



**STRATEGI PERCEPATAN DOCKING TB. JOHAN JAYA DI
DOCKYARD PT SAMUDERA MARINE INDONESIA 1 SERANG
BANTEN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

**RIZKY AJI PRATAMA
561911327422 K**

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**STRATEGI PERCEPATAN DOCKING TB.JOHAN JAYA DI
DOCKYARD PT SAMUDERA MARINE INDONESIA I SERANG
BANTEN**

Disusun Oleh :

RIZKY AJI PRATAMA
NIT. 561911327422 K

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

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

PRANYOTO, S.Pi, M.A.P
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul "STRATEGI PERCEPATAN DOCKING TB JOHAN JAYA DI DOCKYARD PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA 1 SERANG BANTEN" karya,

Nama : Rizky Aji Pratama

NIT : 561911327422 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

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

Penguji II : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P
Penata (III/d)
NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji III : MOHAMMAD SAPTA
HERIYAWAN, S.Kom, M.Si
Penata (III/c)
NIP. 19860926 200604 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : RIZKY AJI PRATAMA

NIT : 561911327422 K K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul "Strategi Percepatan Docking TB.Johan Jaya di Dockyard PT Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten" karya,

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

Semarang

Yang membuat pernyataan,,



Rizky Aji Pratama

NIT. 561911327422 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. *Sesungguhnya Bersama kesukaran itu ada kemudahan. Karena itu bila kau telah selesai (mengerjakan yang lain) dan kepada Tuhan, berharaplah. (Q.S. Al Insyirah : 6-8)*
2. Sesuatu yang dilakukan sungguh-sungguh hasilnya tidak akan main-main.



PRAKATA

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

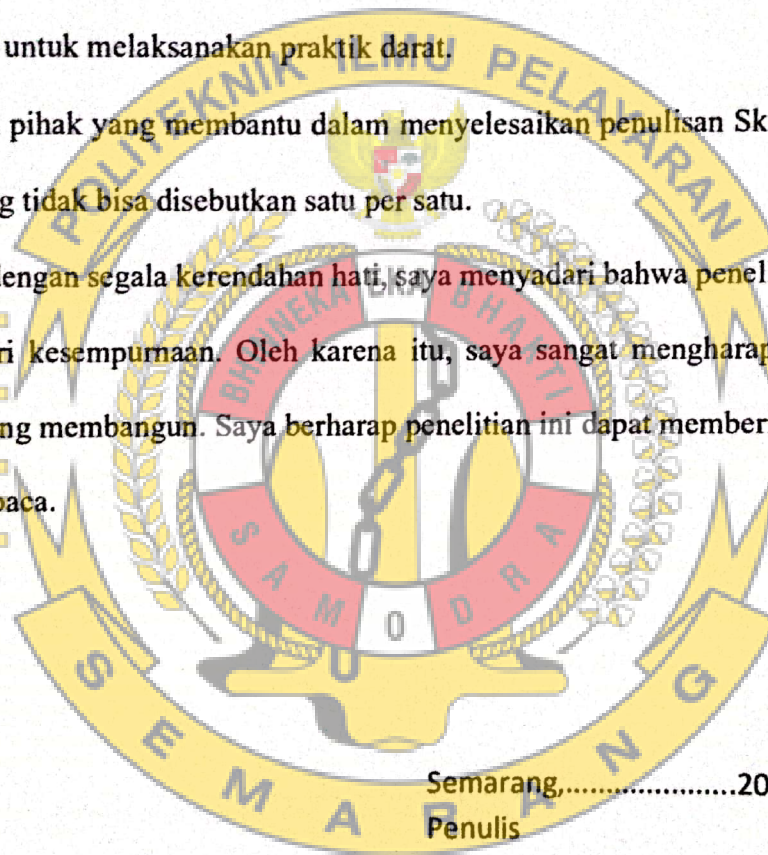
Skripsi dengan judul “Strategi Percepatan Docking TB.Johan Jaya di Dockyard PT Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten” dapat saya kerjakan tentu saja atas dukungan dari berbagai pihak sehingga dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bimbingan, arahan dan ilmu yang sangat bermanfaat. Rasa hormat dan terimakasih saya ucapkan kepada:

1. Yth Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth Dr. Nur Rohmah, S.E., M. M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Yth Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Yth Pranyoto, S.Pi, M.A.P selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan

4. Yth Pranyoto, S.Pi, M.A.P selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan dan arahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama menempuh pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Pimpinan beserta Staff Perusahaan PT. Wasaka Samudera Karya Banten yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
7. Seluruh pihak yang membantu dalam menyelesaikan penulisan Skripsi ini, yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati, saya menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, saya sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun. Saya berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca.



Semarang.....2023
Penulis

Rizky Aji Pratama
NIT. 561911327422 K

ABSTRAKSI

Pratama, Rizky Aji, NIT. 561911327422 K, 2023, “*Strategi Percepatan Docking TB. Johan Jaya Di Dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi,S.Tr,M.A.P.,Pembimbing II: Pranyoto,S.Pi,M.AP.

Docking kapal adalah proses pergeseran kapal dari perairan ke atas dermaga dengan bantuan fasilitas pendukung. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati. Sehingga penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui kendala dan bagaimana strategi yang dilakukan agen untuk menangani *docking* agar *docking* selesai tepat waktu.

Pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan pendekatan deskriptif kualitatif. Subjek penelitian ini kepala operasional dan staf operasional. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan terdapat masalah ketika kapal yang di tangani agen terlambat mendapatkan *dockspace* dari pihak galangan yang berdampak agen tidak dapat membuat pemberitahuan kedatangan kapal berketerangan *docking* yang dapat menghambat pembuatan izin gerak kapal masuk ke *dockyard*. Upaya yang dilakukan agen adalah membuat pemberitahuan kedatangan kapal berlabuh terlebih dahulu agar tetap bisa membuat izin gerak kapal masuk ke atas *dockyard* agar *docking* tetap terlaksana.

Dari hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa keluarnya surat *dockpace* menyebabkan terhambatnya pembuatan izin pemberitahuan kedatangan kapal yang dapat menyebabkan kapal tidak bisa bergerak masuk karena tidak memiliki izin gerak. Upaya yang dilakukan agen adalah dengan membuat pemberitahuan kedatangan kapal berketerangan berlabuh agar izin gerak tetap bisa diterbitkan dan kapal dapat masuk ke atas *dockyard*.

Kata Kunci: Percepatan, Strategi, *Docking*.

ABSTRACT

Pratama, Rizky Aji, NIT. 561911327422 K, 2023, “*Strategi Percepatan Docking TB. Johan Jaya Di Dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten*”, Thesis, Diploma IV, Program, Port and Shipping Management Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Fajar Transelasi, S.Tr, M.A.P., Supervisor II: Pranyoto, S.Pi, M.AP.

Docking is the process of shifting ships from the waters to the dock with the help of supporting facilities. Before carrying out the ship docking process, it is necessary to prepare carefully and carefully. The purpose of the *docking process* ships, namely for the purposes of cleaning the hull below the line, inspecting damages, continuing to repair the damage and painting the hull below the sea line .

This research uses qualitative methods and qualitative descriptive approaches. The subject of this research is the head of operations and operational staff. Data collection is done through observation, interviews and documentation. The results showed that there was a problem when the ship handled by the agent was late in getting dockspace from the shipyard which resulted in the agent not being able to make a notification of the arrival of a ship with docking information which could hinder the issuance of a ship's motion permit to enter the dockyard. Efforts made by the agent are to make a notification of the arrival of the ship to dock in advance so that it can still make a permit to move the ship into the dockyard so that docking can still be carried out.

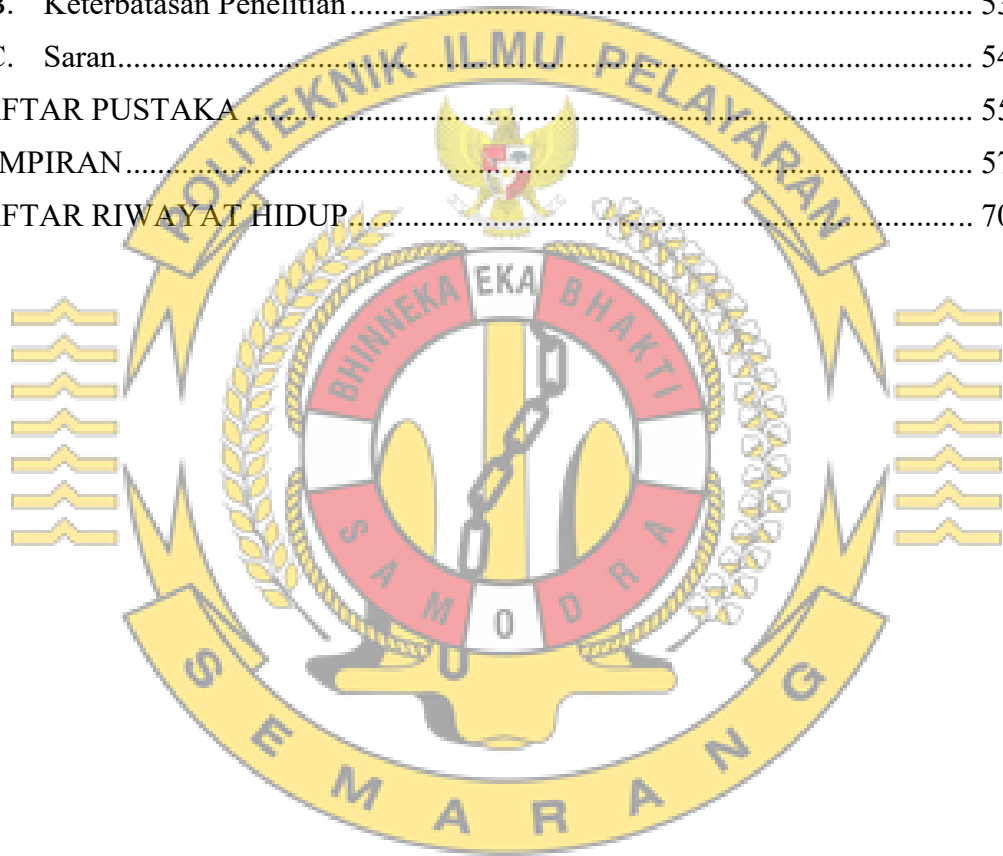
From the results of the discussion, it can be concluded that the issuance of the dockspace letter causes delays in making the notification of the arrival of the ship which can cause the ship to be unable to move in because it does not have a movement permit. Efforts made by the agent are to make a notification of the arrival of the ship with information at anchor so that the motion permit can still be issued and the ship can enter the dockyard.

Keywords: handling, strategy, docking.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vii
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Permasalahan.....	4
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	20
BAB III METODE PENELITIAN.....	23
A. Metode Penelitian.....	23
B. Tempat Penelitian.....	24
C. Sample Sumber Data Penellitian/Informan.....	24
D. Teknik Pengumpulan Data.....	26
E. Instrumen Penelitian.....	29
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	30
G. Pengujian Keabsahan Data.....	33

BAB IV HASIL PENELITIAN	34
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	34
B. Deskripsi Data.....	36
C. Temuan.....	46
D. Pembahasan Hasil Penelitian	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	53
A. Simpulan	53
B. Keterbatasan Penelitian.....	53
C. Saran.....	54
DAFTAR PUSTAKA.....	55
LAMPIRAN.....	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	70



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Dry dock	9
Gambar 2.2 Floating dock	10
Gambar 2.3 Slipway dock	10
Gambar 2.4 Kapal layar	11
Gambar 2.5 Kapal motor	12
Gambar 2.6 Kapal tongkang	12
Gambar 2.7 Jet foil ship	13
Gambar 2.8 Kendaraan bawah laut	13
Gambar 2.9 Mobile offshore drilling units	14
Gambar 2.10 Shelter deck vessel	15
Gambar 2.11 Kapal curah	15
Gambar 2.12 Kapal tunda	16
Gambar 2.13 Kapal gas	16
Gambar 2.14 Kapal keruk	17
Gambar 2.15 Survey vessel	17
Gambar 2.16 Drilling vessel	18
Gambar 2.17 Lash ship	18
Gambar 2.18 Refrigerated vessel	19
Gambar 2.19 Kapal pukot	19
Gambar 2.20 Kapal peti kemas	19
Gambar 2.21 Kapal selam	20
Gambar 2.22 Kapal ro-ro	20
Gambar 2.23 Landing craft tank	20
Gambar 2.24 Kerangka penelitian	22

DAFTAR TABEL

Table 4.1 Penelitian terdahulu	34
--------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Gambar Pemberitahuan kedatangan kapal (PKK)	57
Lampiran 2 Gambar Dockspace kapal	58
Lampiran 3 Gambar Olah gerak kapal	59
Lampiran 4 Gambar Perbang utama PT. SMI 1 Serang Banten	60
Lampiran 5 Gambar Pengecekan marine inspector	61
Lampiran 6 Gambar Pengamatan proses docking	62
Lampiran 7 Gambar Pengecekan petugas KKP kepada crew kapal.....	63
Lampiran 8 Gambar Pengecekan petugas KKP untuk kebersihan kapal.....	64
Lampiran 9 Hasil wawancara.....	65



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pentingnya sektor kelautan ini terlihat dari banyaknya kegiatan-kegiatan dalam pembangunan beberapa tahun mendatang antara lain menyangkut perawatan dan reparasi kapal laut yang dilakukan sebagai sarana transportasi antar pulau, sehingga kapal juga memerlukan pengedokan agar kapal terjaga dengan baik. Berdasarkan tuntunan tersebut maka kapal yang telah beroperasi diwajibkan untuk melakukan perawatan secara rutin atau sering disebut dengan *docking*.

PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten yaitu salah satu perusahaan yang memiliki dermaga yang cukup besar dan juga memiliki peran penting dalam menangani kapal yang akan melakukan perbaikan atau sering disebut dengan *docking* kapal. PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten rata-rata mengerjakan kapal *tug boat* dan berbagai jenis kapal lainnya.

Menurut Wulan, (2015) yang dimaksud dengan *Docking* Kapal adalah suatu proses memindahkan kapal dari air/laut ke atas galangan dengan bantuan fasilitas pengedokan yang dipergunakan untuk perbaikan kapal. Sebelum melakukan proses pengedokan kapal, perlu dilakukan persiapan secara matang dan dilakukan secara berhati-hati. Adapun tujuan dari proses *docking* kapal yaitu untuk keperluan membersihkan badan kapal di bawah garis, memeriksa

kerusakan-kerusakan, dilanjutkan memperbaiki kerusakan-kerusakan serta mengecat badan kapal di bawah garis laut.

Kapal-kapal yang akan melakukan *docking* yaitu kapal yang sudah melakukan voyage selama 12 bulan atau emergency *docking* akibat kerusakan bawah air karena kapal telah mengalami kandas atau tubrukan . Kapal tersebut juga telah mendapatkan inspeksi dari pihak Biro Klarifikasi Indonesia dan pihak Kesyahbandaran. Dari inspeksi tersebut surveyor akan membuat rekomendasi perbaikan untuk menentukan kapal akan melaksanakan *docking*, selanjutnya harus ditindak lanjuti oleh pemilik kapal untuk mengarahkan kapalnya melaksanakan *docking*. Difase ini pemilik kapal juga harus berperan aktif dalam mengawasi jalanya proses *docking*. Namun dalam pelaksanaannya pemilik kapal menunjuk salah satu perusahaan agen untuk menangani dan mengamati proses berjalannya pelaksanaan proses *docking* berlangsung.

Proses *docking* tidak cuma melaksanakan perbaikan kapal, akan tetapi juga melakukan proses pembangunan kapal meliputi desain, pemasangan gading awal, pemasangan plat lambung, instalasi peralatan, pengecekan kelayakan kapal, mengingat kapal merupakan alat transportasi yang sangat padat teknologi maka harus lolos test kelayakan oleh Biro Klarifikasi Indonesia dan Syahbandar. Dari metode tentang proses pelaksanaan *docking*, ada beberapa metode yang digunakan PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten tergantung kebutuhan kapal. Di PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten menyediakan beberapa jasa jenis *docking*, diantaranya: Dok Angkat (*Dry Dock*) Dok Apung (*floating dock*) Dok Tarik (*slipway dock*).

Untuk penanganan sebelum kapal melaksanakan *docking* sendiri harus mengurus beberapa perizinan di kantor Syahbandar setempat terlebih dahulu. Hal tersebut wajib dilaksanakan kepada setiap kapal yang akan melakukan kegiatan di daerah wilayah perairan tersebut. Tidak hanya di kantor Syahbandar saja kapal juga dilaporkan untuk pergerakan masuknya, tetapi kapal juga harus dilaporkan kepada pihak Kantor Kesehatan Pelabuhan setempat untuk diperiksa seluruh awak kapal. Dalam penugasan di bagian pelaporan pemilik kapal menunjuk salah satu perusahaan keagenan guna untuk melayani, mengawasi, dan melaporkan segala kegiatan dari awal datang dan masuknya kapal ke dermaga pendedokan sampai kapal selesai melaksanakan *docking* dan kapal siap untuk melanjutkan kegiatan selanjutnya. Dalam proses masuknya kapal ke galangan sering terjadi beberapa kendala yang mengakibatkan kapal yang akan melaksanakan *docking* ini terhambat masuk ke galangan, sehingga dapat merubah jadwal selasainya kapal saat melaksanakan pendedokan. Hal tersebut tentunya mengakibatkan kerugian tersendiri bagi pemilik kapal. Tentu peran sebagai Perusahaan keagenan disini sangat penting diperlukan agar menghindari hal-hal yang menyebabkan terjadinya keterlambatan proses masuknya kapal ke dermaga.

Indonesia merupakan Negara Kepulauan terbesar di dunia. Alat transportasi laut sangat diperlukan di Indonesia. Sementara armada kapal sendiri merupakan salah satu sarana yang dapat digunakan untuk kebutuhan akses dan konektivitas antar pulau di Indonesia. Namun kapasitas galangan di Indonesia masih kurang memadai dibandingkan jumlah kapal yang

membutuhkan reparasi sehingga sering terjadi kapal berlabuh beberapa hari untuk mengantri atau menunggu giliran untuk perbaikan.

Secara umum, kapal berfungsi sebagai alat transportasi dalam melakukan kegiatan perekonomian antar daerah. Pembuatan kapal dilakukan dalam sebuah galangan. Mutu dan kualitas kapal yang dibangun dalam sebuah galangan dipengaruhi beberapa faktor seperti keahlian para pekerja, peralatan yang dimiliki galangan kapal, fasilitas yang dimiliki galangan kapal, kemudahan untuk memperoleh bahan material, dan lain-lainnya. Perkembangan ilmu dan teknologi yang semakin pesat dan seiring dengan perubahan zaman memacu perusahaan-perusahaan di bidang perkapalan untuk bisa bersaing menjadi yang terbaik. Untuk meningkatkan daya saing tersebut maka diperlukan pengelolaan yang baik terhadap semua komponen yang ada dalam perusahaan agar selalu berjalan secara maksimal.

Berdasarkan uraian materi di atas maka peneliti ingin membahas tentang upaya yang dilakukan oleh PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten dan menuangkan dalam karya tulis skripsi yang berjudul ***“STRATEGI PERCEPATAN DOCKING TB. JOHAN JAYA DI DOCKYARD PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA 1 SERANG BANTEN”***

B. Identifikasi Permasalahan

Sesuai dengan latar belakang masalah dan pengalaman dari peneliti ketika melaksanakan prada (praktek darat). Peneliti akan berfokus pada hal-hal yang berhubungan dengan pelaksanaan *docking* yaitu Mengetahui cara

menangani *docking* kapal TB. Johan Jaya di PT. Samudera Marine indonesia agar selesai tepat waktu.

C. Rumusan Masalah

1. Kendala apa yang dihadapi saat *docking* di dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten?
2. Bagaimana Strategi percepatan *docking* di dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian skripsi adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi saat *docking* di dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten
2. Untuk mengetahui strategi percepatan *docking* di dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat skripsi adalah sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis :
Manfaat penelitian secara teoritis sebagai tambahan pengetahuan terkait penanganan *docking* untuk pembaca.
2. Secara Praktis :
Sebagai bahan perbandingan perusahaan *docking* kapal saat menangani hal serupa.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah suatu rangkaian penjelasan yang mengungkapkan suatu fenomena atau realitas tertentu yang dirangkum menjadi suatu konsep gagasan, pandangan, sikap dan atau cara-cara yang pada dasarnya menguraikan nilai-nilai serta maksud dan tujuan tertentu. Dalam menelusuri pembahasan dan pengetahuan mengenai upaya untuk menangani kapal yang akan melaksanakan *docking* di PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten, maka perlu diberikan penjelasan ataupun uraian yang terkait terhadap istilah yang berkaitan dengan pembahasan skripsi untuk mempermudah dan menyempurnakan penelitian pada skripsi ini sehingga dapat menjawab rumusan masalah yang diteliti secara teoritis.

1. Pengertian Strategi

Menurut Maulidah & Sahro (2023:9) Pengertian Strategi adalah suatu tindakan berpotensi yang membutuhkan keputusan manajemen tingkat atas dan sumber daya perusahaan dalam jumlah yang besar, serta dapat mempengaruhi kemampuan perusahaan dalam jangka panjang dan orientasi ke masa depan. Strategi memiliki konsekuensi yang multifungsi dan multidimensi serta mempertimbangkan faktor eksternal dan internal yang dihadapi oleh perusahaan. Strategi rencana tentang serangkaian manuver, yang mencakup seluruh elemen yang kasat mata maupun yang tak kasat

mata, untuk menjamin keberhasilan mencapai tujuan. Dalam penelitian ini, upaya yang dimaksud peneliti adalah melaksanakan strategi *docking* kapal TB. Johan Jaya di *dockyard* PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten.

Dalam strategi *docking* ini terdapat beberapa cara untuk melakukan percepatan *docking* guna mencegah keterlambatan, beberapa diantaranya yaitu dengan melakukan komunikasi dengan pihak kapal, berkomunikasi dengan petugas Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP), konfirmasi dengan pihak *dockyard* agar pihak *dockyard* melakukan persiapan dan melakukan koordinasi serta konfirmasi kepada petugas Kantor Kesyahbandaran Otoritas dan Pelabuhan (KSOP). Strategi percepatan *docking* merupakan cara untuk mempercepat proses perbaikan kapal supaya tidak menjadikan keterlambatan pada saat perbaikan kapal.

2. *Docking* kapal

Menurut Wulan, (2015) yang dimaksud dengan *Docking* Kapal adalah suatu proses memindahkan kapal dari air/laut ke atas galangan dengan bantuan fasilitas pengedokan yang dipergunakan untuk perbaikan kapal maupun pembangunan kapal baru. galangan kapal hanya berfungsi untuk perawatan kapal, tetapi dalam pelaksanaanya *dockyard* atau galangan dapat untuk perbaikan kapal dan juga dapat untuk pembangunan kapal baru. Dalam jurnal Ilmiah Samudra Akuatika (2018:23-34) *Docking* kapal adalah sebuah tempat di perairan yang berfungsi untuk melakukan proses pembangunan kapal, perbaikan kapal, dan pemeliharaan kapal. Untuk

memperbaiki atau mereparasi bagian kapal yang berada di bawah garis air kapal harus melakukan pengedokan. Adapun persiapan pengedokan dilakukan bersama antara kru kapal dengan pihak galangan (bidang sarana laut) agar pengedokan berjalan dengan baik. Sebelum pengedokan pihak owner memberikan data-data kapal yang diperlukan pihak galangan seperti gambar docking plan yang akan digunakan untuk membuat posisi side block, selain itu juga data mengenai berat kapal kosong (LWT) dan ukuran utama kapal agar dapat disesuaikan dengan kemampuan dari pengedokan. Kadang-kadang dari pihak galangan juga harus mengecek ke lapangan untuk membandingkan data yang didapat dengan data real di lapangan. Setelah data yang benar didapat kemudian diarsipkan sehingga apabila kapal tersebut melakukan pengedokan kembali persiapannya dapat dilakukan dengan cepat karena data kapal sudah ada.

PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten melaksanakan layanan *docking* kapal sebagai berikut :

a. Dok Angkat (*Dry Dock*)

DryDock merupakan cara pengedokan kapal dengan menggunakan lift. *Platform* dari *syncrolift* diturunkan dengan pertolongan penghantar dan lift dari beberapa mesin Derek listrik kanan dan kiri. Setelah *platform* mencapai kedudukan yang tertentu, barang tentu telah dipersiapkan balok lunas dan balok samping yang diperlukan maka kapal dimasukkan. Kemudian *platform* diangkut sampai pada permukaan. Penghantar tetap dari platform itu dapat berupa pipa baja

atau beton. Jumlah mesin Derek listrik ini minimum adalah empat ataupun lebih banyak lebih baik.

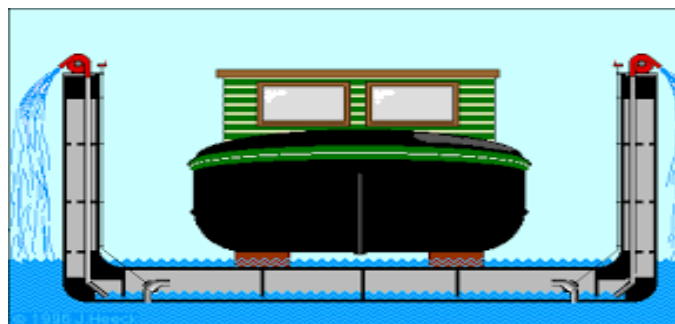


Gambar 2.1 *dry dock*

sumber: dokumen pribadi

b. Dok Apung (*Floating Dock*)

Floating Dock adalah suatu bangunan konstruksi dilaut yang digunakan untuk Penedokkan kapal dengan cara menggelamkan dan mengapungkan dalam arah vertikal. Konstruksi *floating dock* ini umumnya terbuat dari baja dan plat, dimana sumber Listrik penyuplinya dapat digolongkan menjadi dua yaitu : suplai listrik dari darat atau dari *floatingnya* sendiri. Salah satu hal yang paling tampak dari *floating dock* ini adalah kemampuannya untuk memperbaiki pontonya sendiri



Gambar 2.2 *floating dock*

sumber : docking.co.id

c. Dok Tarik (*Slipway Dock*)

Dok tarik (*Slip Way*) adalah fasilitas pengedokan kapal dengan cara medudukan kapal diatas kereta yang disebut trolley dan menarik kapal tersebut dari permukaan air dengan mesin derek dan tali baja melalui suatu rel yang menjorok masuk kedalam perairan dengan kecondongan tertentu sampai ketepi perairan yang tidak terganggu oleh pasang surut dari air laut.



Gambar 2.3 *slipway dock*
sumber : blogger.com

Dari pengamatan peneliti ada berbagai jenis kapal yang melaksanakan *docking* di PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten. Berikut adalah penjelasan dari kapal tersendiri : Menurut Gianto (2013: 65) Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar dilaut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukan untuk itu. Dapat disimpulkan kapal adalah alat apung untuk transportasi yang memiliki ijin untuk berlayar.

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 36 Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi

lainnya, ditarik atau ditunda. Lebih spesifik lagi peneliti akan menjelaskan dalam penjelasan Pasal 4 huruf b dan huruf c UUP, diberikan pengertian dari jenis-jenis kapal, sebagai berikut:

1). Kapal yang digerakkan oleh angin adalah Kapal layar



Gambar 2.4 Kapal layar
Sumber : wikipedia.com

2). Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak mesin, misalnya kapal motor, kapal uap, kapal dengan tenaga matahari, dan kapal nuklir



Gambar 2.5 Kapal motor
Sumber : sultrainformasi.com

- 3). Kapal yang ditunda atau ditarik adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain adalah Kapal tongkang.



Gambar 2.6 Kapal Tongkang
Sumber : Dokumen Pribadi

- 4). Kendaraan berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya *jet foil*, *hidro foil*, *hovercraft*, dan kapal-kapal cepat lainnya yang memenuhi kriteria tertentu.



Gambar 2.7 Jet Foil Ship
Sumber : mikamoney.com

- 5). Kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air.



Gambar 2.8 Kendaraan Bawah Laut
Sumber : sindonew.com

- 6). Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak memiliki alat sendiri, serta ditempatkan suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi untuk menunjang kegiatan lepas pantai.



Gambar 2.9 Mobile Offshore Drilling Units
Sumber : <https://images.app.goo.gl/nkm3u7HY2BBoH7Lk6>

Kapal memiliki beberapa jenis yang ditinjau dari beberapa aspek, antara lain melalui sarana penggeraknya, fungsinya, dan daerah pelayarannya. Kali ini peneliti hanya akan menjelaskan mengenai jenis kapal berdasarkan fungsinya :

- 7). Kapal muatan umum, biasanya dengan konstruksi (*shelter deck*) dan mempunyai lebih dari satu dek (memakai dek antara)



Gambar 2.10 *Shelter Deck Vessel*
Sumber : pinterst.com

- 8). Kapal Curah (*Bulk Carrier*), yang kemudian dibagi-bagi lagi menurut jenis muatan curah yang diangkutnya, misalnya *ore carrier*, *tanker*, dan lain-lain. Biasanya konstruksinya kokoh atau *full scantling* dan pada umumnya hanya terdiri dari satu dek saja.



Gambar 2.11 Kapal Curah
Sumber : wikipedia.co.id

- 9). Kapal tunda (*Tug boat*), kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, melalui sungai, atau terusan. Selain itu kapal tunda juga digunakan untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya yang memerlukan tarikan atau dorongan.



Gambar 2.12 Kapal Tunda
Sumber : compas.com

- 10). Kapal gas (*Gas Carrier*) yang dibangun dengan palka-palka tertutup berupa tanki, misalnya LPG carrier (*Liquefied pressed gas carrier*) atau LNG (*liquefied gas carrier*)



Gambar 2.13 Kapal Gas
Sumber : pasardana.com

- 11). Kapal keruk (*dredger*) yaitu kapal yang dirancang dengan dilengkapi alat untuk mengaduk atau menghisap lumpur. Kapal tipe ini umumnya digunakan di pelabuhan atau alur pelabuhan untuk memperdalam atau mempertahankan kedalaman laut.



Gambar 2.14 kapal keruk
Sumber : pixabay.com

- 12). Kapal survey (*survey vessel*) Kapal ini bertujuan untuk mengetahui keadaan, bentuk, kejadian, atau kecenderungan suatu tindakan



Gambar 2.15 *survey vessel*
Sumber : nasional.compas.com

- 13). Kapal bor (*drilling vessel*), dilengkapi dengan bor untuk pengeboran minyak.



Gambar 2.16 *Drilling Vessel*
Sumber : republika.co.id

- 14). *Lash Ship (Lighter aboardship)*, hampir sama dengan kapal peti kemas, tetapi yang diangkut berupa tongkang. Perkembangan terakhir kapal ini disebut juga dengan *Flash Vessel (Floating Lighter Aboard Vessel)*.



Gambar 2.17 *Lash Ship*
Sumber : wikipedia.com

- 15). Kapal muatan dingin (*refrigerated vessel*), yaitu suatu kapal yang di bangun khusus, sehingga ruangnya merupakan ruangan dingin yang dapat mengangkut muatan dingin atau muatan beku.



Gambar 2.18 *refrigerated vessel*

Sumber : vesselfinder.com

- 16). Kapal pukat tambat (*trawler*), yaitu kapal penangkap ikan yang khusus dibangun untuk dapat menarik pukat tarik (jaring dogol).



Gambar 2.19 Kapal Pukat

Sumber : beritasatu.com

- 17). Kapal peti kemas, dilengkapi dengan stabilitas awal yang bagus dan digunakan untuk mengangkut peti kemas sampai 4 atau 5 meter diatas deck.



Gambar 2.20 Kapal Peti Kemas

Sumber : Merdeka.com

- 18). Kapal selam (*submarine*) biasanya digunakan untuk kepentingan militer.



Gambar 2.21 Kapal Selam
Sumber : nasional.kompas.com

- 19). Kapal Ro-Ro (*Roll on–Roll off Ship*) dibangun sedemikian rupa sehingga kalau kapal tersebut bersandar ke dermaga, maka muatan dapat dibuat dan dibongkar langsung ke dan dari palka dengan kendaraan.



Gambar 2.22 Kapal Ro-Ro
Sumber : Merdeka.com

- 20). Kapal Pendarat (*Landing Ship*) ada bermacam-macam menurut besarnya yang di daratkan.



Gambar 2.23 *Landing Craft Tank*
Sumber : republika.co.id

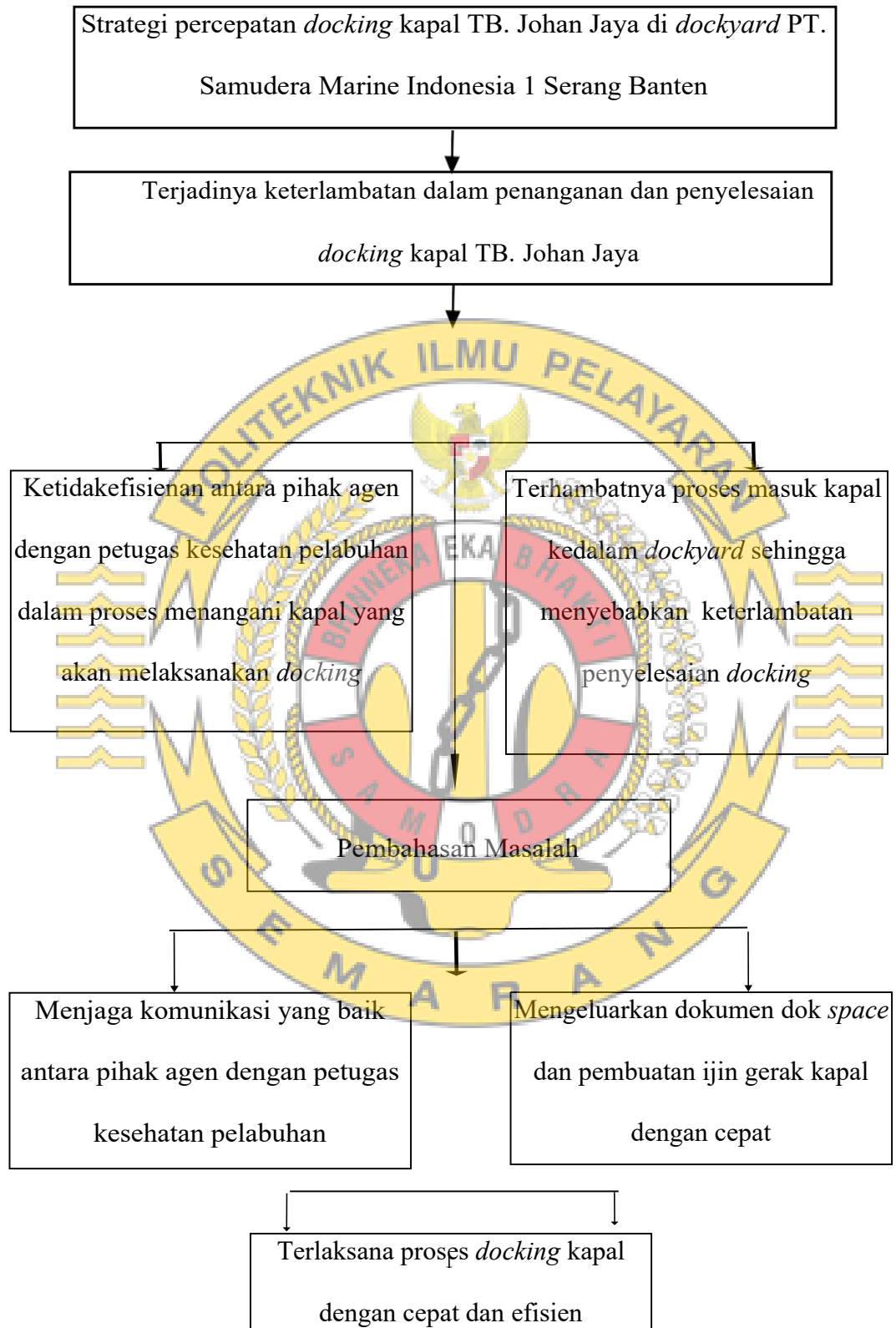
Dalam penelitian ini, peneliti akan memfokuskan penelitian pada kapal *tug boat* yang melaksanakan kegiatan *docking* di PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten.

d. Galangan (*dockyard*)

Menurut Daniel Yowel (2014) *dockyard* adalah sebuah tempat diperairan yang fungsinya untuk melakukan proses pembangunan kapal (*new building*) dan perbaikan kapal (*ship repair*) dan juga melakukan pemeliharaan (*maintenance*). Kapal ini dapat berupa jenis kapal dagang, kapal penumpang, kapal wisata, kapal militer dan sebagainya. Dalam pelaksanaan *docking* TB. Johan Jaya di PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten, kegiatan itu dilaksanakan dengan menaiki kapal TB. Johan Jaya ke atas *dockyard* untuk melakukan proses perbaikan.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian adalah konsep pada penelitian yang saling berhubungan. Dimana penggambaran antara variabel yang satu dengan penggambaran yang lain dapat terkoneksi secara detail dan juga sistematis. Setelah mengetahui dan mempelajari definisi dari beberapa kosa kata yang tertera pada judul penelitian, maka disusunlah alur berupa bagan sederhana sebagai landasan atau kerangka dalam penelitian untuk mendapatkan pemahaman dalam memahami substansi materi yang tertera pada penelitian ini. Berikut ini adalah kerangka penelitian yang peneliti susun dalam suatu bagan.



Gambar 2.24. Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kendala yang di hadapi saat docking di dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten
 - a. Keterlambatan Penerbitan surat *dockspace* dari pihak *dockyard*,
 - b. Laporan yang mendadak dari pihak agen kepada pihak KKP untuk pemeriksaan kapal
2. Strategi Percepatan agar docking selesai cepat waktu
 - a. Pihak agen dan crew kapal saling koordinasi guna untuk pembuatan pkk
 - b. Menentukn jadwal kepada pihak KKP untuk meaksanakan pengecekan kapal

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan pengalaman peneliti selama melakukan praktek darat di PT. Wasaka Samudera Karya untuk melakukan penelitian yang dilakukan di PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten terkait bagaimana yang harus dilakukan oleh PT. Wasaka Samudera Karya untuk menangani *docking* kapal TB. Johan Jaya di *dockyard* PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten. Terdapat beberapa faktor-faktor yang menyebabkan keterbatasan untuk penyusunan karya ilmiah ini menjadi kurang sempurna :

1. Keterbatasan peneliti dalam melakukan observasi karena hanya diizinkan mengamati di area *dockyard*.
2. Keterbatasan peneliti dalam mencari dokumen pendukung karena seluruh dokumen di PT. Wasaka Samudera Karya bersifat rahasia.
3. Keterbatasan waktu narasumber saat wawancara dikarenakan pekerjaan yang harus diselesaikan.

C. Saran

Berdasarkan penelitian yang dilakukan saat menyusun karya tulis ilmiah dengan judul strategi percepatan *docking* TB. Johan Jaya di *dockyard* PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten, maka peneliti akan memberikan saran kepada PT. Wasaka Samudera Karya mengenai penanganan kapal yang akan melaksanakan *docking*. Saran-saran tersebut antara lain yaitu:

1. Sebaiknya PT. Wasaka Samudera Karya melakukan evaluasi kepada seluruh petugas operasional agen dan melakukan komunikasi dengan pihak yang terkait agar kendala ketika kapal akan melaksanakan *docking*.
2. Sebaiknya agen, petugas KKP dan pihak *dockyard*, dapat melaksanakan tugasnya masing-masing dengan baik dan profesional supaya tidak ada pihak yang merasa dirugikan karena lambatnya dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.
3. Sebaiknya pihak agen menginstruksikan kepada seluruh yang tergabung dalam kegiatan operasional *docking* agar menggunakan waktu dengan sebaik-baiknya, sehingga kegiatan operasional sebelum *docking* dapat berjalan dengan optimal dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Afifuddin Dan Saebani, 2021, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Pustaka Setia, Bandung.
- Andini, R., & Astuti, Y. P. (n.d.). *Tahun 2021 Penerapan Teori Antian Bongkar Muat Pada Docking Kapal Tanker.Gabungan*. Jakarta: Kencana
- Hadi, Sutrisno, 2015, *Metodologi Research*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Hasil, J., Ilmiah, K., Andhani, Y. T., Mulyatno, P., Wibawa, A., & Santosa, B. 2020. *Jurnal Teknik Perkapalan Reschedule Reparasi Kapal KN.KUMBA 470 DWT Dengan Critical Path Method Di Galangan Semarang*. Jurnal Teknik Perkapalan, 8(3).
- Hikmawati. 2021. *Metode penelitian kualitatif studi pustaka dan studi lapangan*. Pre-Print Digital Library UIN Sunan Gunung Djati Bandung.
- J.Moleong.2014. *Metode Penelitian Kualitatif , Edisi Revisi*. PT Remaja Rosdakarya, Bandung
- Kharisma Fabiantara, E., Imawan Santosa, P., Pranatal, E., & Teknik Perkapalan Fakultas Teknologi Mineral Dan Kelautan Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya Jl Arief Rachman Hakim, J. (n.d.). *Estimasi Biaya Pekerjaan Reparasi Dok Apung Surabaya I Dengan Menggunakan Metode Pehitungan Jam Orang di PT Dok dan Perkapalan Surabaya*.
- Kurniawan, R. P., Pranatal, E., Institut, , Adhi, T., & Surabaya, T. (n.d.). *Perencanaan Pengembangan Sarana Penedokan di Galangan PT.Tri Warako Utama*.
- Mey Krisselni Sitompul, Tri Mardalena, & Yusriadi. 2022. *Analisis Manajemen Proses Pembuatan Tongkang di PT. Karimun Marine Shipyard*. Jurnal Jelasena, 3(2), 95-110.

Murni Yusuf. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, Dan Penelitian*

Nugraha, S. A., Mawardi, W., Purwangka, F., Pemanfaatan, D., Perikanan, S., Institut, F., & Bogor, P. (2018). *Identifikasi Kompetensi Kerja Pada Area Docking Kapal di Ppn Palabuhan ratu, Kabupaten Sukabumi Jawa Barat Working competence assessment on the docking area of the Ppn Pelabuhan Ratu, Sukabumi regency, West Java. Jurnal Ilmiah Samudra Akuatika*, 2(1), 23–34.

Potton, Michael Quinn. 2021. *Triangulasi Moleong (Ed), Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya

Purwangka, Fis; Deornay, Ignatius Viktor; Wahyuningrum, Prihatin Ika, 2022. *Keselamatan Kerja Pada Aktivitas di Area Docking Kapal PT Perikanan Indonesia Muara Baru. Jurnal Teknologi & Manajemen Perikanan Laut*

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

Zuldafrial. 2021. *Metode penelitian kuantitatif*, Surakarta: Yuma Pustaka

LAMPIRAN 1

GAMBAR PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL (PKK)

PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

Nomor : PKK.DN.IDBTN.2205.000073 BANTEN, 01-05-2022
 Klasifikasi :
 Lampiran :
 Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) Kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten
 Yth.
 di BANTEN

Menunjuk Permenhub No. PM 93 Tahun 2013, dengan ini diberitahukan bahwa akan tiba di pelabuhan BANTEN Kapal Milik / charter / Keagenan *) sebagai berikut :

- 1 Nama Kapal / Voyage : JOHAN JAYA 123
- 2 Bendera IMO / Number : Indonesia (ID) / 8678011
- 3 DWT / GT / Jenis Kapal : 1 / 208 / KAPAL MOTOR TUNDA (TUG BOAT)
- 4 Draft : 3.5
- 5 LOA : 26.85
- 6 Pemilik / Principle : B XXXIV-81/AT.54
- 7 Nama Agen : PT. WASAKA SAMUDERA KARYA
- 8 Nama Nakhoda : ARLAM
- 9 Trayek : TRAMP-ER
- 10 Jenis Pelayaran : Dalam Negeri
- 11 ETA / ETD : 01-05-2022/31-05-2022
- 12 Pelabuhan Asal / Tujuan : Dari PONTIANAK, Tujuan BANTENARLASIN
- 13 Pejal Kapal Sekarang : LAUT / Anchor
- 14 Tambat / Labuh yang direnta : TUG & PIT. KARYA PUTRA BERKAP 01
- 15 Jenis barang yang akan di
 - a. Bongkar: 1) Non Kontainer
Barang Umum (GC) / Curah Kering/Cair *)
 - 2) Kontainer
 - a. Muat: 1) Non Kontainer
 - 2) Kontainer
- 16 PBM yang ditunjuk
- 17 Rencana Kerja Bongkar/Muat
- 18 Jenis Barang (sesuai manifest)

	Tonase	Boxes
Isi 20' / 40'	/	/
Kosong 20' / 40'	/	/

	Tonase	Boxes
Isi 20' / 40'	/	/
Kosong 20' / 40'	/	/

Uraian	Bongkar	Muat
a General Cargo (brg. Campuran)	T/M3	T/M3
b Bag. Cargo (brg. Karungan)	T/M3	T/M3
c Bulk Cargo (brg. Curah)	T/M3	T/M3
d Liquid Cargo (brg. Cair)	T/M3	T/M3
e Barang berbahaya	T/M3	T/M3
f Lain-lain	T/M3	T/M3
Jumlah	0	0
Penumpang Naik / Turun	Org	Org
Hewan Turun	Ekor	Ekor

OP No. PKK.DN.IDBTN.2205.000073

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN
 KEPALA BIDANG LALA, USAHA KEPELABUHANAN

PIMPINAN
 PT. WASAKA SAMUDERA KARYA



LAMPIRAN 2

GAMBAR DOCKSPACE KAPAL



Nomor : 77/VI/PRO/SE-23

Hal : Ketersediaan Dock Space

Kepada Yth,
PT. Pelayaran Kapuas Jaya Samudera
Di
Tempat

Dengan hormat,

Bersama ini kami informasikan bahwa untuk :

Nama Kapal : TB. JOHAN JAYA 137

Dock Space untuk kapal tersebut tersedia pada tanggal 28 Juni 2023 untuk proses masuk galangan PT. SMI mohon di siapkan surat ijin olah gerak dan surat keterangan dari KKP (Kantor kesehatan pelabuhan) Banten

Untuk Vendor / Subkontraktor owner yang akan bekerja di kapal di harapkan mempunyai kartu BPJS ketenagakerjaan dan membuat surat Pernyataan / Jaminan yang menyatakan bahwa pekerja tersebut terlindungi dengan Asuransi dan para pekerja memakai APD lengkap

Untuk kapal yang akan Docking di harapkan pihak owner memberikan File / Data gambar ke pihak Galangan.

Untuk jadwal Docking apabila ada perubahan akan kami informasikan kembali

Demikian informasi ini kami sampaikan, Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih

Bojonegara, 27 Juni 2023

Hormat Kami,



Harry Sulistio
Ship Repair Manager
HP +62 811 1984 274

LAMPIRAN 3

GAMBAR OLAH GERAK KAPAL

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN	
	Jl. Yos Sudarso No. 102 Merak Banten 42438	Telp : (0254) 571717 Hotline :
SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK No : SPOG.IDBTN.1221.0000135		
DASAR HUKUM PELAYARAN	<ol style="list-style-type: none">1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;2. Peraturan Bandar 1925;3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;4. Permenhub No. 36 Th 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;5. Permenhub Nomor KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;6. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (Colreg), 1972.	
Yang bertandatangan dibawah ini Kepala Kantor KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN, Sesuai surat Permohonan dari PT. WASAKA SAMUDERA KARYA, Nomor SPS.SPOG.IDBTN.2112.006117, tanggal 02 Dec 2021, Perihal : Persetujuan Olah Gerak Kapal		
Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:		
Nama Kapal	: JOHAN, JAYA 117	
Jenis Kapal	: KAPAL MOTOR TUNDA (TUG BOAT)	
Bendera	: INDONESIA	
Isi Kotor	: 216	
Nakhoda	: Heri Agus Sutrisno	
Milik / Agen	: PT. WASAKA SAMUDERA KARYA	
Untuk bergerak dari	: LAUT ke TUKS PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA 01 (dalam DLK/DLK)	
Waktu Gerak	: 2021-12-02 20:00:10	
Keperluan	: Menggandeng BG. Kapuas Jaya 3119	
Nama Pandu	:	
Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :		
<ol style="list-style-type: none">1. Radio VHF harus stand by pada Chanel 12 / 16.2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya;4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;5. Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan;6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar;7. Dokumen kapal harus tetap disimpan di Kantor.8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah kerja Kantor KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN.		
Nakhoda bertanggungjawab setiap kegiatan pergerakan kapal Persetujuan ini mulai tanggal 02 Dec 2021 s/d 02 Dec 2021		
		Dikeluarkan di : Banten Pada Tanggal : 02 Dec 2021 KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN
		

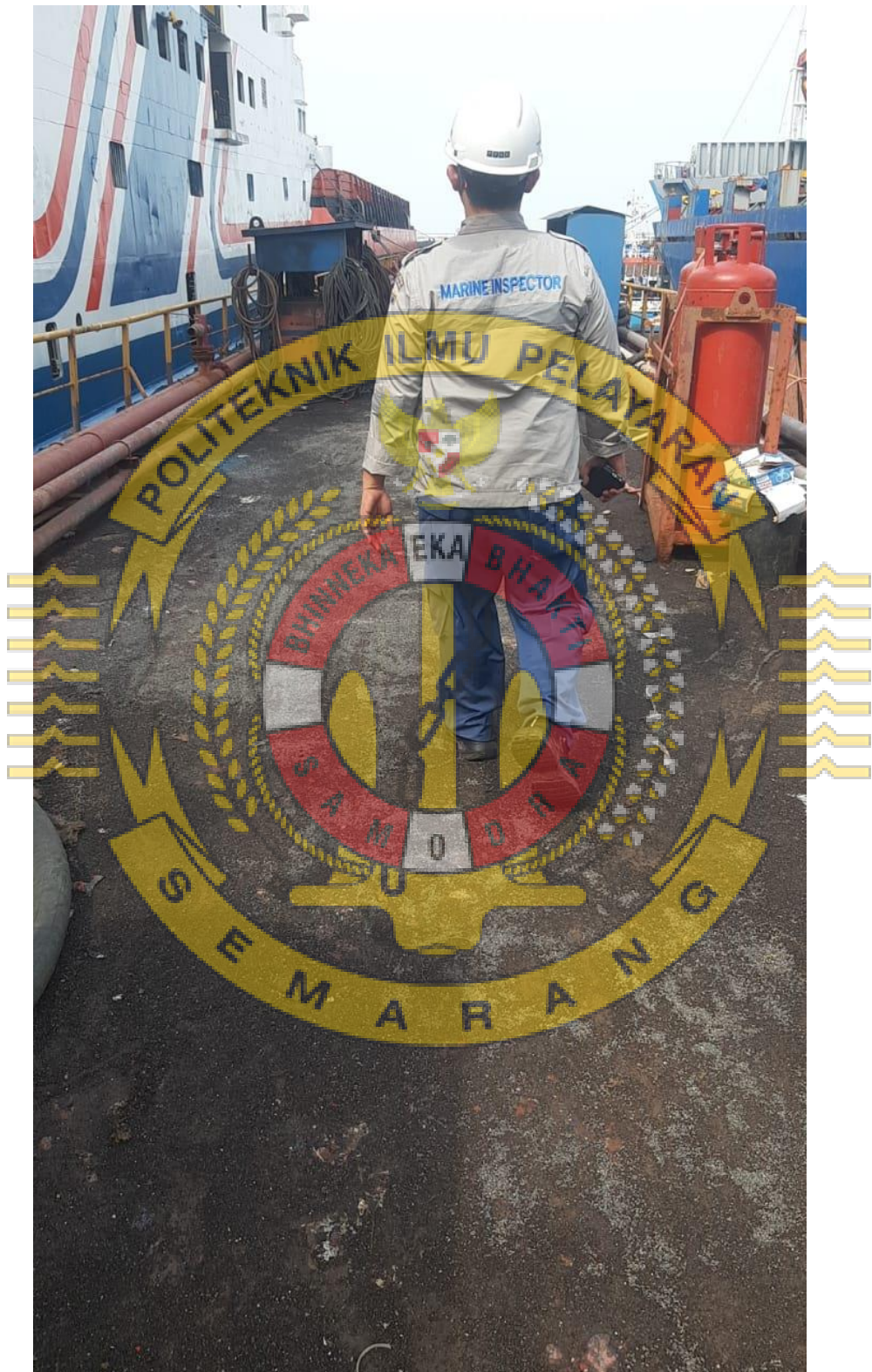
LAMPIRAN 4

GAMBAR GERBANG UTAMA PT. SMI 1 SERANG BANTEN



LAMPIRAN 5

GAMBAR PENGECEKAN MARINE INSPECTOR



LAMPIRAN 6

GAMBAR PENGAMATAN PROSES DOCKING



LAMPIRAN 7

GAMBAR PENGECEKAN PETUGAS KKP KEPADA CREW KAPAL



LAMPIRAN 8

GAMBAR PENGECEKAN PETUGAS KKP UNTUK KEBERSIHAN KAPAL



LAMPIRAN 9

HASIL WAWANCARA

Kegiatan wawancara yang telah peneliti lakukan dengan beberapa narasumber pada saat melaksanakan praktik darat di perusahaan PT. WasakaSamudera Karya sebagai salah satu teknik pengumpulan data terhadap penelitian yang disusun. Berikut ini merupakan hasil wawancara peneliti lakukan dengan tiga

(3) narasumber yang berhubungan dengan perusahaan PT. Jasindo Duta Segara.

NARASUMBER 1

Nama Narasumber : **Budi Dermawan**
Jabatan dan Keterangan Narasumber : Penanggung jawab (kepala operasional) diperusahaan PT. Wasaka Samudera Karya.

Hasil wawancara peneliti dengan narasumber adalah sebagai berikut:

Peneliti : Selamat sore Pak Budi.

Narasumber : Selamat sore Rizky. Iya bagaimana?

Peneliti : Sebelumnya saya memohon maaf Pak apabila mengganggu waktu istirahat Bapak dan hari ini saya meminta izin setelah melaksanakan prada selama kurang lebih 10 bulan, saya meminta izin kepada Pak Budi untuk menjadi responden atau narasumber untuk penelitian atauskripsi saya nanti Pak.

Narasumber : Boleh, boleh riz, silahkan. Nanti saya bantu jawab pertanyaan yang menjadi masalahmu.

Peneliti : Menurut Pak Budi, apa saja kendala yang menyebabkan keterlambatan kapal disaat melaksanakan docking di PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang Banten?

Narasumber : Ada beberapa kendala dalam hal itu det .

Peneliti : Yang sering terjadi di perusahaan PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang pak?

Narasumber : Yang pertama, kurangnya petugas Kantor Kesehatan Kepelabuhan dalam melakukan pengecekan kebersihan kapal dan *sweb antigen* awak kapal det.

Peneliti : Kemudian apa pak ?

Narasumber : Yang kedua, lamanya waktu penerbitan *dockspace* dari pihak *dockyard* det”

Peneliti : Setelah itu pak ?

Narasumber : Yang ketiga, pengajuan izin pemberitahuan kedatangan kapal yang harus di lakukan dua kali yaitu dengan keterangan berlabuh dan docking.

Peneliti : Apakah satu kapal cukup ditangani dengan satu petugas KKP pak?

Narasumber : Kalau disini satu kapal di tangani oleh dua petugas det, dikarenakan dibagidalam penugasannya. Satu petugas melaksanakan pengecekan kebersihan kapal dan satu petugas lagi melakukan penagangan *sweb antigen* untuk awak kapal

Peneliti : Begitu ya pak. Lalu penyebab pihak galanganterlambat dalam menerbitkan *dockspace* apa pak?

Narasumber : Itu dikarenakan kurangnya komunikasi antara pihak pemilik kapal dengan pihak *dockyard* det.

- Peneliti : Apa penyebab pemilik membutuhkan waktu yang lama dalam melakukan permintaan *dockspace* dari pihak *dockyard* ?
- Narasumber : Itu dikarenakan kurang sigapnya pemilik kapal dalam mengurus persyaratan administrasi hal itu dapat menyebabkan terlambatnya keluarnya surat *dockspace*.
- Peneliti : Baik terimakasih atas infonya pak.
- Narasumber : Sama-sama det.



HASIL WAWANCARA

NARASUMBER 2

Nama Narasumber : **Bapak Deden Aprius Ramdhan**

Jabatan dan Keterangan Narasumber : Petugas operasional.

Hasil wawancara peneliti dengan narasumber adalah sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi Pak Deden.

Narasumber : Selamat pagi juga Rizky.

Peneliti : Ijin pak, setelah saya wawancara dengan bagian kepala operasional, ada tiga hal yang menyebabkan terlambatnya kapal masuk ke atas *dockyard*.

Narasumber : Apa saja itu det?

Peneliti : Yang pertama, kurangnya petugas Kantor Kesehatan Kepelabuhan dalam melaksanakan pengecekan kebersihan kapal dan *swab antigen* awak kapal, yang kedua, lamanya waktu penerbitan *dockspace* dari pihak *dockyard*, yang ketiga, pengajuan izin pemberitahuan kedatangan kapal yang harus di lakukan dua kali.

Narasumber : Iya benar det, itu semua faktor-faktor yang menyebabkan terlambatnya kapal naik ke *dockyard*.

Peneliti : lalu faktor apa yang paling berpengaruh dalam terlambatnya masuknya kapal ke atas *dockyard* pak ?

Narasumber : Itu semuanya berpengaruh det, kita tidak bisa meremehkan salah satu faktor tersebut karena itu semua saling

berhubungan satu sama lain det, kita sebagai agen yang berperan sebagai perantara petugas KKP dan *dockyard* harus bisa melakukan koordinasi dengan baik, jangan sampai terjadi salah komunikasi, cepat lambatnya masuknya kapal ke atas *dockyard* itu juga dari pihak agennya, seberapa tanggapkah pihak agen dalam melaksanakan tugasnya untuk pengurusan segala keperluan kapal selama di pelabuhan tersebut, apabila disalahsatu pihak mengalami kesulitan agen harus membantu pihak tersebut dan mengkoordinasikannya dengan pihak lain yang terkait supaya dapat saling membantu dalam kelancaran kegiatan tersebut det, dikarenakan apabila semua dapat dikoordinasikan dengan baik semua pihak akan merasa dibantu dan merasa tidak dirugikan sehingga sama sama saling menguntungkan disemua pihak, jadi perlu diingat det pentingnya dalam menjaga komunikasi dan hubungan baik serta koordinasi yang jelas dalam melaksanakan kegiatan apapun demi kelancaran dan kebaikan bersama sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan satu sama lain, kurang lebih seperti itu det.

- Peneliti : Baik terima kasih banyak pak, atas semua arahan ilmu dan penjelasan rinci yang sudah diberikan kepada saya, dan terima kasih sudah diberikan waktunya untuk melaksanakan wawancara ini pak.
- Narasumber : Iya sama sama det.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : RIZKY AJI PRATAMA
2. Tempat dan Tanggal Lahir : TEMANGGUNG, 29 AGUSTUS 2000
3. NIT : 561911327422 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : MALIYAN RT/RW 04/01 MARON SIDOREJO
TEMANGGUNG
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : SUKIYONO
Pekerjaan : WIRAUSAHA
 - b. Ibu : YUBARYATI
Pekerjaan : WIRAUSAHA
1. Pendidikan Formal
 - a. Sekolah Dasar : SD N 2 SIDOREJO
 - b. SMP : SMP N 1 TEMANGGUNG
 - c. SMA : SMA MUHAMMADIYAN 1 TEMANGGUNG
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
2. Pengalaman Praktik Darat
 - a. PT. WASAKA SAMUDERA KARYA
13 Agustus 2021 – 13 Juni 2022