



**ANALISA PERMASALAHAN DALAM  
PELAKSANAAN *DOCKING TUGBOAT* KSA 50  
di PT. NOGOPATMOLO**

**SKRIPSI**

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

Oleh

**RAMA IRAWAN**  
**NIT.561911337446 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
TAHUN 2023**



**ANALISA PERMASALAHAN DALAM  
PELAKSANAAN *DOCKING TUGBOAT* KSA 50  
di PT. NOGOPATMOLO**

**SKRIPSI**

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

Oleh

**RAMA IRAWAN**  
**NIT.561911337446 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
TAHUN 2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PELAKSANAAN *DOCKING TUGBOAT* KSA 50 di PT. NOGOPATMOLO**

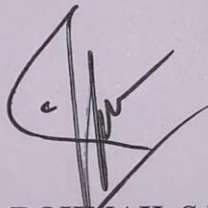
**DISUSUN OLEH: RAMA IRAWAN**

**NIT. 561911337446 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, ...27...2023

Dosen Pembimbing I

Materi



**Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19750318 200312 2 001**

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan




**Drs. SUHARTO, M. T.**

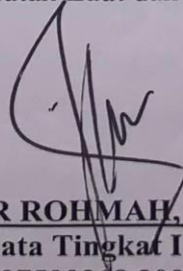
**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19741018 199803 2 001**

Mengetahui,

Ketua Program Studi

 Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



**Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 197590318 200312 2 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "**Analisa Permasalahan Dalam Pelaksanaan Docking Tugboat KSA 50 di PT. Nogopatmolo**" karya:

Nama : RAMA IRAWAN

NIT : 56191133746 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan (KALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis..., tanggal .....27.....Juli..... 2023

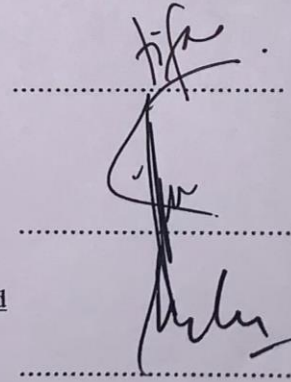
Semarang, 27 Juli 2023.

### PENGUJI

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

Penguji II : Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.T., M.Pd  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19770323 201012 1 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rama Irawan

NIT : 561911337446 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

Semarang, 27 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,



**RAMA IRAWAN**  
**NIT. 561911337446 K**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. Doa dari kedua orang tua merupakan hal yang paling penting dalam hidup.
2. Tidak ada kesuksesan tanpa kerja keras, tidak ada keberhasilan tanpa kebersamaan, tidak ada kemudahan tanpa doa (Ridwan kamil).
3. "Aku sudah pernah merasakan semua kepahitan dalam hidup dan yang paling pahit ialah berharap kepada manusia." Ali bin Abi Thalib"

### Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Bapak Abidin dan Ibu Suliati yang senantiasa mendoakan, mendukung dan motivasi penulis.
2. Sodara dan keluarga yang senantiasa mendukung dan memberikan semangat kepada penulis.
3. Almamaterku. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Seluruh teman-teman angkatan LVI dan K VIII Charlie yang selalu memberikan semangat setiap hari.
5. Seluruh teman-teman Kasta Jabor Angkatan LVI yang selalu membantu dan memberi semangat kepada penulis setiap hari.

6. Seluruh staf dan karyawan di PT. Kartika Samudra Adijaya.
7. Aliffiona Shilma Yuniar yang telah menemani dan mendukung dalam penulisan ini.



## PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Analisa Permasalahan Dalam Pelaksanaan *Docking Tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

8. Ayah, ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama penulisan ini selesai.
9. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
10. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M. M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Serta Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skiripsi dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skiripsi ini.
11. Bapak Drs. Suharto, M. T., selaku Dosen pembimbing II (Penulisan) Skripsi.
12. Ibu Irma Shinta Dewi, M.Pd., selaku Dosen Wali selama semester satu (I) sampai delapan (VIII).
13. Bapak, ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama peraihan cita-cita yang hendak dicapai.



14. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
15. Seluruh staf, pegawai dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
16. Aliffiona Shilma Yuniar yang selalu memberikan dukungan dan menemani proses kepada penulis.
17. Dan seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,

2023

Penulis

**RAMA IRAWAN**  
**NIT. 561911337446 K**

## ABSTRAKSI

**Irawan, Rama**, NIT. 561911337446 K, 2023, “*Analisa Permasalahan Dalam Pelaksanaan Docking Tugboat KSA 50 di PT. Nopopatmolo*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Drs. Suharto, M.T.

Pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 dilakukan oleh PT. Kartika Samudra Adijaya untuk menunjang kelancaran operasional kapal. Pada saat pelaksanaan *docking* terdapat ketidaksesuaian pemasangan pelat pada lambung kanan depan, sehingga mengakibatkan pengulangan perbaikan pelat. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan penyebab perbaikan tugboat KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya, menganalisis dampak yang ditimbulkan akibat perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya serta menjelaskan upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya agar perbaikan tugboat KSA 50 sesuai dengan permintaan.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan wawancara.

Hasil penelitian diketahui bahwa penyebab perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan permintaan PT. Kartika Samudra Adijaya antara lain kurangnya komunikasi antara pihak PT. Kartika Samudra Adijaya dengan pihak PT. Nopopatmolo dan kurangnya pengecekan secara rutin dari pihak PT. Kartika Samudra Adijaya. Dampak yang ditimbulkan akibat perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan permintaan PT. Kartika Samudra Adijaya adalah tidak terbitnya Sertifikasi Klasifikasi dari Biro Klasifikasi Indonesia dan pengulangan perbaikan plat lambung kanan. Upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya agar perbaikan *tugboat* KSA 50 sesuai dengan yang diminta adalah mengadakan *meeting* antara pihak PT. Kartika Samudra Adijaya dengan pihak galangan PT. Nopopatmolo, melakukan pengecekan *docking* secara rutin, melakukan komunikasi yang baik dengan pihak PT. Nopopatmolo.

**Kata Kunci:** *Docking, Tugboat, KSA 50*

## **ABSTRACT**

**Irawan, Rama**, 2023, 561911337446 K, “*Internal Problem Analysis KSA 50 Tugboat Docking Implementation at PT. Nopopatmol*”, Thesis, Port and Shipping Management Department , Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Advisor II: Drs. Suharto, M.T.

*KSA 50 tugboat docking carried out by PT. Kartika Samudra Adijaya to support the smooth operation of the ship. At the time of docking there was a discrepancy in the installation of plates on the right front hull, resulting in repetition of plate repairs. This study aims to explain the causes of the repair of the KSA 50 tugboat not in accordance with what was requested by PT. Kartika Samudra Adijaya, analyzed the impact caused by the repair of the KSA 50 tugboat not according to what was requested by PT. Kartika Samudra Adijaya and explained the efforts made by PT. Kartika Samudra Adijaya to repair the KSA 50 tugboat as requested..*

*The research method used is descriptive qualitative method. Sources of research data obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques through observation, literature study, documentation, and interviews.*

*The results of the study revealed that the cause of the KSA 50 tugboat repair was not in accordance with the request of PT. Kartika Samudra Adijaya, among others, is the lack of communication between PT. Kartika Samudra Adijaya with PT. Nogopatmolo and the lack of routine checks from PT. Kartika Samudra Adijaya. The impact caused by the repair of the KSA 50 tugboat was not in accordance with PT. Kartika Samudra Adijaya is the non-issuance of a Classification Certification from the Indonesian Classification Bureau and the repeated repair of the right hull plate. Efforts made by PT. Kartika Samudra Adijaya so that the repair of the KSA 50 tugboat is in accordance with what was requested, is to hold a meeting between PT. Kartika Samudra Adijaya with the shipyard PT. Nogopatmolo, performs routine docking checks, communicates well with PT. Nogopatmolo.*

**Keywords:** Docking, Tugboat. KSA 50

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vii
ABSTRAKSI .....	ix
ABSTRACT .....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL .....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Rumusan Masalah.....	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Penelitian .....	9
<b>BAB II. KAJIAN TEORI.....</b>	<b>10</b>
A. Deskripsi Teori .....	10
B. Kerangka Penelitian.....	24
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>24</b>

A. Metode Penelitian.....	24
B. Tempat Penelitian.....	25
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	26
D. Teknik Pengumpulan Data .....	26
E. Instrumen Penelitian .....	29
F. Teknik Analisis Data Kualitatif .....	29
G. Pengujian Keabsahan Data.....	31
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>34</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	34
B. Deskripsi Data .....	37
C. Temuan.....	47
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	50
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>55</b>
A. Simpulan .....	55
B. Keterbatasan Penelitian .....	55
C. Saran.....	56
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Tabel Aset -aset PT. Kartika Samudra Adijaya .....	4
Tabel 3.1 Tabel 3.1 Kisi-kisi studi pustaka penelitian.....	29
Tabel 3.2 Tabel 3.2 Kisi-kisi studi dokumentasi.....	32
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu .....	36



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	<i>Syncrolift Dock</i> .....	13
Gambar 2.2	<i>Floating Dock</i> .....	14
Gambar 2.3	<i>Slipway Dock</i> .....	15
Gambar 2.4	<i>Stan Tugboat</i> .....	17
Gambar 2.5	<i>ASD Tugboat</i> .....	18
Gambar 2.6	<i>ATG Tugboat</i> .....	19
Gambar 2.5	<i>Voith Thruster</i> .....	19
Gambar 2.6	Tampak Depan <i>Tugboat KSA 50</i> .....	20
Gambar 2.7	Tampak Belakang <i>Tugboat KSA 50</i> .....	20
Gambar 2.8	Tampak Samping <i>Tugboat KSA 50</i> .....	20
Gambar 2.9	<i>Tugboat Vessel Ship Particular</i> .....	20
Gambar 2.10	<i>Crew List Tugboat KSA 50</i> .....	22
Gambar 2.11	Kerangka Penelitian Pelaksanaan <i>docking tugboat KSA 50</i> .....	23
Gambar 3.1	Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya .....	25
Gambar 4.1	<i>Tugboat KSA 50</i> sebelum pengerjaan plat lambung kanan .....	41
Gambar 4.2	<i>Tugboat KSA 50</i> proses pengerjaan plat lambung kanan .....	41
Gambar 4.3	<i>Tugboat KSA 50</i> setelah pengerjaan plat lambung kanan .....	42
Gambar 4.4	Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Banjarmasin .....	42
Gambar 4.5	Pemasangan Plat Lambung Kanan <i>Tugboat KSA 50</i> .....	51
Gambar 4.6	Sertifikat Klasifikasi Sementara Dari Biro Klasifikasi Indonesia.....	52

Gambar 4.7 *Tugboat* KSA 50 Setelah Selesai Pengerjaan Plat Lambung

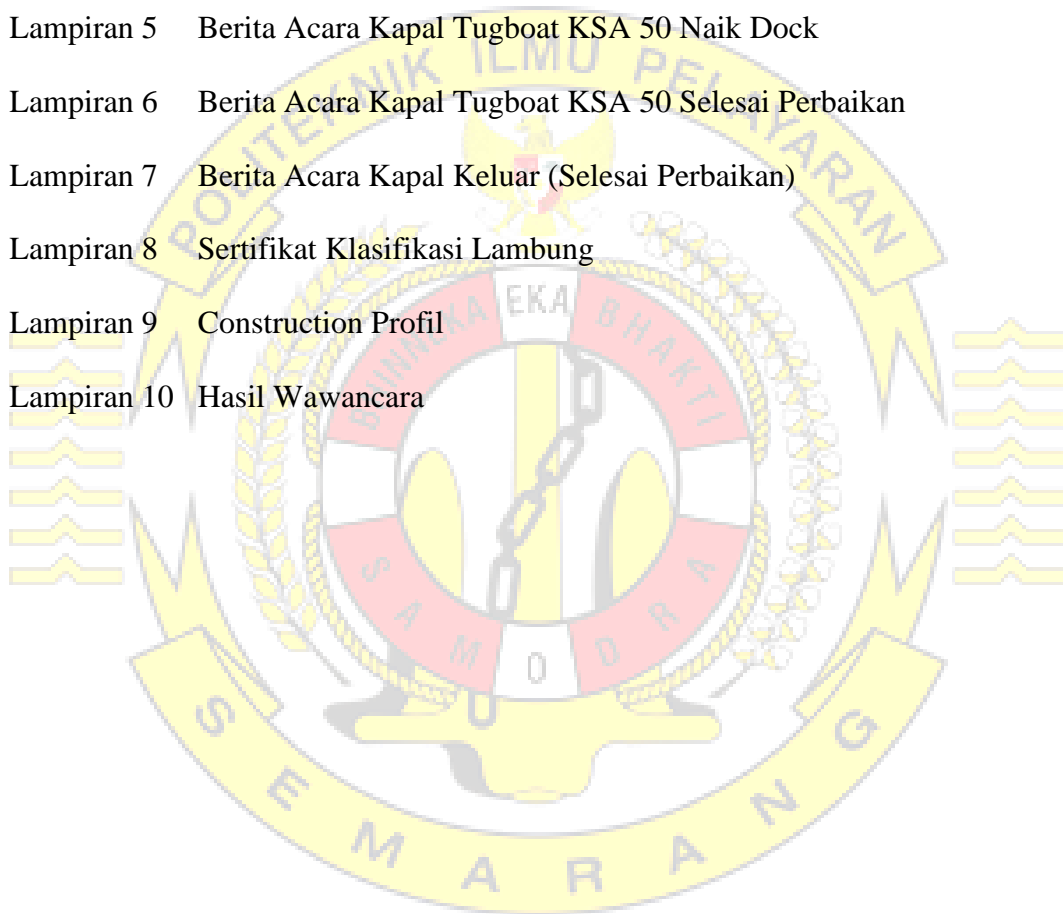
Kanan ..... 51





## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Instrumen Penelitian
- Lampiran 2 Pedoman Observasi
- Lampiran 3 Surat Keterangan *Docking Tugboat* KSA 50
- Lampiran 4 Berita Acara Serah Terima Kapal Tugboat KSA 50
- Lampiran 5 Berita Acara Kapal Tugboat KSA 50 Naik Dock
- Lampiran 6 Berita Acara Kapal Tugboat KSA 50 Selesai Perbaikan
- Lampiran 7 Berita Acara Kapal Keluar (Selesai Perbaikan)
- Lampiran 8 Sertifikat Klasifikasi Lambung
- Lampiran 9 Construction Profil
- Lampiran 10 Hasil Wawancara



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

KSA 50 merupakan salah satu kapal *tugboat* yang dimiliki oleh PT. Kartika Samudra Adijaya yang secara rutin melaksanakan *docking* setiap 5 tahun. Pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 merupakan kegiatan yang wajib dilakukan oleh PT. Kartika Samudra Adijaya untuk menunjang kelancaran operasional kapal. Pada saat pelaksanaan *docking*, ada perbaikan yang tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya. Hal-hal yang tidak sesuai tersebut adalah kesalahan pemasangan plat. *Docking tugboat* KSA 50 dilaksanakan dengan tujuan untuk memperbaiki bagian luar *tugboat* seperti haluan, buritan, *deck*, lambung kiri, lambung kanan dan bagian dalam *tugboat*, seperti mesin induk agar kembali pada keadaan operasional standar *tugboat*. Keadaan standar operasional adalah sesuai kondisi manual *tugboat* yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar (Sailendra, 2015).

Pada tanggal 11 Oktober 2022 *tugboat* KSA 50 melaksanakan *docking* di PT. Nogopatmolo Banjarmasin. Persiapan pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 harus dilakukan secara matang dan berhati-hati. Agar pelaksanaan *docking* berjalan dengan lancar persiapan pengedokan ada 6 langkah yang harus diketahui, yaitu:

1. Persiapan administrasi yang meliputi surat permohonan dari pemilik kapal ke pihak dock lengkap dengan daftar perbaikan (*repair list*).
2. Surat penawaran dari pihak dok setelah mengadakan survei pada kapal *tugboat* KSA 50.

3. Pihak kapal menyerahkan gambar-gambar kapal, data-data, dan catatan-catatan penting dari kapal, misalnya kondisi permesinan, sistem propulsi, dan kondisi lambung.
4. Setelah itu pihak dok memberikan penawaran disertai biaya, kalender kerja, dan kelengkapan administrasi lainnya untuk disetujui kedua belah pihak dari pihak dok dan pihak pemilik kapal.
5. Dilaksanakan kontrak yang ditanda tangani kedua belah pihak dengan disebutkan biaya total, kalender kerja, dan sanksi.
6. Pihak dok mempersiapkan peralatan penunjang dok, tenaga kerja, sumber tenaga listrik, serta *repair list* kepada masing-masing kepala bagian (bagian plat, bagian permesinan, bagian listrik, bagian lambung)

Dalam pelaksanaan *docking* perlu adanya izin dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Salah satu peran KSOP adalah mengatur jadwal kegiatan *docking* setiap 5 tahun agar pelaksanaan *docking* sesuai dengan yang telah ditentukan. Pada pelaksanaan *docking*, pihak PT. Kartika Samudra Adijaya menunjuk agen untuk mengurus permohonan naik dan pengawasan *dock*, pembaharuan sertifikat, dan pelaksanaan survei *dock*. Selain meminta perizinan ke kantor Syahbandar, PT. Kartika Samudra Adijaya harus mengurus izin ke Biro Klasifikasi Indonesia yang berperan menerbitkan sertifikat-sertifikat kapal setelah pelaksanaan *docking*.

Biro Klasifikasi Indonesia adalah badan klasifikasi nasional yang secara resmi ditunjuk oleh Pemerintah RI untuk melakukan klasifikasi terhadap kapal-kapal berbendera Indonesia ataupun kapal-kapal asing yang

beroperasi di wilayah NKRI, serta melakukan survei periodik untuk kapal yang telah beroperasi guna mengevaluasi status laik laut kapal. Pada saat mengurus izin ke Biro Klasifikasi Indonesia. PT. Kartika Samudra Adijaya menunjuk seorang pegawai untuk mengurus dokumen dari sebelum naik dok, proses pelaksanaan dok, dan selesai dok. Biro Klasifikasi Indonesia mempunyai peran penting dalam pengedokan karena dapat menerbitkan sertifikat antara lain sertifikat lambung timbul, surat ukur kapal, dan surat tanda pendaftaran kapal. Sertifikat lambung timbul atau disebut juga dengan *load line certificate* adalah sertifikat yang menyatakan bahwa lambung kapal dapat timbul sesuai dengan aturan minimum dan maksimum. Surat ukur kapal atau *certificate of tonnage and measurement* adalah sertifikat kapal yang diberikan setelah diadakan pengukuran terhadap kapal oleh juru ukur yang telah ditentukan, sertifikat ini merupakan pengesahan perihal masalah ukuran dan tonase kapal menurut ketentuan yang berlaku. Surat tanda pendaftaran atau surat tanda kebangsaan kapal adalah suatu dokumen yang menyatakan bahwa kapal telah dicatat dalam register kapal-kapal untuk memperoleh Bukti Kebangsaan Kapal.

Selama pelaksanaan *docking*, PT. Kartika Samudra Adijaya menunjuk pegawai yang menjabat sebagai *owner surveyor* (OS). OS mempunyai tugas memeriksa, mengawasi dan mengamati selama pelaksanaan dok berlangsung. OS adalah seorang karyawan yang melaporkan segala kegiatan dok yang ada di lapangan, memastikan apakah semua bahan dan pengerjaan *docking* kapal sesuai yang disepakati didalam kontrak. OS juga bertanggung

jawab untuk melaporkan kepada pimpinan PT. Kartika Samudra Adijaya tentang perkembangan pengedokan.

PT. Kartika Samudra Adijaya adalah salah satu perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran dan mempunyai beberapa aset diantaranya:

Tabel 1. 1 Aset-aset PT. Kartika Samudra Adijaya

No	Nama Aset	Jumlah
1	<i>Tugboat</i>	250
2	<i>Barge</i>	250
3	<i>Floating crane</i>	8
4	Kapal <i>tanker</i>	1

Aset-aset tersebut harus melakukan *docking* dengan rutin sesuai jadwal yang telah diatur karena kapal akan dinyatakan layak berlayar apabila mempunyai kemampuan untuk mengatasi semua bahaya yang kemungkinan akan dialami sewaktu berlayar dengan tingkat keamanan yang memadai.

PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Banjarmasin, Kalimantan Selatan merupakan perusahaan swasta yang bergerak di bidang pengangkutan batu bara dan memberikan pelayanan distribusi *tugboat* dan *barge*. PT. Kartika Samudra Adijaya merupakan perusahaan pemilik kapal (*owner*), yang menyewakan kapalnya ke perusahaan batu bara. Armada dari PT. Kartika Samudra Adijaya akan mengangkut muatan antar pulau dan antara negara. Untuk antar pulau menggunakan *tugboat* dan tongkang langsung ke tujuan yang sudah ditentukan, sedangkan antara negara *tugboat* dan tongkang mengangkut batu bara dari jetty dipindahkan ke kapal besar yang akan membawa batu bara ke negara tujuan.

PT. Kartika Samudra Adijaya yang didirikan pada tahun 1994, telah mendukung pertumbuhan industri batu bara di Indonesia yang terdapat di beberapa daerah, salah satunya yang terbesar di Kalimantan Timur. Kegiatan tongkang PT. Kartika Samudra Adijaya difokuskan pada pengiriman batu bara ke kapal laut ataupun layanan untuk mengangkut barang yang lain, seperti biji besi dan pasir silika ke negara-negara yang ada di Asia Tenggara. PT. Kartika Samudra Adijaya sebagai salah satu perusahaan pemilik kapal melayani pengiriman muatan batu bara dari tambang melalui *transshipment* ke kapal besar.

PT. Kartika Samudra Adijaya juga menyediakan jasa pengangkutan barang lain, seperti *silica sand*, *iron ore*, dan *coral stone* ke negara-negara di Asia Tenggara dan menyediakan layanan logistik lainnya, seperti bongkar muat dan pemangkasan. PT. Kartika Samudra Adijaya berkomitmen untuk terus memperbaharui armada-armada kapal *tugboat* dan *barge* untuk melayani pelabuhan muat yang tidak bisa disinggahi kapal besar.

PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin selalu melakukan *docking* untuk semua armada yang dimiliki agar dapat menunjang peningkatan produktivitas kerja dengan perencanaan yang baik dan selalu memeriksa secara seksama bagian kapal yang akan diperbaiki. Perkembangan ilmu dan teknologi yang semakin pesat serta seiring dengan perubahan zaman memacu perusahaan-perusahaan khususnya di bidang perkapalan untuk bisa bersaing menjadi yang terbaik. Kelancaran pengiriman barang atau penumpang akan tercapai apabila armada kapal dalam keadaan baik, sehingga

untuk mencapai kondisi yang baik perlu dilaksanakan perbaikan secara berkala.

Kapal *tugboat* adalah kapal yang dapat digunakan untuk menarik atau mendorong kapal tongkang melalui laut lepas atau melalui sungai yang mengangkut batu bara. Batu bara merupakan salah satu barang ekspor terbesar di Indonesia. Proses pemindahannya harus dilakukan dengan baik dan seksama menggunakan transportasi laut sebagai pengangkutnya. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia sangat memerlukan alat transportasi laut seperti kapal. Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang memanfaatkan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan yang daya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Peran kapal sangat penting di wilayah Indonesia karena memiliki kelebihan dibanding dengan metode transportasi yang lain karena mempunyai daya angkut yang lebih besar. Kapal merupakan salah satu sarana yang dapat digunakan untuk kebutuhan akses dan konektivitas antar pulau yang ada di Indonesia.

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 membuat kehidupan serta perekonomian lebih kompetitif sehingga dapat memberikan kontribusi bagi wilayah daratan dan perairan di Indonesia. Negara Indonesia dikenal

memiliki letak geografis yang sangat strategis, diantara Benua Asia dan Australia serta Samudra Hindia dan Pasifik. Indonesia dijuluki sebagai negara maritim atau negara yang memiliki perairan yang sangat besar dan luas. Indonesia memiliki perairan seperti laut dan selat yang sering dijadikan jalur transportasi nasional maupun internasional. Jalur perairan ini menghubungkan Indonesia dengan negara sekitarnya dan negara di benua lain seperti Benua Amerika dan Eropa.

Pelayaran merupakan bagian dari fasilitas transportasi laut yang sangat strategis dalam dunia kemaritiman dan salah satu fasilitas yang dapat mendukung tujuan persatuan dan kesatuan nasional serta dapat mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia untuk mendukung sektor perekonomian di Indonesia. Jika transportasi terganggu maka perekonomian nasional juga terganggu sehingga transportasi laut harus dikembangkan dengan baik dan benar untuk menunjang pertumbuhan perekonomian dengan memperhatikan kondisi kapal agar selalu efektif dalam beroperasi. Keefektifan operasional pelayaran akan menurunkan biaya operasional yang bisa memberikan dampak yang baik bagi transportasi laut.

Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti akan membahasnya dalam skripsi dengan judul “Analisa Permasalahan Dalam Pelaksanaan *Docking Tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo”.

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian merupakan garis besar dari penelitian, sehingga proses penelitian mulai dari observasi sampai analisis hasil penelitian bisa lebih



terarah dan sistematis. Selain itu fokus penelitian merupakan pengembangan penelitian supaya penelitian yang dilakukan dapat tercapai. Fokus pada penelitian ini mengenai masalah pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo.

### C. Rumusan Masalah

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

1. Mengapa perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya?
2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya?
3. Apakah upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya agar perbaikan *tugboat* KSA 50 sesuai dengan yang diminta?

### D. Tujuan Penelitian

Penelitian yang telah dilaksanakan diharapkan dapat mengetahui secara objektif sejauh mana analisa permasalahan dalam pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Kartika Samudra Adijaya. Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menjelaskan penyebab perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya
2. Untuk menganalisis dampak yang ditimbulkan akibat perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya.

3. Untuk menjelaskan upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya agar perbaikan *tugboat* KSA 50 sesuai dengan permintaan.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Suatu penelitian berguna untuk mencari dan mendapatkan informasi yang tepat diharapkan dapat berguna dan bermanfaat bagi pembaca. Penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Secara Teoritis
  - a. Menambah informasi dan wawasan ilmu pengetahuan bagi pembaca tentang pelaksanaan *docking tugboat* agar sesuai dengan yang diminta perusahaan
  - b. Menambah pengetahuan Taruna maupun Taruni di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang yang akan melaksanakan praktek darat mengenai pelaksanaan *docking tugboat*.
  - c. Menambah referensi pembelajaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai pelaksanaan *docking tugboat*.
2. Manfaat secara Praktis

Bagi PT. Kartika Samudra Adijaya, sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan *docking tugboat* agar sesuai dengan yang diminta perusahaan.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori merupakan uraian sistematis tentang teori dan hasil-hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti dan menjadi acuan dalam pemecahan masalah untuk mempermudah pemahaman dan pembahasan tentang analisa permasalahan dalam pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Kartika Samudra Adijaya.

##### 1. Pelaksanaan

###### a. Pengertian Pelaksanaan

Pengertian pelaksanaan berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia yaitu proses, cara, perbuatan melaksanakan suatu rancangan, keputusan, dan sebagainya. Pelaksanaan adalah suatu tindakan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan. Pelaksanaan adalah aktivitas atau usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai, dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan, suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut setelah program atau kebijaksanaan. Pelaksanaan ditetapkan atas pengambilan keputusan, langkah yang strategis maupun

operasional atau kebijaksanaan agar menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula.

Pelaksanaan adalah usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijakan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan alat-alat yang diperlukan, siapa yang akan melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya, dan kapan waktu dimulainya (Wiestra, 2014). Pelaksanaan ialah proses dalam bentuk rangkaian kegiatan, yaitu berawal dari kebijakan guna mencapai suatu tujuan maka kebijakan itu diturunkan dalam suatu program dan proyek (Tjokromidjojo, Bintoro;). Pelaksanaan merupakan keseluruhan proses pemberian motivasi bekerja kepada para bawahan sedemikian rupa, sehingga pada akhirnya mereka mau bekerja secara ikhlas agar tercapai tujuan organisasi dengan efisien dan ekonomis (P, Siagian Sondang;, 2015).

b. Fungsi Pelaksanaan

Beberapa fungsi pelaksanaan adalah sebagai berikut:

- 1) Mengimplementasikan kepemimpinan, pembimbingan, dan pemberian motivasi kepada tenaga kerja agar dapat bekerja secara efektif dan efisien dalam mencapai tujuan.
- 2) Memberikan tugas dan penjelasan secara rutin mengenai pekerjaan.
- 3) Menjelaskan kebijakan yang ditetapkan.

- 4) Proses implementasi program agar dapat dijalankan oleh seluruh pihak dalam organisasi serta proses memotivasi agar semua pihak tersebut dapat menjalankan tanggung jawabnya dengan penuh kesadaran dan produktivitas yang tinggi.

c. Tujuan Pelaksanaan

Tujuan pelaksanaan adalah sebagai berikut:

- 1) Menciptakan kerja sama yang lebih efisien
- 2) Mengembangkan kemampuan dan keterampilan
- 3) Menumbuhkan rasa memiliki dan menyukai pekerjaan.

2. *Docking*

*Docking* atau dok adalah sebuah kondisi dimana sebuah kapal berada di atas dok untuk dilakukan perawatan ataupun perbaikan. Proses *docking* atau pengedokan dibantu dengan fasilitas pendukung yang biasa disebut dengan galangan. *Docking* kapal dilakukan bertujuan untuk keperluan pemeliharaan kapal, seperti memeriksa dan memperbaiki kerusakan, pengecatan badan kapal serta membersihkan badan kapal dibawah garis air.

*Docking* adalah suatu proses memindahkan kapal dari air/laut ke atas galangan dengan bantuan fasilitas pengedokan yang digunakan untuk perbaikan kapal maupun pembangunan kapal baru (Wulan, 2015). Galangan kapal hanya berfungsi untuk perawatan kapal, tetapi dalam pelaksanaannya *dockyard* atau galangan dapat untuk perbaikan kapal dan dapat untuk pembangunan kapal baru.

Terdapat *survey* periodik di dunia perkapalan, salah satunya *Docking Survey* (*survey* pengedokan) yang digunakan untuk pemeriksaan berkala terhadap perlengkapan komponen bagian dari luar sistem penggerak, kondisi lambung di bawah garis air dan perlengkapan penutup mesin.

a. Macam-macam *docking*

1) *Syncrolift Dry Dock* (Dok Angkat)

*Syncrolift Dry Dock* atau dok angkat merupakan sebuah fasilitas pengedokan kapal dengan bantuan pengantar *lift* untuk menurunkannya di dok. Persiapan untuk melakukan dok angkat ini adalah dengan mempersiapkan ganjalan berupa *dock* lurus ataupun balok samping untuk membuat peralatan mencapai kedudukan tertentu sebelum kapal dimasukkan tepat diatas ganjalan.



Gambar 2.1 *Syncrolift Dock*  
Sumber: dreamstim.com

2) *Floating Dock* (Dok Apung)

*Floating Dock* atau dok apung adalah fasilitas pengedokan berupa bangunan konstruksi dengan poton-poton yang dilengkapi

dengan *crane* pengangkat, perlengkapan tambat, pompa-pompa air serta perlengkapan reparasi kapal lainnya dimana konstruksi ini dapat diapungkan dan ditenggelamkan dalam arah vertikal.

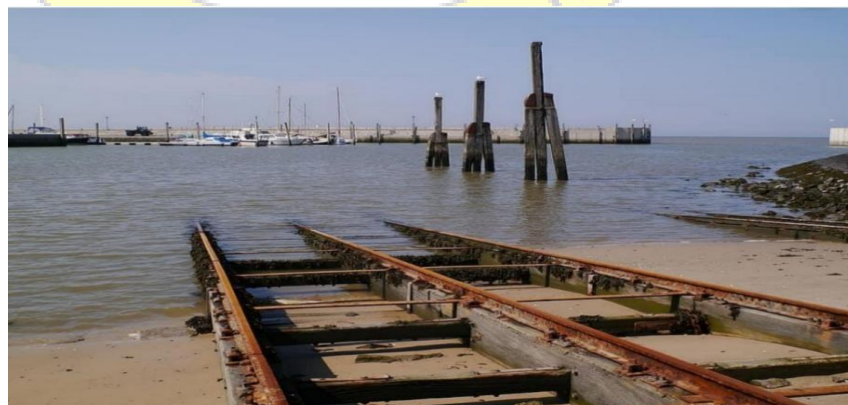


Gambar 2. 1 *Floating Dock*

Sumber: kaskus.co.id

### 3) *Slipway Dock* (Dok Tarik)

*Slipway dock* merupakan salah satu fasilitas pendedokan kapal dengan cara menyiapkan bantalan berupa *trolley* sebagai dudukan. *Trolley* tersebut dapat ditarik dari permukaan air dengan mesin derek tali baja melalui suatu rel yang menjorok masuk kedalam perairan dengan posisi yang condong ke arah tertentu sampai ke tepi perairan.



Gambar 2.3 *Slipway Dock*

Sumber: in donesiare.co.id

b. Manfaat *Docking*

- 1) Pengedokan kapal dilakukan untuk mempertahankan kelas kapal, dimana termaksud dari bagian *survey* periodik.
- 2) Memperbaiki bagian luar kapal seperti haluan, buritan, *deck*, lambung kiri, lambung kanan dan bagian dalam kapal, seperti mesin induk.

3. *Tugboat*

Menurut Henk Hansen *tugboat* adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan *manuver* atau 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 lebih besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Pada zaman dahulu, kapal *tugboat* menggunakan mesin uap dan seiring dengan berjalannya waktu kapal *tugboat* menggunakan mesin diesel. Mesin induk kapal *tugboat* biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3.000 tenaga atau setara dengan 500-2.000 kW, tetapi kapal yang lebih besar digunakan dilaut lepas dapat berkekuatan sampai 25.000 tenaga kuda atau setara dengan 20.000 kW.

Kapal *tugboat* memiliki kemampuan *manuver* yang tinggi, tergantung dari unit penggerak. Kapal *tugboat* memiliki baling-baling dibelakang yang efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lainnya sering disebut *Schottel Propulsion System*. Baling-baling dibawah kapal dapat bergerak 360°



atau sistem populasi *Voith Schneider* yang menggunakan semacam pisau dibawah kapal.

Pada Pasal 3 PM 93 Tahun 2019 tentang Sarana Bantu Prasarana Pemanduan Kapal terdapat tiga kategori kapal yang dibantu dengan kapal *tugboat* 70-150 meter menggunakan satu kapal, 150-250 meter menggunakan dua kapal, 250 ke atas minimal menggunakan tiga kapal *tugboat*.

a. Fungsi-fungsi *Tugboat*

1) Menarik atau mendorong kapal-kapal

*Tugboat* dianggap sebagai kapal yang akan menentukan arah kapal lainnya, maka *tugboat* akan melakukan dorongan kepada kapal-kapal yang ada di sekitarnya dimana kapal tersebut harus dibantu untuk bersandar dan berada di pinggir dermaga.

2) Membantu pelaksanaan *mooring* dan *unmooring*.

*Tugboat* juga berfungsi untuk memastikan terlaksananya *mooring* dan *unmooring*, hal ini penting dilakukan ketika penting dilakukan ketika terjadi proses pengangkutan batu bara yang ada di dermaga.

3) Menanggulangi minyak tumpah (*spill*).

*Tugboat* tidak hanya sebagai kapal pengangkut saja, melainkan juga bisa untuk menanggulangi kejadian minyak tumpah, dimana proses yang terjadi tersebut bisa meluas di area dermaga dan

sekitarnya

b. Jenis-jenis *Tugboat*

1) *Tugboat* konvensional atau *Stan Tugboat*

*Tugboat* ini sangat simpel dan paling murah dalam pembuatannya, namun dalam teknologinya memiliki kemampuan yang terbatas, sehingga *tugboat* ini hanya cocok untuk bekerja dalam tingkat kesulitan rendah seperti tongkang. *Tugboat* jenis ini hanya dibekali baling-baling fix biasa atau lebih canggih menggunakan baling CPP (*Contrlloable Pitch Propeller*).



Gambar 2.2 Gambar 2. 2 *Stan Tugboat*

Sumber: <https://modellobarru.wordpress.com/2016/08/23/jenis-jenis-tug-boat-atau-kapal-tunda/>

2) ASD Tug (*Azimuth Stern Drive*)

*Tugboat* dengan system ini penyaluran tenaganya dengan baling-baling di bungkus *nozzle* tanpa kemudi, dimana baling-baling ini dapat bergerak 360° sehingga penyaluran tenaga ke segala arah sama dengan memiliki kemampuan gerak sangat baik.

*Tugboat* jenis ini sangat cocok untuk pekerjaan seperti *assisting* atau menyandarkan kapal-kapal di pelabuhan.



Gambar 2. 3 ASD Tugboat

Sumber: <https://modelobarru.wordpress.com/2016/08/23/jenis-jenis-tug-boat-atau-kapal-tunda/>

### 3) ATD *Tug* (Azimuth Tractor Drive)

*Tugboat* ini memiliki sistem penggerak sama dengan ASD hanya saja yang membedakan yaitu posisi baling-baling ATD berada didepan, sehingga dalam kondisi *towing* atau *assisting* tidak perlu memindahkan tali *towing* ke depan atau ke belakang hanya cukup memendekkan tali *towing*.

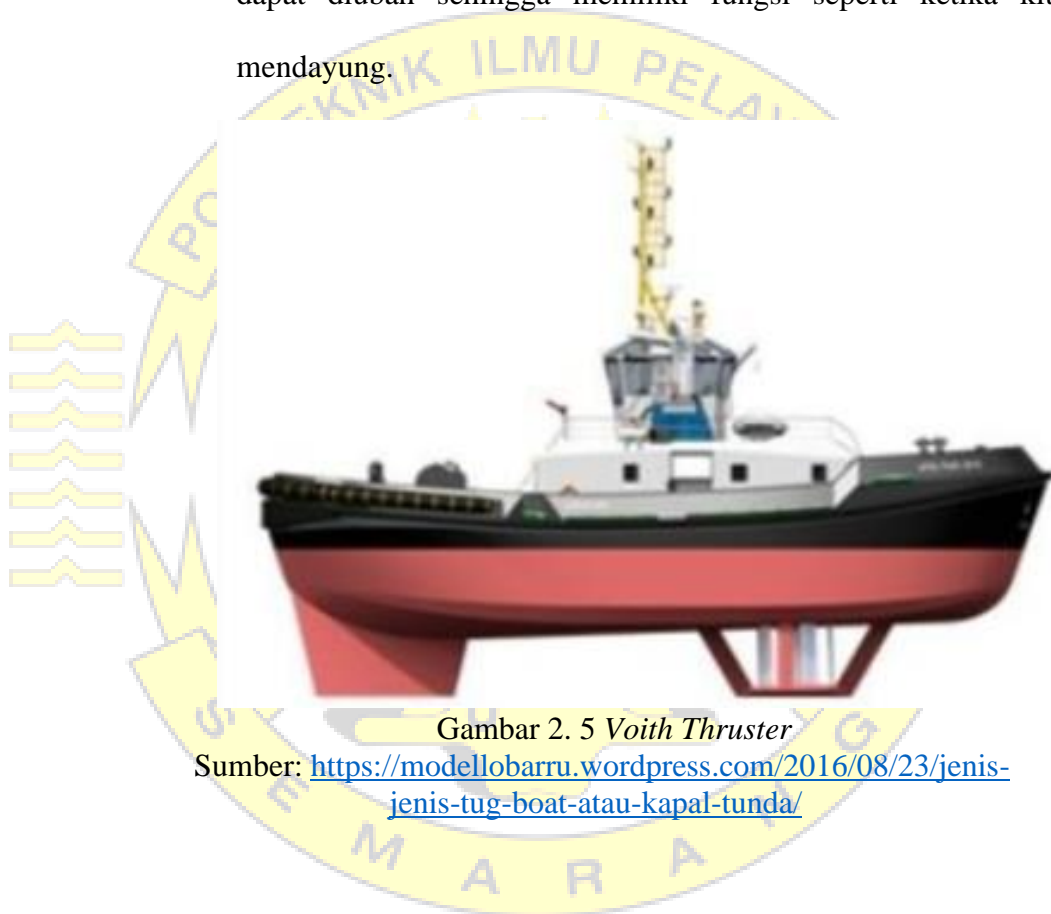


Gambar 2. 4 ATG Tugboat

Sumber: <https://modelobarru.wordpress.com/2016/08/23/jenis-jenis-tug-boat-atau-kapal-tunda/>

#### 4) *Voith Thruster*

*Tugboat* jenis ini memiliki *tipe* baling yang unik. Di dalam *tugboat* ini, baling-baling berupa buah papan panjang yang menjulur kebawah kemudian beberapa papan itu berada dalam satu roda sumbu yang berputar dimana sudut-sudut papan itu dapat diubah sehingga memiliki fungsi seperti ketika kita mendayung.



Gambar 2. 5 *Voith Thruster*

Sumber: <https://modellobarru.wordpress.com/2016/08/23/jenis-jenis-tug-boat-atau-kapal-tunda/>

#### 4. KSA 50

KSA 50 merupakan armada yang dimiliki PT. Kartika Samudra Adijaya. Armada ini berfungsi menunda tongkang dari *jetty* muat ke Taboneo. KSA 50 yang dimiliki oleh PT. Kartika Samudra Adijaya merupakan jenis *tugboat steel*. Berikut adalah gambar *tugboat*

KSA 50:



Gambar 2. 6 Tampak Depan *Tugboat* KSA 50  
Sumber: Dokumen Pribadi



Gambar 2.9 Tampak Belakang *Tugboat* KSA 50  
Sumber: Dokumen Pribadi



Gambar 2.10 Tampak Samping *Tugboat* KSA 50  
Sumber: Dokumen Pribadi

*Tugboat* KSA 50 dibuat pada tahun 2010 dan selesai pada tahun 2011 yang dirancang oleh PT. Dok Pendingin dan berlokasi di Samarinda. *Tugboat* KSA 50 memiliki *ship particular* yang merupakan dokumen yang berisi rincian data kapal mulai dari pendaftaran kapal, struktur bangunan kapal, jenis dan kekuatan mesin, tahun pembuatan kapal, tahun selesai pembuatan kapal, panjang kapal, lebar kapal, dan kedalaman kapal. Dibawah ini *ship particular* *tugboat* KSA 50 :

<b>TUG BOAT VESSEL SHIP PARTICULAR</b>	
Name Of Vessel	: KSA - 50
Type of Vessel	: Steel Tugboat
Construction	: Baja
Call Sign	: YDA 6843
Flag	: Indonesia
Owners	: PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Year of Built	: 2010
Designed by	: PT. DOK PENDINGIN
Launching	: 2011
Engine Brand	: Yanmar
Engine Type	: 6 RY 17 P - GV
Horse Power	: 2 X 736 KW
Engine Generator	: Yanmar 4 TNE98
Classification	:
Length	: 26.83 Meter
Breadth	: 8.00 Meter
Depth	: 3.70 Meter
Tanda Selar	: GT. 207 No. 4413 / Ilk
Gross Tonnage	: 207 ton
Net Tonnage	: 63 ton
Port of Register	: Samarinda
Tank Capacities	: Fuel Oil = (+/-) 100,000 Liter Fresh Water = (+/-) 35,000 Liter
Speed	: (+/-) 10 Knots Normal Free Running
Total Crew	: 10 (Ten) Persons

PT. Pelayaran Kartika Samudra Adijaya

  
 ANTHONY PAHALA SILITONGA  
 PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA

**Anthony Pahala Silitonga**

Gambar 2. 11 *Tugboat Vessel Ship Particular*  
Sumber: Dokumen PT. KSA

Selain *ship particular*, *tugboat* KSA 50 juga mempunyai *crew list* kapal. *Crew list* adalah daftar nama dari seluruh anggota yang bekerja diatas kapal.

**PENGESAHAN AWAK KAPAL**  
**NOMOR : SL019.IDPMB.0123.000043**

NAMA KAPAL : KSA 50                      NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADLAYA                      TANGGAL KEBERANGKATAN : 2023-01-17 14:00:00  
 ASAL : SUNGAI PUTING                      TUJUAN : BANJARMASIN                      JUMLAH AWAK : 10 ORANG

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	SALAHUDDIN	M	10-10-1974	INDONESIA	6200516429	H 041470	04-01-2025	NAKHODA	ANT. II Manajemen	62005164290019
2.	KAKAS ADIS SUDARNO	M	31-12-1988	INDONESIA	6201116864	F 134480	03-05-2023	MUALIM I	ANT. IV Manajemen	62011168640019
3.	MUHAMMAD RUDIANTO	M	19-10-1997	INDONESIA	6211608843	E 144163	23-01-2024	MUALIM II	ANT. IV	62116088430022
4.	MUHAMAD SOLKHIN	M	27-10-1973	INDONESIA	6200073823	D 003224	25-01-2024	KKM	ATT. I	62000738230017
5.	SIGIT PRASETIYO	M	19-07-1988	INDONESIA	6201325437	B 067944	05-02-2023	MASINS II	ATT. II Manajemen	62013254370019
6.	MUHAZWARD HANAFIE	M	15-12-1985	INDONESIA	6201198708	F 326351	04-03-2023	MASINS II	ATT. IV Manajemen	62011987080022
7.	NASRULLAH	M	27-07-1997	INDONESIA	6212013945	H 054829	24-10-2025	JURU MUDI	RATINGS	62120139450019
8.	MUHAMAD FARID	M	26-04-1998	INDONESIA	6201111523	F 016819	26-04-2024	JURU MUDI	ANT. V	62011115230019
9.	DESRIANTO KARMI ABU	M	14-12-1996	INDONESIA	6211521429	G 126974	26-10-2024	JURU MUDI	RATINGS	62115214290019
10.	ABDUL SHOLEH	M	02-05-1983	INDONESIA	6201368685	E 154886	07-02-2024	JURU MINYAK	RATINGS	62013686850019



DIKELUARKAN : PATIMBAN  
 PADA TANGGAL : 17 JAN 2023  
 ANL. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II  
 PATIMBAN

[https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen?pelaut\\_lampiran/U0wwMTUwRE4uSURQTLUuMjMwMS4wMDAwMjE=](https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen?pelaut_lampiran/U0wwMTUwRE4uSURQTLUuMjMwMS4wMDAwMjE=)

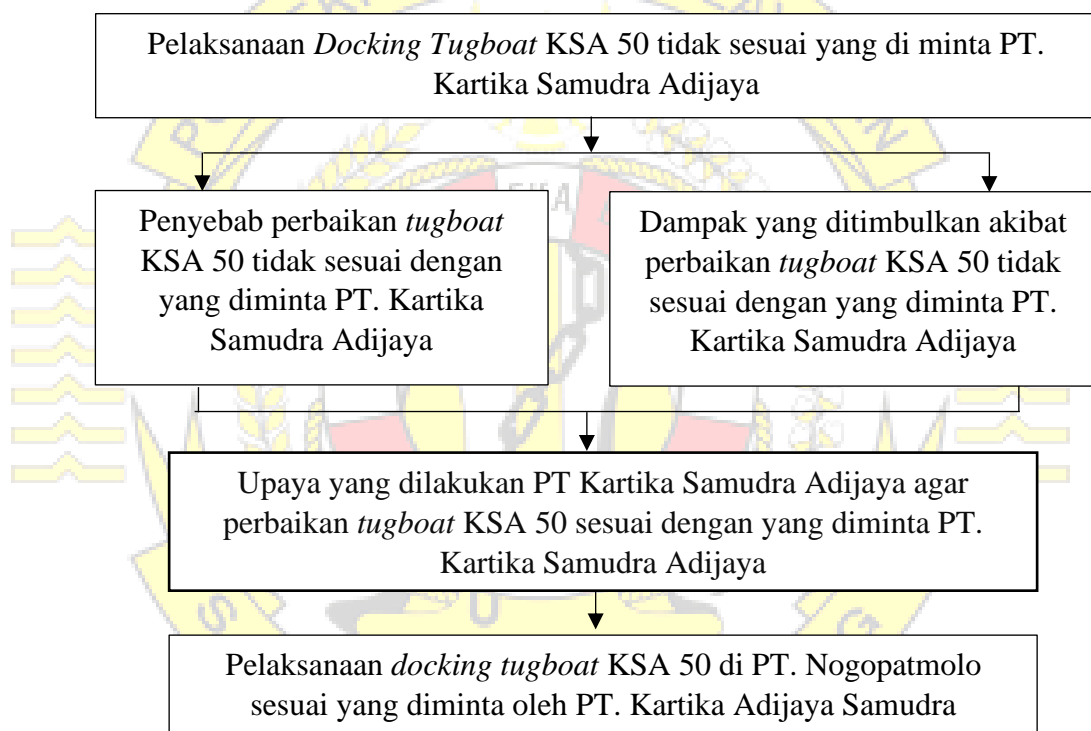
Gambar 2. 12 *Crew List Tugboat* KSA 50  
 Sumber: Dokumen PT. KSA

## B. Kerangka Penelitian

PT. Kartika Samudra Adijaya selalu melakukan *docking* untuk semua armada yang dimiliki, salah satunya *tugboat* KSA 50. Pelaksanaan *docking* *tugboat* KSA 50 berguna untuk menunjang peningkatan produktivitas kerja.

Dalam pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 ada perbaikan yang tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya, sehingga perlu dianalisis penyebab dan dampak yang ditimbulkan agar dapat dilakukan upaya perbaikan sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya dan kedepannya pelaksanaan *docking* berjalan dengan baik.

Untuk mempermudah memahami skripsi ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana dibawah ini:



Gambar 2. 13 Kerangka Penelitian Analisa Perbaikan Dalam Pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

1. Penyebab perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai yang diminta oleh PT.

Kartika Samudra Adijaya yaitu:

- a. Kurangnya komunikasi antara pihak PT. Kartika Samudra Adijaya dengan pihak PT. Nogopatmolo
- b. Kurangnya pengecekan secara rutin dari pihak PT. Kartika Samudra Adijaya

2. Dampak yang ditimbulkan akibat perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta oleh PT. Kartika Samudra Adijaya yaitu:

- a. Tidak terbitnya Sertifikat Klasifikasi dari Biro Klasifikasi Indonesia.
- b. Pengulangan perbaikan pelat lambung kanan.

3. Upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya agar perbaikan *tugboat* KSA 50 sesuai dengan yang diminta yaitu:

- a. Mengadakan *meeting* antara pihak PT. Kartika Samudra Adijaya dengan pihak galangan PT. Nogopatmolo.
- b. Melakukan pengecekan *docking* secara rutin.
- c. Melakukan komunikasi yang baik dengan pihak PT. Nogopatmolo.

#### B. Keterbatasan Penelitian

1. Kurangnya informasi yang diperoleh karena hanya dilakukan saat melaksanakan praktek darat di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Banjarmasin, sedangkan objek tempat penelitian berada di PT.

Nogopatmolo.

2. Peneliti tidak dapat langsung terjun dalam proses mengatasi masalah perbaikan yang tidak sesuai dengan yang diminta pihak PT. Kartika Samudra Adijaya kepada pihak PT. Nogopatmolo.
3. Keterbatasan peneliti dalam mengumpulkan data disebabkan ada beberapa data yang tidak boleh dilampirkan karena bersifat rahasia sehingga tidak boleh disebarluaskan oleh pihak manapun.

### C. Saran

1. Pada saat pelaksanaan *docking tugboat* sebaiknya PT. Kartika Samudra Adijaya meminta informasi kepada pihak galangan apabila memulai suatu perbaikan pada bagian luar ataupun dalam kapal agar pihak PT. Kartika Samudra Adijaya dapat memantau setiap perkembangan sehingga bila ada kesalahan dapat segera dikoreksi sebelum memulai pengerjaan perbaikan.
2. PT. Kartika Samudra Adijaya harus meningkatkan koordinasi dengan pihak galangan agar pada saat pelaksanaan *docking* tidak terjadi miskomunikasi sehingga pengedokan dapat berjalan dengan lancar.
3. *Owner surveyor* yang bertugas sebagai penanggung jawab di lapangan dalam pelaksanaan *docking tugboat*, hendaknya melakukan pengecekan secara rutin serta memantau setiap perkembangan pengerjaan *docking* agar mengetahui apakah pengerjaan sudah sesuai dengan apa yang diinginkan sehingga dapat menghindari kesalahan selama pengedokan.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.M. Huberman & M.B Miles. 1984. *Analisis Data Kualitatif*. Terjemahan oleh Tjetjep Rohendi Rohidi. 1992. Jakarta : Universitas Indonesia
- Andi Prastowo. 2012. *Metode Penelitian Kualitatif: Dalam Perspektif Rancangan Penelitian*. Yogyakarta: Arr-Ruzz Media.
- Andi Prastowo. 2019. *Metode Penelitian Kualitatif: Dalam Perspektif Rancangan Penelitian*. Yogyakarta: Arr-Ruzz Media.
- Bintoro, Tjokroamidjojo. 2006. *Pengantar Administrasi Pembangunan*. Jakarta: LP3ES
- J.Moleong, Lexy.2014. *Metode Penelitian Kualitatif* , Edisi Revisi. PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Moleong, Lexy J.2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Sailendra, Annie. 2015. *Langkah-langkah praktis Membuat SOP*. Yogyakarta: Trans Idea Publishing.
- Siagian, Sondang P. 2015. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Bumi Akarsa
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- Wiestra, (2014). *Pelaksanaan kegiatan*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Wulan, A.,N. 2015. *Docking Dan Perawatan Kapal Perikanan*. Universitas Brawijaya, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Malang.



## Lampiran 1 : Instrumen Penelitian

### INSTRUMEN PENELITIAN

#### PEDOMAN WAWANCARA

Wawancara dilakukan untuk mengetahui bagaimana kondisi yang terjadi pada saat pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo.

#### A. Informasi Wawancara

1. Bapak Ade Tri Apriyanto A.Md. sebagai *owner surveyor* PT. Kartika Samudra Adijaya
2. Bapak Komang Ade Indriawan S.T sebagai *maintenance* PT. Kartika Samudra Adijaya

#### B. Materi Wawancara

- 1) Wawancara *owner surveyor* PT. Kartika Samudra Adijaya.
  - a. Apakah ada kesalahan yang terjadi pada saat pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50?
  - b. Apa penyebab terjadinya kesalahan pada saat pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50?
  - c. Siapa saja penanggung jawab pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 dari pihak PT. Kartika Samudra Adijaya?
- 2) Wawancara *staff maintenance* PT. Kartika Samudra Adijaya.
  - a. Apa dampak yang ditimbulkan akibat perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta oleh PT. Kartika Samudra Adijaya?
  - b. Bagaimana upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya dan PT.

Nogopatmolo agar perbaikan *tugboat* KSA 50 sesuai dengan yang diminta?



## Lampiran 2:

### PEDOMAN OBSERVASI

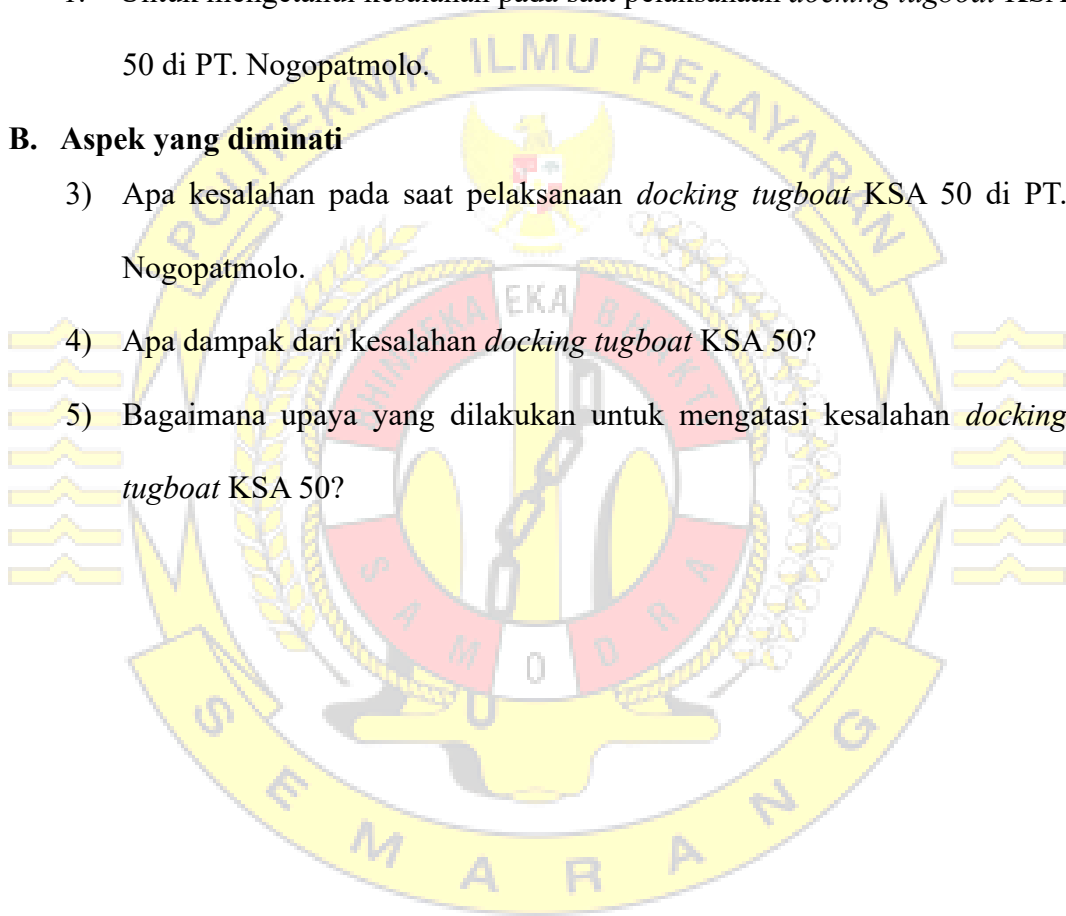
Pengamatan yang dilakukan bertujuan untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo.

#### A. Tujuan

1. Untuk mengetahui kesalahan pada saat pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo.

#### B. Aspek yang diminati

- 3) Apa kesalahan pada saat pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo.
- 4) Apa dampak dari kesalahan *docking tugboat* KSA 50?
- 5) Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kesalahan *docking tugboat* KSA 50?



**Lampiran 3 : Surat keterangan *docking tugboat* KSA 50**



**PT. NOGOPATMOLO**

GENERAL WORKSHOP & DOCKYARD

Jl. Ir. Pangeran M. Noor - Pasir Mas - Banjarmasin

Tlp. (0511) 3352250 - 4413489 - 3364587, Fax. (0511) 4367582

**SURAT KETERANGAN DOCKING**

No. 050 K.Dock – TB. KSA 50 / NP / X / 2022

Bersama surat ini menerangkan bahwa :

Nama Kapal : TB. KSA 50  
Pemilik / Owner : PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA  
Jenis : TUG BOAT  
Owner Surveyor : Bp. Ade Tri Apriyono

**Ukuran Utama Tug Boat :**

Panjang : 28.00 m                      Depth (D) : 3.70 m  
Lebar (B) : 8.00 m                      GRT / NRT : 207 / 63 Ton

Telah menjalani **DOCKING REPAIR** di Galangan Kapal milik PT. NOGOPATMOLO Banjarmasin sebagai berikut :

Tug Boat masuk galangan : Minggu, 06 Oktober 2022  
Tug Boat naik dock : Kamis, 10 Oktober 2022  
Tug Boat turun dock : Rabu, 23 Nopember 2022  
Tug Boat selesai pekerjaan : Rabu, 23 Nopember 2022  
Tug Boat keluar galangan : Rabu, 23 Nopember 2022

Demikian surat keterangan ini dibuat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banjarmasin, 23 Nopember 2022  
PT. NOGOPATMOLO



**Agus Suparman**  
Asst. General Manager



**Lampiran 4 ; Berita acara serah terima kapal *tugboat* KSA 50 untuk dilaksanakan *docking*.**

**BERITA ACARA SERAH TERIMA KAPAL**  
**( KAPAL DATANG )**  
**Nomor : 050 – A / TB. KSA 50 / DOCK / X / 2022**

Pada hari ini, **Minggu** tanggal **Enam** bulan **Oktober** tahun **Dua Ribu Dua Puluh Dua** (06 Oktober 2022), yang bertanda tangan di bawah ini :

1. Nama : **Ade Tri Apriyono**  
Jabatan : **Owner Surveyor**  
Perusahaan : **PT. Kartika Samudra Adijaya**  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Owner Kapal **PT. Kartika Samudra Adijaya** untuk selanjutnya disebut **OWNER**
2. Nama : **Agus Suparman**  
Jabatan : **Asst. General Manager**  
Perusahaan : **PT. Nogopatmolo**  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama **PT. Nogopatmolo** untuk selanjutnya disebut **YARD**

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya, bahwa **OWNER** telah menyerahkan 1 (satu) unit kapal kepada **YARD**, untuk dilaksanakan perbaikan/*docking* repair dengan data-data sbb :

Nama Kapal	: <b>TB. KSA 50</b>
Jenis	: <b>TUG BOAT</b>
Ukuran	: Panjang (LOA) 28.00 Mtr
	Lebar (B) 8..00 Mtr
	Depth (D) 3.70 Mtr
	GRT / NRT 207 / 63 Ton

**YARD** telah menerima penyerahan 1 (satu) unit kapal dari **OWNER** untuk dilaksanakan perbaikan/*docking* repair sesuai kesepakatan dalam repair list.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

**OWNER**  
PT. Kartika Samudra Adijaya



**Ade Tri Apriyono**  
Owner/Representatle

**YARD**  
PT. Nogopatmolo



**Agus Suparman**  
Asst. General Manager

## Lampiran 5: Berita acara kapal *tugboat* KSA 50 naik *dock*.

### **BERITA ACARA**

**( KAPAL NAIK DOCK )**

*Nomor : 050 – B / TB. KSA 50 / DOCK / X / 2022*

Pada hari ini, *Kamis* tanggal *Sepuluh* bulan *Oktober* tahun *Dua Ribu Dua Puluh Dua* (10 Oktober 2022), yang bertanda tangan di bawah ini :

1. Nama : *Agus Suparman*  
Jabatan : *Asst. General Manager*  
Perusahaan : *PT. Nogopatmolo*  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama *PT. Nogopatmolo* untuk selanjutnya disebut *YARD*
2. Nama : *Ade Tri Apriyono*  
Jabatan : *Owner Surveyor*  
Perusahaan : *PT. Kartika Samudra Adijaya*  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Owner Kapal *PT. Kartika Samudra Adijaya* untuk selanjutnya disebut *OWNER*

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya, bahwa pada hari dan tanggal tersebut di atas, 1 (satu) unit kapal data-data sbb :

Nama Kapal	: <i>TB. KSA 50</i>		
Jenis	: <i>TUG BOAT</i>		
Ukuran	: Panjang (LOA)	28.00	Mtr
	Lebar (B)	8..00	Mtr
	Depth (D)	3.70	Mtr
	GRT / NRT	207 / 63	Ton

Telah *NAIK DOCK* di *SLIPWAY* Air bag System (170 x 36 Mtr), untuk dapat dilaksanakan perawatan dan perbaikan.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

**OWNER**

PT. Kartika Samudra Adijaya



*Ade Tri Apriyono*

Owner/Representatie

**YARD**

PT. Nogopatmolo



*Agus Suparman*

Asst. General Manager

## Lampiran 6: Berita acara kapal *tugboat* KSA 50 selesai perbaikan.

### BERITA ACARA

( KAPAL SELESAI PERBAIKAN )

Nomor : 050 – D / TB. KSA 50 / DOCK / X / 2022

Pada hari ini, *Rabu* tanggal *Dua Puluh Tiga* bulan *Nopember* tahun *Dua Ribu Dua Puluh Dua* (23 Nopember 2022), yang bertanda tangan di bawah ini :

1. Nama : *Agus Suparman*  
Jabatan : *Asst. General Manager*  
Perusahaan : *PT. Nogopatmolo*  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama *PT. Nogopatmolo* untuk selanjutnya disebut YARD
2. Nama : *Ade Tri Apriyono*  
Jabatan : *Owner Surveyor*  
Perusahaan : *PT. Kartika Samudra Adijaya*  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Owner Kapal *PT. Kartika Samudra Adijaya* untuk selanjutnya disebut OWNER

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya, bahwa pada hari dan tanggal tersebut di atas, 1 (satu) unit kapal data-data sbb :



Nama Kapal	: <i>TB. KSA 50</i>
Jenis	: <i>TUG BOAT</i>
Ukuran	: Panjang (LOA) 28.00 Mtr
	Lebar (B) 8.00 Mtr
	Depth (D) 3.70 Mtr
	GRT / NRT 207 / 63 Ton

Telah selesai dilaksanakan semua perbaikan/docking repair sesuai repair list termasuk pekerjaan tambahan berdasarkan rekomendasi Surveyor Class dan Owner.

1. Owner telah mengecek dan menerima semua hasil pekerjaan yang dilaksanakan oleh Yard sesuai laporan pekerjaan (*Satisfaction Note*) dengan baik.
2. Yard telah menyerahkan 1 (satu) unit kapal tersebut di atas ke Owner dan Owner telah menerima penyerahan tersebut dengan baik, untuk selanjutnya pengelolaan kapal tersebut di atas menjadi tanggung jawab Owner.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

**OWNER**

PT. Kartika Samudra Adijaya

Ade Tri Apriyono

Owner/Representative

**YARD**

PT. Nogopatmolo



Agus Suparman

Asst. General Manager

## Lampiran 7: Berita acara kapal keluar (selesai perbaikan).

### **BERITA ACARA**

**( KAPAL KELUAR )**

*Nomor : 050 – E / TB. KSA 50 / DOCK / X / 2022*

Pada hari ini, *Rabu* tanggal *Dua Puluh Tiga* bulan *Nopember* tahun *Dua Ribu Dua Puluh Dua* (*23 Nopember 2022*), yang bertanda tangan di bawah ini :

1. Nama : *Agus Suparman*  
Jabatan : *Asst. General Manager*  
Perusahaan : *PT. Nogopatmolo*  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama *PT. Nogopatmolo* untuk selanjutnya disebut **YARD**
2. Nama : *Ade Tri Apriyono*  
Jabatan : *Owner Surveyor*  
Perusahaan : *PT. Kartika Samudra Adijaya*  
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Owner Kapal *PT. Kartika Samudra Adijaya* untuk selanjutnya disebut **OWNER**

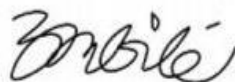
Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya, bahwa **YARD** telah menyerahkan 1 (satu) unit kapal kepada **OWNER**, yang telah selesai dilaksanakan semua perbaikan/docking repair dengan data-data sbb :

Nama Kapal	: <b><u>TB. KSA 50</u></b>
Jenis	: <b><u>TUG BOAT</u></b>
Ukuran	: Panjang (LOA) 28.00 Mtr
	Lebar (B) 8.00 Mtr
	Depth (D) 3.70 Mtr
	GRT / NRT 207 / 63 Ton

**OWNER** telah menerima penyerahan 1 (satu) unit kapal dari **YARD** yang telah selesai dilaksanakan semua perbaikan/docking repair sesuai kesepakatan dalam repair list.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

**OWNER**  
PT. Kartika Samudra Adijaya



**Ade Tri Apriyono**  
Owner/Representative

**YARD**  
PT. Nogopatmolo

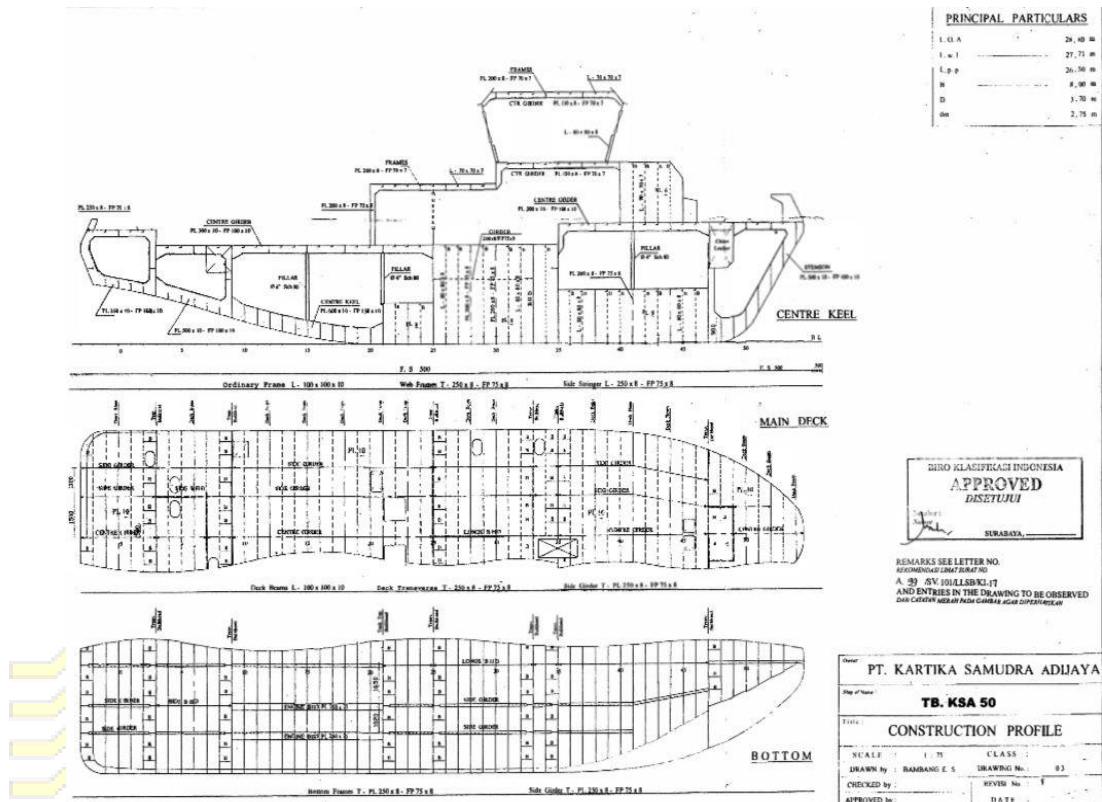


**Agus Suparman**  
Asst. General Manager

## Lampiran 8: Klasifikasi Lambung.

 1964 No. : 057195	<b>BIRO KLASIFIKASI INDONESIA</b> SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG <i>CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL</i>	No. Register : 22254 No. IMO : -
<b><u>KSA 50</u></b>		
Dengan ini diterangkan bahwa <b>KAPAL TUNDA , BAJA</b> <i>This is to certify that above named</i>		
tersebut diatas telah disurvei dalam rangka <b>SURVEY PEMBARUAN KLAS</b> <i>ship has been surveyed for</i>		
pada tanggal <b>17.10.2022 s/d 13.12.2022</b> <i>on</i>	di <b>BANJARHASIN</b> <i>at</i>	oleh Surveyor <i>by Surveyors</i>
Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia. <i>to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.</i>		
Pemilik <i>Owner</i>	: <b>PT PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA</b>	
Bendera <i>Flag</i>	: <b>INDONESIA</b>	Pelabuhan Pendaftaran: <b>SAMARINDA</b> <i>Port of Registry</i>
Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	: <b>207</b>	Tonase Bersih <i>Net Tonnage</i> : <b>63</b>
Dibangun di <i>Built at</i>	: <b>SAMARINDA</b>	oleh: <b>PT. DOK PENDINGIN</b> <i>by</i> pada: <b>2010</b> <i>on</i>
Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas <i>The vessel will be entered in Register with the character</i>		
<b>⊗ A100 ⊕ L</b> Tug		
dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas <b>IV (empat)</b> pada <i>and will remain valid until Class Renewal Survey No.</i> <i>on</i>		
<b>09 OKTOBER 2027</b>		
dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi. <i>provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.</i>		
Tanggal survey alas terakhir <b>13 DESEMBER 2022</b> <i>Date of last bottom survey</i>		
Dikeluarkan di <b>JAKARTA</b> , tanggal <b>23 MEI 2023</b> <i>Issued at on</i>		
<b>BIRO KLASIFIKASI INDONESIA</b> A.n Direktur Operasi <i>O.b Operation Director</i> Kepala Departemen Operasi Klasifikasi <i>S.V.P Classification Operation</i>		
  <b>ARIEFF BUDI PERMANA</b> NUP:42896-KI		
F31.1.04-013/Rev.0	<b>309658</b>	

Lampiran 9: *Construction Profil.*



## Lampiran 10 : Hasil Wawancara

### WAWANCARA 1

Responden : *Owner Surveyor* PT. Kartika Samudra Adijaya

**Bapak Ade Tri Apriyanto A.Md.**

1. Apakah selama pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 terjadi kesalahan?

Jawab:

“Pada saat pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50 di PT. Nogopatmolo ada ketidak sesuaian dalam perbaikan yaitu mengenai ketebalan plat lambung kanan. Plat lambung kanan yang diminta oleh PT. Kartika Samudra Adijaya setebal 12mm tetapi setelah saya cek langsung ke galangan ternyata ketebalan plat hanya 10mm. Hal tersebut tidak sesuai dengan kesepakatan.”

2. Apa penyebab terjadinya kesalahan pada pelaksanaan *docking tugboat* KSA 50?

Jawab:

“Penyebab utamanya yaitu kurangnya komunikasi antara PT. Kartika Samudra Adijaya dengan pihak PT. Nogopatmolo sehingga terjadi kesalahan pahaman informasi. Selain kurangnya komunikasi, kurangnya pengecekan secara rutin juga menyebabkan kesalahan pemasangan plat lambung kanan. Dari pihak PT. Kartika Samudra Adijaya kurang melakukan pengecekan secara rutin karena banyak armada lain melakukan *docking* secara bersamaan sehingga kurang mengontrol perkembangan *docking* setiap armada.”

3. Siapa saja penanggung jawab pelaksanaan docking tugboat KSA 50?

Jawab :

“Untuk penanggung jawab pelaksanaan *docking* lapangan itu saya sendiri dibantu oleh *maintenance* yaitu pak Komang, kemudian dari PT. Nogopatmolo ada pak Agus Suparman selaku *Asisten General Manager*.”





## WAWANCARA 2

Responden: *Staff Maintenance* PT. Kartika Samudra Adijaya

Bapak Komang Ade Indriawan S.T

1. Apa dampak yang ditimbulkan akibat perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan yang diminta oleh PT. Kartika Samudra Adijaya?

Jawab:

“Dampak yang paling utama jika perbaikan *tugboat* KSA 50 tidak sesuai dengan permintaan dari PT. Kartika Samudra Adijaya yaitu tidak diterbitkannya Sertifikat Klasifikasi dari Biro Klasifikasi Indonesia. Bila Sertifikat Klasifikasi dari BKI tidak bisa diterbitkan maka kapal tidak dapat beroperasi hal ini akan merugikan pihak PT. Kartika Samudra Adijaya.

2. Bagaimana upaya yang dilakukan agar perbaikan *tugboat* KSA 50 sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya?

Jawab:

“PT. Kartika Samudra dan PT. Nogopatmolo melakukan upaya agar *docking tugboat* KSA 50 sesuai dengan permintaan PT. Kartika Samudra Adijaya yaitu dengan cara melakukan *meeting* untuk membahas bahwa ada pengerjaan yang tidak sesuai dengan permintaan yang diajukan pihak PT. Kartika Samudra Adijaya. Dengan adanya pertemuan tersebut mendapatkan kesepakatan untuk mengulang pengerjaan plat lambung kanan agar sesuai dengan permintaan PT. Kartika Samudra Adijaya dan mendapatkan Sertifikat Klasifikasi dari BKI”

## RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Rama Irawan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kuala Jelai, 7 September 2000
3. NIT : 561911337446 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Jl. Cemara Indah Rt 06, Desa Sungai Damar, Pantai Lunci
8. Nama Orang Tua  
Ayah : Abidin  
Ibu : Suliati
9. Alamat : Jl. Cemara Indah Rt 06, Desa Sungai Damar, Pantai Lunci
10. Riwayat Pendidikan  
SD : SD Negeri Sungai Damar  
SMP : SMP Negeri 2 Pantai Lunci  
SMA : SMP Negeri 1 Paantai Lunci  
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat  
Perusahaan Pelayaran : PT. Kartika Samudra Adijaya  
Divisi/Bagian : Logistik  
Masa Praktek : 8 Agustus 2021 – 11 Agustus 2022