



**PERAN *OWNER SURVEYOR* DALAM PELAKSANAAN
DOCKING TB KSA 24 DI PT DUTABAHARI MENARA
LINE DOCKYARD**

SKRIPSI

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

Oleh

ORIEZA SATIVA ANWAR
NIT. 572011317512 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PERAN *OWNER SURVEYOR* DALAM PELAKSANAAN DOCKING TB
KSA 24 DI PT DUTABAHARI MENARA LINE *DOCKYARD***

DISUSUN OLEH:

ORIEZA SATIVA ANWAR
NIT. 572011317512 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing I

Materi



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

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



FITRI ZURIYAH, S.Psi.,M.Sc.
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19840517 200912 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Peran *Owner Surveyor* Dalam Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard*” karya :

Nama : Orieza Sativa Anwar

NIT : 572011317512

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

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pada hari Selasa, tanggal 9 Juli 2024.

Semarang, 9 Juli 2024

PENGUJI

Penguji I : SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

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

Penguji III : RIA HERMINA., S.S., M.Sc
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19810413 200604 2 002



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Orieza Sativa Anwar

NIT : 572011317512 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Peran *Owner Surveyor* dalam Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard*”.

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, 9 Juli 2024
Yang membuat pernyataan,



ORIEZA SATIVA ANWAR
NIT. 572011317512 K

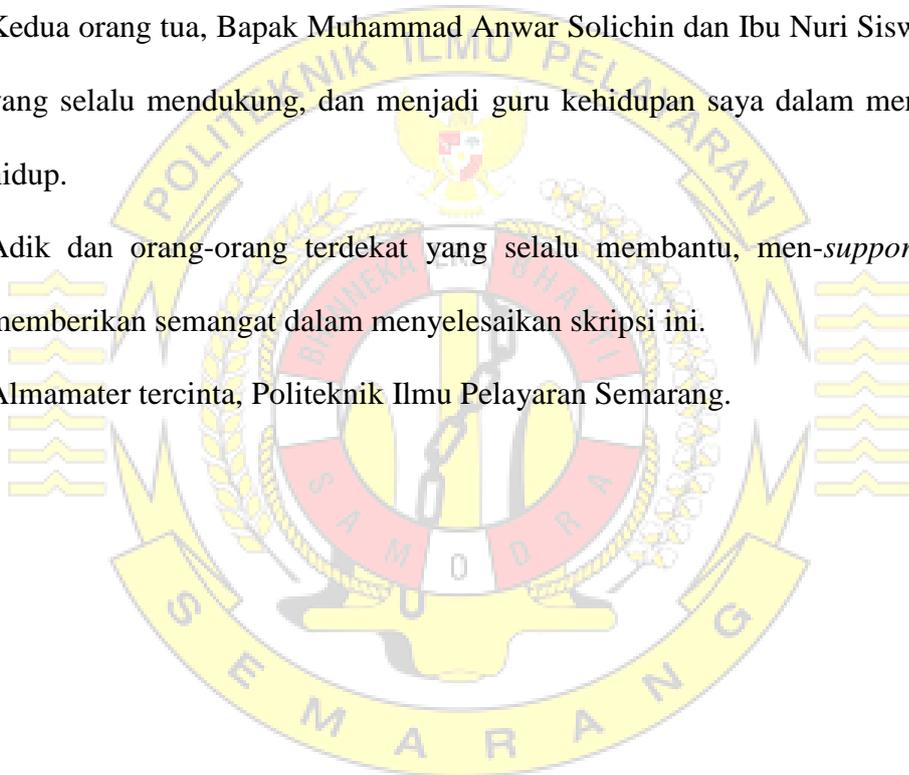
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Lakukan yang terbaik dalam setiap hal
2. "Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya."
(Q.S Al Baqarah: 286)

Persembahan :

1. Kedua orang tua, Bapak Muhammad Anwar Solichin dan Ibu Nuri Siswiyanti yang selalu mendukung, dan menjadi guru kehidupan saya dalam menjalani hidup.
2. Adik dan orang-orang terdekat yang selalu membantu, men-*support*, dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, atas segala limpahan nikmat, Rahmat, Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul “**Peran *Owner Surveyor* Dalam Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 di PT Dutabahari Menara Line Dockyard**”.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) pada jurusan Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis mendapatkan banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan, dan beberapa masukan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus selaku Dosen Pembimbing Materi
3. Ibu Fitri Zuriyah, S.Psi., M.Sc., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
4. Ibu Retno Hariyanti, S.pd., M.M., selaku Dosen Wali Semester I-VIII

5. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Kepala Cabang PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin dan jajaran yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
7. Kepada kantor PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard* dan jajaran yang telah mengizinkan untuk melakukan penelitian

Demikian, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang, 9 Juli 2024



ABSTRAK

Anwar, Orieza Sativa. 2024. “Peran *Owner Surveyor* Dalam Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard*”. Skripsi Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1 : Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. Pembimbing 2 : Fitri Zuhriyah, S.Psi.,M.Sc.

PT. Kartika Samudra Adijaya melaksanakan *Docking* TB KSA 24 untuk melakukan perawatan dan perbaikan agar operasional kapal dapat berjalan dengan lancar. Dalam pelaksanaan *Docking* kapal PT. Kartika Samudra Adijaya menunjuk *owner surveyor* sebagai perwakilan pemilik kapal, mengawasi perbaikan kapal di *dock* kapal, dan memastikan kapal dapat beroperasi dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking*, kendala yang dihadapi *owner surveyor* selama proses *Docking*, dan upaya yang dilakukan *owner surveyor* untuk mengatasi kendala yang dihadapi selama proses *Docking*.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh melalui data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui wawancara dengan tiga informan yaitu *owner surveyor*, *staff maintenance*, dan *staff dock* observasi, dan dokumentasi. Keabsahan data diuji dengan triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Teknik analisis data menggunakan analisis data kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran *owner surveyor* adalah bertanggung jawab penuh pada pelaksanaan *docking* TB KSA 24. Kendala yang dihadapi *owner surveyor* yaitu masalah teknis kerusakan bagian *propeller*, keterlambatan material, serta kondisi cuaca yang buruk. Upaya yang dilakukan *owner surveyor* adalah melakukan perbaikan ulang, mencari pemasok material yang lain dan mengganti jadwal perbaikan agar pelaksanaan *Docking* dapat berjalan dengan lancar.

Kata Kunci : *Owner surveyor*, *Docking*, Kapal Tunda

ABSTRACT

Anwar, Orieza Sativa. 2024 " Peran *Owner Surveyor* Dalam Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard* ". *Thesis. Diploma IV Program, Port and shipping program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. Advisor II : Fitri Zuhriyah, S.Psi, M.Sc.*

PT Kartika Samudra Adijaya carries out the Docking of TB KSA 24 to carry out maintenance and repairs so that ship operations can run smoothly. In the implementation of ship Docking, PT Kartika Samudra Adijaya appoints an owner surveyor as a representative of the ship owner, oversees ship repairs at the ship dock, and ensures the ship can operate properly. This research aims to determine the role of the owner surveyor in the implementation of Docking, the obstacles faced by the owner surveyor during the Docking process, and the efforts made by the owner surveyor to overcome the obstacles faced during the Docking process.

The research method used is descriptive qualitative. Research data sources were obtained through data from primary data and secondary data. Data collection techniques through interviews with three informants, namely owner surveyors, maintenance staff, and dock staff observation, and documentation. Data validity was tested with source triangulation and technique triangulation.

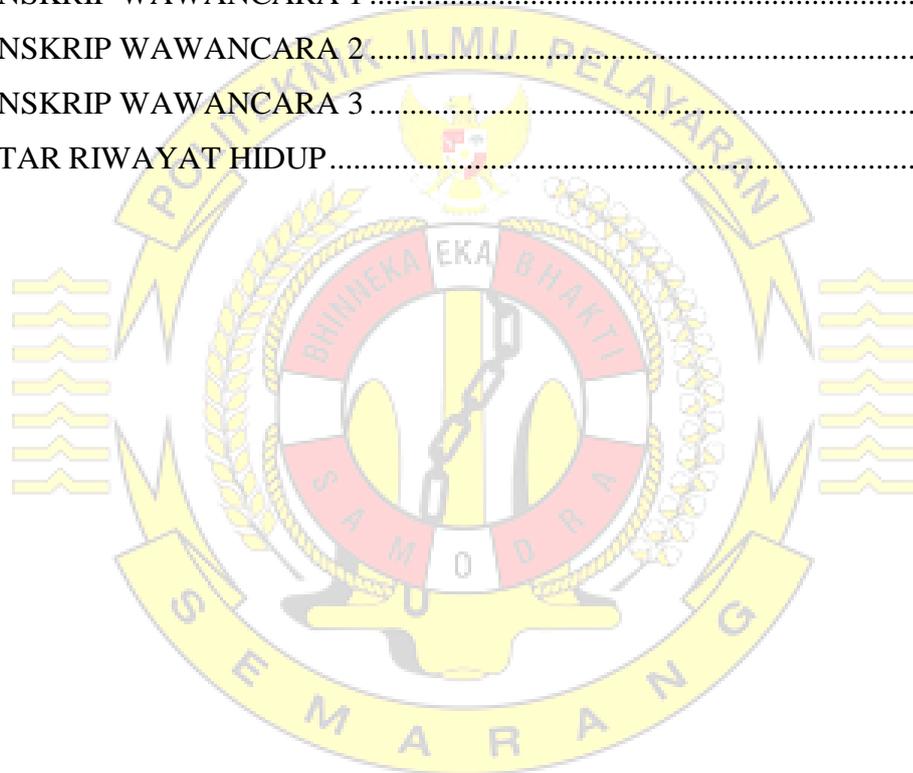
The results showed that the obstacles faced by the owner surveyor in the implementation of TB KSA 24 Docking are technical problems of propeller damage, material delays, and lack of communication and coordination. The efforts made by the owner surveyor are to make repairs, find other material suppliers and communicate well with PT Dutabahari Menara Line Dockyard so that the Docking can run smoothly.

Keywords: Owner surveyor, Docking, Tugboat

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian.....	18
BAB III METODE PENELITIAN.....	20
A. Metode Penelitian.....	20
B. Tempat Penelitian.....	21
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Instrumen Penelitian.....	25
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	29
G. Pengujian Keabsahan Data.....	31
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	34
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	34
B. Deskripsi Data.....	38

C. Temuan.....	43
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	51
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	57
A. Simpulan.....	57
B. Keterbatasan Penelitian.....	57
C. Saran.....	58
DAFTAR PUSTAKA.....	59
LAMPIRAN.....	61
TRANSKRIP WAWANCARA 1.....	68
TRANSKRIP WAWANCARA 2.....	71
TRANSKRIP WAWANCARA 3.....	73
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	75



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Graving Dock	13
Gambar 2.2 Floating Dock.....	14
Gambar 2.3 Slipway Dock	14
Gambar 2.4 Stan Tugboat	16
Gambar 2.5 Azimuth Stern Drive	17
Gambar 2.6 Azimuth Tractor Drive	17
Gambar 2.7 Kerangka Pikir Penelitian.....	19
Gambar 4.1 Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin	38
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Banjarmasin.....	39
Gambar 4.3 Tampak Depan DML <i>Dockyard</i>	42
Gambar 4.4 DML <i>Dockyard</i>	42
Gambar 4. 5 <i>Owner surveyor</i> saat mengawasi kapal <i>docking</i>	44
Gambar 4. 6 Propeller TB KSA 24	46
Gambar 4. 7 Propeller TB KSA 24 setelah diperbaiki.....	49

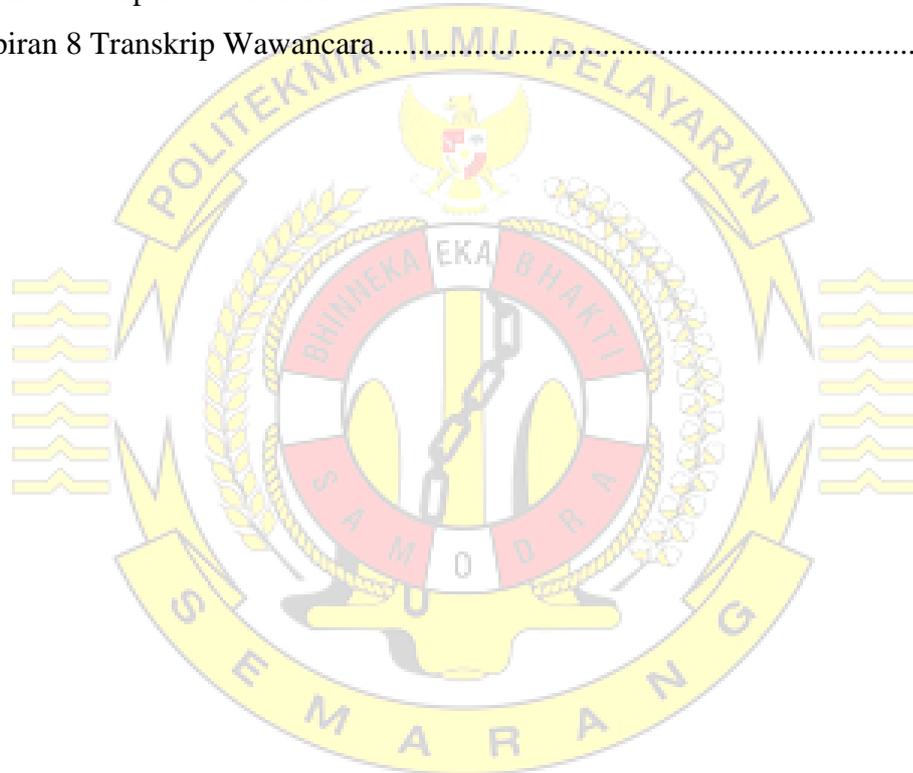
DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Aset-aset PT. Kartika Samudra Adijaya	1
Tabel 3.1 Pedoman Wawancara	25
Tabel 3. 2 Pedoman Dokumentasi	28
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu	34
Tabel 4. 2 Penelitian Terdahulu	35
Tabel 4. 3 Penelitian Terdahulu	37



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan Docking TB KSA 24	61
Lampiran 2 Berita Acara Serah Terima Kapal Datang	62
Lampiran 3 Berita Acara Kapal Naik Dock	63
Lampiran 4 Berita Acara Kapal Turun Dock	64
Lampiran 5 Berita Acara Serah Terima Kapal Selesai Perbaikan	65
Lampiran 6 Data Proyek Docking TB. KSA 24	66
Lampiran 7 Ship Particullar TB KSA 24	67
Lampiran 8 Transkrip Wawancara	68



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tugboat adalah kapal yang berperan untuk mendorong atau menarik kapal lainnya. *Tugboat* (TB) KSA 24 merupakan sebuah kapal milik PT Kartika Samudra Adijaya menjalani *Docking* secara teratur lima tahun sekali. PT Kartika Samudra Adijaya memiliki seorang *staff Owner Surveyor* (OS) untuk mengurus proses *Docking* kapal. *Docking* adalah fasilitas di perairan yang digunakan untuk konstruksi, perbaikan, dan pemeliharaan kapal (Sudirman Aditia Nugraha *et al.* 2018). *Docking* TB KSA 24 adalah prosedur wajib untuk memastikan kelancaran operasional kapal. Selama proses *Docking*, terdapat kendala yang di hadapi *owner surveyor*. *Owner Surveyor* memiliki peranan penting dalam proses penyelesaian kendala tersebut. Dalam pelaksanaan *Docking* perbaikan yang dilakukan antara lain pembersihan lambung, *blasting*, dan pengecatan, perawatan perlengkapan lambung, pekerjaan kamar mesin, pekerjaan penggantian plat, pengerjaan sistem propulsi dan kemudi serta pengetesan atau pengujian. Kegiatan tersebut dilakukan agar kembali pada keadaan operasional standar *tugboat*.

Menurut Soeryanto *et al.* (2017) ada lima langkah persiapan *Docking* yang perlu diketahui, yaitu:

1. Kelengkapan administratif, contohnya surat permohonan yang berasal dari pemilik kapal kepada pihak dok, beserta *repair list* atau daftar perbaikan kapal.

2. Persiapan kelengkapan peralatan pendukung dok, seperti tenaga kerja, ahli listrik, dan daftar perbaikan untuk setiap kepala bagian seperti permesinan, plat, lambung, dan listrik.
3. Pemilik kapal menyerahkan gambar konstruksi dan catatan kapal, seperti kondisi mesin, kondisi lambung, serta sistem propulsi.
4. Pihak dok kemudian memberikan penawaran yang mencakup biaya, waktu pengerjaan, dan kelengkapan administratif lainnya yang disetujui kedua pihak.
5. Kontrak tertandatangani dua pihak

Langkah-langkah di atas harus dilakukan agar pelaksanaan *docking* dapat berjalan dengan lancar dan optimal. PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin secara teratur melakukan *Docking* untuk semua armada yang dimiliki, dengan tujuan meningkatkan produktivitas kerja melalui perencanaan yang cermat dan pemeriksaan menyeluruh terhadap bagian kapal yang memerlukan perbaikan.

Berikut merupakan aset-aset yang dimiliki PT Kartika Samudra Adijaya :

Tabel 1. 1 Aset-aset PT Kartika Samudra Adijaya

No	Nama Armada	Jumlah
1	<i>Tugboat</i>	227
2	<i>Barge</i>	227
3	<i>Floting Crane</i>	8
4	Kapal <i>Tanker</i>	1

Tabel 1.1 di atas menunjukkan aset-aset yang dimiliki oleh PT Kartika Samudra Adijaya. Aset-aset tersebut melaksanakan *docking* sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Hal ini diperlukan karena kapal dianggap siap

berlayar jika mampu menghadapi segala potensi bahaya yang mungkin terjadi selama pelayaran, dengan tingkat keamanan yang memadai. Salah satu kapal yang melakukan *docking* adalah TB KSA 24. Pada tanggal 05 Oktober 2023 TB KSA 24 melaksanakan *Docking* di PT. Dutabahari Menara Line Dockyard. Persiapan untuk *Docking* TB KSA 24 harus dipenuhi dengan maksimal dan cermat sehingga proses *Docking* dapat berjalan sesuai harapan.

Dalam pelaksanaan *docking* PT. Kartika Samudra Adijaya mengirimkan seorang staf dengan jabatan *owner surveyor* untuk melakukan pemeriksaan, pengawasan, dan observasi selama pelaksanaan *Docking* berlangsung. Peran penting dari *owner surveyor* adalah untuk merekam seluruh aktivitas di galangan, memeriksa konsistensi bahan dan proses *Docking* dengan persyaratan kontrak. Selain itu, *owner surveyor* juga bertanggung jawab memberikan laporan kepada manajemen PT. Kartika Samudra Adijaya mengenai kemajuan *dock* yang sedang dan sebagai perantara antara pihak perusahaan dan pihak *dock*. *Owner surveyor* melakukan koordinasi dengan pihak *dock* dengan menyiapkan administrasi yang diperlukan, lalu melakukan pembicaraan mengenai kontrak kerja yang selanjutnya disetujui oleh pemilik kapal dan pihak *dock*.

Owner surveyor melakukan koordinasi dengan pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan Badan Klasifikasi Indonesia (BKI). Pengurusan perizinan kapal pada Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) perlu dilakukan sebelum pelaksanaan *Docking*. Dalam konteks ini, PT Kartika Samudra Adijaya telah mengutus seorang staf agen untuk menyiapkan berbagai keperluan, seperti permohonan naik dok, pengawasan selama dok, perpanjangan

surat menyurat, dan pelaksanaan survei dok. Selain mengajukan izin ke kantor Syahbandar, PT Kartika Samudra Adijaya juga harus mendapatkan izin dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). BKI memiliki peran dalam menerbitkan sertifikat kapal setelah proses *Docking* selesai.

BKI berfungsi sebagai lembaga klasifikasi resmi yang ditunjuk oleh Pemerintahan Republik Indonesia untuk mengklasifikasikan atau membedakan antara kapal dengan bendera merah putih milik Indonesia dengan kapal milik negara lain yang beroperasi di wilayah NKRI. Dalam pengurusan izin ke BKI, PT Kartika Samudra Adijaya mengirimkan seorang staf yang bertanggung jawab atas dokumen dari sebelum kapal naik dock, selama proses dock, hingga selesai. Staf tersebut berkoordinasi dengan owner surveyor untuk memastikan semua dokumen sesuai dengan persyaratan.

PT. Kartika Samudra Adijaya telah memainkan peran penting dalam mendukung pertumbuhan industri batu bara di Indonesia, terutama di wilayah Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan, serta Sumatra yang merupakan salah satu produsen batu bara terbesar. Fokus kegiatan *tugboat* dan tongkang perusahaan adalah mengirimkan batu bara menuju kapal laut dan menyediakan jasa pengangkutan untuk barang lain, seperti bijih besi dan pasir silika, ke negara-negara di kawasan Asia Tenggara.

Indonesia sangat bergantung pada kapal sebagai sarana transportasi laut sebagai kendaraan air. Kapal digerakkan menggunakan berbagai sumber energi seperti sumber energi mekanik, sumber energi tenaga angin, dan sumber energi lainnya, baik ditarik maupun ditunda. Di wilayah Indonesia, kapal memiliki

peranan penting, utamanya karena kapasitas angkut yang besar dibandingkan dengan transportasi lain. Salah satu komoditas ekspor terbesar di Indonesia adalah batu bara, pengangkutannya memanfaatkan transportasi laut. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia sangat mengandalkan kapal sebagai sarana utama transportasi laut, yang memberikan akses dan konektivitas antar pulau secara efisien.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, peneliti memiliki fokus penelitian terhadap “Peran *Owner Surveyor* Saat Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 Di PT. Dutabahari Menara Line Dockyard”.

B. Fokus Penelitian

Fokus pada penelitian ini adalah menganalisis peran *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking* kapal TB KSA 24 di PT Dutabahari Menara Line Dockyard, kendala yang dihadapi *owner surveyor* selama proses *docking* TB KSA 24, serta upaya yang dilakukan *owner surveyor* agar pelaksanaan *docking* TB KSA 24 dapat berjalan dengan lancar dan optimal.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan diatas maka masalah dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Apa peran seorang *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking* kapal *tugboat* (TB) KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line Dockyard?
2. Apa kendala yang dihadapi oleh *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking* kapal *tugboat* (TB) KSA 24 di PT Dutabahari Menara Line Dockyard?

3. Bagaimana upaya yang dilakukan *owner surveyor* saat terjadi kendala dalam pelaksanaan *Docking* kapal *tugboat* (TB) KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line Dockyard?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas adapun tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Mengetahui peran *owner surveyor* saat pelaksanaan *Docking* kapal TB. KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line Dockyard
2. Mengetahui kendala yang dihadapi *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking* kapal TB. KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line Dockyard
3. Mengetahui upaya apa yang dilakukan *owner surveyor* agar proses pelaksanaan *Docking* TB. KSA 24 berjalan lancar dan optimal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini bertujuan meningkatkan wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai *docking* kapal *tugboat* bagi pembaca.

2. Manfaat Secara Praktis

- a. Bagi perusahaan *ship owner*

Memberikan referensi kepada perusahaan *ship owner tugboat* dalam melaksanakan *Docking*.

- b. Bagi perusahaan *Docking*

Sebagai sumbangan pemikiran mengenai penanganan *docking* kapal.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah sebuah penjelasan mengenai teori dan temuan penelitian yang sesuai variabel penelitian dan dijadikan pedoman dalam memecahkan permasalahan untuk memberikan pemahaman mengenai peran *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking tugboat* KSA 24 di PT. Kartika Samudra Adijaya.

1. Peran

Peran merupakan salah satu aspek yang selalu berubah dari posisi atau status seseorang, jika seseorang memenuhi kewajiban dan menerima haknya maka seseorang tersebut telah menjalankan sebuah peran. Konzier dalam Margayaningsih (2018) menyatakan bahwa peran adalah sekumpulan perbuatan seseorang yang diharapkan oranglain berdasarkan posisinya dalam sistem masyarakat, sedangkan Merton dalam Margayaningsih (2018) mendefinisikan peran sebagai tindakan yang diharapkan oleh masyarakat dari individu dengan status tertentu. Adapun cakupan peran antara lain:

- a. Norma kehidupan berkaitan dengan posisi individu di kehidupan bermasyarakat
- b. Perbuatan seseorang dalam hidup bermasyarakat
- c. Individu yang dianggap penting bagi struktur sosial masyarakat.

Peran dapat juga diidentifikasi dari kontribusi, keterlibatan, dan penetapan tujuan. Adapun ciri-cirinya yaitu keterlibatan pengambilan dan

pelaksanaan sebuah keputusan, wujud kontribusi contohnya adalah pandangan, pemikiran, tenaga, materi, dll dalam sebuah organisasi atau penetapan tujuan (Soehendy dalam Margayaningsih 2018).

Berdasarkan beberapa definisi peran di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa peran memiliki definisi sebagai sebuah aspek yang bersifat dinamis dari posisi seseorang terhadap harapan dari orang lain yang menduduki status tertentu. Adapun struktur peran itu sendiri terbagi menjadi dua yaitu formal atau tampak dengan jelas dan bersifat homogen serta informal atau tidak tampak dan bersifat emosional atau implisit.

Dalam penelitian ini kata peran didefinisikan sebagai fungsi yang harus dipenuhi oleh *owner surveyor*. Dalam pelaksanaan *Docking*, *ownersurveyor* memiliki peran penting dalam memastikan bahwa perbaikan kapal yang dilakukan telah sesuai dengan apa yang diminta oleh perusahaan dan standar keselamatan. Dalam peran yang penting tersebut, *owner surveyor* bertanggungjawab penuh untuk memberikan kepastian mengenai kebenaran dalam perbaikan kapal.

2. *Surveyor*

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. 14/M-DAG/PER/3/2006 mengemukakan bahwa *surveyor* merupakan seorang ahli di bidang jasa survei atas dasar disiplin ilmudana atau telah memiliki sertifikat profesi *surveyor* yang diterbitkan oleh lembaga sertifikasi yang telah terakreditasi serta memiliki pengalaman kerja dibidang survei tertentu untuk mendapatkan kebenaran nyata yang hakiki atas objek yang disurvei.

Surveyor memiliki keterampilan untuk melakukan praktek penilaian dan memeriksa aset nasabah melalui survei lapangan, dan kemudian mengumpulkan hasil penilaian dalam bentuk bukulaporan penilaian. Dalam pelaksanaan *Docking* ada beberapa jenis *surveyor* yang bertanggung jawab yaitu :

a. *Marine Inspector*

Marine inspector atau Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal (PPKK) merupakan pejabat fungsional yang bertugas untuk memastikan keselamatan pelayaran. Sebelum melaksanakan *Docking* pemilik kapal mengajukan permohonan *Docking* kapal kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Salah satu tugas KSOP adalah melakukan pemeriksaan proses *Docking* kapal melalui *marine inspector*. Pada proses *Docking* pihak, PT. Kartika Samudra Adijaya mengirimkan staff untuk melengkapi keseluruhan dokumen yang diperlukan, mengajukan permohonan perizinan ke BKI dan kantor KSOP.

b. BKI (Badan Klasifikasi Indonesia)

BKI merupakan sebuah badan klasifikasi resmi nasional yang bergerak di bidang perkapalan, lembaga ini ditunjuk langsung pemerintah untuk melaksanakan berbagai macam pengecekan dan inspeksi kapal, baik yang akan dibuat ataupun yang sedang dalam perbaikan atau perawatan. Selain melaksanakan pengecekan dan inspeksi kapal, BKI juga menerbitkan sebuah sertifikat yang berfungsi

sebagai bukti pemenuhan kualifikasi kapal terhadap standar yang diberlakukan oleh BKI. Perlu adanya izin ke Biro Klasifikasi Indonesia untuk melakukan survei dan pembaharuan sertifikat yang telah kadaluarsa.

BKI berperan dalam kegiatan pengedokan, hal tersebut disebabkan BKI memiliki kewenangan untuk menerbitkan berbagai jenis sertifikat seperti surat tanda pendaftaran berisi pernyataan registrasi kapal, surat pengukuran sebagai tanda pengesahan ukuran dan tonase kapal, serta sertifikat lambung timbul berisi pernyataan kesesuaian lambung kapal dengan aturan yang diberlakukan.

c. *Owner Surveyor*

Menurut Aris Munandar et.al (2015), *owner surveyor* adalah seseorang yang ditunjuk pemilik kapal untuk mengawasi pembangunan atau perbaikan kapal. Seorang *owner surveyor* harus mempunyai pengalaman di bidang kapal, atau pernah bekerja di galangan kapal sehingga pengalaman yang dimiliki dapat diaplikasikan saat menjabat sebagai *owner surveyor*. Sebagai wakil dari pemilik kapal, *owner surveyor* mempunyai peranan yang sangat penting dalam pembangunan atau perbaikan kapal. PT. Kartika Samudra Adijaya mengirimkan staf *owner surveyor* untuk mengurus dokumen selama pelaksanaan dok. *Owner Surveyor* melaporkan semua yang berkaitan dengan pelaksanaan dok yang terjadi di lapangan kepada pimpinan perusahaan.

3. Pelaksanaan

a. Definisi Pelaksanaan

Dalam KBBI, istilah pelaksanaan memiliki definisi sebuah cara, proses, tindakan dalam melaksanakan sebuah rancangan atau keputusan. Pelaksanaan mengacu pada tindakan eksekusi sebuah rencana yang telah disusun dengan baik sebelumnya.

Menurut Tjokroadmudjoyo dalam Adisasmita (2020), pelaksanaan adalah keseluruhan proses yang mendorong karyawan untuk bekerja dengan penuh keikhlasan dengan tujuan untuk mencapai tujuan dalam organisasi secara ekonomis dan efisien. Sementara itu, Westra dalam Adisasmita (2020) menyatakan bahwa pelaksanaan melibatkan upaya-upaya untuk menjalankan keseluruhan rencana dan kebijakan yang telah disusun, melengkapi seluruh peralatan yang dibutuhkan, menentukan pelaku, lokasi, dan waktu dimulai pelaksanaan.

Berdasarkan uraian penjelasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pelaksanaan memiliki arti sebuah kegiatan yang dilaksanakan oleh seseorang secara berencana, teratur, dan memiliki tujuan.

b. Fungsi Pelaksanaan

Menurut Adisasmita R (2018), fungsi pelaksanaan adalah:

- 1) Menjalankan prosedur kepemimpinan dan pengembangan tenaga kerja untuk memperoleh ketercapaian tujuan
- 2) Memberikan penjelasan dan tugas mengenai pekerjaan

- 3) Memberikan penjelasan tentang peraturan yang telah ditetapkan
- 4) Proses pelaksanaan program untuk memastikan bahwa seluruh pihak dalam organisasi mampu memenuhi tanggungjawab dengan kesadaran penuh dan kinerja dalam tingkatan tinggi.

Arti kata pelaksanaan dalam penelitian yang berjudul peran *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 di PT. Kartika Samudra Adijaya yaitu proses melakukan atau melaksanakan sesuatu. Dalam konteks judul tersebut mengacu pada proses perbaikan kapal secara keseluruhan, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasan.

4. *Docking*

a. Pengertian *Docking*

Docking adalah sebuah bagian dalam perairan yang digunakan untuk melakukan perbaikan, konstruksi, dan pemeliharaan kapal (Sudirman Aditia Nugraha *et al.* 2018). *Docking* juga dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan kapal dari air menuju *dock* dengan berbantuan berbagai fasilitas pengedokan yang biasa disebut galangan. *Docking* memiliki tujuan untuk memelihara kapal, pemeliharaan kapal bisa meliputi pemeriksaan dan perbaikan kerusakan pada bagian lambung atau *hull part* dan permesinan atau *machinery part*.

Salah satu dari berbagai jenis survei dalam dunia perkapalan adalah *Docking Survey* (survei pengedokan) yang digunakan untuk memastikan seluruh bagian-bagian kapal meliputi lambung, kemudi, propulsi

perlengkapan jangkar dan perlengkapan lainnya yang berada di bawah garis air apakah sudah sesuai dengan peraturan BKI atau belum. Selama proses *Docking*, PT Kartika Samudra Adijaya mengirimkan pegawai dengan jabatan *owner Surveyor* untuk mengurus segala keperluan *Docking* mulai dari kapal naik hingga kapal selesai melakukan *Docking*. *Owner surveyor* melakukan komunikasi dengan pemilik kapal, pihak *dock* dan Badan Klasifikasi Indonesia agar proses perbaikan berjalan dengan lancar.

b. Jenis-jenis *Docking*

1) Dok Kolam/Gali (*Graving Dock*)



shutterstock.com - 2417610089

Gambar 2.1 *Graving Dock*

Sumber : shutterstock.com

Graving Dock merupakan jenis *dock* kapal yang bentuknya mirip kolam, letaknya ada di tepi perairan. *Graving dock* memiliki beberapa bagian penting seperti pintu penutup, pompa pengering, tangga, serta *crane*.

2) Dok Apung (*Floating Dock*)



Gambar 2.2 *Floating Dock*

Sumber : <https://www.kapaldanlogistik.com/>

Floating Dock merupakan komponen yang terdiri dari kompartemen kedap air dengan sisi terbuka pada kedua ujungnya. Jika kompartemen tersebut dipenuhi dengan air, dapat ditenggelamkan.

Kapal akan memasukinya saat bangunan tenggelam dan memompa air keluar dari kompartemen- kompartemen sehingga kembali ke permukaan air (timbul).

3) *Slipway* (*Dock Tarik*)



Gambar 2.3 *Slipway Dock*

Sumber: gensanshipyard.com

Slipway atau *Dock Tarik* merupakan jenis *dock* yang memiliki rel, fungsinya adalah menarik kapal menggunakan derek. *Slipway* dibuat

dengan mempertimbangkan sudut kemiringan untuk mempermudah kapal untuk naik. Selain menggunakan rel, proses penaikan kapal dapat dibantu *air bag* yang diletakkan di bawah kapal sebagai bantalan.

5. *Tugboat*

a. Pengertian *Tugboat*

Menurut Gaby Regina (2020), *tugboat* merupakan jenis kapal yang bisa melakukan gerakan menarik atau mendorong kapal lain di dalam wilayah perairan. Mesin induk induknya memiliki kekuatan 750 sampai 3000 HP atau senilai 500-2.000 kW.

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

b. Fungsi *Tugboat*

Menurut (Alamsyah et al., 2020) fungsi-fungsi *tugboat* adalah sebagai berikut :

1) Menarik atau mendorong kapal

Gerakan menarik atau mendorong dapat membantu kapal lain untuk bersandar pada tepian dermaga, dan menarik kapal yang mengalami kerusakan mesin atau tidak bermesin.

2) Menanggulangi kebakaran

Adanya pompa air yang dapat membantu mempercepat

pemadaman kebakaran, *tugboat* dapat membantu kapal penanggulangan minyak tumpah dan menanggulangi kebakaran.

3) Membantu pelaksanaan *mooring* dan *unmooring*

Ketika kapal besar mengalami kesulitan untuk bersandar atau lepas dari dermaga, maka proses dari *mooring* dan *unmooring* akan dilakukan oleh kapal *tugboat*.

4) Membantu sandar dan lepas sandar

Kapal *tugboat* membantu kapal besar saat akan melakukan proses sandar di pelabuhan atau akan meninggalkan dermaga. Proses ini sulit karena adanya angin dan arus. Kapal *tugboat* akan memberikan daya dorong tambahan yang dibutuhkan agar proses berjalan dengan lancar.

c. Jenis-Jenis *Tugboat*

1) *Tugboat* Konvensional atau Stan *Tugboat*



Gambar 2.4 *Stan Tugboat*

Sumber : www.damen.com

Stan tugboat merupakan jenis *tugboat* yang memiliki desain simpel dan biaya pembuatan paling rendah dibandingkan dengan jenis lain. Teknologi dalam *tugboat* jenis ini terbatas sehingahnya cocok

bekerja dalam tingkat kesulitan rendah, contohnya seperti menarik tongkang.

2) ASD Tug (*Azimuth Stern Drive*)



Gambar 2.5 *Azimuth Stern Drive*

Sumber : www.vlmaritime.com

Tugboat jenis ini adalah *tugboat* dengan sistem baling-baling yang memiliki gerakan hingga 360° sehingga memiliki keterampilan gerak yang begitu baik. *Tugboat* jenis ini cocok bekerja sebagai *assisting* atau menyandarkan kapal-kapal di pelabuhan.

3) ATD Tug (*Azimuth Tractor Drive*)



Gambar 2.6 *Azimuth Tractor Drive*

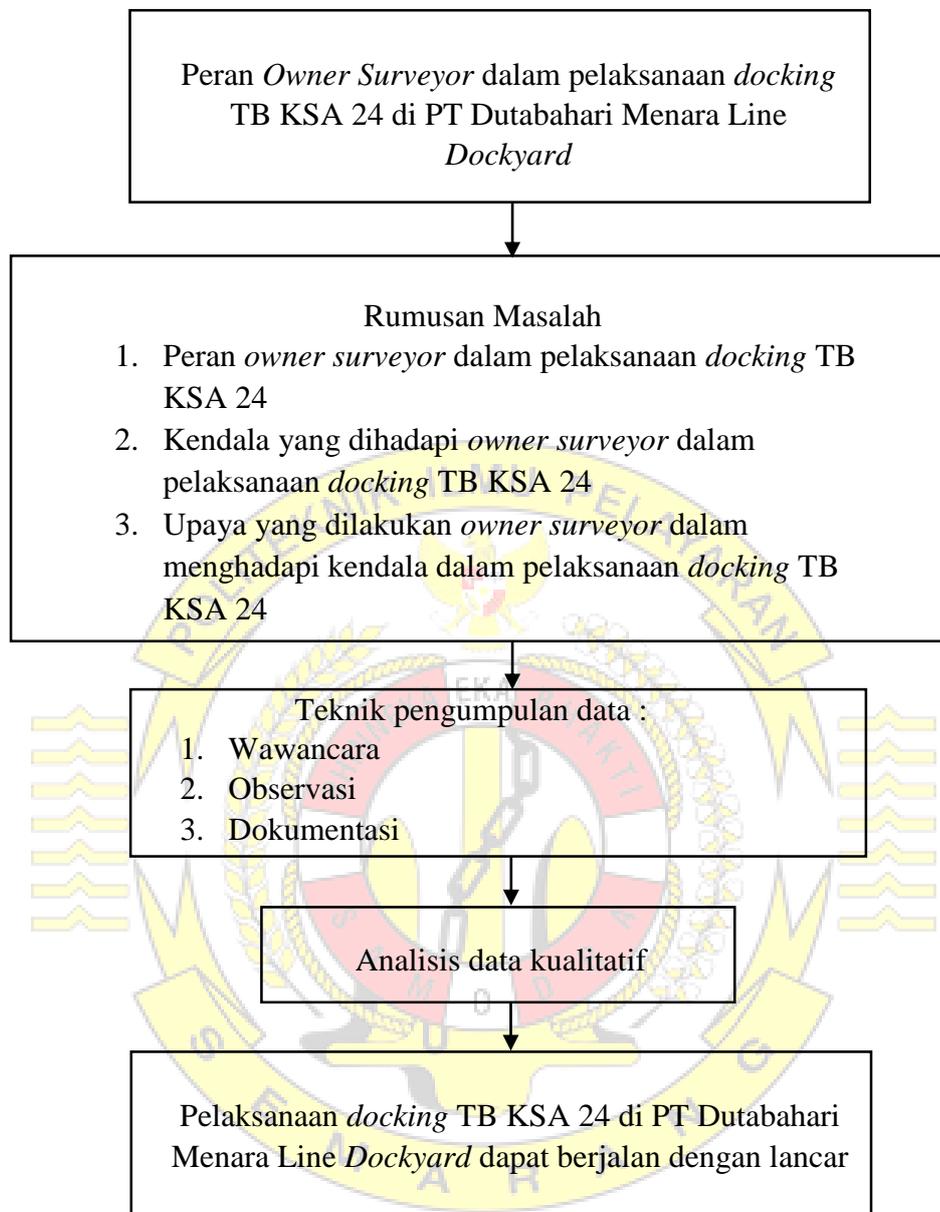
Sumber : rivieramm.com

Tugboat ini memiliki sistem penggerak yang sama ASD *tug*, tetapi memiliki perbedaan pada posisi baling-baling. Pada ATD *tug* baling-baling berada di depan sehingga dalam kondisi *towing* atau *assisting* tidak perlu memindahkan tali *towing* ke depan atau ke belakang, cukup dengan memendekkan saja.

B. Kerangka Penelitian

Semua armada yang dimiliki PT. Kartika Samudra Adijaya selalu melaksanakan *Docking*, salah satunya TB KSA 24. Pelaksanaan *Docking* berfungsi untuk menunjang peningkatan produktivitas kerja dan untuk melakukan perawatan. Dalam pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 terdapat perbaikan yang tidak sesuai dengan yang diminta PT. Kartika Samudra Adijaya. Sebagai wakil pemilik kapal, *owner surveyor* berperan dalam menyelesaikan masalah ini. *Owner surveyor* melakukan analisis terhadap kemungkinan penyebab dan dampak sehingga perbaikan dapat dilakukan dengan disesuaikan permintaan pihak PT. Kartika Samudra Adijaya dan *Docking* dapat dilakukan dengan maksimal.

Kerangka penelitian merupakan bagan sederhana yang memberikan kemudahan dalam memahami skripsi. Kerangka penelitian dalam skripsi ini diuraikan sebagai berikut :



Gambar 2.7 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Peran *owner surveyor* saat pelaksanaan *docking* TB KSA 24 yaitu *Owner surveyor* sebagai wakil pemilik kapal memiliki tanggung jawab dalam pelaksanaan *docking* TB KSA 24 dari persiapan hingga selesai melaksanakan *docking* dan berperan dalam menyelesaikan masalah *docking* TB KSA 24.
2. Kendala *owner surveyor* pada pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 adalah mengalami kerusakan saat keluar *Docking* TB KSA 24 yaitu kerusakan *propeller*, keterlambatan material *sparepart* mesin serta cuaca buruk saat pelaksanaan *Docking* TB KSA 24.
3. Upaya yang dilakukan *owner surveyor* agar pelaksanaan *docking* TB KSA 24 yaitu mengadakan pertemuan dengan pihak *dock* PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard* yang mendapat kesepakatan melaksanakan perbaikan ulang pada bagian *propeller*, menjamin ketersediaan *sparepart* mesin, dan membuat perubahan jadwal perbaikan agar pelaksanaan *docking* TB KSA 24 dapat berjalan dengan lancar.

B. Keterbatasan Penelitian

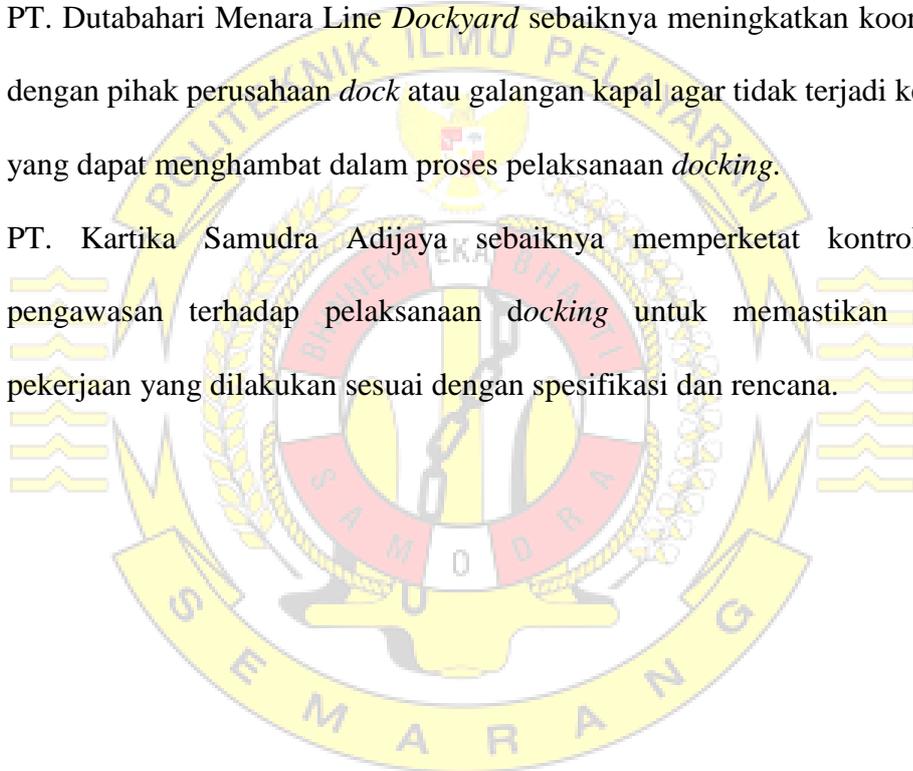
Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, terdapat keterbatasan penelitian yaitu :

Penelitian ini hanya fokus pada peran *owner surveyor* dalam pelaksanaan *docking* TB KSA 24. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi proses

pelaksanaan *docking*. Peneliti merekomendasikan faktor-faktor lainnya dapat ditindaklanjuti pada penelitian berikutnya.

C. Saran

1. *Owner surveyor* selaku penanggung jawab lapangan sebaiknya mengecek dan mengawasi setiap perkembangan dan pengerjaan *Docking* sehingga dapat menghindari kesalahan yang tidak diinginkan.
2. PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard* sebaiknya meningkatkan koordinasi dengan pihak perusahaan *dock* atau galangan kapal agar tidak terjadi kendala yang dapat menghambat dalam proses pelaksanaan *docking*.
3. PT. Kartika Samudra Adijaya sebaiknya memperketat kontrol dan pengawasan terhadap pelaksanaan *docking* untuk memastikan semua pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan spesifikasi dan rencana.



DAFTAR PUSTAKA

- Anggito Albi, Setiawan Johan. (2018) *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi (ID): CV Jejak.
- Desion Gaby Regina. (2022) *Evaluasi Kinerja Operasional Kapal Tugboat KSA 119 Di Pt. Kartika Samudra Adijaya*. In Repository PIP Semarang
- Kurniawati, Evi. (2014) *Analisa Teknis Pemilihan Daya Tugboat Dalam Rangka Pengembangan PT. Pelabuhan Indonesia II [TESIS]*. Jurusan Teknik Sistem Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Mahendra, A. S. (2023) *Efisiensi Biaya Docking MV. Sri Wandari Indah di PT. KYK Line*. In Repository PIP Semarang
- Margayaningsih Dwi. (2018) *Peran Masyarakat dalam Kegiatan Pemberdayaan Masyarakat di Desa*. Publiciana. 11(1): 71-88.
- Mekarisce Arnild Augina. (2020) *Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat*. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat*. 12(3): 145-151.
- Munandar, Aris, Sri Rejeki W.P, M Sholikhhan Arif, *Perancangan Sistem Informasi Pengawasan Pembangunan Kapal Baru Di Beberapa Galangan (Multi Shipyard) Berbasis Komputer*, *Jurnal Teknik ITS Vol 4 No 1*.
- Nofia M, Mulyanto IP, Amiruddin W. (2015) *Analisa Kekuatan Konstruksi Kapal Tugboat Ari 400 HP dengan Metode Elemen Hingga*. *Jurnal Teknik Perkapalan*. 3(1): 118-126.
- Nugraha SA, Mawardi W, Purwangka F. (2018) *Identifikasi Kompetensi Kerja Pada Area Docking Kapal di Ppn Palabuhan Ratu, Kabupaten Sukabumi Jawa Barat*. *Jurnal Ilmiah Samudra Akuatika*. 2(1): 23-34.
- Rachmawan Fachrul Nizar, Urip Prayogi. (2023) *Perencanaan Dok Tarik Menggunakan Airbags Untuk Kapal Dengan Hull Series 60 Pada Pt. Najatim Dockyard*. *Jurnal Spektran Vol. 11, No. 2*
- Saleh Sirajuddin. *Analisi Data Kualitatif*. Bandung (ID): Pustaka Ramadhan.
- Siyoto Sandu (2015) *Dasar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta (ID): Literasi Media Publishing.
- Soeryanto S, Mashuri AA, Samudra B. (2017) *Proses Repairing Ponton di PT. Doc dan Perkapalan Surabaya*. *Otopro*. 12(2): 50-57.

Sudirman Aditia Nugraha, Wazir Mawardi, Fis Purwangka. (2018) *Identifikasi Kompetensi Kerja pada Area Docking Kapal di Ppn Palabuhan Ratu, Kabupaten Sukabumi Jawa Barat. Jurnal Ilmiah Samudra Akuatika. 2(1): 23-34.*

Sugiyono. (2016) *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Research, and Development.* Bandung (ID): Alfabeta.

Waskito Panji. (2022). *Penanganan Docking kapal TB. Johan Jaya di Dockyard PT. Samudera Marine Indonesia 1 Serang.* In Repository PIP Semarang.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan *Docking* TB KSA 24



Gambar Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24



Gambar Pelaksanaan *Docking* TB KSA 24

Lampiran 2 Berita Acara Serah Terima Kapal Datang



BERITA ACARA SERAH TERIMA KAPAL DATANG

No : 01 / R-23.240 / DML / 2023

Pada hari ini, **Rabu** Tanggal **Empat** Bulan **Oktober** tahun **Dua Ribu Dua Puluh Tiga (04 - 10 - 2023)** yang bertandatangan dibawah ini :

1. Nama : MITFAH FAUZI MAJID
Jabatan : Owner / Representative
Perusahaan : PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama pemilik kapal yang selanjutnya disebut sebagai **OWNER**
2. Nama : KADARMANING TIYAS ASIH
Jabatan : General Manager
Perusahaan : PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama galangan kapal yang selanjutnya disebut sebagai **YARD**

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

Nama Kapal : **KSA 24**
Jenis Kapal : **TUG BOAT**
Ukuran Utama : Panjang (LOA) : 28.80 Meter
Lebar (B) : 8.00 Meter
Tinggi (H) : 3.70 Meter

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 digunakan sebagai mana mestinya.

OWNER
PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA


MITFAH FAUZI MAJID
Owner / Representative

YARD
PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD


KADARMANING TIYAS ASIH
General Manager

PT DUTABAHARI MENARA LINE DOCKYARD
Jl. Ir. Pangeran Muhammad Noor, Kuin Cerucuk - Banjarmasin 70129
Telp/Fax : 0511 4413364/65

Lampiran 3 Berita Acara Kapal Naik Dock



BERITA ACARA KAPAL NAIK DOCK

No : 02 / R-23.240 / DML / 2023

Pada hari ini, Kamis Tanggal Lima Bulan Oktober tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga
(05 - 10 - 2023) yang bertandatangan dibawah ini :

1. Nama : KADARMANING TIYAS ASIH
Jabatan : General Manager
Perusahaan : PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama galangan kapal yang selanjutnya disebut sebagai **YARD**
2. Nama : MITFAH FAUZI MAJID
Jabatan : Owner / Representative
Perusahaan : PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama pemilik kapal yang selanjutnya disebut sebagai **OWNER**

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya, bahwa pada hari dan tanggal tersebut diatas, 1 (satu) unit kapal dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal : KSA 24
Jenis Kapal : TUG BOAT
Ukuran Utama : Panjang (LOA) : 28.80 Meter
Lebar (B) : 8.00 Meter
Tinggi (H) : 3.70 Meter

Telah **NAIK DOCK** dengan system air bag, untuk dilaksanakan perawatan dan perbaikan.

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat digunakan sebagai mana mestinya.

OWNER
PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA


MITFAH FAUZI MAJID
Owner / Representative

YARD
PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD


KADARMANING TIYAS ASIH
General Manager

PT DUTABAHARI MENARA LINE DOCKYARD
Jl. Ir. Pangeran Muhammad Noor, Kuin Cerucuk - Banjarmasin 70129
Telp/Fax : 0511 4413364/65

Lampiran 4 Berita Acara Kapal Turun Dock



BERITA ACARA KAPAL TURUN DOCK

No : 03 / R-23.240 / DML / 2023

Pada hari ini, Kamis Tanggal Dua Puluh Enam Bulan Oktober Tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga (26-10-2023) yang bertepatan dibawah ini :

1. Nama : KADARMANING TIYAS ASIH
Jabatan : General Manager
Perusahaan : PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama galangan kapal yang selanjutnya disebut sebagai **YARD**
2. Nama : MITFAH FAUZI MAJID
Jabatan : Owner / Representative
Perusahaan : PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama pemilik kapal yang selanjutnya disebut sebagai **OWNER**

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya, bahwa pada hari dan tanggal tersebut diatas, 1 (satu) unit kapal dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal : **KSA 24**
Jenis Kapal : TUG BOAT
Ukuran Utama : Panjang (LOA) : 28.80 Meter
Lebar (B) : 8.00 Meter
Tinggi (H) : 3.70 Meter

Telah **TURUN DOCK** dengan system air bag, untuk selanjutnya akan sandar di dermaga milik **YARD**.

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat digunakan sebagai mana mestinya.

OWNER

PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA

MITFAH FAUZI MAJID
Owner / Representative

YARD

PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD

KADARMANING TIYAS ASIH
General Manager

PT DUTABAHARI MENARA LINE DOCKYARD

Jl. Ir. Pangeran Muhammad Noor, Kuin Cerucuk - Banjarmasin 70129
Telp/Fax : 0511 4413364/65

Lampiran 5 Berita Acara Serah Terima Kapal Selesai Perbaikan



BERITA ACARA SERAH TERIMA KAPAL SELESAI PERBAIKAN

No : 04 / R-23.240 / DML / 2022

Pada hari ini, Rabu Tanggal Satu Bulan November Tahun Dua Ribu Dua Puluh Dua (01-11-2022) yang bertandatangan dibawah ini :

1. Nama : KADARMANING TIYAS ASIH
Jabatan : General Manager
Perusahaan : PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama galangan kapal yang selanjutnya disebut sebagai YARD
2. Nama : MITFAH FAUZI MAJID
Jabatan : Owner / Representative
Perusahaan : PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama pemilik kapal yang selanjutnya disebut sebagai OWNER

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya, bahwa YARD telah menyerahkan 1 (satu) unit kapal kepada OWNER, karena sudah dilaksanakan perbaikan / docking repair dengan data kapal sebagai berikut :

- Nama Kapal : KSA 24
- Jenis Kapal : TUG BOAT
- Ukuran Utama : Panjang (LOA) : 28.80 Meter
Lebar (B) : 8.00 Meter
Tinggi (H) : 3.70 Meter

1. Telah selesai dilaksanakan semua perbaikan / docking repair sesuai dengan repair list termasuk pekerjaan tambahan berdasarkan rekomendasi surveyor kelas dan owner
2. OWNER telah mengecek dan menerima semua hasil pekerjaan yang telah dilaksanakan oleh YARD sesuai laporan pekerjaan (Satisfaction Note) dengan baik.
3. YARD telah menyerahkan 1 (satu) unit kapal tersebut diatas ke OWNER, dan OWNER telah menerima penyerahan tersebut dengan baik, untuk selanjutnya pengelolaan kapal tersebut diatas menjadi tanggung jawab OWNER

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat digunakan sebagai mana mestinya.

OWNER

PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA

MITFAH FAUZI MAJID
Ownef / Representative

YARD

PT. DUTABAHARI MENARA LINE - DOCKYARD

KADARMANING TIYAS ASIH
General Manager

PT DUTABAHARI MENARA LINE DOCKYARD

Jl. Ir. Pangeran Muhammad Noor, Kuin Cerucuk - Banjarmasin 70129
Telp/Fax : 0511 4413364/65

Lampiran 6 Data Proyek *Docking* TB. KSA 24



DATA PROYEK
General Data of Project

<input type="checkbox"/> NOMER PROYEK <i>Project Number</i>	:	R-23.240
<input type="checkbox"/> NAMA KAPAL <i>Vessel Name</i>	:	KSA 24
<input type="checkbox"/> TIPE KAPAL <i>Vessel Type</i>	:	TUG BOAT
<input type="checkbox"/> UKURAN UTAMA KAPAL <i>Main Dimension</i>	:	28.80 x 8.00 x 3.70 Meter LOA x B x H
<input type="checkbox"/> Berat Kotor / Berat Bersih <i>Gross Tonnage / Nett Tonnage</i>	:	217 / 66
<input type="checkbox"/> PEMILIK <i>Owner</i>	:	PT. PEL. KARTIKA SAMUDRA ADIJYA
<input type="checkbox"/> JENIS PROYEK <i>Kind of Project</i>	:	DOCKING REPAIR
<input type="checkbox"/> KLASIFIKASI / JENIS SURVEY <i>Classification / Kind of Survey</i>	:	BKI / SS
<input type="checkbox"/> WAKTU KEDATANGAN <i>Time Arrival</i>	:	04 Oktober 2023
<input type="checkbox"/> WAKTU KAPAL NAIK DOK <i>Docking Time</i>	:	05 Oktober 2023
<input type="checkbox"/> WAKTU KAPAL TURUN DOK <i>Undocking Time</i>	:	26 Oktober 2023
<input type="checkbox"/> WAKTU MENINGGALKAN GALANGAN <i>Time Depature</i>	:	01 November 2023
<input type="checkbox"/> RUANG LINGKUP PEKERJAAN <i>General Scoope of Work</i>	:	<ul style="list-style-type: none">- Pengedokan dan Pergerkan Kapal- Pelayanan Umum- Pembersihan Lambung, Blasting & Painting- Perawatan & Perbaikan Perlengkapan Lambung- Penggantian Pelat- Pekerjaan Kamar Mesin- Pekerjaan Propulsi & Kemudi- Pembersihan Tangki-tangki- Pemeriksaan & Pengujian

Lampiran 7 *Ship Particullar* TB KSA 24



TUG BOAT VESSEL SHIP PARTICULAR	
Name Of Vessel	: KSA - 24
Type of Vessel	: Steel Tugboat
Construction	: Baja
Call Sign	: YDA 6220
Flag	: Indonesia
Owners	: PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Year of Built	: 2008
Designed by	: PT. DOK PENDINGIN
Launching	: 2009
Engine Brand	: Mitsubishi
Engine Type	: S 12 – A2 MPTK
Horse Power	: 2 X 776 KW
Engine Generator	:
Classification	: Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) *A-100 (I) P
Length	: 26.76 Meter
Breadth	: 8.00 Meter
Depth	: 3.70 Meter
Tanda Selar	: GT. 217 No. 3802 / Iik
Gross Tonnage	: 217 ton
Net Tonnage	: 66 ton
Port of Register	: Samarinda
Tank Capacities	: Fuel Oil = (+/-) 100,000 Liter : Fresh Water = (+/-) 40,000 Liter
Speed	: (+/-) 10 Knots Normal Free Running
Total Crew	: 10 (Ten) Persons

PT. Pelayaran Kartika Samudra Adijaya

PT. PELAYARAN
KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA

Anthony Pahala Silitonga

Lampiran 8 Transkrip Wawancara

TRANSKRIP WAWANCARA 1

Informan 1

Jabatan : *Owner Surveyor* PT. Kartika Samudra Adijaya
Banjarmasin

Tempat Wawancara : Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin

Waktu Wawancara : 30 Oktober 2023

Hasil Wawancara :

Peneliti : Selamat pagi Bapak

Informan : Selamat pagi juga dek

Peneliti : Izin bertanya bapak, bagaimana peran *owner surveyor* pada pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 ini ?

Informan : “*Owner Surveyor* merupakan perwakilan dari pemilik kapal yang bertugas mengawasi dan memantau kapal secara langsung di lapangan dalam proses *Docking*. Peran *owner surveyor* meliputi persiapan *Docking*, pelaksanaan *Docking*, dan penyelesaian *Docking*. Peran *owner surveyor* dalam persiapan *Docking* yaitu membantu *ship owner* dalam memilih tempat *Docking* yang tepat dan menyusun daftar pekerjaan dengan melakukan komunikasi bersama *crew* kapal untuk mendiskusikan kerusakan kapal apa saja yang harus diperbaiki yang selanjutnya dibuat dalam *repair list*

untuk diserahkan kepada *ship owner* dan pihak *dock*. Sementara itu, peran *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking* yaitu mengawasi dan memantau *Docking* di galangan agar semua pekerjaan dapat selesai tepat waktu serta menyusun laporan harian untuk memberikan informasi mengenai progress perbaikan kapal kepada *ship owner* dan *maintenance*. *Owner surveyor* juga berperan dalam penyelesaian kapal yaitu melakukan pengecekan akhir bersama dengan BKI dan menyusun laporan akhir atau *Docking report*”.

Peneliti : Apakah selama pelaksanaan *Docking tugboat* KSA 24 terjadi kendala?

Informan : “Pada saat pelaksanaan *Docking tugboat* KSA 24 di PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard* saya mendapatkan berbagai kendala pertama kondisi kapal yang tidak terduga yaitu rusak nya bagian *propeller* saat kapal selesai melaksanakan *Docking*, lalu keterlambatan material *sparepart* dan yang terakhir kurang nya komunikasi dan koordinasi saya dengan dengan pihak *dock* karena banyaknya kapal yang melakukan *Docking* sehingga koordinasi dengan pihak *dock* kurang maksimal, selain itu keterlambatan material yang kita pesan mengalami keterlambatan karena kehabisan *stock* sehingga saya harus mencari pemasok yang lain dan mengutamakan yang dekat agar dapat langsung dilakukan

perbaikan, dan yang terakhir cuaca yang buruk yaitu hujan deras mengakibatkan pekerjaan luar ruangan mengalami kendala.

Peneliti : Bagaimana upaya yang dilakukan anda sebagai *owner surveyor* untuk mengatasi kendala yang dihadapi ?

Informan : Upaya yang dilakukan saya sebagai *owner surveyor* dalam menyelesaikan masalah dengan cara melakukan pengecekan secara rutin agar tidak terjadi kerusakan TB KSA 24 serta melakukan komunikasi dengan pihak PT. Dutabahari Menara Line *Dockyard* dan mendapatkan kesepakatan untuk melakukan perbaikan ulang pada bagian "*propeller*", mencari pemasok *sparepart* yang menyediakan dan saya juga mengutamakan yang paling dekat agar pekerjaan *Docking* dapat berjalan lancar dan melakukan perubahan jadwal perbaikan yang sudah direncanakan yaitu perbaikan di luar ruangan menjadi perbaikan di dalam ruangan.

Peneliti : Baiklah, sepertinya poin-poin yang ingin saya tanyakan sudah terjawab semuanya. Terima kasih atas waktunya bapak

Informan : Sama-sama dek, semoga penelitian ini berjalan dengan lancar

TRANSKRIP WAWANCARA 2

Informan 2

Jabatan : *Staff Maintenance* PT Kartika Samudra Adijaya
Banjarmasin

Tempat Wawancara : Kantor PT Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin

Waktu Wawancara : 30 Oktober 2023

Hasil Wawancara :

Peneliti : Selamat pagi Bapak

Informan : Selamat pagi juga dek, apakah ada yang ingin ditanyakan?

Peneliti : Sebelumnya terimakasih banyak atas waktu dan kesempatannya telah bersedia menjadi narasumber. Saya izin mewawancarai atau bertanya beberapa hal mengenai pelaksanaan *Docking* TB KSA 24.

Informan : Iya mas apa saja yang ingin ditanyakan mengenai *Docking* TB KSA 24 ?

Peneliti : Apa peran *owner surveyor* dalam pelaksanaan *Docking* TB KSA 24 di PT Dutabahari Menara Line *Dockyard*?

Informan : *owner surveyor* berperan dalam pengawasan langsung di lapangan, dia juga melakukan koordinasi dengan saya mengenai perbaikan yang berkaitan dengan mesin.

Peneliti : Apakah ada kendala selama melaksanakan *Docking* TB KSA 24 di PT Dutabahari Menara Line *Dockyard*?

Informan : Iya terdapat berbagai kendala, yang pertama kami menemukan kerusakan saat kapal selesai melaksanakan *Docking* yaitu kerusakan *propeller*, lalu keterlambatan material *spare part*, dan yang terakhir cuaca yang buruk yaitu hujan deras yang dapat menghambat proses *docking*.

Peneliti : Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut?

Informan : “PT. Kartika Samudra Adijaya dan PT Dutabahari Menara Line *Dockyard* melakukan pertemuan untuk membahas pengerjaan TB KSA 24 yang mengalami kerusakan. Dengan adanya pertemuan tersebut mendapatkan kesepakatan untuk mengulang pengerjaan *propeller* yang mengalami kerusakan, yang kedua saya bersama dengan *owner surveyor* mencari pemasok *sparepart* dan melakukan koordinasi dengan pihak logistik untuk mencari pemasok *sparepart*, dan yang terakhir melakukan perubahan jadwal perbaikan agar pekerjaan tidak mengalami penundaan.

Peneliti : Baiklah Terimakasih informasi yang sangat menarik. Sekali lagi terimakasih banyak Bapak atas informasi dan waktunya. Sudah cukup jelas informasinya dan sudah terjawab juga semua hal-hal yang ingin saya tanyakan

Informan : Terimakasih juga, semangat dalam menyelesaikan penelitian nya

Peneliti : Siap bapak

TRANSKRIP WAWANCARA 3

Informan : *Staff Dock PT. Dutabahari Menara Line Dockyard*

Tempat Wawancara : *Dock PT. Dutabahari Menara Line Dockyard*

Waktu Wawancara : 30 Oktober 2023

Hasil Wawancara :

Peneliti : Selamat siang Bapak

Informan : Selamat siang juga dek

Peneliti : Terimakasih banyak atas waktu dan kesempatannya telah bersedia menjadi narasumber.

Informan : Sama-sama dek, baik apa saja yang ingin ditanyakan?

Peneliti : Izin pak selama proses *Docking* TB KSA 24 upaya yang dilakukan pihak *dock* saat terjadi kendala yang dihadapi?

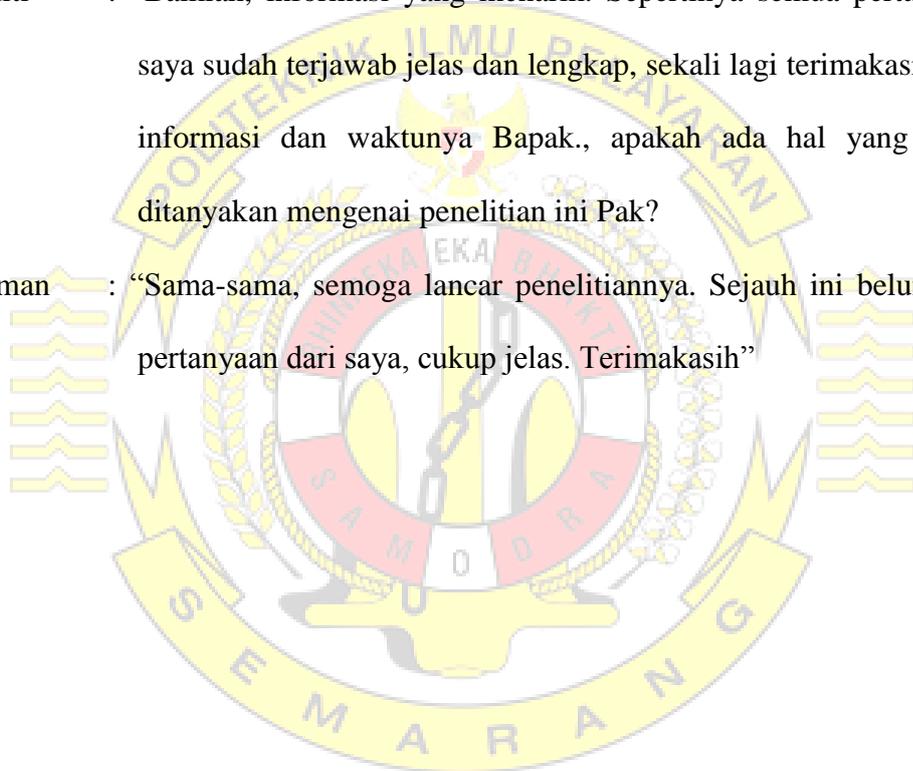
Informan : “Upaya yang dilakukan pihak *dock* yaitu melakukan pertemuan dengan pihak PT. Kartika Samudra Adijaya dan menghasilkan kesepakatan untuk memperbaiki ulang *propeller* TB KSA 24 yang mengalami kerusakan”, membantu mencari pemasok *sparepart* terdekat, dan lebih melakukan koordinasi dengan PT Kartika Samudra Adijaya agar *Docking* berjalan dengan lancar.

Peneliti : Bagaimana prosedur perbaikan saat terjadi kerusakan pada perbaikan *tugboat* KSA 24?

Informan : “Setelah mendapatkan kesepakatan untuk menaikan TB KSA 24 ke atas *dock*, kapal dipersiapkan untuk naik kembali ke *dock*, karena *dock* ini berjenis *slipway dock* dengan bantuan *airbag* untuk membantu menaikan kapal ke atas *dock*, jadi kami mempertimbangkan pasang surut air sungai dan dibantu dengan *tugboat*”.

Peneliti : Baiklah, informasi yang menarik. Sepertinya semua pertanyaan saya sudah terjawab jelas dan lengkap, sekali lagi terimakasih atas informasi dan waktunya Bapak., apakah ada hal yang ingin ditanyakan mengenai penelitian ini Pak?

Informan : “Sama-sama, semoga lancar penelitiannya. Sejauh ini belum ada pertanyaan dari saya, cukup jelas. Terimakasih”



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Orieza Sativa Anwar
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kebumen 08 Oktober 2000
3. N I T : 572011317512 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Kelurahan Parakancangah RT 02 RW 01
Kecamatan Banjarnegara, Kabupaten Banjarnegara
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Muhammad Anwar Solichin
 - b. Ibu : Nuri Siswiyanti
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 1 Krandegan Banjarnegara (2007–2013)
 - b. SMP Negeri 2 Banjarnegara (2013–2016)
 - c. SMA Negeri 1 Banjarnegara (2016–2019)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 – 2024)

9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

Perusahaan : PT. Kartika Samudra Adijaya
Alamat : Jl. Djok Mentaya No. 27-28, Komplek Ruko
Nagamas, Kertak Baru Ilir, Kec. Banjarmasin
Tengah, Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan
70231.

