

## **PROSEDUR PENGAJUAN NOTA DINAS SEBAGAI PENUNDAAN WAKTU DOCKING PADA KAPAL LCT TOTAL I DI PT AGUS SUTA LINE**

\*1) Arditiya, 2) Fabiola Bulimasena Luturmas 3)Herdi Syam 4) Muhamad Adin Hatim

<sup>1</sup> Nautika, Jurusan Kemaritiman, Politeknik Negeri Samarinda

<sup>2,4</sup> KPNNK, Jurusan Kemaritiman, Politeknik Negeri Samarinda

<sup>3</sup>Teknika, Jurusan Kemaritiman, Politeknik Negeri Samarinda

[Arditiya.mitra@polnes.ac.id](mailto:Arditiya.mitra@polnes.ac.id)

**Abstrak:** Penelitian ini dilatar belakangi oleh masalah yang sering terjadi pada kapal yaitu penundaan docking kapal. Docking kapal adalah sebuah tempat di perairan dengan fungsinya yaitu untuk melakukan proses pembangunan kapal (new building), perbaikan kapal (ship repair) dan juga melakukan pemeliharaan (maintainance). Kasus ini biasanya terjadi karena dokumen kelengkapan kapal persiapan docking mengalami expired. Oleh karena itu diperlukanya sebuah pengajuan nota dinas untuk memperpanjang dokumen-dokumen kelengkapan persiapan kapal yang expired. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana prosedur docking kapal dan dokumen-dokumen kelengkapan persiapan docking dan nota dinas di PT Agus Suta Line pada kapal Landing Craft Tank (LCT) Total 1. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, studi kepustakaan, wawancara dan dokumentasi. Berdasarkan hasil data yang diperoleh maka dapat disimpulkan bahwa sering terjadinya masalah keterlambatan koordinasi dan komunikasi dari pihak perusahaan kepada pihak penyewa kapal. Selain itu, pihak PT Agus Suta Line perlu melakukan perpanjangan dokumen sertifikat keselamatan kapal agar tidak menjadi hambatan dalam proses kesiapan docking. Oleh karenanya diperlukan pengecekan ulang terhadap dokumen kelengkapan persiapan docking.

**Kata Kunci :** docking kapal, pengajuan nota dinas, prosedur

### **PENDAHULUAN**

Kalimantan Timur adalah sebuah provinsi Indonesia di pulau kalimantan bagian ujung timur yang berbatasan dengan Malaysia, Kalimantan Utara, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Barat dan Sulawesi. Luas total Kalimantan adalah 127.346,92 km<sup>2</sup> dan populasi sebesar 3. 793.152 Jiwa (2020). Kalimantan Timur merupakan wilayah dengan kepadatan penduduk terendah ke

Empat di Nusantara ([https://id.wikipedia.org/wiki/Kalimantan\\_Timur](https://id.wikipedia.org/wiki/Kalimantan_Timur)).

Provinsi Kalimantan Timursebelum dimekarkan menjadi Kalimantan Utara merupakan provinsi terluas kedua di Indonesia setelah Papua, dengan luas 194.489 km persegi yang hampir sama dengan Pulau Jawa atau sekitar 6,8% dari total luas wilayah Indonesia.

Transportasi laut merupakan salah satu dari tiga transportasi yang ada di seluruh dunia. Seperti kita ketahui transportasi laut memberikan peranan yang sangat besar bagi perkembangan perekonomian dunia, dimana pengangkutan barang menggunakan moda transportasi laut adalah sangat efektif, efisien dan ekonomis di banding moda transportasi lainnya. Hal itulah yang mengundang para pelaku bisnis untuk terjun dalam bisnis transportasi laut ini, sehingga dapat mendorong perkembangan perekonomian dunia. Keefektifitasan terhadap moda transportasi laut melalui pelayaran dalam kemasan dengan lebih spesifik yaitu peti kemas (*Container*) dapat menurunkan biaya operasional yang memberikan dampak yang besar bagi konsumen maupun penyedia layanan transportasi itu sendiri. Perlu diketahui bahwa peranan moda transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling kecil bila dibandingkan dengan moda transportasi darat maupun udara. Selain itu, jumlah barang yang dapat diangkut lebih banyak dan variatif dibandingkan dengan moda transportasi darat maupun udara.

Sampai saat ini moda transportasi laut masih dianggap lebih efisien dan ekonomis dalam pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain maupun dari suatu Negara ke Negara lain, karena kemampuan memuatnya yang besar dan variatif yang belum dimiliki oleh moda transportasi lainnya.

Kapal *Landing Craft Tank* (LCT) adalah jenis kapal yang digunakan untuk mendaratkan muatan di perairan dangkal yang sulit untuk dijangkau dengan menggunakan kapal pengangkut biasa. Muatan yang diangkut dengan menggunakan *Landing Craft Tank* (LCT) adalah alat berat, mesin, mobil, truk, bahan konstruksi, logistik, dan barang-barang lainnya yang berbobot dan berukuran besar. Kapal *Landing Craft Tank* (LCT) sendiri di

PT Agus Suta Line digunakan untuk mengangkut *Crane, excavator, bulldozer*, mesin dan bahan konstruksi lainnya. Untuk wilayah lokasi pengiriman yang diangkut menggunakan kapal *Landing Craft Tank* (LCT) adalah lokasi pertambangan atau lokasi proyek yang berada di pulau atau pantai dan jalur sungai yang memang lokasinya sulit untuk dijangkau dengan kapal pengangkut biasa.

*Docking* kapal adalah sebuah tempat diperairan dengan fungsinya yaitu untuk melakukan proses pembangunan kapal (*new building*) perbaikan kapal (*ship repair*) dan juga melakukan pemeliharaan (*maintainance*). *Docking* kapal juga dapat di gunakan sebagai proses pembangunan kapal meliputi desain, pemasangan gading awal, pemasangan plat lambung, instalasi peralatan, pengecekan, test kelayakan, hingga klasifikasai oleh klass yang telah ditunjuk. Sedangkan untuk proses perbaikan/pemeliharaan bisanya meliputi perbaikan konstruksi lambung, perbaikan *propeller sterntube*, perawatan *main engine* dan peralatan lainnya. Dalam melakukan penundaan *docking* pihak perusahaan mempersiapkan dokumen kelengkapan persiapan *docking* salah satunya dokumen nota dinas.

Nota dinas adalah surat dispensasi untuk melakukan penundaan *docking* berdasarkan *docking*, atau tanggal *docking* sebelumnya yang tersisa 6 bulan dari masa *docking* selanjutnya. Nota dinas tersebut diterbitkan oleh Kementrian Perhubungan (Direktur Jenderal Perhubungan Laut). Seperti yang pernah terjadi di PT Agus Suta Line kapal LCT TOTAL I pernah melakukan Pengajuan Nota

dinas Sebagai Penundaan Waktu *Docking* Di PT Syukur Bersaudara

Melihat obyek yang dibahas, maka pembatasan masalah yang akan dibahas dalam Tugas Akhir ini sangat diperlukan. Agar pembahasan lebih terfokus pada

pokok permasalahan, untuk itu penulis tertarik untuk mengangkat judul Laporan Tugas Akhir yaitu “**Prosedur Pengajuan Nota Dinas Sebagai Penundaan Waktu Docking Pada Kapal LCT TOTAL I di PT AGUS SUTA LINE**”.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data berupa satuan motivasional pernyataan dari narasumber yang memuat data penelitian. Sumber data berasal dari dokumen PT Agus Suta Lines dan hasil wawancara.

No	Butir Wawancara
1.	Langkah-langkah prosedur <i>docking</i>
2.	Dokumen-dokumen kelengkapan persiapan <i>docking</i> dan nota dinas.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengumpulan data yang telah penulis kumpulkan selama melaksanakan Penelitian di Perusahaan PT Agus Suta Line, Maka pada bab ini akan dibahas hasil dan pembahasan sesuai dengan rumusan masalah pada Tugas Akhir ini yaitu Bagaimana Prosedur Docking di Kapal LCT Total I di PT Agus Suta Line, Apa Saja Dokumen-Dokumen Kelengkapan Persiapan Docking dan Nota Dinas.

### Pembahasan

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis, penulis akan membahas tentang bagaimana Prosedur Docking Kapal LCT Total I dan apa

saja Dokumen- Dokumen Kelengkapan Persiapan Docking dan Nota Dinas.

Prosedur Docking Kapal LCT Total I di PT Agus Suta Line

Adapun Prosedur Docking Kapal LCT Total I adalah sebagai berikut :

1. Melakukan perhitungan Estimasi Budget
2. Melakukan perencanaan pemeliharaan pada kapal LCT total I
3. Melakukan pengajuan penawaran kepada pihak galangan dan menentukan tanggal dock spale atau tanggal kosong docking agar tidak terjadi penabrakan waktu docking di galangan.
4. Melakukan komunikasi dan koordinasi dengan penyewa kapal untuk meminta izin melakukan docking dikarenakan kapal masih terikat kontrak dengan penyewa kapal.
5. Melakukan pengajuan permohonan survey dock ke Biro klasifikasi Indonesia (BKI klass).
6. Melakukan pengajuan permohonan survey dock ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
7. Melakukan pengajuan list perbaikan kapal kepada pihak galangan agar tidak terjadi kesalah pahamanan dengan pihak galangan.
8. Melakukan pengajuan perbaikan atau pemeliharaan kapal berdasarkan list perbaikan yang sudah ditetapkan.
9. Dilakukanya survey dock oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI klass).
10. Dilakukanya suvey dock oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
11. Menginformasikan list perbaikan pekerjaan sebelumnya dengan memorandum yang dilakukan oleh

- Biro Klasifikasi Indonesia (BKI klass).
12. Memastikan kembali pemeriksaan list perbaikan berdasarkan sinkronisasi di antara memorandum Biro Klasifikasi Indonesia (BKI klass) dan repair list.

Dokumen-Dokumen Kelengkapan Persiapan Docking dan Nota Dinas Dalam pembahasan kali ini ada dua pembahasan yang akan dibahas yaitu Dokumen-Dokumen Kelengkapan Persiapan Docking dan Nota Dinas untuk pembahas pertama kita akan bahas terlebih dahulu Dokumen-Dokumen Kelengkapan Persiapan Docking Sebagai Berikut :

1. Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang
2. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang
3. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
4. Sertifikat Sistem Anti Teritip
5. Sertifikat Klasifikasi Lambung
6. Sertifikat Klasifikasi Mesin
7. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal
8. Repair list

Pembahasan selanjutnya alur Nota Dinas sebagai surat perpanjangan sertifikat Sebagai Berikut :

1. Surat Nota Dinas.
2. Mengajukan surat permohonan dari pemohon serta menyampaikan kepada direktur.
3. Melengkapi permohonan sertifikat atau dokumen yang diperpanjang masa berlakunya.
4. Sertifikat keselamatan kontruksi kapal barang.
5. Sertifikat keselamatan radio barang.
6. Sertifikat perlengkapan kapal barang.
7. Surat ukur.

8. Sertifikat Biro Klasifikasi Indonesia (BKI klass) bisa digunakan apabila diperlukan dalam perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.
9. Melakukan verifikasi keabsahan dokumen oleh marine inspector.
10. Menyejuttujui dan menandatangani surat yang ditanda tangani oleh direktur perkapalan dan kelautan.
11. Melakukan pembayaran slip setoran PNBPU PUP.
12. Menunggu nomor surat keluar.
13. Terbit surat sertifikat keselamatan kapal.

## **KESIMPULAN**

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa perawatan terhadap *Oil water separator* dilakukan dengan *Preventive Maintenance* dimana perawatan berdasarkan jadwal untuk mencegah kerusakan, *Prediktif Maintenance* dimana perawatan berdasarkan kondisi tertentu untuk mencegah terjadi kerusakan, *Corrective Maintenance* dimana perawatan dilakukan untuk meningkatkan performance.

Dan *Breakdown Maintenance* dimana perawatan dilakukan setelah terjadi kerusakan

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Bennett, M. A. and R. A. Williams, (2004). *Monitoring The Operation Of An Oil/Water Separator Using Impedance Tomography*. *Miner. Eng.*, Vol. 17, no. 5, pp. 605–614.
- Clark, R. B., C. Frid, and M. Attrill, (2001). *Marine pollution*, Vol. 5. Oxford university press Oxford.
- Dörnyei, Z.,(2007). *Research*

- Methods In Applied Linguistics.  
Oxford university press,
- Faizi, A. N ; K. Anam, dan I. Prasetyo,  
(2020). Analisa Gangguan Sistem  
Pelumasan Pada Mesin Toyota  
Avanza 1300 CC. Surya Tek. J.  
Ilm. Tek. Mesin, Vol. 4, no. 1,  
2020.
- Hura, M. And J. Mittleman, (1977).  
High Capacity Oil–Water  
Separator. Nav. Eng. J., Vol. 89,  
no. 6, pp. 55–62.
- Malisan, J. (2011). Kajian Pencemaran  
Laut dari Kapal dalam Rangka  
Penerapan PP Nomor 21 Tahun  
2010 Tentang Perlindungan  
Lingkungan Laut.
- J. Penelit. Tranpostasi Laut, Vol. 13, no.  
1, pp. 65–77, Mukhtar P. D.,  
(2013). Metode Praktis Penelitian  
Deskriptif Kualitatif. Jakarta GP  
Press Gr.