Tenggara. Menurut PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana dan Prasana Pemanduan Kapal, jasa pelayanan kapal tunda adalah bagian dari rangkaian pelayanan jasa pemanduan kapal. Dalam pelaksanaan tersedianya tenaga pandu, diperlukan adanya sarana pandu, kapal tunda dan kepil serta dilengkapi dengan satuan regu. Jasa tunda ini diperuntukkan bagi kapal yang mempunyai panjang (LOA) lebih dari 70 meter. Pelayanan jasa tunda dilakukan secara menarik, mendorong,

mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah gerak dialur pelayaran dan fasilitas tambahan lainnya mempergunakan kapal tunda sesuai dengan ketentuan.

Selain itu, PT. Kartika Samudra Adijaya juga menyediakan jasa pengangkutan barang lain seperti *silica sand*, *iron ore*, dan *coral stone* ke negara-negara di Asia Tenggara, sebagai bagian dari upaya untuk mendukung pelanggan dalam mengupayakan untuk mencapai rantai pasokan yang lancar, juga menyediakan layanan logistik lainnya seperti bongkar muat dan pemangkasan. PT. Kartika Samudra Adijaya berkomitmen untuk terus memperbaharui armada kapal tunda dan tongkang, dan saat ini telah memiliki serta mengoperasikan lebih dari 140 set kapal tunda dan tongkang untuk melayani pelabuhan muat yang tidak bisa disinggahi kapal besar. Untuk menjaga armada dalam kondisi prima, PT. Kartika Samudra Adijaya melakukan pemeliharaan terhadap kapal untuk melakukan program perawatan rutin dan memiliki tim teknisi yang siaga untuk memberikan pemulihan terhadap insiden yang terjadi dengan segera. Pemeliharaan kapal ini sebagai salah satu penerapan strategi perusahaan mencapai tujuan untuk menghindari kejadian yang tidak diinginkan.

PT. Kartika Samudra Adijaya merupakan perusahaan yang memberikan pelayanan jasa pelayaran dan bergerak dalam bidang

penyewaan kapal milik dengan visi “Menjadi yang terdepan dalam mengelola armada kapal di bidang industri dan energi“ dan memiliki misi “Memberikan pelayanan transportasi laut yang berkualitas tinggi yang memiliki komitmen tinggi terhadap keselamatan, mencapai standar profesional tertinggi melalui koordinasi, kerjasama, dan efisiensi untuk kebaikan bersama” dengan kapal yang dioperasikan adalah jenis kapal *Tugboat*. KSA 119 memiliki kegiatan kinerja operasional kapal yang mempunyai peran penting untuk mengetahui tingkat efektivitas waktu yang digunakan untuk bongkar muat berbanding dengan lamanya waktu kapal bertambat.

Kegiatan operasional yang akan dievaluasi yaitu kinerja arus kapal lamanya waktu pelayanan kapal di KSA 119 (*turn round time, waiting time, approach time, berthing time, berth working time, effective time, not operation time*), dan kinerja arus bongkar muat batubara KSA 119 dalam waktu tertentu *ton/gang/hour (T/G/H)*. Evaluasi kinerja operasional KSA 119 perlu dilakukan untuk menilai sejauh mana optimalisasi kinerja operasional yang dilakukan. Kinerja arus bongkar muat ialah daya lalu barang dalam periode waktu tertentu. Kinerja pemanfaatan fasilitas dan sarana penunjang untuk mengukur sejauh mana KSA 119 dimanfaatkan secara mendalam.

Menurut Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dalam pasal 31 terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat barang. Menurut Peraturan Pemerintah no. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan pasal 1 ayat 14 ayat 14, kegiatan bongkar muat barang adalah usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving*. Lingkungan kerja yang kondusif dapat meningkatkan kinerja dan mengoptimalkan kinerja lebih baik. Terdapat keterlambatan hasil kinerja dalam kegiatan bongkar muat pada KSA 119 sehingga menghambat proses bongkar muat dan menyebabkan keterlambatan kegiatan bongkar muat.

Proses kegiatan bongkar muat diperlukan adanya pengecekan terhadap kondisi awak kapal untuk memastikan semua peralatan bongkar muat beserta pendukungnya bekerja dengan optimal. Mengingat pentingnya peran peralatan bongkar muat di atas kapal, maka peralatan tersebut secara rutin harus selalu dirawat dengan baik. Dengan adanya perawatan secara rutin diharapkan alat bongkar muat akan selalu dalam kondisi baik dan selalu siap digunakan, sehingga dapat mengurangi terjadinya keterlambatan bongkar muat. Dalam melaksanakan bongkar muat, terjadi masalah yang mengakibatkan terjadinya keterlambatan proses bongkar muat karena cuaca tidak bersahabat dan ketidaksiapan alat

bongkar muat atau rusak. Proses bongkar muat juga perlu memperhatikan keselamatan kapal, keselamatan muatan, keselamatan *crew* kapal, serta *efisiensi* waktu dalam menjalankan bongkar muat.

Perawatan dan perbaikan pendukung operasional bongkar muat kapal *tugboat* perlu dilakukan terhadap seluruh material dan objek ataupun benda bergerak dan tidak bergerak sehingga material yang dipakai dapat berfungsi dengan baik. Sistem terencana yang biasa disebut sebagai *planned maintenance system* (PMS) merupakan rencana perawatan pada mesin dan peralatan yang mendukung berdasarkan jam kerja mesin. Menurut analisis penulis, masalah keterlambatan waktu kinerja bongkar muat adalah faktor pengaruh cuaca dan manajemen perawatan kapal. Atas dasar tersebut, perlu adanya tindakan yang harus diperhatikan dalam memastikan semua peralatan bongkar muat beserta pendukungnya bekerja dengan optimal dilakukan dalam proses bongkar muat. Hal tersebut dilakukan untuk menghindari terjadinya hal negatif atau efek menyimpang yang berhubungan dengan laporan keuangan pada perusahaan. Dengan dilakukannya perawatan kapal, bongkar muat diharapkan dapat berlangsung secara optimal dan keterlambatan proses bongkar muat bisa dihindari.

KSA 119 merupakan salah satu kapal *tugboat* yang dimiliki oleh PT. Kartika Samudra Adijaya dan beberapa bulan terakhir kapal ini mengalami keterlambatan. Keterlambatan ini sering terjadi pada saat kapal

mulai bergerak dari lokasi labuh sampai kapal bertambat (*Approach time*) dimana hal tersebut sangat mempengaruhi kinerja KSA 119, sehingga perlu dilakukan evaluasi mengenai tingkat kinerjanya. Dalam menilai tingkat kinerja kapal KSA 119, perlu diperhatikan *waiting time* (waktu tunggu kapal) dan *approach time* (waktu manuver) yang sangat berpengaruh terhadap kinerja kapal KSA 119, dalam memenuhi standar yang ada. Berdasarkan latar belakang diatas penulis ingin mengevaluasi mengenai masalah dalam cara kinerja operasional kapal dengan judul: **“Evaluasi Kinerja Operasional Kapal *Tugboat* KSA 119 Di PT. Kartika Samudra Adijaya”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan suatu penentuan konsentrasi sebagai pedoman arah suatu penelitian dalam upaya mengumpulkan dan mencari informasi serta sebagai pedoman dalam menganalisa sehingga penelitian benar benar mendapatkan hasil yang diinginkan. Selain itu fokus penelitian juga merupakan pengembangan penelitian supaya penelitian yang dilakukan dapat tercapai dan tidak sia-sia karena tidak ada kejelasan. Dengan hal tersebut fokus penelitian bersifat kualitatif dalam pembahasan mengenai masalah pada kinerja operasional kapal *tugboat* KSA 119 di PT. Kartika Samudra Adijaya.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja operasional kapal tugboat KSA 119 di PT. Kartika Samudra Adijaya?
2. Upaya apa saja yang dilakukan agar kinerja operasional kapal *tugboat* KSA 119 meningkat di PT. Kartika Samudra Adijaya?

D. Tujuan Penelitian

Penelitian yang telah dilaksanakan diharapkan dapat mengetahui secara objektif sejauh mana peran KSA 119 dalam meningkatkan kelancaran kinerja. Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis kinerja operasional kapal tugboat KSA 119 dan di PT. Kartika Samudra Adijaya
2. Untuk mengetahui upaya dilakukan agar kinerja kapal *tugboat* KSA 119 di PT. Kartika Samudra Adijaya meningkat

E. Manfaat Hasil Penelitian

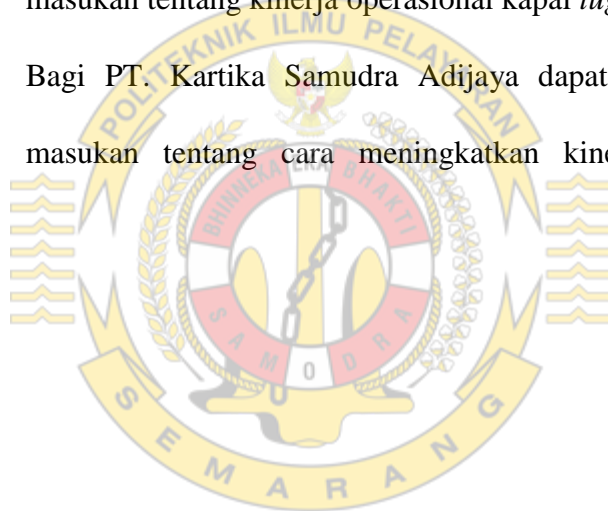
Penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Secara Teoritis
 - a. Menambah informasi dan pengetahuan tentang proses mengevaluasi kinerja operasional kapal dan menjadi bahan pertimbangan bagi penelitian berikutnya.

- b. Menambah pengetahuan Taruna - Taruni yang akan melaksanakan praktek darat mengenai kinerja operasional kapal *tugboat*.
- c. Digunakan sebagai referensi pembelajaran mengenai proses kinerja operasional kapal *tugboat*.

2. Manfaat secara Praktis

- a. Dapat digunakan untuk PT. Kartika Samudra Adijaya sebagai masukan tentang kinerja operasional kapal *tugboat* yang lain.
- b. Bagi PT. Kartika Samudra Adijaya dapat digunakan sebagai masukan tentang cara meningkatkan kinerja kapal *tugboat*.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Evaluasi

a. Pengertian Evaluasi

Evaluasi adalah kegiatan mengumpulkan informasi mengenai kinerja sesuatu (metode, manusia, peralatan) dimana informasi tersebut akan dipakai untuk menentukan alternatif terbaik dalam membuat keputusan atau bisa diartikan dengan pengukuran dan perbaikan suatu kegiatan, seperti membandingkan hasil kegiatan dan menganalisisnya. Evaluasi dapat dijelaskan secara bahasa harfiah. Secara evaluasi berasal dari kata “*evaluation*” yang artinya penaksiran atau penilaian, sedangkan secara harfiah, evaluasi merupakan proses menentukan nilai untuk suatu hal atau objek berdasarkan acuan untuk mencapai tujuan tertentu.

Menurut Anne Anastasi (1978), arti evaluasi adalah proses sistematis untuk menentukan sejauh mana tujuan instruksional dicapai oleh seseorang. Evaluasi merupakan kegiatan untuk menilai sesuatu secara terencana, sistematis, dan terarah berdasarkan tujuan yang jelas. Menurut Sajekti Rusi (1988), pengertian evaluasi adalah proses menilai sesuatu, yang mencakup

deskripsi tingkah laku siswa baik secara kuantitatif (pengukuran) maupun kualitatif (penilaian). Nurkencana (1983) menyatakan bahwa evaluasi adalah kegiatan yang dilakukan berkenaan dengan proses untuk menentukan nilai dari suatu hal. Sementara Raka Joni (1975) menjelaskan bahwa evaluasi adalah proses untuk mempertimbangkan sesuatu barang, hal atau gejala dengan mempertimbangkan beragam faktor yang kemudian disebut *Value Judgment*.

b. Prosedur Evaluasi

Menurut Umar (2005) evaluasi pada umumnya memiliki tahapan-tahapannya sendiri. Berikut penjelasan salah satu tahapan evaluasi yang umumnya digunakan

1) Menentukan apa yang akan dievaluasi

Dalam dunia bisnis, apa saja yang dapat dievaluasi mengacu pada program kerja perusahaan. Dalam program kerja perusahaan banyak terdapat aspek-aspek yang dapat dan perlu dievaluasi, tetapi biasanya yang diprioritaskan untuk dievaluasi adalah hal-hal yang menjadi *key-succeess factor*.

2) Merancang kegiatan evaluasi

Sebelum evaluasi dilakukan, sebaiknya ditentukan terlebih dahulu desain evaluasinya agar data apa saja yang dibutuhkan, tahapan-

tahapan kerja yang dilalui, siapa saja yang akan dilibatkan, serta apa saja yang akan dihasilkan menjadi jelas.

3) Pengumpulan data

Berdasarkan desain yang telah disiapkan, pengumpulan data dapat dilakukan secara efektif dan efisien, yaitu sesuai dengan kaidah-kaidah ilmiah yang berlaku dan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan.

4) Pengolahan dan analisis data

Setelah data terkumpul, data tersebut kemudian diolah untuk dikelompokkan agar mudah dianalisis dengan menggunakan alat-alat analisis yang sesuai, sehingga dapat menghasilkan fakta yang dapat dipercaya. Selanjutnya, dibandingkan antara fakta dan harapan/rencana untuk menghasilkan gap. Besar gap akan sesuai dengan tolok ukur tertentu sebagai hasil evaluasinya.

5) Pelaporan hasil evaluasi

Agar hasil evaluasi dapat dimanfaatkan bagi pihak-pihak yang berkepentingan, hendaknya hasil evaluasi didokumentasikan secara tertulis dan diinformasikan baik secara lisan maupun tulisan.

6) Tindak lanjut evaluasi

Evaluasi merupakan salah satu bagian dari fungsi manajemen. Oleh karena itu, hasil evaluasi hendaknya dimanfaatkan oleh manajemen untuk mengambil keputusan dalam rangka mengatasi masalah manajemen baik di tingkat strategi maupun di tingkat implementasi strategi.

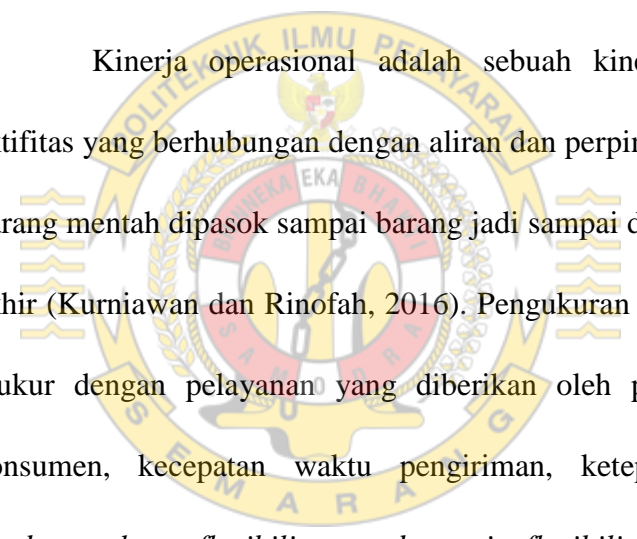
c. Tujuan Evaluasi

- 1) Untuk mengetahui kesulitan yang dihadapi dalam kegiatannya sehingga dengan diadakan evaluasi dapat membantu memecahkan dalam kesulitan yang dihadapi.
- 2) Digunakan untuk mengetahui efektivitas dan efisiensi metode atau cara yang telah diterapkan.
- 3) Sebagai pengukur seberapa baik tingkat penguasaan seseorang terhadap kompetensi yang telah ditetapkan.

2. Kinerja

Kinerja operasional menurut Sobandi dan Kosasih (2014) diartikan sebagai kesesuaian proses dari operasi internal perusahaan dari segi biaya, pelayanan pelanggan, pengiriman barang kepada pelanggan, kualitas, fleksibilitas, dan kualitas proses barang atau jasa. Kinerja merupakan suatu yang dihasilkan oleh suatu perusahaan dalam periode tertentu dengan mengacu pada standard yang ditetapkan (Prabowo dan Jaya, 2015). Kinerja juga merupakan *implementasi* dan

rencana yang telah disusun organisasi. *Implementasi* dilakukan oleh karyawan yang memiliki kemampuan, kompetensi, motivasi dan kepentingan. Kinerja adalah hasil kerja yang dapat diperoleh oleh seseorang atau sebuah perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya pencapaian organisasi secara illegal, tidak melanggar hukum dan tidak bertentangan dengan moral dan etika.



Kinerja operasional adalah sebuah kinerja tentang mutu aktifitas yang berhubungan dengan aliran dan perpindahan barang, dari barang mentah dipasok sampai barang jadi sampai di tangan konsumen akhir (Kurniawan dan Rinofah, 2016). Pengukuran kinerja operasional diukur dengan pelayanan yang diberikan oleh perusahaan kepada konsumen, kecepatan waktu pengiriman, ketepatan pengiriman, *product volume flexibility*, *product mix flexibility*, dan *new product flexibility*. Aktivitas operasional dalam menjalankan tugas juga tertuang dalam *standart operational procedure* (SOP) yang merupakan dokumen yang menjabarkan aktivitas operasional untuk panduan menjalankan tugas dan fungsi sehari-hari. SOP merupakan sistem prosedur operasional dimana tujuannya menjaga konsistensi kerja setiap petugas, pegawai, tim, dan semua unit kerja, dengan memperjelas alur tugas, wewenang, serta tanggung jawab setiap unit

kerja, guna memudahkan proses pembagian tugas serta tanggung jawab kepada pegawai yang menjalankannya, memudahkan proses pengontrolan setiap proses kerja, serta memudahkan proses pemahaman staff secara sistematis dan general, mengetahui terjadinya kegagalan, ketidakefisien proses kerja.

3. Kapal

Kapal (*ship*) adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang melalui perairan menuju kawasan tertentu, digerakan oleh tenaga mekanik, menggunakan tenaga angin atau ditunda, apal termasuk jenis kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan airmisalnya seperti menyeberang pulau, mengantar barang melalui jalur laut.

Dalam Peraturan Pemerintah no. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, yang disebut dengan kapal adalah “alat apung dengan bentuk dan jenis apapun.” Definisi ini sangat luas jika dibandingkan dengan pengertian yang terdapat di dalam pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyebutkan kapal sebagai “alat berlayar, bagaimanapun namanya, dan apapun sifatnya.” Dari pengertian berdasarkan ini dapat dipahami bahwa benda-benda apapun yang dapat

terampung dapat dikatakan kapal selama ia bergerak, misalnya mesin penyedot lumpur atau mesin penyedot pasir.

Definisi lebih spesifik dan detail disebutkan di dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyebutkan Kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.” Kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun berada di bawah laut seperti kapal selam. Istilah kapal meliputi alat apung, alat berlayar, atau kendaraan air yang berada di segala jenis perairan, yaitu laut, selat, sungai, dan danau. Di dalam KUHD, istilah kapal khusus mengacu pada kapal laut. Berikut beberapa jenis kapal :

1. Kapal Peti Kemas (*Container Ship*) adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar (biasanya berukuran 20 ft atau 40 ft). Kapal ini memiliki rongga (*cells*) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan *crane*/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derek-derek yang

berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.

2. Kapal Tanker Minyak (*Oil Tanker*) adalah sejenis kapal *tanker* yang berfungsi untuk mengangkut minyak. Ada 2 jenis kapal *tanker* yaitu *chemical tanker* dan *product tanker*. *Chemical tanker* yang berfungsi untuk mengangkut bahan kimia cair yang sifatnya curah, seperti lemak, metanol, nabati dan masih banyak lagi. Untuk membawa kargo berbahaya, tanker ini memiliki standar keamanan yang tinggi demi mencegah reaksi antara bahan kimia dan lambung kapal. Setiap tangki memiliki sistem pompa dan pemipaan tersendiri sehingga muatan dalam tangki dapat muat dan dikeluarkan secara terpisah. Sedangkan *product tanker* memiliki fungsi untuk mengangkut produk minyak, yang dimaksud produk minyak yaitu hasil pengolahan dari minyak mentah atau *crude oil* saat masih di dalam pengolahan atau *oil refinery plan*. Kapal ini dilengkapi dengan 2 jenis tangki yang berbeda supaya mampu menampung 2 minyak yakni minyak *clean product* dan *dirty product*.
3. Kapal Pengangkut Barang Curah (*Bulk Carrier*) merupakan kapal barang yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan sebagainya di dalam sel-sel/ronggarongga kargo yang terpisah.
4. Kapal Tongkang/Ponton merupakan jenis kapal yang mengangkut

barang. Kapal ini sebenarnya bukan benar-benar kapal karena tidak mempunyai mesin sendiri (*self-propelled*), sehingga ia harus digandeng dengan kapal tunda. Tongkang juga bisa disebut sebagai gandengan kapal.

5. Kapal Tunda (*TugBoat*) merupakan kapal kecil yang memandu kapal dengan mendorong atau menarik mereka. Kapal tunda juga memindahkan kapal yang dalam suatu kondisi tidak bisa bergerak sendiri, seperti kapal-kapal di pelabuhan yang ramai atau di sebuah kanal yang sempit dan juga kapal yang memang tidak bisa bergerak sendiri, seperti tongkang, kapal yang rusak, atau platform minyak. Beberapa kapal tunda berfungsi sebagai pembuka pintu laut pelabuhan atau sebagai kapal penyelamatan. Kapal tunda awal memiliki mesin uap, namun saat ini, mesin diesel yang digunakan.
6. Kapal Derek (*Crane Ship*) merupakan kapal raksasa yang dilengkapi dengan beberapa derek raksasa pula yang bertugas untuk mengangkat barang berat ataupun membantu pekerjaan konstruksi di lepas pantai. Kapal jenis ini berukuran sangat tinggi sob yang mampu melebihi 100 m.

4. *Tugboat*

Menurut Henk Hansen, *tugboat* adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan laut lepas atau melalui

sungai. *Tugboat* digunakan untuk menarik tongkang, kapal rusak dan peralatan lainnya. Kapal *tugboat* memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Kapal *tugboat* zaman dulu menggunakan mesin uap, saat ini menggunakan mesin *diesel*. Mesin induk kapal *tugboat* biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3000 tenaga kuda (500 – 2000 kW) tetapi kapal yang lebih besar digunakan dilaut lepas dapat berkekuatan sampai 25000 tenaga kuda (20000 kW).

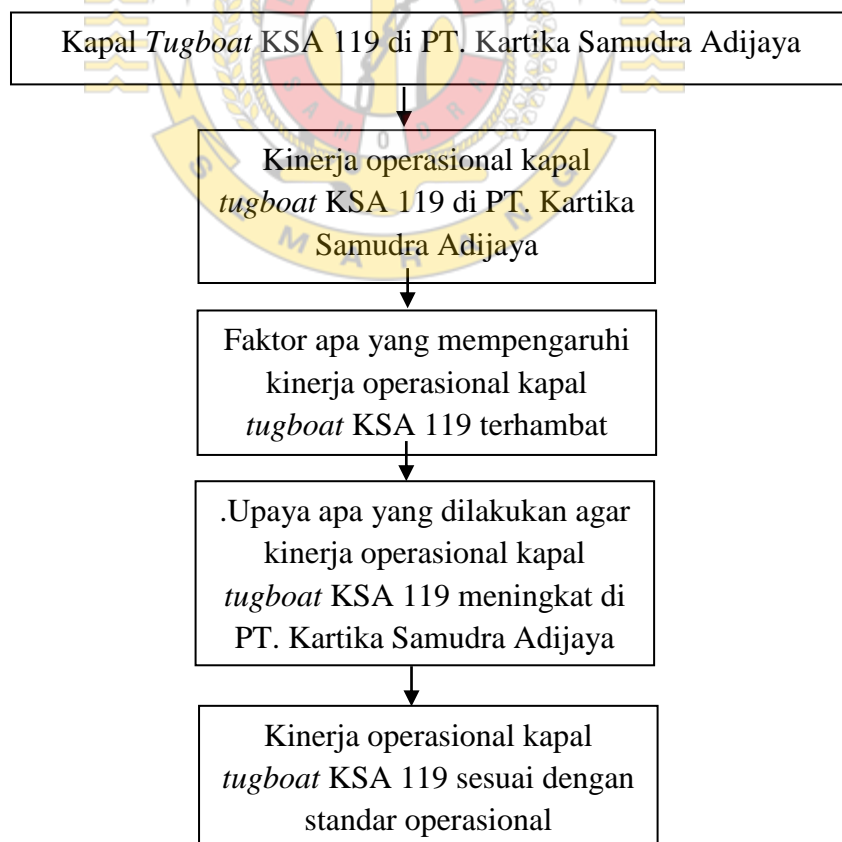
Kebanyakan mesin yang digunakan sama dengan dan tetapi di kapal minimum dua buah mesin kereta api, tetapi di kapal menggerakkan baling baling. Untuk keselamatan digunakan minimum dua buah mesin induk kapal. Kapal *tugboat* memiliki kemampuan *maneuver* yang tinggi, tergantung dari unit penggerak. Kapal *tugboat* memiliki baling baling dibelakang, efisien menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lainnya sering disebut *Schottel Propulsion System*. Baling-baling di bawah kapal dapat bergerak 360° atau sistem propulsi VoithSchneider yang menggunakan semacam pisau dibawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360°.

Sesuai aturan pada Pasal 3 PM 93 Tahun 2019 Tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal, terdapat tiga kategori kapal yang dibantu dengan kapal *tugboat* 70-150 meter menggunakan satu

kapal 150-250 meter menggunakan 2 kapal *tugboat* dan 250 ke atas minimal menggunakan 3 kapal *tugboat*. Adapun fungsi utama *tugboat* adalah menarik atau mendorong kapal-kapal yang berukuran besar yang kesulitan bersandar di dermaga, membantu pelaksanaan mooring dan unmooring tanker serta menanggulangi dan minyak tumpah (*ospill*).

B. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk mempermudah penulisan pada skripsi ini, maka penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapat peneliti di KSA 119 yang berkaitan dengan kinerja operasional, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

Kinerja operasional pada KSA 119 kurang efektif dan efisien dikarenakan cuaca yang kurang mendukung membuat *crew* kapal melaksanakan aktivitas menjadi terhambat dan tidak berjalan dengan baik. Maka akan lebih baiknya ada komunikasi antara kepala operasional dan nahkoda sehingga tidak terjadi masalah jika hendak bongkar muat dikarenakan cuaca yang buruk dan pemeriksaan *spare parts* yang harusnya lebih diperhatikan, alhasil jika terjadi masalah seperti ini, kegiatan bongkar muat menjadi tidak tepat waktu.

1. Kinerja operasional pada KSA 119 kurang efektif dan efisien dikarenakan cuaca yang kurang mendukung membuat *crew* kapal melaksanakan aktivitas menjadi terhambat dan tidak berjalan dengan baik. Maka akan lebih baiknya ada komunikasi antara kepala operasional dan nahkoda sehingga tidak terjadi masalah jika hendak bongkar muat dikarenakan cuaca yang buruk dan pemeriksaan *spare parts* yang harusnya lebih diperhatikan, alhasil jika terjadi masalah seperti ini, kegiatan bongkar muat menjadi tidak tepat waktu sebab faktor cuaca yang tidak baik, dan kurangnya *spare parts* atau tidak memenuhinya standar dalam proses

bongkar muat.

2. Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kinerja operasional kapal *tugboat* KSA 119 di PT. Kartika Samudra Adijaya
 - a. Upaya yang dilakukan agar kinerja KSA 119 meningkat ialah sering dilakukannya pengecekan terhadap kondisi kapal dan *crew* kapal.
 - b. Adanya komunikasi pihak kepala operasional dengan nahkoda kapal.
 - c. Lebih diperhatikan lagi pada saat melakukan bongka rmuat batubara, dan melakukan pengecekan *spare parts* pada kapal tersebut.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari, bahwa dalam penulisan ini masih terdapat kekurangan karena adanya keterbatasan yang dihadapi peneliti. Berikut ini beberapa keterbatasan peneliti:

1. Pengambilan data melalui dokumentasi berbentuk foto yang telah didapat peneliti beberapa hilang karena *handphone* yang telah digunakan peneliti dalam memperoleh data sudah rusak dan hilang, sehingga peneliti mengalami sedikit keterbatasan dalam pengumpulan data.
2. Pelaksanaan proses wawancara dengan nahkoda sedikit terhambat dikarenakan posisi kapal yang lagi berlabuh di Sangatta, sehingga peneliti memperoleh data dengan pengamatan sendiri dan wawancara tidak melalui

face to face atau tatap muka.

3. Dan data atau lampiran yang kurang mencukupi dikarenakan ada beberapa data yang tidak boleh dilampirkan oleh pihak perusahaan karena bersifat rahasia dan tidak boleh disebarluaskan oleh pihak manapun

C. Saran

Penulis mengajukan beberapa saran sebagai upaya yang dapat memberikan masukan terhadap kinerja operasional kapal KSA 119, semoga saran ini menjadikan pedoman dalam penyelesaian yang terjadi di KSA 119 dan perusahaan, yaitu:

1. Nahkoda dan kepala operasional seharusnya memperhatikan dan saling berkomunikasi jika ada cuaca yang tidak memungkinkan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat dan alangkah baiknya jika terjadi cuaca buruk tidak melanjutkan aktivitas bongkar muat.
2. Perusahaan dapat memberikan aplikasi atau alat pendeteksi jika ada cuaca diatas kapal, sehingga bisa memberikan pacuan terhadap KSA 119 jika akan terjadi cuaca buruk, atau situasi yang tidak memungkinkan untuk melakukan aktivitas bongkar muat. Dan juga memberikan fasilitas pengecekan terhadap awak kapal setiap bulan sehingga bisa menghindari jika ada *problem* pada kapal KSA 119.

DAFTAR PUSTAKA

- Anastasi, A (1978). *Psychological Testing*. New York: Macmillan, Co., Inc
- Suyanto, Bagong. *Metode Penelitian Sosial: Bergabai Alternatif Pendekatan*. Jakarta : Prenada Media, 2005, h. 171.
- Rusi, Ratna Sajekti. 1988. *Panduan Anak Berkebutuhan Khusus*. Jakarta: Depdikbud
- Nurkencana (1983). *Evaluasi Pendidikan Surabaya Usaha Nasional*
- Raka Joni (1975). T. , *Cara Belajar Siswa Aktip. Implikasi – terhadap Sistem Pengajaran*, Penerbit PT G-ramedia, Jakarta.
- Husein Umar. (2005). *Metode Penelitian Untuk Tesis Dan Bisnis*, Jakarta: Grafindo Persada.
- Sobandi, K.A. dan Kosasih, S. (2014), *Manajemen Operasi*, Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Kurniawan, I.S., & Rinofah, R. 2016. Pengaruh lingkungan bisnis dan Strategi operasi terhadap kinerja operasional pada UKM kerajinan gerabah Yogyakarta. *SOSIOHUMANIORA. Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial dan Humaniora*. 2(2): 6-16.
- Sugiono. 2010. *Metode Penelitian Tindakan Kelas Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT. Alfabet.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Abdussamad, Zuchri. 2015. *The Influence of Communication Climate on the Employes Performance at Government Agencies in Gorontalo City (An Indonesian Case Study)*. *Asia Pacific Journal of Multidisciplinary Research*, Vol. 3, No. 5, December 2015 Part 1.
- J.Moleong, Lexy. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif, Edisi Revisi*. PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Miles, M.B & Huberman A.M. 1984. *Analisis Data Kualitatif*. Terjemahan oleh Tjetjep Rohendi Rohidi. 1992. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- J.Moleong, Lexy. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Andi Prastowo. 2013. *Manajemen Perpustakaan Sekolah Profesional*. Yogyakarta, Diva Press.
- Andi Prastowo. (2012). *Panduan Kreatif Membuat Bahan Ajar Inovatif*. Yogyakarta: Diva Press
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu Prasarana Pemanduan Kapal.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang *Pelayaran*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang *Angkutan Di Perairan*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*.

Pasal 3 PM 93 Tahun 2019 tentang *Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal*.

Andi Prastowo. (2012:274). *Metode penelitian Kualitatif Dalam Rancangan Penelitian*. Jogjakarta : Ar-ruzzmedia.

Sugiyono. (2015:377) *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta

J.Moleong. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif, Edisi Revisi*. PT Remaja Rosdakarya, Bandung

Sobandi, K.A. dan Kosasih, S. (2014), *Manajemen Operasi*, Jakarta: Mitra Wacana Media.

Prabowo, Jaya (2015)

Kurniawan, I., & Rinofah, R. 2016. *Pengaruh lingkungan bisnis dan strategi operasi terhadap kinerja operasional pada UKM kerajinan gerabah Yogyakarta*.





LAMPIRAN

Lampiran 1 *Bon voyage report*

VOYAGE REPORT


Voyage No :/...../.....

NAMA TUGBOAT	TB. KSA 119
TONGKANG	BG. PEC 853

NO	KETERANGAN	TANGGAL	JAM
01	Berangkat dari tambatan: Dari tempat Berlabuh Jangkar	15 / 04 / 2022	09 : 20' LT
02	Sandar di Jetty: KPC Sengata	15 / 04 / 2022	11 : 22' LT
03	Mulai Muat	15 / 04 / 2022	11 : 27' LT
04	Selesai Muat	15 / 04 / 2022	15 : 52' LT
05	Lepas dari Jetty: KPC Sengata	15 / 04 / 2022	16 : 15' LT
06	Berlayar ke: PLTU Batang	16 / 04 / 2022	23 : 45' LT
07	Tiba di: PLTU Batang /Pelabuhan Bongkar	24 / 04 / 2022	19 : 00' LT
08	Sandar di Jetty/MV/FC: Jetty PLTU Batang	25 / 04 / 2022	07 : 00' LT
09	Mulai Bongkar	25 / 04 / 2022	07 : 20' LT
10	Selesai Bongkar	25 / 04 / 2022	20 : 30' LT
11	Lepas dari Jetty/MV/FC: Jetty PLTU Batang	26 / 04 / 2022	06 : 25' LT
12	Tiba di Tambatan: Area Berlabuh Jangkar Tg.Bara Sengata	03 / 05 / 2022	10 : 10' LT
Total Cargo : 8.966, MT			

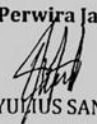
Keterangan:

Nakhoda



TB. KSA/119
Samarinda
Nama: **YULIUS SANDA**
MASTER

Perwira Jaga



Nama: **YULIUS SANDA**

VOYAGE REPORT

Voyage No :/...../.....

NAMA TUGBOAT	TB. KSA 119
TONGKANG	BG. PEC 853


NO	KETERANGAN	TANGGAL	JAM
01	Berangkat dari tambatan: Dari tempat Berlabuh Jangkar	08 / 06 / 2022	04 : 05' LT
02	Sandar di Jetty: KPC Sengata	08 / 06 / 2022	06 : 15' LT
03	Mulai Muat	08 / 06 / 2022	09 : 05' LT
04	Selesai Muat	08 / 06 / 2022	13 : 17' LT
05	Lepas dari Jetty: KPC Sengata	08 / 06 / 2022	13 : 37' LT
06	Berlayar ke: PLTU Kanci CIREBON	09 / 06 / 2022	15 : 30' LT
07	Tiba di: PLTU Kanci CIREBON /Pelabuhan Bongkar	18 / 06 / 2022	16 : 35' LT
08	Sandar di Jetty/MV/FC: Jetty PLTU Kanci CIREBON	18 / 06 / 2022	18 : 45' LT
09	Mulai Bongkar	18 / 06 / 2022	19 : 30' LT
10	Selesai Bongkar	19 / 06 / 2022	09 : 30' LT
11	Lepas dari Jetty/MV/FC: Jetty PLTU Kanci CIREBON	19 / 06 / 2022	09 : 50' LT
12	Tiba di Tambatan:		
Total Cargo : 9.002, MT			

Keterangan:

Nakhoda


TB. KSA 119
 Semarang
 Nama: MURSIDIN, A

Perwira Jaga


 Nama: YULIUS SANDA

Lampiran 2 *Ship Particular KSA 119*

TUGBOAT	
VESSEL SHIP PARTICULAR	
Name Of Vessel	: KSA 119
Call Sign	: YDB6831
Nomor IMO	: -
Type of Vessel	: Steel Tugboat
Construction	: Baja
Flag	: Indonesia
Owners	: PT. Iriana Samudera Adijaya
Year of Built	: 2018
Designed by	: PT. Dok Pendingin
Launching	: Juni 2019
Classification	: Biro Klasifikasi Indonesia
Merk Mesin Induk	: Mitsubishi S6R2-MPTK3L
Horse Power	: 2 X 1017 HP
Serial Number	: 80953 (PS) / 80949 (SB)
Mesin Generator	: Yanmar 4TNV98T-GGEA
Horse Power	: 2 X 67 HP
Serial Number	: 114569 (PS) / 125248 (SB)
Length Over All	: 30,50 Meter
Length	: 28,92 Meter
Breadth	: 8,20 Meter
Depth	: 4,00 Meter
Gross Tonnage	: 236 Ton
Net Tonnage	: 71 Ton
Tanda Selar	: GT.236 No.6614/IIk
Tanda Pendaftaran	: 2019 IIk No. 8754/L
Port of Registe	: Kantor Pelabuhan Samarinda

PT. Iriana Samudera Adijaya



PT IRIANA SAMUDERA ADIJAYA

Gran Rubina Business Park (General Tower) Lt. 12 Unit A-G | Jl. HR. Rasuna Said, Jakarta 12940
Telp. (021) 5276015, 5274964 | Fax. (021) 5276016

Lampiran 3 **Dokumen kapal****PT. DOK PENDINGIN**

**Jl. Padat Karya RT 04
Pulau Atas – Samarinda
Kalimantan Timur**

SURAT PELETAKAN LUNAS
"TB. KSA 119"
No. 585/LGL/DP-KSA/IX/2018

Kami yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa pada:

Tanggal : 05 September 2018
Hari : Rabu

Telah dilakukan peletakan lunas kapal dengan:

Nama : KSA 119
Jenis : Tugboat
Ukuran : Panjang : 30,50 M
Lebar : 8,20 M
Tinggi : 4,00 M

Di lokasi PT DOK PENDINGIN dengan alamat:
Jl. Padat Karya RT 04, Kelurahan Pulau Atas, Sambutan, Samarinda – Kalimantan Timur.

Demikian surat peletakan lunas ini kami buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Samarinda, 05 September 2018

PT DOK PENDINGIN


PT. DOK PENDINGIN
Surya Hadi
Direktur





PT. DOK PENDINGIN

Jl. Padat Karya RT 04
Pulau Atas – Samarinda
Kalimantan Timur

BERITA ACARA SERAH TERIMA KAPAL

“TB. KSA 119”

No. 181/LGL/DP-KSA/V/2019

Pada hari ini Kamis 02 Mei 2019 dengan bertempat tinggal di Jl. Padat Karya RT 04 Kelurahan Pulau Atas, Sambutan Samarinda diadakan Serah Terima Kapal atas persetujuan bersama antara:

Nama : Surya Hadi
Jabatan : Direktur PT DOK PENDINGIN, Samarinda
Alamat : Jl. Padat Karya RT 04, Kel. Pulau Atas, Sambutan, Samarinda

Sebagai Pihak Ke I (satu)

dan

Nama : Kartika Hadi
Jabatan : Direktur Utama PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA
Alamat : Jl. Jelawat No. 23 RT 02 RW 01 Kelurahan Sidomulyo
Kecamatan Samarinda Ilir, Samarinda – Kalimantan Timur

Sebagai Pihak Ke II (dua)

Bahwa Pihak Ke I (satu) menyerahkan sebuah Kapal bernama “TB.KSA 119” kepada Pihak Ke II (dua) dalam keadaan baik seperti yang telah disepakati oleh Pihak Ke II (dua). Pihak Ke I (satu) tidak menanggung segala resiko yang terjadi apabila Kapal telah diserahkan.

PIHAK KE II (DUA)
PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA

PIHAK KE I (SATU)
PT DOK PENDINGIN



Kartika Hadi
Direktur Utama


Surya Hadi
Direktur

Lampiran 4 BKI KSA 119

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. 044903 No. Register : 23660

KSA 119

Dengan ini diterangkan bahwa **KAPAL TUNDA, BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvei dalam rangka **SURVEY PENERIMAAN KELAS**
Ship has been surveyed for

pada tanggal **17.02.2019 s/d 25.06.2019** di **SAMARINDA** oleh Surveyor
by Surveyors
on at

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : ~~PT. DELAYARAN KARSIKASAMUDRA ADISAWA~~
Owner : **PT. IRIANA SAMUDERA ADIJAYA**

Bendera : **INDONESIA** Pelabuhan Pendaftaran : **SAMARINDA**
Port of Registry
Flag

Tonase Kotor : **254** Tonase Bersih : **77**
Gross Tonnage Net Tonnage

Dibangun di : **SAMARINDA** oleh : **PT. DOK PENDINGIN** pada : **2019**
Built at by In

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

A100 ⊙ P TUG

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas **I (satu)** pada
and will remain valid until Class Renewal Survey No. on

25 JUNI 2024

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **25 JUNI 2019**
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **14 AGUSTUS 2019**
Issued at Jakarta, on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n. Direktur Operasi
O.b. Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation


TOTOK ACHMAD SUGIHARSO
NUP. 35890-KI

13114-1181-25-38-622-24
F31.1.04-2013/Rev.0 178546

Dipindai dengan CamScanner



No 029335

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

SERTIFIKAT KLASIFIKASI MESIN

CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR MACHINERY

No Register : 23660

KSA 119

Dengan ini diterangkan bahwa instalasi mesin KAPAL TUNDA, BAJA
 This is to certify that the undermentioned machineries of above named
 tersebut di atas telah disurvei dalam rangka SURVEY PENERIMAAN KELAS
 ship has been surveyed for

pada tanggal 17.02.2019 s/d 25.06.2019 di SAMARINDA
 on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia
 to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia

- MESIN UTAMA (Jumlah, merek dan tipe)
 Main Engine (Number, license and type)
 2 (dua) buah Mesin Diesel MITSUBISHI, S6R2-MIR3L, 4 Tak Kerja Tunggal

Tenaga efektif 2 x 1018 HP pada putaran 1406 Rpm
 Effective power at MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES Pada 2018
 Dibangun di JAPAN oleh ENGINE & TURBO CHARGE LTD., IN
 Built at PTE., LTD

Nomor mesin 80949, 80953
 No

- MESIN BANTU (Jumlah, merek, tipe dan daya)
 Auxiliary Engine (Number, license, type and power)
 2 (dua) buah YANMAR, 4TNV98T-GCEA, 2 x 55.52 HP

Dibangun di JAPAN oleh YANMAR CO., LTD. Pada
 Built at by IN

Instalasi mesin tersebut akan didaftar dalam Register dengan karakter kelas
 The machineries will be entered in the Register with the character

SM

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas pada tanggal
 and will remain valid until Class Renewal Survey on

25 JUNI 2024

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi
 provided that survey as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Poros baling-baling - Periode survey 5 (lima) Tahun Survey terakhir 25 JUNI 2019
 Propeller shaft - Periodicity of survey Last survey

Dikeluarkan di JAKARTA, tanggal 14 AGUSTUS 2019
 Issued at JAKARTA, on


BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
 A.n. Direktur Operasi
 O.b. Operation Director
 Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
 S.F.P. Classification Operation



FOTOK ACIMAD FUGHARSQ
 NUP. 35890-KI

13124 713-20-31-577-3
 F31.1.05-2013/Rev.0

178547



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

No.: 029712

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966,
 sebagaimana dimodifikasi sesuai Protocol 1988
*Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966,
 as modified by the Protocol 1988 relating thereto*

atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) <i>Length (L) as defined in Article 2 (8)</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
KSA 119		SAMARINDA	28.920 m	-

Lambung timbul diberikan sebagai * :
Freeboard assigned as


* Coret yang tidak sesuai <i>Delete whatever is inapplicable</i>	Tipe kapal * : <i>Type of Ship</i>	Dengan Lambung-Timbul yang diperkecil <i>with reduced freeboard</i> Dengan Lambung-Timbul yang diperbesar <i>with increased freeboard</i>
{ Kapal baru <i>A new ship</i> Kapal-kapal <i>An Existing ship</i>	{ Type "A" Type "B" Type "B" Type "B"	

	Garis Muat <i>Load Line</i>	
Lambung timbul dari garis geladak <i>Freeboard from deck line</i>	945 mm (T)	63 mm diatas <i>above</i> (S)
Tropik <i>Tropical</i>	1008 mm (S)	Tepi atas garis melalui pusat lingkaran <i>Upper edge of line through center of ring</i>
Musim panas <i>Summer</i>	1071 mm (W)	63 mm dibawah <i>below</i> (S)
Musim dingin <i>Winter</i>	1121 mm (WNA)	113 mm dibawah <i>below</i> (S)
Musim dingin Atlantik Utara <i>Winter North Atlantic</i>	-- mm (LT)	-- mm diatas <i>above</i> (LS)
Tropik kayu <i>Timber tropical</i>	-- mm (LS)	-- mm diatas <i>above</i> (S)
Musim panas kayu <i>Timber summer</i>	-- mm (LW)	-- mm dibawah <i>below</i> (LS)
Musim dingin kayu <i>Timber winter</i>	-- mm (LWNA)	-- mm dibawah <i>below</i> (LS)
Musim dingin Atlantik Utara kayu <i>Timber winter North Atlantic</i>		

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat.
Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate

Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 63 mm. Untuk lambung timbul kayu 0 mm.
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber 63 mm. For timber freeboards 0 mm.

Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm di bawah sisi atas geladak utama, baja
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is 0 mm below the top of the steel main



Dengan ini dinyatakan :
This is to certify :

1. bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Konvensi pasal 14
that the ship has been surveyed in accordance with Article 14 of the Convention
2. bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa lambung timbul telah ditetapkan dan garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi
that the survey showed that the freeboard have been assigned and load line shown above have been marked in accordance with Convention


Sertifikat ini berlaku sampai 25 JUNI 2024 dengan syarat pemeriksaan tahunan sesuai dengan Konvensi pasal 14 (1)(c),
This certificate is valid until 25 JUNI 2024 subject to annual surveys in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention

Tanggal selesainya survey sebagai dasar penerbitan sertifikat ini 25 JUNI 2019
Completion date of the survey on which this certificate based 25 JUNI 2019

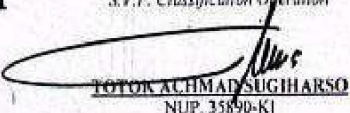
Dikeluarkan di Jakarta
Issued at

No. Pengesahan : I902030079
Approval No
 13123-724-28-123-577-3
 F33.2.09-2018/Rev 2

Tanggal penerbitan 14 AGUSTUS 2019
Date of issue



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
 A.n. Direktur Operasi
 O.b. Operation Director
 Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
 S.V.P. Classification Operation



TOTOK ACHMAD SUGIHARSO
 NUP. 35890-KI

178548

1 / 3

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 5 Call Sign KSA 119



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 | TEL : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017 | TLX : 3844492, 3458540
JAKARTA - 10110 | 3842440
PST : 4213, 4227, 4209, 4135 | FAX : 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL. 518/ ~~23~~ / ~~3~~ /DK/2019 Jakarta, ~~24~~ Mei 2019
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Tanda Panggilan (*Call Sign*) Kapal Kepada
KSA 119

Yth. Direktur PT. PELAYARAN KARTIKA
SAMUDRA ADIJAYA

di

SAMARINDA

1. Menunjuk permohonan Saudara Nomor : 084/KSA-JKT/V/2019 tanggal 22 Mei 2019 perihal Permohonan CALL SIGN, dengan ini diberitahukan bahwa Tanda Panggilan (*Call Sign*) untuk kapal tersebut di bawah ini ditetapkan sebagai berikut :

- a. Nama Kapal : KSA 119
- b. Jenis : Tug Boat
- c. Ukuran : GT. 236 ; NT. 71
- d. Perangkat Radio : Diperengkapi
- e. Tanda Pendaftaran : -
- f. Ditetapkan menggunakan Call Sign **YDB6831**

2. Agar menghubungi Kepala Kantor Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tempat kapal berada untuk mencantumkan Tanda Panggilan (*Call Sign*) pada surat/sertifikat kapal.

3. Demikian untuk dimaklumi dan dipergunakan seperlunya.

a.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
u.b.

KEPALA SUB DIREKTORAT PENGUKURAN,
PENDAFTARAN DAN KEBANGSAAN KAPAL

* DIREKTOR JENDERAL *
 * PERHUBUNGAN LAUT *
 * Ombudharya *
 * PUPUTRA Dipl., TSI, S.SiT., MBA. *
 Pembina (IV/a)
 NIP. 19731125 200712 1 001

Tembusan :

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Ditjen Hubla;
3. Direktur Kenavigasian, Ditjen Hubla;

Lampiran 6 Safe Manning KSA 119



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : AL.504/50/5/DK/2022

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that:

Nama Kapal Name of Ship		Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala Periodically unmanned machinery Space System	
KSA 119		YDB 6831	SAMARINDA	NONE	
Nomor Pendaftaran Official Number	Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator		Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area	
2019 Ilk No.8754/L	PT. IRIANA SAMUDERA ADIJAYA		9388168	LOCAL VOYAGES	
Tipe Kapal Type of Ship	MOTOR VESSEL (TUG BOAT)	Tonnase Kotor Gross Tonnage	254	Daya Mesin Penggerak (kW) Total Main Engine Power (kW)	2 X 759

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	II/3.5	1 (one)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/1, III/2	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating Forming in Charge of a Navigational Watch	II/4	2 (two)
Mualim I Chief Officer	ANT V MANAJEMENT	1 (one)	Masinis II Second Engineer Officer	ATT V MANAJEMENT	1 (one)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	-	-
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	ANT V OPERATIONAL	1 (one)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	ATT V OPERATIONAL	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	III/4	1 (one)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-	-	Perwira Teknik Elektro Electro Technical Officer	-	-	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-	-
Operator Radio Radio Operator	-	-	Anak Buah Teknik Elektro Electro-Technical Rating	-	-	Lain-lain Other	-	1 (one)
Kondisi khusus Special condition								

DIT. KAPPEL

6 277 102

Lampiran 7 Liferaft KSA 119



CV. MUSTIKA BAHANA MARINE SAFETY
 LIFERAFT / FIRE EXTINGUISHER SERVICE & RE-CERTIFICATION
 SAFETY EQUIPMENT SERVICE & GENERAL TRADING

- Samarinda Telp. (0541) 271 250 Fax (0541) 273 261 Email : mustikasmd@gmail.com
- Balikpapan Telp. (0542) 8820103 Fax (0542) 8820104 Email : mustikabpn@gmail.com
- Surabaya Telp. (031) 353 5115 Fax (031) 3579532 Email : mustikasby@gmail.com

RE-INSPECTION CERTIFICATION
INFLATABLE LIFERAFT

Name Of Ship Nama Kapal	Owner Pemilik	Date Of Inspection Tgl. Pemeriksaan	Certificate No. No. Sertificate
TB. KSA - 119	PT. IRIANA SAMUDERA ADIJAYA	MAY 12 th , 2022	0369 / ILR-MBM / V - 22

Inflatable Liferaft Mark Liferaft Merek	Type / Capacity Tipe / kapasitas	ILR Serial No. No. Seri Liferaft	Date Of Manufacture Tahun Pembuatan
C S M	RAFT-A-10 / 10 PERSON	A0410414	OCT - 2014

Dengan menyatakan Inflatable Liferaft tersebut di atas telah diperiksa dan dites sesuai permintaan dari pabrik pembuat dan telah memenuhi persyaratan Internasional Safety Of Life At Sea (SOLAS-1996).

This is to Certify that the above mentioned Inflatable Liferaft has been Inspected, Serviced and tested in accordance to the requirement of manufacture and complying fully to the International Safety Of Liferaft At Sea (SOLAS-1996).

CO2 Cyl. S/N No. tabung CO2	Vol. Of CO2 Isi CO2	Vol. Of N2 Isi N2	Cyl. Weight Berat tabung	Gross Weight Berat seluruhnya	Dikemas : FIBER CAPSUL Packed in CONTAINER FRP
1. 134362	1,810 Kg	0,090 Kg	5,600 Kg	7,500 Kg	Perengkapan darurat penuh
2. 134287	1,810 Kg	0,090 Kg	5,580 Kg	7,480 Kg	

Modification Carry Out : ANTI SEA SICKNESS, BATTERY SPARE, FIRST AID KIT, FOOD, DRINK
 Dengan perubahan : RENEWED.

Ration Exp. Date	Water Exp. Date	Parachute Exp. Date	Red Hand Exp. Date	Smoke Exp. Date	Anti Sea Sickness	First Aid Exp. Date	REMARK Catatan
Pack	Pack	4 Pcs	6 Pcs	2 Pcs	Tab	1 Set	
01 - 2025	01 - 2025	08 - 2023	08 - 2023	08 - 2023	05 - 2023	05 - 2023	

REMARK / CATATAN : RAFT IN GOOD CONDITION NEXT INSPECTION : MAY 11th, 2023

UB.
 KEPALA KANTOR
 KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 KELAS II SAMARINDA
 Kasi Status Hukum & Sertifikasi Kapal



BASUAN DAMANG. SH
 Penata TK-1 / (III / d)
 NIP. 197012211993121001

CV. MUSTIKA BAHANA MARINE SAFETY



MAKKAWARU DAENG NGALLE
 SURVEYOR

0369

Lampiran 8 Survey and test report



CV. MUSTIKA BAHANA MARINE SAFETY

LIFERAFT / FIRE EXTINGUISHER SERVICE & RE-CERTIFICATION
SAFETY EQUIPMENT SERVICE & GENERAL TRADING

- Samarinda Telp. (0541) 271 250 Fax (0541) 273 261 Email : mustikasmd@gmail.com
- Balikpapan Telp. (0542) 8820103 Fax (0542) 8820104 Email : mustikabpn@gmail.com
- Surabaya Telp. (031) 353 5115 Fax (031) 3579532 Email : mustikasby@gmail.com

SURVEY AND TEST REPORT

Sertifikat No. : 0369 /ILR-MBM/ V-22

LIFERAFT MARK : C S M	TYPE : RAFT-A-10	MFG. DATE : OCT -2014
SERIAL NUMBER : A0410414	SIZE : 10 Person	
NAME OF SHIP : TB. KSA - 119	CUST : PT. IRIANA SAMUDERA ADIJAYA	

RAFT INSPECTIONS

OBJECT	REMARKS	OBJECT	REMARKS	OBJECT	REMARKS
CONTAINER SHELL	OK	Inflation Valve, Hose	OK	Repair Kit	OK
Labels / Markings	RN	"T / Y" Piece Connector	OK	Leak Stoppers	OK
Handling Beackets	OK	Protection Pads	OK	Sponges	OK
Gasket / Strap / Packing List	OK	CO ² Cylinder (s)	OK	Bailers	OK
Painter Line	OK	Operating Cable & Conduit	OK	Spare Sea Anchor	OK
ID Container	OK	Operating Head	OK	Torch, Signalling	OK
Valise Fabric	RN			Spare Batteries	RN
Eyelets	OK	SURVEY OF INTERIOR		Whistle	OK
Pockets	OK	Bouyancies Fabric	OK	Fishing Kit	OK
Bursting Band	RN	Safety Relief Valves	OK	Can Opener (s)	OK
Weak Link	RN	Grabline & Patches / Loops	OK	Paddles	OK
		Thwart, Fabric	OK	Spare Bulb for Torch	OK
SURVEY OF EXTERIOR		Deflation Plugs / Valves	OK	Drinking Vessel	OK
Bouyancies, Fabric	OK	Arches, Fabric	OK	Seasickness Bags	OK
Inlet Valves	OK	Center Column Fabric	OK	Signal Mirror	OK
Deflation Plugs / Valves	OK	Light Battery	OK	Manual Survival Book	OK
Safety Relief Valve	OK	Interior Lighting System	OK	Rescue Signal Table	OK
Boarding Ramp	OK	Topping Up Valves	OK	Thermal Protective Aids	OK
Boarding Ladders	OK	Inner Canopy, Fabric	OK	Radar Reflector	OK
Towing Bridle / patch	OK	Rainwater Catchment	OK	Dye Marker	-
Lifeline and Patches	OK	Viewing Port (s)	OK	EMERGENCY PACK	
Outer Canopy Fabric	OK	Aerial Sleeve	OK	10 Food Ration	RN
Rectro Reglective Tape	OK	Inner Floor, Fabric	OK	Exp. Date : 01-2025	SURYA SEGARA
Seam and Taping	OK	Topping Up Valves	OK	30 Drinking Water	RN
Rain Water Catchment	OK	Deflation Up Valves	OK	Exp. Date : 01-2025	SURYA SEGARA
Exterior Lighting System	OK	Emergency Pack Loop / Patch	OK	4 Parachute Flares	OK
Arch Deflation System	OK	Aerial Sockets / Tie - Tapes	OK	Exp. Date : 08-2023	CHINA
Entrance Sleeves	OK	Floor Reeds	OK	6 Red Hand Flares	OK
Outer Floor, Fabric	OK	Rescue Line and Quoit	OK	Exp. Date : 08-2023	CHINA
Righting Strap	OK	Knife Sheath	OK	2 Smoke Signal	OK
Stabilishing Pockets	OK	Sea Anchor	OK	Exp. Date : 08-2023	CHINA
Cylinder Pockets (s)	OK			1 First Aid Kit	RN
Sea - Cell	OK	ACCESSORY BAG	OK	Exp. Date : 05-2023	LOKAL
Painter Lashing / Stowage	OK	Bellows or Pump	OK	60 Anti Sea-sickness Tablets	RN
		Glue for Repair Kit	RN	Exp. Date : 05-2023	ANTIMO

RAFT AND CYLINDER TEST

PRESSURE TEST	Start			Finish			PRESSURE DROP mm Hg	SAFETY VALVES	
	Time	Temp. °C	Pressure mm Hg	Time	Temp. °C	Pressure mm Hg		Blow Off mm Hg	Reseat mm Hg
Upper Bouyancy	08,30	30	110	10,30	30	110			
Lower Bouyancy	09,00	30	110	11,00	30	110			
Floor	09,30	30	20	11,30	30	20			
Canopy									
GAS CYLINDER TEST	Cyl. No	Mfg. Date	Change Date	Weight Of Cyl. Kg	Weight Of COP. Kg	Weight Of N ² . Kg	Total W. Kg	Hydr. Release Unit	
Cylinder No. 1	134362			5,600	1,810	0,090	7,500	Nomor :	
Cylinder No. 2	134287			5,580	1,810	0,090	7,480	Test :	Bar

RES A.761 (18)	REMARK	DATE	SIGN	MARINE INSPECTOR	SURVEYOR : MAKKAWARU DAENG NGALLE	STAMP
WP - TEST	YES	12-05-2022		 N. S. R. U. L. A. H. S. T. Pejabat (III/c)	 DATE : MAY 12 th 2022	
GI - TEST						
FS - TEST						
NAP - TEST						

Lampiran 8**SOP (STANDAR OPERASIONAL)****PROSEDUR
MANAJEMEN KESELAMATAN
DI PERUSAHAAN (KSA-P)****PT. KARTIKA SAMUDRA
ADIJAYA**

Alamat Kantor Pusat:

Jl. Yos Sudarso No. 37 RT. 06
Samarinda 75112, Kalimantan Timur
Tel: (0541) 734544, 744338
Fax: (0541) 744338
Website: www.kartikasurya.com
Email: marketing@kartikasurya.com

Dokumen ini digunakan dalam rangka penerapan standar Sistem
Manajemen Keselamatan & Perlindungan Lingkungan berdasarkan
ISM Code.

Dilarang mengcopy sebagian atau keseluruhan buku ini tanpa
persetujuan dari Direksi.


PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN DI PERUSAHAAN (KSA-P)



KENDALI DOKUMEN	
MANUAL ID.	M-03
EDISI	1
TANGGAL TERBIT	3 JULI 2006
STATUS MANUAL	CONTROLLED COPY * UNCONTROLLED COPY *

* Coret yang tidak perlu

KENDALI PERSETUJUAN	
Diperiksa oleh: 	Disetujui oleh: 
Nama : Stefano Katianda	Nama : Hadi Sunarto
Jabatan : DPA	Jabatan : Direktur Utama
Tanggal : 3 Juli 2006	Tanggal : 3 Juli 2006

PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA		
	PROSEDUR SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - P1	Tanggal : 03/07/2006 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 2 dari 3

1.4 Dokumentasi

1.4.1 Sistem Manajemen keselamatan yang telah disusun, selanjutnya didokumentasikan dengan menggunakan format yang baku dan dikendalikan baik distribusi, pemberlakuannya maupun status terbitnya (lihat prosedur KSA-P5).

1.4.2 Struktur dokumentasi dari Sistem Manajemen Keselamatan ini dijelaskan sebagai berikut:

- a. Kebijakan Manajemen Keselamatan.
- b. Prosedur Manajemen Keselamatan Perusahaan.
- c. Prosedur Manajemen Keselamatan Kapal.
- d. Catatan/Record dari Sistem Manajemen Keselamatan.

1.5 Penerapan dari Sistem Manajemen Keselamatan

1.5.1 Dalam rangka penerapan Sistem Manajemen Keselamatan ini didalam perusahaan maupun di kapal, maka dilakukan beberapa cara, yaitu :

- a. Pelatihan terhadap karyawan baru dan awak kapal baru.
- b. Penyuluhan atau familirisasi yang dilakukan secara berkala kepada semua karyawan di darat terkait serta awak kapal.
- c. Pemahaman atas isi dari dokumen Sistem Manajemen Keselamatan.

1.5.2 Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan ini menjadi tanggung jawab DPA dengan dibantu Nakhoda dan staf darat terkait.

1.5.3 Semua catatan/record dari familirisasi dan sosialisasi dievaluasi dan disimpan oleh DPA.

1.6 Evaluasi terhadap penerapan Sistem Manajemen Keselamatan

1.6.1 Sistem Manajemen Keselamatan ini secara periodik dilakukan evaluasi penerapannya oleh DPA dengan dibantu para staf yang terlibat dalam Sistem Manajemen Keselamatan ini.

1.6.2 Evaluasi dilakukan dengan beberapa cara, yaitu :

- a. Secara periodik dilakukan Internal Audit kepada semua unit kerja terkait, baik yang ada di darat/kantor maupun di kapal (lihat prosedur KSA-P6).
- b. Secara periodik dilakukan External Audit oleh Badan Sertifikasi yang diakui.
- c. Secara periodik Manager Armada melakukan pemeriksaan di kapal untuk mengetahui kondisi keselamatan kapal (lihat prosedur KSA-P3).
- d. Secara periodik Nakhoda melaporkan kondisi kapal kepada perusahaan.
- e. Evaluasi terhadap laporan kejadian darurat atau kecelakaan.
- f. Setiap triwulan sekali, Komite mengadakan rapat Safety Meeting untuk mengevaluasi aspek-aspek yang mempengaruhi keselamatan kapal dan perlindungan terhadap lingkungan.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : GABY REGINA DESION
2. Tempat, Tanggal lahir : BARITO UTARA, 12
DESEMBER 2000
3. NIT : 551811336984 K
4. Agama : KRISTEN
5. Alamat : MEKAR
ASRI, RT: 01 RE: 011
KEC. NGLOORG, KAB.
SRAGEN JAWA
TENGAH



6. Nama orang tua
 - a. Ayah : TUGINO
 - b. Pendidikan : SMA
Pekerjaan : POLRI
 - c. Ibu : RENY PUSPITA TIMUR
Pendidikan : D3
Pekerjaan : WIRASWASTA
7. Pendidikan Formal
 - a. SDN 15 SRAGEN
 - b. SMP N 3 SRAGEN
 - c. SMA N Sambungmacan
 - d. PIP SEMARANG
8. Pengalaman Praktek Darat
 - a. PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
JAKARTA SELATAN 06 AGUSTUS 2020 –10 AGUSTUS 2021