



**“OPTIMALISASI PROSES BONGKAR MUAT PETI
KEMAS MV. SINAR SABANG DI MASA PANDEMI
COVID-19”**

SKRIPSI

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

Oleh

AJI RAFIYAN MUHAMMAD
NIT 55181113803 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

“OPTIMALISASI PROSES BONGKAR MUAT PETI KEMAS MV. SINAR SABANG DI MASA PANDEMI COVID-19”

DISUSUN OLEH :

AJI RAFIYAN MUHAMMAD

NIT 551811136803 N

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

Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar

Penata Tk. I, (III/d)

NIP.19751012199808 1 001

Janny Adriani Djari, S.ST., M.M

Penata Tk. I, (III/c)

NIP. 19800118200812 2 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika

Capt. Dwi Antoro, MM., M.Mar.

Penata Tk. I, III/d

NIP. 19740614 199808 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “**OPTIMALISASI PROSES BONGKAR MUAT PETI KEMAS MV. SINAR SABANG DI MASA PANDEMI COVID-19**” karya,

Nama : Aji Rafiyan Muhammad

NIT : 551811136803 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada haritanggal.....

Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,



Semarang,.....

Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Janny Adriani Djari, S.ST., M.M
Penata Tk. I, (III/c)
NIP. 19850518 201012 2 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, M.M.
Pembina Tk. I, (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Aji Rafiyan Muhammad

NIT : 551811136803 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI PROSES BONGKAR MUAT PETI KEMAS MV. SINAR SABANG DI MASA PANDEMI COVID-19”**

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 oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,

Aji Rafiyan Muhammad
NIT 551811136803 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. MAN JADDA WA JADA. MAN SHOBARO DZOFIRO. MAN SARA ‘ALA DARBI WASHOLA. (A. Fuadi).
2. Pada hakikatnya Engkau adalah penulis buku “catatan amalmu” yang akan diterbitkan pada hari kiamat, maka pilihlah kata-kata dan kalimat-kalimat yang terbaik untuk digoreskan dalam buku karyamu tersebut. (Ustaz Dr. Firanda Andirja Abidin, Lc, MA.).
3. Akan selalu ada jalan menuju sebuah kesuksesan bagi siapapun, selama orang tersebut mau berusaha dan bekerja keras untuk memaksimalkan kemampuan yang ia miliki.

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Bapak Rudi Muhammad dan Ibu Sriyani yang senantiasa mendukung dan menjadi motivasi dalam hidup peneliti.
2. Kedua saudara saya, yang senantiasa membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada peneliti.
3. Almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Alhamdulillah, Segala puji dan rasa syukur, yang peneliti lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penelitian skripsi yang berjudul “Optimalisasi Proses Bongkar Muat Peti Kemas MV. Sinar Sabang di masa Pandemi Covid-19”.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) serta syarat untuk menyelesaikan program viendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan dan beberapa saran dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar, selaku Ketua Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Dosen Pembimbing materi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Janny Adriani Djari, S.ST. M.M selaku Dosen Pembimbing penulisan yang

telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Bapak, ibu, dan serta saudara yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada peneliti dalam setiap peraihan cita-cita yang hendak dicapai.
6. Seluruh taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang angkatan 55 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
7. Seluruh senior dan staff di PT. Samudera Indonesia Tbk sewaktu saya praktik yang telah memberi semangat dan motivasi untuk terus belajar serta membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
8. Seluruh *Officer* dan *Crew* di atas kapal MV. Sinar Sabang yang telah membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
9. Teman dan sahabat saya yang telah mendukung saya dalam penyusunan skripsi ini.

Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang,.....

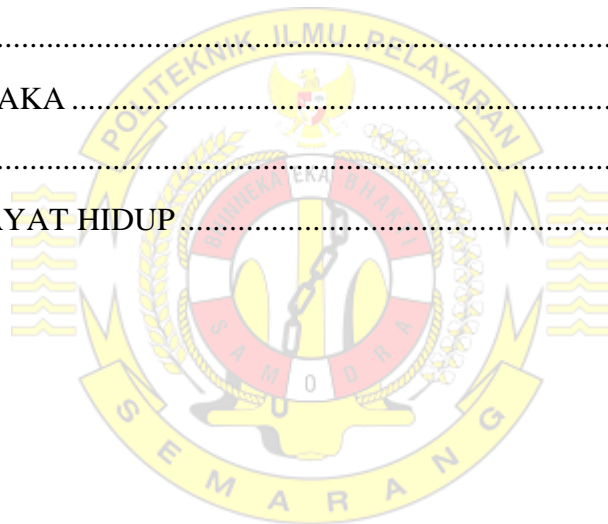
Penulis

Aji Rafiyan Muhammad
NIT 551811136803 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Penelitian	6
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Hasil Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEOR	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian	19
BAB III METODE PENELITIAN	22
A. Metode Penelitian.....	22
B. Tempat Penelitian.....	23
C. Sampel Data Penelitian.....	26
D. Teknik Pengumpulan Data	26
E. Instrument Penelitian.....	29

F. Teknik Analisis Data Kualitatif	30
G. Pengujian Keabsahan Data	33
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	36
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	36
B. Deskripsi Data.....	38
C. Temuan	45
D. Pembahasan Hasil Penelitian	55
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	62
A. Simpulan.....	62
B. Keterbatasan Penelitian	63
C. Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA	65
LAMPIRAN	67
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	77



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel penelitian terdahulu (Wahyu Damayanti)	37
Tabel 4.2 Tabel Penelitian terdahulu (Galuh Raditiniar)	38
Tabel 4.3 Tabel <i>Ship Particulars</i> MV. Sinar Sabang	39
Tabel 4.4 Tabel <i>Crew List</i> MV. Sinar Sabang	42
Tabel 4.5 Tabel Keterangan pemberian skor.....	57
Tabel 4.6 Tabel Penilaian prioritas	58
Tabel 4.7 Tabel Permasalahan dalam metode <i>fishbone</i>	59

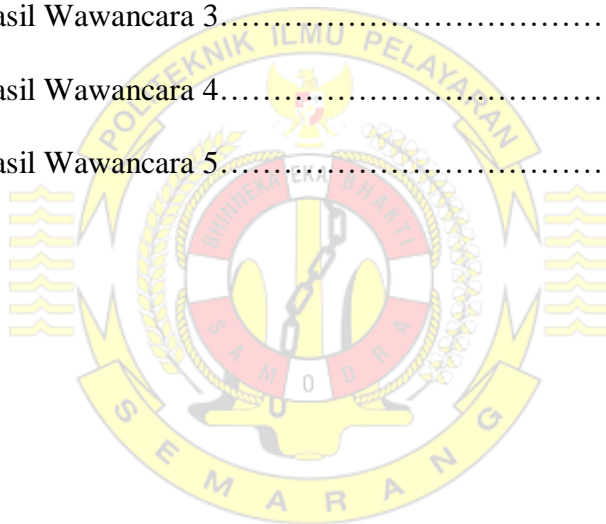


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Crew Health Monitoring</i>	16
Gambar 2.2 <i>Visitor Health Monitoring</i>	16
Gambar 2.3 <i>The Maritime Declaration of Health (MDH)</i>	18
Gambar 2.4 Kerangka Penelitian	21
Gambar 4.1 MV. Sinar Sabang	42
Gambar 4.2 <i>Bay Plan</i>	44
Gambar 4.3 <i>Container Damage</i>	49
Gambar 4.4 Proses muat <i>container</i> ke dalam palka	49
Gambar 4.5 <i>Damge Container Report</i>	50
Gambar 4.6 <i>Spanner</i> yang rusak akibat menaruh sembarangan	54
Gambar 4.7 <i>Twistlock</i> yang rusak	54
Gambar 4.8 <i>Safety meeting</i> MV. Sinar Sabang	56
Gambar 4.9 <i>Fishbone Diagram</i>	60

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew List</i> MV. Sinar Sabang	67
Lampiran 2	<i>Ship Particular</i>	68
Lampiran 3	<i>Bay Plan</i>	69
Lampiran 4	<i>Damage Report</i>	70
Lampiran 5	<i>The Maritime Declaration of Health</i> (MDH).....	71
Lampiran 6	Hasil Wawancara 1.....	72
Lampiran 7	Hasil Wawancara 2.....	73
Lampiran 8	Hasil Wawancara 3.....	74
Lampiran 8	Hasil Wawancara 4.....	75
Lampiran 8	Hasil Wawancara 5.....	76



ABSTRAKSI

Muhammad, Aji Rafiyan, 2022. “*Optimalisasi Proses Bongkar Muat Peti Kemas MV. SinarSabang Di Masa Pandemi Covid-19*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Tri Kismantoro, M.M., M.Mar., Pembimbing II: Janny Adriani Djari, S.ST., M.M.

Bongkar muat peti kemas yang terjadi di atas kapal MV. Sinar Sabang terjadi ketika kapal sandar di suatu pelabuhan untuk membongkar dan memuat suatu muatan ke dalam kapal MV. Sinar Sabang maupun ke dermaga tempat sandar kapal. Bongkar muat di kapal MV. Sinar Sabang dilakukan oleh *crew* darat, yaitu *foreman*, *stevedore* maupun operator *crane* serta dibantu oleh pihak kapal yang mengawasi kegiatan bongkar muat. Upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan proses bongkar muat peti kemas di atas kapal MV. Sinar Sabang pada masa pandemi Covid-19, dan Kendala yang dihadapi dalam bongkar muat peti kemas pada masa pandemi Covid-19 di atas kapal MV. Sinar Sabang. Adapun tujuan penelitian dari skripsi ini yaitu mengidentifikasi masalah keterlambatan bongkar muat peti kemas, serta mengetahui cara menganalisa keterlambatan proses bongkar atau muat peti kemas.

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penyampaian masalah adalah metode deskriptif kualitatif, untuk menggambarkan dan menguraikan yang diteliti. metode penelitian deskriptif kualitatif adalah sebuah metode yang digunakan peneliti untuk menemukan pengetahuan atau teori terhadap penelitian pada satu waktu tertentu. Metode deskriptif kualitatif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasi objek sesuai apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis fakta dan karakteristik objek yang diteliti secara tepat. Pada proses analisis data, peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif terhadap data dari hasil penelitian melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapat peneliti di kapal yang berkaitan dengan pelaksanaan proses bongkar muat di atas kapal, maka dapat disimpulkan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga dapat meningkatkan pelaksanaan proses bongkar muat di MV. Sinar Sabang.

Kata kunci: kapal kontainer, Covid-19, bongkar muat, kru kapal.

ABSTRACT

Muhammad, Aji Rafiyan, 2022. *“Optimization of Container Loading and Unloading Process MV. Sinar Sabang During the Covid-19 Pandemic”*. Diploma IV Program, Nautical Department, Merchant Marine of Politeknik Semarang, Supervisor I: Capt. Tri Kismantoro, M.M., M.Mar., Supervisor II: Janny Adriani Djari, S.ST., M.M.

Loading and unloading of containers that occurs on board the MV. Sinar Sabang occurs when a ship docks at a port to unload and load a cargo into an MV ship. Sinar Sabang as well as to the dock where the ship docks. Loading and unloading on the MV ship. Sinar Sabang is carried out by land crews, namely foreman, stevedore and crane operators and assisted by the ship who supervises loading and unloading activities. Efforts are being made to optimize the loading and unloading process for containers on board the MV. Sinar Sabang during the Covid-19 pandemic, and the obstacles faced in loading and unloading containers during the Covid-19 pandemic aboard the MV. Sabang Rays. The research objectives of this thesis are to identify the problem of loading and unloading delays of containers, and to know how to analyze delays in the process of loading or unloading containers.

The research method used by researchers in spreading is a qualitative descriptive method, to describe and describe the problem under study. descriptive qualitative research method is a method used by researchers to find knowledge or theory of research at a certain time. Qualitative descriptive method is a research method that seeks to describe and interpret objects according to what exists, with the aim of being systematically described and the characteristics of the object under study are accurate. In the process of data analysis, researchers used qualitative descriptive methods to data from research results through observation, interviews, and documentation.

The explanation that has been explained and the findings or data obtained by researchers on the ship relating to the implementation of the unloading process on the ship, can be said to be useful input, thereby improving the implementation of the unloading process in the MV. Sabang Rays.

Keywords: container ship, Covid-19, loading unloading

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bongkar muat peti kemas yang terjadi di atas kapal MV. Sinar Sabang terjadi ketika kapal sandar di suatu pelabuhan untuk membongkar dan memuat suatu muatan ke dalam kapal MV. Sinar Sabang maupun ke dermaga tempat sandar kapal. Bongkar muat di kapal MV. Sinar Sabang dilakukan oleh *crew* darat, yaitu *foreman*, *stevedore* maupun operator *crane* serta dibantu oleh pihak kapal yang mengawasi kegiatan bongkar muat peti kemas. Saat melakukan karantina di kapal, petugas karantina dari pelabuhan Penang, Malaysia melakukan pemeriksaan kesehatan sesuai prosedur terhadap seluruh *crew* kapal dengan pengecekan suhu badan dan *swab test antigen*. Setelah *crew* kapal melakukan karantina, kapal dapat memasuki wilayah pelabuhan untuk melaksanakan proses bongkar muat.

Berdasarkan hasil observasi peneliti, masalah yang dihadapi di atas kapal MV. Sinar Sabang adalah *new normal* di masa pandemi Covid-19 dalam pelaksanaan bongkar muat peti kemas dan persiapan pada saat bongkar atau muat peti kemas sehingga memperlambat proses bongkar muat peti kemas sebelum memasuki pelabuhan tujuan, di karenakan saat ingin memasuki wilayah pelabuhan Penang, Malaysia diharuskan untuk melakukan karantina di atas kapal MV. Sinar Sabang, selama 1 hari.

Oleh karena itu di dalam skripsi ini peneliti ingin menuangkan pengalamannya selama praktik laut (prala) pada MV. Sinar Sabang yang melayani pelayaran Singapura dan Malaysia yang berkaitan dengan proses bongkar muat. Di pelabuhan-pelabuhan tersebut mengalami proses bongkar atau muat, banyak permasalahan disebabkan oleh *new normal* di masa pandemi Covid-19 yang kurang terampil dan menguasai prosedur kerja yang baik, sehingga mengganggu kelancaran bongkar muat.

Peti kemas dalam kegiatan ekspor-impor dengan armada kapal laut perlu dukungan peti kemas sebagai penunjangnya, menurut Ridwan dan Haryani (2018) dijelaskan bahwa peti kemas adalah sebuah gudang kecil yang berjalan kemas yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, terbuat dari kerangka baja dengan dinding lembaran baja bisa digunakan berulang-ulang untuk menyimpan dan mengangkut muatan.¹

Sesuai dengan standar dari *International Shipping Organization* dijelaskan bahwa peti kemas memiliki ukuran standar yang terdiri dari ukuran 10 feet, 20 feet dan 40 feet, tetapi ukuran yang sering dipakai adalah 20 feet, oleh karena itu peti kemas dikenal dengan adanya *Twenty-feet Equivalent Unit* (TEU), disetiap peti kemas yang diuraikan diatas dalam situasi yang kosong belum ada muatannya (Restu Saputra, 2017).

Sebelum barang atau peti kemas di kirim dengan kapal melalui laut maka ada kegiatan yang dinamakan bongkar muat. Peraturan Menteri Perhubungan RI

¹ Ridwan & Haryani, *Bunga Rampai Istilah Kepelabuhan & Pelayaran* (Semarang: CV. Yayasan Mampu Media, 2018).

Nomor: PM 60 Tahun 2014 pada Bab II Pasal 2 ayat (1) dijelaskan bahwa Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dari dan ke kapal di Pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargidoring* dan *receiving* atau *delivery*.²

Saat melakukan karantina di kapal, petugas karantina dari pelabuhan Penang, Malaysia melakukan pemeriksaan kesehatan sesuai prosedur terhadap seluruh *crew* kapal dengan pengecekan suhu badan dan *swab test antigen*. Setelah *crew* kapal melakukan karantina, kapal dapat memasuki wilayah pelabuhan untuk melaksanakan proses bongkar muat.

Kerja para buruh yang kurang baik dalam proses bongkar muat kapal, buruh yang kurang disiplin melalaikan prosedur kerja dalam proses bongkar muat seperti halnya tidak menggunakan PPE (*Personal Protective Equipment*). Operator *gantry crane* yang cenderung kasar mengakibatkan kerusakan pada kapal dan peti kemas saat melakukan bongkar muat di pelabuhan Penang, Malaysia.

Selama melakukan praktik peneliti menemukan beberapa masalah yang terjadi di atas kapal dalam penanganan muatan peti kemas guna keselamatan muatan pada muatan peti kemas maka dapat ditentukan oleh 2 faktor, diantaranya adalah:

² Masa Pandemi Covid-, “Strategi Pt. Tpks Semarang Dalam Mempertahankan Kinerja Bongkar Muat Petikemas Ekspor-Import Pada Masa Pandemi Covid-19” 3, no. 1 (2021): 299–306.

1. Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber Daya Manusia adalah suatu hal yang penting dalam kegiatan usaha apapun karena kualitas dari hal tersebut sangatlah menentukan kinerja dari suatu perusahaan. Pengelolaan dan pengembangan sumber daya manusia merupakan suatu investasi bagi perusahaan karena diperlukan biaya untuk mendukung hal tersebut, namun sejalan dengan hal tersebut, manfaat yang didapat oleh perusahaan juga besar karena pekerja dan karyawan yang dimiliki menjadi *professional* dan handal dalam mengerjakan segala pekerjaan di perusahaan tersebut.

Dengan demikian pengelolaan dan pengembangan sumber daya manusia menjadi penentu keberhasilan dalam suatu perusahaan atau unit usaha, terutama dalam era globalisasi dimana para pesaing tidak hanya berasal dari dalam negeri saja tetapi juga berasal dari luar negeri yang ikut serta meramaikan dan berkompetisi untuk menarik minat dari konsumen.

Persaingan yang semakin ketat inilah yang membuat para pelaku usaha harus memiliki sumber daya manusia yang berkualitas di perusahaannya sehingga memiliki proses produksi yang baik. Proses produksi biasanya dikaitkan dengan produktivitas, dimana bila produktivitas meningkat maka akan diikuti dengan peningkatan kinerja dari perusahaan.

Maka proses pengembangan dan pengelolaan sumber daya manusia merupakan salah satu kunci kesuksesan dari perusahaan agar

dapat meningkatkan persaingan dari perusahaan itu sendiri dan meningkatkan brand dari perusahaan tersebut. Pengelolaan sumber daya manusia dengan berdaya guna akan mampu mencapai tujuan organisasi.

Secara operasional, tujuan organisasi mencakup pada tujuan masyarakat (*societal objective*), tujuan organisasi (*organization objective*), tujuan fungsi (*functional objective*), dan tujuan personal (*personal objective*). Suatu departemen sumber daya manusia harus memiliki kemampuan untuk mengembangkan, mempergunakan, dan memelihara sumber daya manusia supaya fungsi organisasi dapat berjalan dengan seimbang (Sedarmayanti, 2009).³

2. peralatan dan teknis lainnya

Menurut D. A. Lasse (2009:111) peralatan bongkar muat peti kemas (*container*) terdiri dari alat-alat angkat dan angkut mulai dari operasi kapal, *haulage*, *loft on lift off*, *receipt* dan *delivery*. Kinerja keseluruhan sistem (*whole system performance*) menentukan tingkat performansi terminal.

Ukuran kinerja (*output*) setiap unit alat ditentukan berdasarkan jumlah ton dan siklus selama satu satuan waktu perindividual alat. Akan tetapi ukuran kinerja terminal tidak ditentukan secara individual alat, melainkan diukur secara keseluruhan sistem, yakni mulai dari operasi kapal sampai dengan *delivery* untuk impor dan dari *receipt* hingga operasi

³ Sedarmayanti, *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja* (Bandung: CV. Mandarin Maju 2009).

muat ke kapal untuk ekspor.⁴ Oleh karena itu peneliti memilih

**“Optimalisasi Proses Bongkar Muat Peti Kemas MV. Sinar Sabang
Di Masa Pandemi Covid-19”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini dimaksudkan untuk membatasi studi kualitatif sekaligus membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan mana yang tidak relevan. Pembatasan dalam penelitian kualitatif ini lebih didasarkan pada tingkat kepentingan atau urgensi dari masalah yang dihadapi dalam penelitian ini. Penelitian ini akan difokuskan pada “Optimalisasi Proses Bongkar Muat Peti Kemas MV. Sinar Sabang Di Masa Pandemi Covid-19”.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti akan membahas pokok-pokok permasalahan yang ada, dan dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. upaya apa yang dilakukan untuk mengoptimalkan proses bongkar muat peti kemas di atas kapal MV. Sinar Sabang pada masa pandemi Covid-19?
2. kendala yang dihadapi dalam bongkar muat peti kemas pada masa pandemi Covid-19 di atas kapal MV. Sinar Sabang?

⁴ Lasse, D. A. “Manajemen Peralatan: Aspek Operasional dan Perawatan”. Jakarta, Rajawali Pers, 2012.

D. Tujuan Penelitian

Selama melaksanakan praktek di kapal MV. Sinar Sabang, penulisan menerapkan teori yang diterima diperkuliahan maupun di studi kepustakaan dengan keadaan yang ditemukan dalam praktek di kapal. Adapun tujuan dari penyusunan skripsi ini adalah:

- a. mengidentifikasi masalah keterlambatan bongkar muat peti kemas.
- b. mengetahui cara menganalisa keterlambatan proses bongkar atau muat peti kemas.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dari hasil penelitian peneliti mengharapkan diharapkan menjadi acuan bagi pihak-pihak yang membutuhkan sebagai bahan atau sumber informasi dan dapat menghasilkan suatu manfaat. Adapun manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah:

- a. manfaat teoritis

Sebagai bahan pemikiran ke depan bagi peneliti yang di tuangkan dalam bentuk karya ilmiah berdasarkan fakta atau kejadian yang peneliti alami selama praktek laut (prala) diatas kapal.

- b. manfaat praktis

Untuk memberikan tambahan pengetahuan guna peningkatan kelancaran bongkar muat di kapal-kapal peti kemas pada masa pandemi Covid-19.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Untuk mendukung pembahasan mengenai proses bongkar muat dalam optimalisasi proses bongkar muat di masa pandemi Covid-19, maka perlu diketahui dan dijelaskan teori-teori penunjang yang peneliti ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan skripsi ini sehingga dapat lebih menyempurnakan skripsi ini.

1. Pengertian Optimalisasi

Optimalisasi menurut Poerdwadminta (Ali,2014:13) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien”.⁵ Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimalkan keuntungan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya.

⁵ M. A Ali, *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori* (Samarinda: Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis, 2014).

Dalam proses untuk mencapai optimalisasi banyak hal yang harus diperhatikan terutama dalam menyusun rencana akan menjadi landasan dalam melakukan proses bongkar muat. Optimalisasi dapat dicapai dengan meningkatkan produktivitas, sehingga tingkat efisiensi akan menjadi tinggi, dan berdampak pada proses bongkar muat yang dihasilkan akan menjadi tinggi dan berdampak pada bongkar muat yang dihasilkan akan menjadi tinggi sehingga rencana produksi atau target produksi dapat dicapai dengan tepat.

Secara umum, pengertian optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks. Sedangkan menurut Andri Rizki Pratama (2013:6) mendefinisikan optimalisasi sebagai upaya individu untuk meningkatkan kegiatan untuk bisa meminimalisir kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar mencapai tujuan dengan baik dalam tenggat waktu tertentu.⁶ Jadi optimalisasi adalah proses pencapaian suatu pekerjaan dengan hasil dan keuntungan yang besar tanpa harus mengurangi mutu dan kualitas dari suatu pekerjaan. Dalam penelitian ini, topik yang diangkat adalah optimalisasi pengecekan ketebalan *bottom plate* kapal sehingga dapat terwujudnya tingkatan keakuratan dan ketepatan hasil pengecekan yang baik.

⁶ Andri Rizki Pratama, *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal Dalam Proses Kerja Jangkar Di AHTS Amber* (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayan Semarang, 2013).

2. Pengertian dan Prosedur Bongkar Muat

a. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Lasse, D.A dalam bukunya Manajemen peralatan: aspek operasional dan perawatan (2012). Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya peralatan bongkar muat peti kemas terdiri dari alat-alat angkat dan angkut mulai dari operasi kapal, *haulage*, *lift on*, *lift off*, *receipt*, dan *delivery*.⁷

1). Bongkar

- a). Mengambil barang yang didaratkan oleh *crane* (derek) pada dermaga.
- b). Memindahkan barang dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.
- c). Meletakkan, menyusun atau menumpuk barang didalam lapangan penumpukan atau gudang.
- d). Mengembalikan peralatan ke dermaga untuk melaksanakan operasi selanjutnya.

2). Muat

- a). Mengambil barang dari lapangan penumpukan atau gudang pelabuhan.

⁷ D.A Lasse, *Manajemen Peralatan: Aspek Operasional Dan Perawatan* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012).

- b). Memindahkan barang dari lapangan penumpukan atau gudang ke dermaga.
- c). Meletakkan barang di bawah *crane*.
- d). Mengangkat barang dari dermaga ke kapal.

b. Prosedur Bongkar Muat

Menurut Hananto Soewedo, 2015, muatan adalah barang berupa *Break bulk* (barang yang tidak dimasukkan ke dalam peti kemas) yang akan dikapalkan atau barang yang dimasukkan dalam peti kemas (*container*) untuk dikapalkan.⁸ Muatan kapal laut adalah muatan milik *shipper* atau pemilik barang yang berupa muatan yang tidak dikemas (*general cargo*) atau muatan yang dimasukkan ke dalam peti kemas.

Sedangkan proses bongkar muat barang umum di pelabuhan meliputi *Stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal), *cargodoring* (operasi transfer tambatan), dan *receiving* atau *delivery* (penerima atau penyerahan) yang masing-masing dijelaskan di bawah ini:

1). *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal)

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, tongkang, truk atau memuat barang dari dermaga atau tongkang, truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal

⁸ Hananto Soewedo, *Penangan Muatan Kapal (Cargo Handling) Di Pelabuhan & Peralatannya* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2015).

atau derek darat (Peraturan Menteri No. 60 Tahun 2014), Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.

Petugas *Stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal) dalam mengerjakan bongkar muat kapal, selain *Foreman* (pembantu *Stevedor*) juga ada beberapa petugas lain yang membantu *Stevedore* (pemborong bongkar muat kapal), yaitu *Cargo surveyor* Perusahaan Bongkar Muat (PBM), petugas barang berbahaya, administrasi, dan *cargodoring* (operasi transfer tambatan). Dalam pelaksanaan produktifitas *cargodoring* dipengaruhi oleh tiga variabel yakni jarak yang ditempuh, kecepatan kendaraan, dan waktu tidak aktif (*immobilisasi*).

2). *receiving* atau *delivery* (penerima atau penyerahan)

Receiving atau *Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya (Peraturan Menteri No. 60 Tahun 2014), Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.

Kegiatan *receiving* (penerima) ini pada dasarnya ada 2 (dua) macam, yaitu:

- a). pola muatan angkutan langsung adalah pembongkaran atau pemuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal.
- b). pola muatan angkutan tidak langsung adalah penyerahan atau penerimaan barang atau peti kemas setelah melewati gudang atau lapangan penumpukan.

Terlambatnya operasi *delivery* (penyerahan) dapat terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu:

- a). cuaca buruk atau hujan waktu bongkar dan muatan dari kapal.
- b). terlambatnya angkutan darat, atau terlambatnya dokumen.
- c). terlambatnya informasi atau alur dari barang.

3. Dokumen

Menurut R.P.Suyono (2017), prosedur bongkar muat dimulai dari mempersiapkan dokumen-dokumen bongkar atau muat yaitu:

- a. dokumen-dokumen muat barang
 - 1). *Bill Of Lading* yang disebut juga konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima.
 - 2). *Cargo List* adalah daftar semua muatan yang akan dimuat dalam kapal. *Cargo List* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya yang diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan

pemuatan, yaitu: kapal, *Stevedoring*, gudang dan pihak-pihak lain.

- 3). *Tally* muat yaitu untuk semua barang yang dimuat ke dalam kapal dicatat dalam keadaan *tally sheet*, *tally sheet* juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar. *Tally sheet* juga harus ditanda tangani oleh petugas yang mencatat juga harus di *counter signed* oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian (*dispute*) dari muatan yang ada.
- 4). *Mate's Receipt* adalah tanda terima yang akan dimuat ke dalam kapal. *Mate's receipt* dibuat oleh agen pelayaran dan di tanda tangani oleh mualim kapal.
- 5). *Stowage Plan* adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang dimuat ke dalam kapal. Untuk peti kemas, *stowage plan* disebut *bayplan*, *stowage plan* dibuat oleh petugas kapal atau petugas *tally*, sedangkan *bayplan* dibuat oleh *ship planner*.

b. dokumen-dokumen bongkar barang

- 1). *Tally* bongkar adalah catatan jumlah *colli* dan kondisinya terhadap barang yang dibongkar. *Tally sheet* harus *dicountersigned* oleh Nahkoda atau Mualim yang berwenang.
- 2). *Outurn Report* adalah daftar dari semua barang dengan mencatat *colli* dan kondisinya barang itu pada waktu bongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda *remark* pada *outurn report*.

- 3). *Damaged Cargo list* yaitu khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuat daftar sendiri.
- 4). *Cargo Manifest* adalah keterangan rincian mengenai barang yang diangkut oleh kapal.
- 5). *Dangerous Cargo* adalah daftar muatan berbahaya baik yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) ataupun yang ditetapkan oleh pejabat berwenang di pelabuhan.

Setelah dokumen yang dibutuhkan dalam melaksanakan bongkar atau muat peti kemas telah selesai kemudian mempersiapkan alat-alat mekanisme bongkar atau muat peti kemas, adapun alat-alat bongkar atau muat peti kemas diantaranya:

- 1). *gantry crane* atau *port crane* adalah *crane* untuk membongkar peti kemas dari kapal ke atas *chassis* disisi lambung kapal atau sebaliknya dari *chassis* disisi lambung kapal ke atas kapal.
 - 2). *forklift* adalah alat untuk *stuffing* atau *stripping* di *Container Freight Station* (CFS) bisa juga digunakan untuk *lift on* atau *lift off container* kosong di CFS.
 - 3). *trayler (chassis)* adalah terdiri dari *chassis* dan *head truck* untuk kegiatan *haulage* atau *trucking* peti kemas.
 - 4). *spreader* adalah merupakan alat bantu yang di pasang pada *crane*, *top leader*, *super tracker* untuk mengatur peti kemas.
- c. dokumen tambahan yang diperlukan ketika dimasa pandemi Covid-19, yaitu sebagai berikut:

1). *Crew Health Monitoring*

Scanned with CamScanner

COVID FORM 2 – CREW HEALTH MONITORING
(English version)

SHIP NAME : MV. SINAR SABANG
DATE : 01-11-2021
LOCATION : SINGAPORE

No	Name	Position	Purpose for go onshore and the place to be visited	Body Temperature		Have a close contact with people who have COVID-19 Symptoms?	Symptoms, please tick (✓) this table below if you have (refer to list below)					Sign
				Am	Pm		1	2	3	4	5	
1	DINA RESMANA	MASTER	PENANG	36.1	36.4	-	-	-	-	-	-	Da
2	ARI BUDI SANTOSO	CHIEF OFFICER	PENANG	36.2	36.0	-	-	-	-	-	-	Ar
3	YULIA CHRISTIN MANEMBU	2/O	PENANG	36.0	36.3	-	-	-	-	-	-	Y
4	BELLA OCTAVIA SAHARA	3/O	PENANG	36.1	36.1	-	-	-	-	-	-	B
5	YACOB ANDAYAN	CHIEF ENGINEER	PENANG	36.2	36.0	-	-	-	-	-	-	Y
6	INDARTO SEPUTRO	2/E	PENANG	36.3	36.0	-	-	-	-	-	-	I
7	REGGY SATRIA PERDANA	3/E	PENANG	36.4	36.1	-	-	-	-	-	-	R
8	MUHAMAD ARDIAN	4/E	PENANG	36.0	36.1	-	-	-	-	-	-	A
9	MUHAMMAD TAUFIK	ELECT	PENANG	36.0	36.0	-	-	-	-	-	-	T
10	AGUS SETIAWAN HUTAURIK	BOSUN	PENANG	36.2	36.1	-	-	-	-	-	-	A
11	SAFI BIN AMMIL	A/B	PENANG	36.1	36.3	-	-	-	-	-	-	S

COVID FORM 1 & COVID FORM 2 must be sent to the office via email on daily basis.

Gambar 2.1 *Crew Health Monitoring*

Sumber: dokumen kapal

Berdasarkan gambar tersebut, menjelaskan bahwa setiap crew kapal wajib mengisi suhu atau temperatur badan, tempat yang akan dikunjungi, gejala atau penyakit yang dialami (bila ada), dan tanda tangan crew.

2). *Visitor Health Monitoring*

Scanned with CamScanner

COVID FORM 1 – VISITOR HEALTH MONITORING
(English version)

SHIP NAME : MV. SINAR SABANG
DATE : 01-11-2021
LOCATION : PENANG, MALAYSIA

No	Name	Title / Company	Reason for Onboard	Body Temperature	Symptoms, please tick (✓) this table below if you have (refer to list below)					Time		SIGN
					1	2	3	4	5	IN	OUT	
1	AMIRUL	PENANG PORT	AGENT	36.1	-	-	-	-	-	07.00	07.10	A
2	SAIFUL	PENANG PORT	FOREMAN	36.0	-	-	-	-	-	07.05	18.03	S
3	MAIL	PENANG PORT	GUARANTINE	36.1	-	-	-	-	-	07.07	07.13	M
4	HARAH	PENANG PORT	GUARANTINE	36.3	-	-	-	-	-	07.07	07.14	H
5	FIRA	PENANG PORT	GUARANTINE	36.2	-	-	-	-	-	07.07	07.14	F
6	JARIT	PENANG PORT	STEVEDOR	36.0	-	-	-	-	-	07.13	18.00	J
7	JAIS	PENANG PORT	STEVEDOR	36.1	-	-	-	-	-	07.13	18.05	J
8	LARIS	PENANG PORT	STEVEDOR	36.0	-	-	-	-	-	07.14	18.03	L
9	MUHAM	PENANG PORT	STEVEDOR	36.4	-	-	-	-	-	07.14	18.10	M
10	RIOHAN	PENANG PORT	STEVEDOR	36.2	-	-	-	-	-	07.15	18.11	R

Symptoms Code :
1. Runny nose
2. Sore throat
3. Cough
4. Fever (body temperature over 37.5° C)
5. Difficulty breathing (severe cases)

COVID FORM 1 & COVID FORM 2 must be sent to the office via email on daily basis.

Gambar 2.2 *Visitor Health Monitoring*

Sumber: dokumen kapal

Berdasarkan gambar tersebut, menjelaskan bahwa setiap orang yang naik ke atas kapal harus melaporkan kepada pihak kapal untuk didata: nama, jabatan atau *company*, alasan naik ke atas kapal, pengecekan suhu, gejala atau penyakit yang dialami (bila ada), waktu naik turun kapal, dan tanda tangan *visitor*.

3). *Crew List*

Pengisian formulir tersebut bertujuan untuk mengetahui apakah ada awak kapal yang terindikasi Covid-19 atau tidak, formulir tersebut nantinya akan diserahkan oleh pihak *quarantine* dan masing-masing awak kapal, yang kemudian formulir tersebut dilampirkan bersama *crew list* untuk penerbitan *Port Health Quarantine Clearance* (PHQC), kapal akan dilayani setelah berstatus bebas karantina.

4). *Ship's Document*

Ship's Document atau disebut dokumen kapal yaitu dokumen yang harus dimiliki oleh setiap kapal dan harus berada di atas kapal, yang menyatakan tentang kelayak lautan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang tertentu. *Ship's Document* yang diambil dari atas kapal oleh perusahaan pelayaran atau wakilnya secara umum digunakan untuk kepengurusan formalitas kepelabuhan seperti *clearance* kapal sebelum memulai sampai selesai dan siap berangkat ke pelabuhan tujuan

berikutnya. *Ship's Document* dibagi menjadi dua yaitu *Returnable Ship Document* dan *Non Returnable Ship Document*.

5). *The Maritime Declaration of Health (MDH)*,

Maritime Declaration of Health (MDH) menurut *International Health Regulations (IHR) (2005)* adalah dokumen yang memuat data terkait dengan keadaan kesehatan di atas kapal pada saat lintas dan pada saat kedatangan di pelabuhan. Ini adalah alat yang berguna untuk deteksi dini risiko kesehatan masyarakat.

Annex 8 IHR 2005

GOVERNMENT OF MALAYSIA
MARITIME DECLARATION OF HEALTH

To be completed and submitted to the competent authorities by the masters of ships from foreign ports.

Submitted at the port of SINGAPORE Date 18-02-2021

Name of ship or inland navigation vessel arriving from MV SINAR SABANG MALAYSIA Registration/IMO No 9435234 Sailing to SINGAPORE

(Nationality) (Flag of vessel) SINGAPORE Master's name CAPT. DINA RESMANA
Gross tonnage (ship) 18,321.00 MT Tonnage (inland navigation vessel) 10,392.00 MT

Valid Sanitation Control Exemption/Control Certificate carried on board? Yes...X... No....

Issued at PENANG date 10 OCTOBER 2020 Re-inspection required? Yes... No...X...

Has ships/vessel visited an affected area identified by the World Health Organization? Yes... No...X...

Port and date of visit.....
Last ports of call from commencement of voyage with dates of departure, or within past thirty days, whichever is shorter:.....
Upon request of the competent authority at the port of arrival, list crew members, passengers or other persons who have joined ship/vessel since international voyage began or within past thirty days, whichever is shorter, including all ports/countries visited in this period (add additional names to the attached schedule):
(1) Name..... joined from (1)..... (2)..... (3).....
(2) Name..... joined from (1)..... (2)..... (3).....
(3) Name..... joined from (1)..... (2)..... (3).....
Number of crew members on board.....22.....
Number of passengers on board.....

Health Questions

(1) Has any person died on board during the voyage otherwise than as a result of accident? Yes.....No...X...

(2) Is there on board or has there been during the international voyage any case of disease which you suspect to be of an infectious nature? Yes.....No...X...

(3) Has the total number of ill passengers during the voyage been greater than normal/expected? Yes.....No...X...

(4) Is there any ill person on board now? If yes, state particulars in attached schedule. Yes.....No...X...

(5) Was a medical practitioner consulted? If yes, state particulars of medical treatment or advice provided in attached schedule. Yes.....No...X...

(6) Are you aware of any condition on board which may lead to infection or spread of disease? If yes, state particulars in attached schedule. Yes.....No...X...

(7) Has any sanitary measure (e.g. quarantine, isolation, disinfection or decontamination) been applied on board? Yes.....No...X...

(8) Have any stowaways been found on board? If yes, where did they join the ship (if known)? Yes.....No...X...

(9) Is there a sick animal or pet on board? Yes.....No...X...

Note: In the absence of a surgeon, the master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of a disease of an infectious nature:
(a) fever, persisting for several days or accompanied by
(i) prostration; (ii) decreased consciousness; (iii) glandular swelling; (iv) jaundice; (v) cough or shortness of breath; (vi) unusual bleeding; or (vii) paralysis.
(b) with or without fever: (i) any acute skin rash or eruption; (ii) severe vomiting (other than sea sickness); (iii) severe diarrhoea; or (iv) recurrent convulsions.
I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.
Date 17-02-2021

Signed.....
Master
Capt. DINA RESMANA
Countersigned.....
Ship's Surgeon (if carried)

CS Scanned with CamScanner

Gambar 2.3 *The Maritime Declaration of Health (MDH)*

Sumber: dokumen kapal

4. Pengertian Peti Kemas

Peti kemas adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Organization for Standardization* (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api, dan kapal peti kemas laut. Menurut Wahyu Agung Prihartanto (2014), peti kemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya.⁹

Berat maksimum peti kemas muatan kering 20 kaki adalah 24,000 kg, dan untuk 40 kaki (termasuk *high cube container*), adalah 30,480 kg. Sehingga berat muatan bersih atau *payload* yang biasa diangkut adalah 21,800 kg untuk 20 kaki, 26,680 kg untuk 40 kaki. Berbagai variasi bentuk peti kemas digunakan untuk barang-barang yang spesifik namun menggunakan ukuran yang standar untuk mempermudah *handling* dan perpindahan moda angkutan.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka pemikiran adalah alur pikir peneliti sebagai dasar-dasar pemikiran untuk memperkuat sub fokus yang menjadi latar belakang dari penelitian ini. Didalam penelitian kualitatif, dibutuhkan sebuah landasan yang

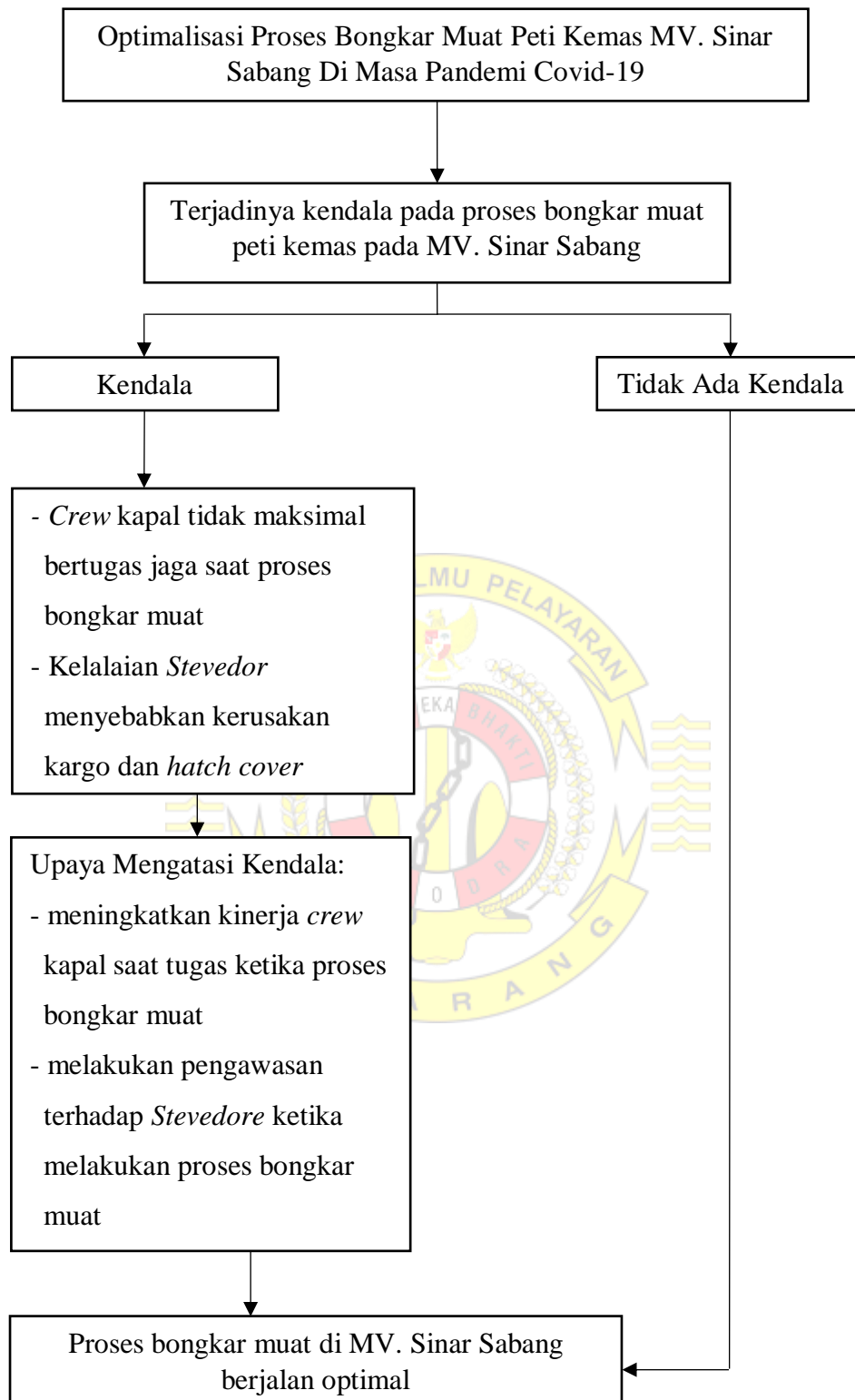
⁹ Wahyu Agung Prihartanto, *Operasi Terminal Pelabuhan* (Jakarta: Pelabuhan Indonesia III, 2014).

mendasari penelitian agar penelitian lebih terarah. Oleh karena itu dibutuhkan kerangka pemikiran untuk mengembangkan konteks dan konsep penelitian lebih lanjut sehingga dapat memperjelas konteks penelitian, metodologi, serta penggunaan teori dalam penelitian.

Penjelasan yang disusun akan menggabungkan antara teori dengan masalah yang diangkat dalam penelitian ini. Kerangka berpikir dalam suatu penelitian perlu dikemukakan apabila penelitian tersebut berkenaan atau berkaitan dengan fokus penelitian. Maksud dari kerangka berpikir sendiri adalah supaya terbentuknya suatu alur penelitian yang jelas dan dapat diterima secara akal (Sugiyono, 2017: 92). Sebuah kerangka pemikiran bukanlah sekedar sekumpulan informasi yang di dapat dari berbagai sumber-sumber, atau juga bukan sekedar sebuah pemahaman.

Tetapi, kerangka pemikiran membutuhkan lebih dari sekedar data-data atau informasi yang relevan dengan sebuah penelitian, dalam kerangka pemikiran dibutuhkan sebuah pemahaman yang didapat peneliti dari hasil pencarian sumber-sumber, dan kemudian di terapkan dalam sebuah kerangka pemikiran. Pemahaman dalam sebuah kerangka pemikiran akan melandasi pemahaman-pemahaman lain yang telah tercipta terlebih dahulu.

Kerangka pemikiran teoritis di atas akan di terapkan dalam kerangka konseptual sesuai dengan penelitian yang akan diteliti yaitu “Optimalisasi Proses Bongkar Muat Peti Kemas MV. Sinar Sabang Di Masa Pandemi Covid-19”.



Gambar 2.4 Kerangka Penelitian.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapat peneliti di kapal yang berkaitan dengan pelaksanaan proses bongkar muat di atas kapal, maka dapat disimpulkan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga dapat meningkatkan pelaksanaan proses bongkar muat di MV. Sinar Sabang.

Dari berbagai uraian berdasarkan pembahasan hasil penelitian yang peneliti kemukakan pada bab sebelumnya, peneliti dapat menyimpulkan:

1. upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan proses bongkar muat peti kemas di atas kapal MV. Sinar Sabang pada masa pandemi Covid-19, yaitu melaksanakan *safety meeting*, pemberian sanksi yang tegas bagi *Officer* jaga dan *crew* jaga yang tidak melaksanakan dinas jaga dengan baik dan benar oleh Nakhoda, melakukan pengawasan terhadap *Stevedore* dan Operator *Crane* selama proses bongkar muat peti kemas
2. kendala yang dihadapi dalam bongkar muat peti kemas pada masa pandemi Covid-19 di atas kapal MV. Sinar Sabang, yakni *Stevedore* yang berkerja di atas kapal tidak menggunakan alat keselamatan yang lengkap dan masker sebagai salah satu syarat penerapan protokol kesehatan selama masa pandemi Covid-19.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini, setiap kejadian yang terjadi di tempat penelitian tidak dipungkiri dengan kekurangan yang terdapat dalam penelitian ini. Peneliti memiliki keterbatasan dalam penelitian ini, yaitu:

1. pengambilan data melalui dokumentasi berbentuk foto maupun video tidak dapat dilaksanakan dengan optimal, dikarenakan adanya larangan membawa HP ketika melaksanakan dinas jaga.
2. keterbatasan pengawasan yang dilakukan oleh *crew* terhadap setiap detail pekerjaan yang dilakukan oleh *Stevedore*.

C. SARAN

Berdasarkan beberapa kesimpulan-kesimpulan di atas, dapat dikemukakan beberapa saran demi terciptanya suasana kerja yang kondusif dan keselamatan dapat terjaga selama masa pandemi Covid-19, maka peneliti dapat memberikan saran, yaitu:

1. kepada perusahaan agar melakukan audit lebih ketat terhadap semua awak kapal, perusahaan juga hendaknya lebih efektif dalam memilih awak kapalnya serta memberikan familiarisasi mengenai ketegasan kepada *Stevedore* dan perusahaan di harapkan memberikan *training* atau pelatihan kepada para *crew* kapal guna meningkatkan kesiapan, kesadaran dan kinerja awak kapal dalam menjalankan tanggung jawab. Dan Nakhoda sebagai perwakilan perusahaan hendaknya mengawasi para *Officer* dan *crew* di atas kapal dalam menjalankan peraturan-peraturan perusahaan agar berjalan dengan baik dan tertera.

2. para *Officer* di atas kapal harus mempunyai kesadaran dan tanggung jawab terhadap apa yang sudah menjadi tugasnya tentang penanganan muatan yang baik dan juga prosedur protokol Kesehatan selama masa pandemic Covid-19. Pembagian tugas yang terkoordinir dan rasa tanggung jawab dari *crew* kapal maupun pihak darat akan menunjang kelancaran operasional kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Ade Irma Khairani, S.Kep, M. K. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif case study*. CV. Trans Info Media.
- Ali, M. A. (2014). *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori*. Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis.
- Covid-, M. P. (2021). *Strategi pt. tpks semarang dalam mempertahankan kinerja bongkar muat petikemas ekspor-impor pada masa pandemi covid-19*. 3(1), 299–306.
- Lasse, D. A. (2012). *Manajemen Peralatan: Aspek Operasional dan Perawatan*. PT Raja Grafindo Persada.
- Mukhtar. (2013). *Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif / Mukhtar | Perpustakaan Kementerian ATR / BPN. In Jakarta : Referensi*. CV. GP Press Group.
- Pirhartanto, W. A. (2014). *Operasi Terminal Pelabuhan*. Pelabuhan Indonesia III.
- Pratama, A. R. (2013). *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal dalam Proses Kerja Jangkar di AHTS Amber*. Politeknik Ilmu Pelayan Semarang.
- Ridwan & Haryani. (2018). *Bunga Rampai Istilah Kepelabuhan & Pelayaran*. CV. Yayasan Mampu Media.
- Sedamaryanti. (2009). *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. CV. Mandarin Maju.
- Soewedo, H. (2015). *Penangan Muatan Kapal (Cargo Handling) Di Pelabuhan & Peralatannya*. PT Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. CV.

Alfabeta.

Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. CV. Alfabeta.

Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. PT Alfabet.

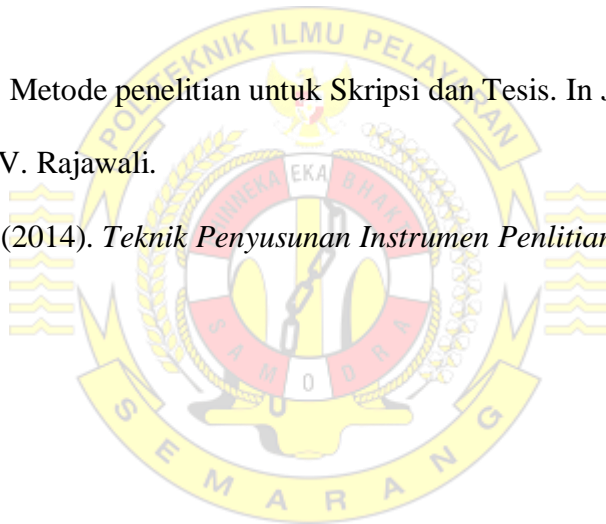
Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. CV. Alfabeta.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. CV. Alfabeta.

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. CV. Alfabeta.

Umar, H. (2013). *Metode penelitian untuk Skripsi dan Tesis*. In Jakarta: Rajawali. CV. Rajawali.

Widoyoko, E. P. (2014). *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. CV. Pustaka Pelajar.



Lampiran 1 Crew List MV. Sinar Sabang

Type of Vessel	Container
Type of Flag / Call Sign	Singapore / 9V7718
GRT/NRT	18.321 Tns / 10.392 Tns
PIC/TEL/HP	Anand +65 9813189
FAX	
Location	
AIC	

Regulation 31(1)

FORM 22 IMMIGRATION ACT (CHAPTER 133)

IMMIGRATION REGULATIONS CREWLIST

*Name/Identification No. of Vessel
Agent in Singapore

: MV. SINAR SABANG/ 9V7718
: Samudera Shipping Line Ltd

*Master/Owner/Charterer:
SAMUDERA SHIPPING LINE PTE.LTD
Date of Departure : 09-Feb-21

No.	Name	Sex	Date of birth	Nationality	Travel Document No.	Expire Date of Travel Document	Duties on Board
1	DINA RESMANA	M	14.09.1972	Indonesia	B5937233	06.05.2024	MASTER
2	ARI BUDI SANTOSO	M	14.01.1975	Indonesia	C 1471139	25.09.2023	C/O
3	HUSEN ISKANDAR ALAM	M	23.02.1978	Indonesia	C 0411063	16.05.2023	2/O
4	BELLA OCTAVIA SAHARA	F	23.10.1994	Indonesia	C 0887884	06.01.2025	3/O
5	YACOB ANDAYAN	M	26.02.1962	Indonesia	B 6307692	17.02.2022	C/E
6	INDARTO SEPUTRO	M	29.03.1973	Indonesia	C 2192334	11.01.2024	2/E
7	REGGY SATRIA PERDANA	M	09.04.1989	Indonesia	C 6846704	16.03.2025	3/E
8	MUHAMAD ARDIAN	M	06.06.1984	Indonesia	C 6165046	23.06.2025	4/E
9	AGUS SETIAWAN HUTAURUK	M	03.08.1972	Indonesia	C 1474572	25.10.2023	BOSUN
10	MUHAMMAD TAUFIK	M	29.01.1974	Indonesia	B 4934157	29.09.2021	ELECTRICIAN
11	WIHAYAN	M	04.01.1969	Indonesia	B 7686028	27.07.2022	A/B
12	RAHMAT BIN ABDULLAH MUTHALIB	M	03.02.1977	Indonesia	B 5937244	23.05.2024	A/B
13	SAFII BIN AMMIL	M	24.04.1966	Indonesia	C 4272349	01.07.2024	A/B
14	HERDI YANTO SUTOMO LIHU	M	17.08.1968	Indonesia	B 8095006	30.08.2022	E/F
15	KUSNAN	M	18.01.1974	Indonesia	B 4567199	10.08.2021	OILER
16	GATOT SUPRIYANTO	M	14.07.1969	Indonesia	C0294562	25.05.2023	OILER
17	TEDY PRABOWO	M	16.04.1981	Indonesia	B 9189632	01.02.2023	C /COOK
18	TISNA SUMANTRI PUTRA	M	01.10.1989	Indonesia	C 0294588	28.05.2023	STEWARD
19	GILANG JULIUS RUKMAYA	M	31.07.1992	Indonesia	B 8878776	24.01.2023	O /S
20	AJI RAFIYAN MUHAMMAD	M	21.12.1999	Indonesia	C 7169540	27.08.2025	D /CADET
21	NADYA NUR DAHRY	F	29.02.2000	Indonesia	C 6460239	02.03.2025	D /CADET
22	YOGA PUJA PURNAMA	M	31.07.2000	Indonesia	C 6460908	11.03.2025	E /CADET

I certify that above information is, to be the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Date this made :

05-Feb-21

* Delete whichever is inapplicable

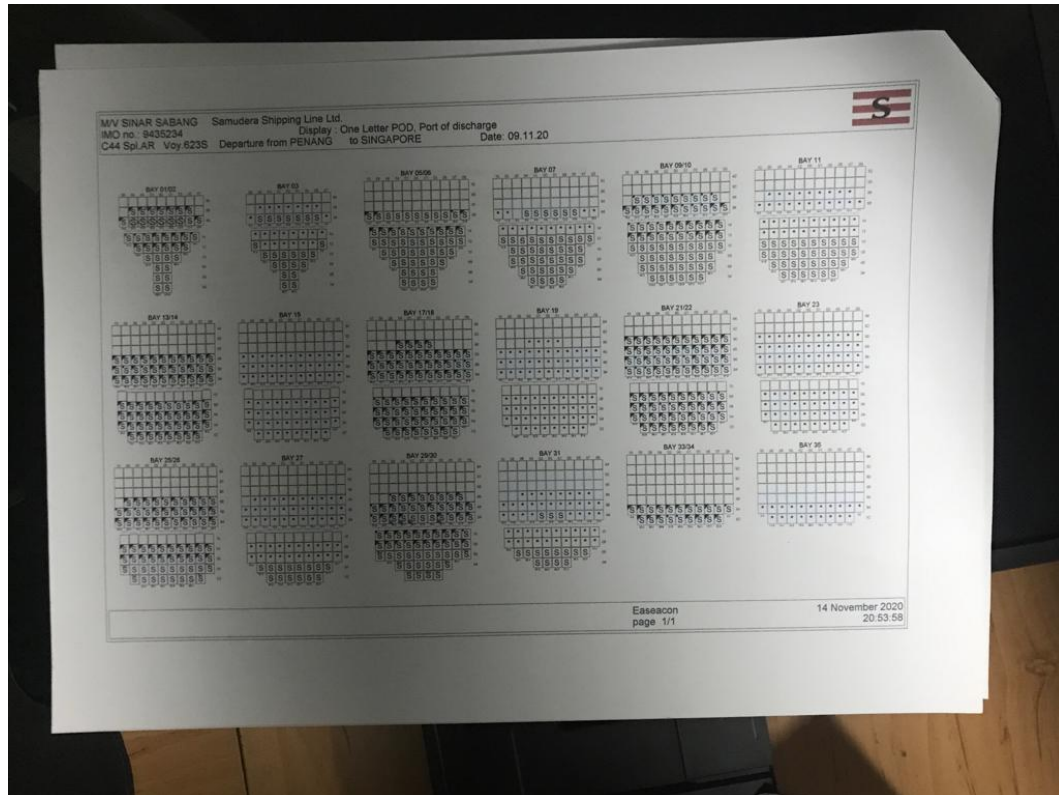


[Signature]

SPT DINA RESMANA
Master/Owner/Charterer/Agent

Note: If the spaces provided are insufficient, use additional sheet drawn in the same format and the heading "Form 22-Continued".
MM 22

Lampiran 3 Bay Plan



Lampiran 4 Damage Report (DR)



SAMUDERA SHIPPING LINE LTD

(Incorporated in the Republic of Singapore on 22 December 1993)

6 Raffles Quay #25-01, Singapore 048580

Telephone: 6403 1687 Fax: 6403 1896

DAMAGE CONTAINER REPORT

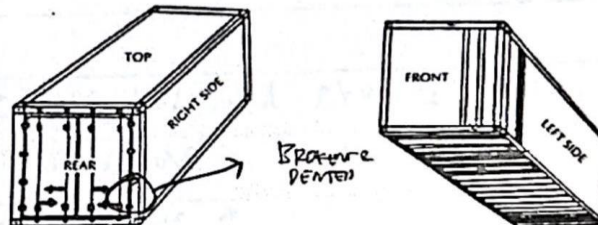
VESSEL / VOY : <u>SINAR SABANG / V483N</u>		DATE: <u>14 APRIL 2024</u>	TIME: <u>15.00</u> LT.
CONTAINER NO : <u>TNC 5369394541</u>		SIZE : <u>40'</u>	
STOWAGE : <u>1700 BA</u>		TYPE : <u>DRY CONT</u>	
IN PORT : <u>PENANG</u>		POL: <u>PEHANG</u>	POD: <u>SINGAPORE</u>

*Delete where applicable

BT Bent
BR Broken
B Bruised
CT Caved In
CR Cracked

C Cut
D Dent
DI Distorted
H Hole

M Missing
PO Pushed Out
R Rusty
T Torn



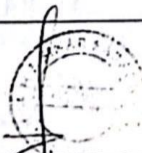
THE CONDITION OF THE EQUIPMENT IS AS INDICATED ABOVE.

Remarks:

FOUND CONT HEAVY DAMAGE → DENTED AT CONTAINER CASHIVE
DOWN PART BEFORE LOADING
VCL NOT RESPONSIBLE FOR ANY DAMAGE

CONTAINER LEADED AS PER DISCHARGE.

Without Prejudice & Without Admission of Liability
PSA releases all liability on the following matter, pending further investigation
PSA reserves all rights



Name / Rank Vessel Stamp
Signature

Kerwin Tan Lye Yoo
Pasir Panjang Terminal 5
PSA Corporation Ltd

Checker / Port Duty Officer / Name / Rank
Signature



Lampiran 5 The Maritime Declaration of Health (MDH)

Annex 8 IHR 2005

GOVERNMENT OF MALAYSIA MARITIME DECLARATION OF HEALTH

To be completed and submitted to the competent authorities by the masters of ships from foreign ports.

Submitted at the port of **SINGAPORE** Date **18-02-2021**

Name of ship or inland navigation vessel arriving from **MV SINAR SABANG MALAYSIA** Registration/IMO No **9435234 SINGAPORE**

(Nationality) (Flag of vessel) **SINGAPORE** Master's name **CAPT. DINA RESMANA**
Gross tonnage (ship) **18,321.00 MT** Tonnage (inland navigation vessel) **10,392.00 MT**

Valid Sanitation Control Exemption/Control Certificate carried on board? **Yes...X...No.....**

Issued at **PENANG** date **10 OCTOBER 2020** Re-inspection required? **Yes... No...X...**

Has ships/vessel visited an affected area identified by the World Health Organization? **Yes... No...X...**

Port and date of visit.....

List ports of call from commencement of voyage with dates of departure, or within past thirty days, whichever is shorter:

Upon request of the competent authority at the port of arrival, list crew members, passengers or other persons who have joined ship/vessel since international voyage began or within past thirty days, whichever is shorter, including all ports/countries visited in this period (add additional names to the attached schedule):

(1) Name..... joined from (1)..... (2)..... (3).....

(2) Name..... joined from (1)..... (2)..... (3).....

(3) Name..... joined from (1)..... (2)..... (3).....

Number of crew members on board..... **22**.....

Number of passengers on board.....

Health Questions

	Answer (✓) Yes or No
(1) Has any person died on board during the voyage otherwise than as a result of accident?	Yes.....No...X...
(2) Is there on board or has there been during the international voyage any case of disease which you suspect to be of an infectious nature? If yes, state particulars in the attached schedule.	Yes.....No...X...
(3) Has the total number of ill passengers during the voyage been greater than normal/expected?	Yes.....No...X...
(4) Is there any ill person on board now? If yes, state particulars in attached schedule.	Yes.....No...X...
(5) Was a medical practitioner consulted? If yes, state particulars of medical treatment or advice provided in attached schedule.	Yes.....No...X...
(6) Are you aware of any condition on board which may lead to infection or spread of disease? If yes, state particulars in attached schedule.	Yes.....No...X...
(7) Has any sanitary measure (e.g. quarantine, isolation, disinfection or decontamination) been applied on board?	Yes.....No...X...
(8) Have any stowaways been found on board? If yes, where did they join the ship (if known)?	Yes.....No...X...
(9) Is there a sick animal or pet on board?	Yes.....No...X...

Note: In the absence of a surgeon, the master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of a disease of an infectious nature:

- (a) fever, persisting for several days or accompanied by
(i) prostration; (ii) decreased consciousness; (iii) glandular swelling; (iv) jaundice; (v) cough or shortness of breath; (vi) unusual bleeding; or (vii) paralysis.
- (b) with or without fever: (i) any acute skin rash or eruption; (ii) severe vomiting (other than sea sickness); (iii) severe diarrhoea; or (iv) recurrent convulsions.

I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Date **17-02-2021**

Signed.....

Master

Countersigned.....
Capt. DINA RESMANA
Ship's Surgeon (if carried)

Lampiran 6 Hasil Wawancara 1

Lampiran 6 Hasil Wawancara 1

Identitas Responden:

No Responden : 01
Nama Lengkap : Dina Resmana
Tempat Wawancara : MV. Sinar Sabang
Jenis Kelamin : Laki-laki
Jabatan : Captain

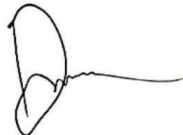
1. Pertanyaan: mohon ijin bertanya *Captian*, bagaimana bisa ketika pemuatan peti kemas tersebut dapat menghantam *cell guide*?

Jawab: kemungkinan ada beberapa faktor yang menyebabkan hal tersebut terjadi, yaitu faktor cuaca, faktor *crane*, dan faktor keterampilan dari operator *crane* tersebut.

2. Pertanyaan: mohon ijin bertanya *Captain*, Jika terjadi kerusakan pada alat *lashing* yang berada di atas kapal ketika proses bongkar muat peti kemas. Apa langkah selanjutnya yang harus dilakukan ?

Jawab: jika menemukan kerusakan yang diakibatkan oleh pekerja pelabuhan, *crew* kapal dapat melaporkan dan menegur kepada *Foreman* setelah itu *Officer* jaga dapat membuat *Damage Report* (DR) untuk dilaporkan kepada pihak otoritas pelabuhan, agen dan perusahaan.

Responden



(Dina Resmana)

Pewawancara



(Aji Rafiyan Muhammad)

Lampiran 7 Hasil Wawancara 2

Lampiran 7 Hasil Wawancara 2

IDENTITAS RESPONDEN:

No Responden : 02
Nama Lengkap : Ari Budi
Tempat Wawancara : MV. Sinar Sabang
Jenis Kelamin : Laki-laki
Jabatan : *Chief Officer*

1. Pertanyaan: mohon izin bertanya *Chief*, bagaimana bisa ketika pemuatan peti kemas tersebut dapat menghantam *cell guide*?

Jawab: saya mendapatkan informasi dari pihak *foreman* bahwa operator *crane* yang bekerja adalah operator *crane* yang baru bekerja.

2. Pertanyaan: mohon izin bertanya *Chief*, Jika terjadi kerusakan pada alat *lashing* yang berada di atas kapal ketika proses bongkar muat peti kemas. Apa langkah selanjutnya yang harus dilakukan ?

Jawab: jika mendapati kejadian seperti itu, perwira jaga dapat melaporkan pada saya lalu membuat *Damage Report* untuk dilaporkan kepada otoritas pelabuhan untuk bertanggung jawab atas kejadian tersebut.

Responden



(Ari Budi)

Pewawancara



(Aji Rafiyan Muhammad)

Lampiran 8 Hasil Wawancara 3

Lampiran 8 Hasil Wawancara 3

Identitas Responden:

No Responden : 03
Nama Lengkap : Husen Iskandar Alam
Tempat Wawancara : MV. Sinar Sabang
Jenis Kelamin : Laki-laki
Jabatan : *Second Officer*

1. Pertanyaan: mohon ijin bertanya *Second*, bagaimana bisa ketika pemuatan peti kemas tersebut dapat menghantam *cell guide*?

Jawab: menurut pengamatan saya selama dinas jaga di pelabuhan, penanganan proses bongkar muat yang dilakukan oleh operator *crane* seperti terburu buru.

2. Pertanyaan: mohon ijin bertanya *Second*, Jika terjadi kerusakan pada alat *lashing* yang berada di atas kapal ketika proses bongkar muat peti kemas. Apa langkah selanjutnya yang harus dilakukan ?

Jawab: dengan adanya kerusakan alat *lashing*, *crew* kapal yang berdinis jaga hendaknya harus mengganti *lashing* tersebut dengan yang layak di pakai

Responden



(Husen Iskandar Alam)

Pewawancara



(Aji Rafiyan Muhammad)

Lampiran 9 Hasil Wawancara 4

Lampiran 9 Hasil Wawancara 4

Identitas Responden:

No Responden : 04
Nama Lengkap : Bella Octavia Sahara
Tempat Wawancara : MV. Sinar Sabang
Jenis Kelamin : Perempuan
Jabatan : *Third Officer*

1. Pertanyaan: mohon izin bertanya *Third*, bagaimana bisa ketika pemuatan peti kemas tersebut dapat menghantam *cell guide*?

Jawab: menurut pengamatan saya ketika dinas jaga di pelabuhan, keterampilan operator *crane* ketika mengoperasikan *crane* kurang lihai dan kurang berhati-hati saat memuat peti kemas di atas kapal.

2. Pertanyaan: mohon izin bertanya *Third*, Jika terjadi kerusakan pada alat *lashing* yang berada di atas kapal ketika proses bongkar muat peti kemas. Apa langkah selanjutnya yang harus dilakukan ?

Jawab: ketika menemukan kejadian tersebut, upaya yang dilakukan adalah mendokumentasikan kerusakan tersebut, lalu membuatkan *Damage Report* yang akan di laporkan.

Responden



(Bella Octavia Sahara)

Pewawancara



(Aji Rafiyan Muhammad)

Lampiran 9 Hasil Wawancara 5

Lampiran 9 Hasil Wawancara 5

Identitas Responden:

No Responden : 05
Nama Lengkap : Safii Bin Ammil
Tempat Wawancara : MV. Sinar Sabang
Jenis Kelamin : Laki-laki
Jabatan : AB 3

1. Pertanyaan: mohon ijin bertanya pak, bagaimana bisa ketika pemuatan peti kemas tersebut dapat menghantam *cell guide*?

Jawab: jika menemukan kesalahan kepada pengoperasian kemungkinan *human error*

2. Pertanyaan: mohon ijin bertanya pak, Jika terjadi kerusakan pada alat *lashing* yang berada di atas kapal ketika proses bongkar muat peti kemas.

Apa langkah selanjutnya yang harus dilakukan ?

Jawab: dengan kejadian tersebut saya akan melaporkan kepada perwira jaga lalu mengganti alat *lashing* tersebut dengan yang baru di *boatswain store*.

Responden



(Safii Bin Ammil)

Pewawancara



(Aji Rafiyan Muhammad)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Aji Rafiyan Muhammad
2. Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 21 Desember 1999
3. NIT : 551811136803 N
4. Progam Studi : Nautika
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : O
8. Alamat : Jl. Cikijang IV No. 27, RT/RW 006/011
Kel. Koja, Kec Koja, Jakarta Utara
9. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Rudi Muhammad
 - b. Ibu : Sriyani
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SDN 05 Gunung Putri (2006-2012)
 - b. SMP : SMP Quantum Indonesia (2012-2015)
 - c. SMA : SMA Quantum Indonesia (2015-2018)

- d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
(2018-2022)

11. Praktik Laut

- a. Perusahaan : PT. Samudera Indonesia Tbk
- b. Alamat : Slipi, Jl. Jelambar Barat No.35,
RT.1/RW.7, Jelambar Baru, Daerah
Khusus Ibukota Jakarta 11460
- c. Periode Pratik Laut : 17 September 2020 - 26 Juli 2021

