



**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN ABK MENGENAI  
PROSEDUR BONGKAR MUAT KONTAINER  
DI MV. TANTO HANDAL**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**DANANG ADI SUWITO**

**NISR: 012361150012 N**

**PROGRAM STUDI RPL TYPE A DIPLOMA IV NAUTIKA  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2024**



**UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN ABK MENGENAI  
PROSEDUR BONGKAR MUAT KONTAINER  
DI MV. TANTO HANDAL**



**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**DANANG ADI SUWITO**  
**NISR: 012361150012 N**

**PROGRAM STUDI RPL TYPE A DIPLOMA IV NAUTIKA  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2024**

## HALAMAN PERSETUJUAN

### UPAYA MENINGKATKAN PEMAHAMAN ABK MENGENAI PROSEDUR BONGKAR MUAT KONTAINER DI MV. TANTO HANDAL

Disusun Oleh : DANANG ADI SUWITO  
NISR: 012361150012

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 02 Juli 2024

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodelogi dan Penulisan

Dr. Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19770410 201012 1 002

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

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Nautika

YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Upaya Meningkatkan Pemahaman Abk Mengenai  
**Prosedur Bongkar Muat Kontainer di MV. Tanto Handal**” karya :

Nama : Danang Adi Suwito

NISR : 012361150012 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Program Studi RPL Type A  
Diploma IV Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pada hari Kamis  
tanggal 04 Juli 2024.

Semarang, 04 Juli 2024

### PENGUJI

Penguji I : **Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19660915 199903 1 001

Penguji II : **PRANYOTO, S.Pi., M.AP**  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 19610214 201510 1 001

Penguji III : **DESY YULI ARYANI, S.Si.T., M.T.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19840725 200810 2 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Danang Adi Suwito

NISR : 012361150012

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“Upaya Meningkatkan Pemahaman Abk Mengenai Prosedur Bongkar Muat Kontainer di MV. Tanto Handal”** adalah benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari skripsi orang lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini dan apabila terbukti merupakan hasil jiplakan skripsi atau karya tulis orang lain atau ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam skripsi ini, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dan karya tulis dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang, 24 Juni 2024

Yang menyatakan,



**DANANG ADI SUWITO**

**NISR. 012361150012**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

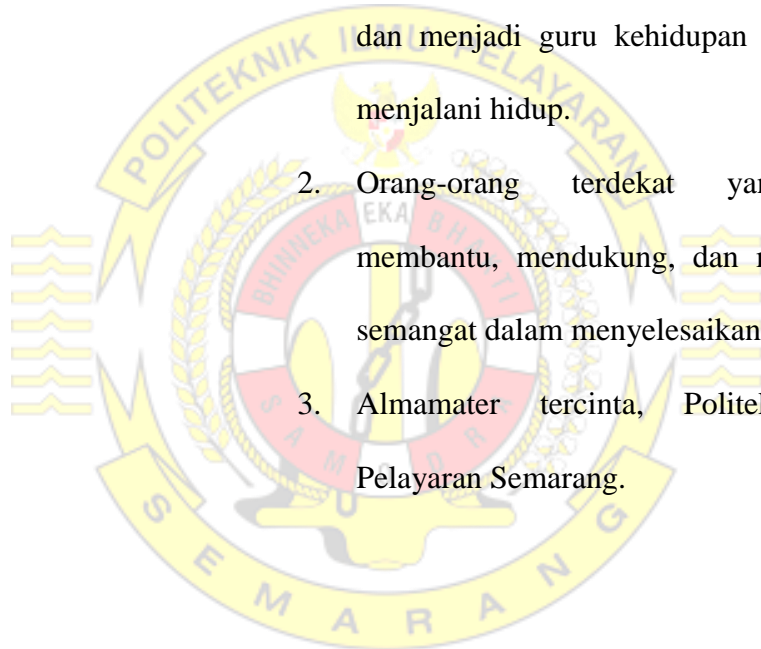
### Motto :

1. Lupakan Masa Lalu dan Terus Bergerak Maju.
2. “Tuhanmu tidak akan meninggalkan kamu dan tidak pula membencimu.”

(QS. Adh-Dhuha:3)

### Persembahan :

1. Kedua orang tua yang selalu mendukung, dan menjadi guru kehidupan saya dalam menjalani hidup.
2. Orang-orang terdekat yang selalu membantu, mendukung, dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



## PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

*Alhamdulillah*, segala puji dan rasa syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, atas segala limpahan nikmat, rahmat, karunia-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi dengan judul “**Upaya Meningkatkan Pemahaman Abk Mengenai Prosedur Bongkar Muat Kontainer di MV. Tanto Handal**”.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) dalam bidang Nautika serta untuk menyelesaikan Program Studi RPL Type A Diploma IV Nautika 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. Kedua orang tua yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan serta kakak dan orang-orang terdekat yang telah menjadi motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yustina Sapan, S.Si.T., M.M. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang




4. Dr. Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Pranyoto., S.Pi., M.AP., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Skripsi ini masih banyak kekurangan sehingga diharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaannya. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

*Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Semarang, 24 Juni 2024

  
**DANANG ADI SUWITO**  
**NISR. 012361150012**



## ABSTRAK

**Suwito, Danang Adi.** 2024. “Upaya Meningkatkan Pemahaman Abk Mengenai Prosedur Bongkar Muat Kontainer di MV. Tanto Handal”. Skripsi. Program RPL Type A Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M., Pembimbing II: Pranyoto., S.Pi., M.AP.

Tantangan utama yang dihadapi MV. Tanto Handal adalah kurangnya pemahaman Awak Buah Kapal (ABK) mengenai prosedur bongkar muat kontainer. ABK bertanggung jawab atas kelancaran operasi kapal, dan kegagalan memahami prosedur ini dapat menyebabkan kecelakaan kerja, kerusakan barang, dan keterlambatan distribusi. Kekurangan koordinasi antar ABK dalam bongkar muat menurunkan efisiensi operasional dan mengancam keselamatan. Penelitian ini menyoroti pentingnya pemahaman dan koordinasi ABK untuk keselamatan dan efisiensi kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui terkait pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal, prosedur bongkar muat di kapal kontainer MV. Tanto Handal, dan mengetahui upaya yang harus dilakukan agar ABK dapat melaksanakan bongkar muat kontainer sesuai prosedur.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Data penelitian diperoleh melalui observasi, wawancara dengan narasumber, dan studi dokumentasi terkait prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal. Teknik pengumpulan data mencakup observasi, wawancara, dan dokumentasi, sedangkan analisis data menggunakan pendekatan deskriptif yang melibatkan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Keabsahan data penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dan teknik.

Hasil penelitian ini memaparkan terkait pemahaman Awak Buah Kapal (ABK) mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal masih butuh dievaluasi karena pengetahuan tentang proses bongkar muat kurang yang kurang dan kesadaran keamanan pada saat proses bongkar muat kontainer yang rendah. Selanjutnya memaparkan prosedur bongkar muat di kapal kontainer MV. Tanto Handal meliputi pemeriksaan pra-bongkar muat, briefing keselamatan, pemisahan kargo, pemeriksaan alat-alat bongkar muat, penanganan kargo, pemeriksaan pasca bongkar muat, pelaporan, dan penyimpanan alat-alat bongkar muat. Yang terakhir menjelaskan upaya yang harus dilakukan agar ABK dapat melaksanakan bongkar muat kontainer sesuai prosedur meliputi pelatihan dan pendidikan, pengawasan dan arahan, komunikasi efektif, peralatan dan fasilitas yang memadai, kesehatan dan kondisi fisik, dan pemantauan lingkungan.

**Kata Kunci:** *Pemahaman, Awak Buah Kapal, Kontainer, Bongkar Muat.*

## **ABSTRACT**

**Suwito, Danang Adi.** 2024. “Upaya Meningkatkan Pemahaman Abk Mengenai Prosedur Bongkar Muat Kontainer di MV. Tanto Handal” *Thesis. RPL Type A Diploma IV Program, Nautical Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor (I): Dr. Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M., Advisor (II): Pranyoto., S.Pi., M.AP.*

*The main challenge faced by MV. Tanto Handal is the lack of understanding among the crew members (ABK) regarding container loading and unloading procedures. ABK is responsible for the smooth operation of the ship, and failure to understand these procedures can lead to work accidents, cargo damage, and distribution delays. Lack of coordination among ABK during loading and unloading reduces operational efficiency and threatens safety. This study highlights the importance of ABK's understanding and coordination for the safety and efficiency of the ship. The aim of this study is to determine the ABK's understanding of container loading and unloading procedures on MV. Tanto Handal, the loading and unloading procedures on the MV. Tanto Handal, and the efforts needed to ensure that ABK can carry out container loading and unloading according to procedures.*

*The research method used is descriptive qualitative. Research data were obtained through observation, interviews with informants, and documentation studies related to container loading and unloading procedures on MV. Tanto Handal. Data collection techniques include observation, interviews, and documentation, while data analysis uses a descriptive approach involving data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The validity of this research data uses source and technique triangulation.*

*The results of this study reveal that the understanding of the crew members (ABK) regarding container loading and unloading procedures on MV. Tanto Handal still needs to be evaluated due to a lack of knowledge about the loading and unloading process and low safety awareness during container loading and unloading. Furthermore, it describes the loading and unloading procedures on the MV. Tanto Handal container ship, including pre-loading inspection, safety briefing, cargo separation, loading and unloading equipment inspection, cargo handling, post-loading inspection, reporting, and storage of loading and unloading equipment. Lastly, it explains the efforts that must be made so that ABK can carry out container loading and unloading according to procedures, including training and education, supervision and guidance, effective communication, adequate equipment and facilities, health and physical condition, and environmental monitoring.*

**Keywords:** *Understanding, Seafarers, Container, Loading and Unloading.*

## DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK .....	viii
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I   PENDAHULUAN .....	1
A.   Latar Belakang.....	1
B.   Fokus Penelitian.....	4
C.   Rumusan Masalah.....	5
D.   Tujuan Penelitian .....	6
E.   Manfaat Penelitian .....	6
BAB II   TINJAUAN PUSTAKA .....	9
A.   Deskripsi Teori .....	9
B.   Kerangka Berpikir.....	24
BAB III  METODE PENELITIAN .....	26
A.   Metode Penelitian .....	26

B.	Tempat Penelitian .....	27
C.	Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	27
D.	Teknik Pengumpulan Data .....	28
E.	Instrumen Penelitian .....	31
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif .....	33
G.	Pengujian Keabsahan Data .....	34
BAB IV	HASIL PENELITIAN .....	37
A.	Gambaran Konteks Penelitian .....	37
B.	Deskripsi Data .....	38
C.	Temuan .....	45
D.	Pembahasan Hasil Penelitian .....	48
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN .....	57
A.	Kesimpulan .....	57
B.	Keterbatasan Penelitian .....	57
C.	Saran .....	58

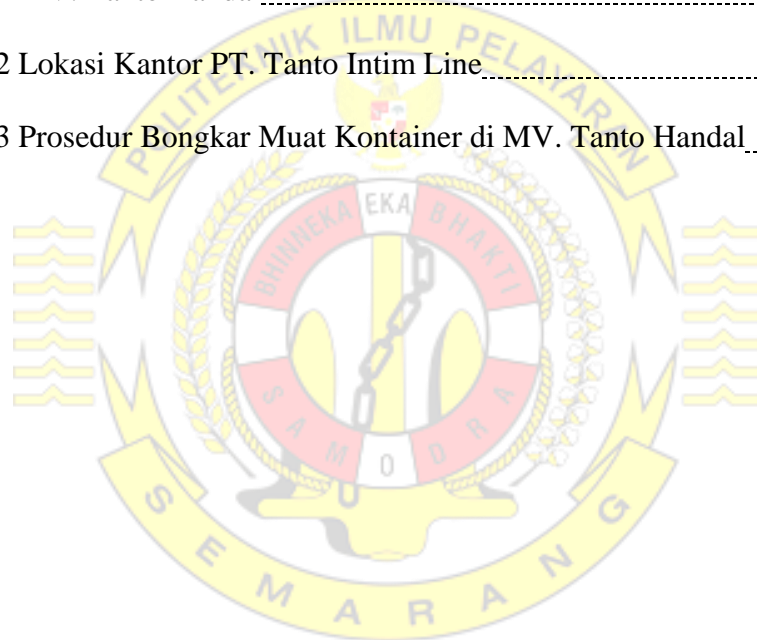
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	ABK Tidak Menggunakan Helm dan Safety Shoes Pada Proses Bongkar Muat Kontainer.....	2
Gambar 2.1	Struktur Jabatan Pelaut.....	11
Gambar 2.1	Struktur Jabatan Pelaut.....	25
Gambar 3.1	Diagram Tringulasi Sumber.....	36
Gambar 3.2	Diagram Tringulasi Teknik.....	36
Gambar 4.1	MV. Tanto Handal.....	40
Gambar 4.2	Lokasi Kantor PT. Tanto Intim Line.....	41
Gambar 4.3	Prosedur Bongkar Muat Kontainer di MV. Tanto Handal.....	44



## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 *Ship's Particular* .....38



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Script* Wawancara Narasumber I
- Lampiran 2 *Script* Wawancara Narasumber II
- Lampiran 3 *Script* Wawancara Narasumber III
- Lampiran 4 Dokumentasi Pada Saat Observasi
- Lampiran 5 SOP Bongkar Muat Kontainer
- Lampiran 6 *Ship Particular*





# **BAB I**

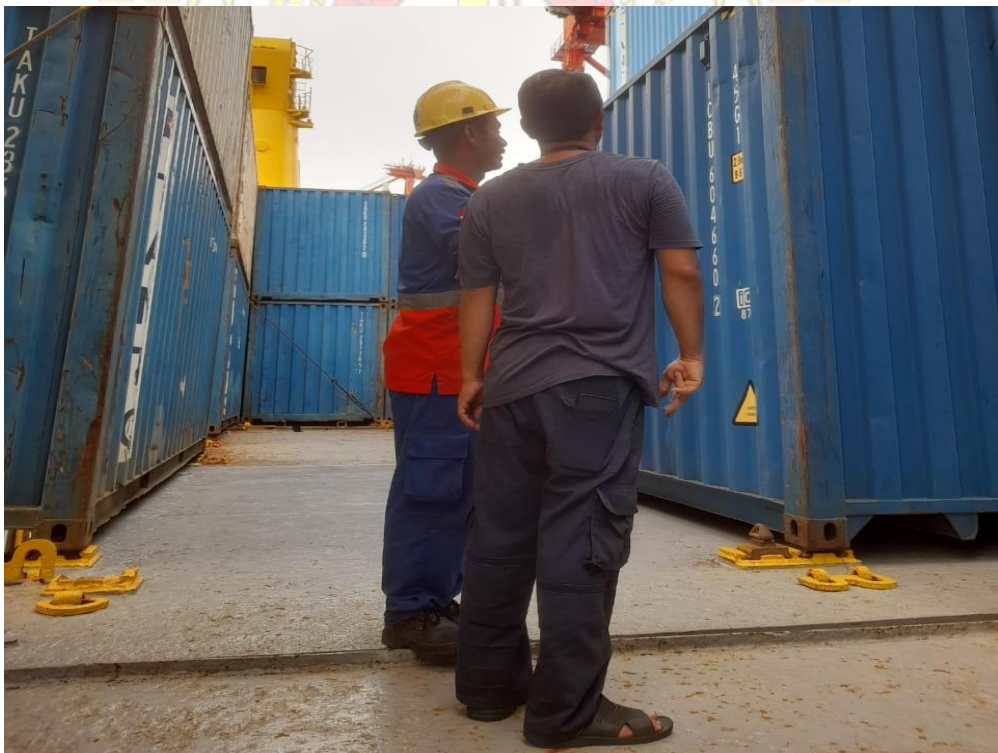
## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

MV. Tanto Handal merupakan salah satu elemen penting dalam sistem distribusi barang dan jasa di Indonesia, terutama antar pulau-pulau di negeri ini. Kapal ini memegang peran yang krusial sebagai tulang punggung dalam menghubungkan berbagai wilayah dan memastikan lancarnya arus barang dan jasa di seluruh negeri. Dalam operasinya, MV. Tanto Handal menghadapi sejumlah tantangan yang memengaruhi efisiensi dan keberlanjutan layanannya.

Salah satu tantangan utama yang dihadapi MV. Tanto Handal adalah pemahaman yang belum optimal dari Awak Buah Kapal (ABK) mengenai prosedur bongkar muat kontainer. ABK memiliki tanggung jawab besar atas kelancaran operasi kapal, termasuk dalam proses bongkar muat yang kompleks dan berisiko tinggi. Kegagalan dalam memahami dengan baik prosedur ini dapat mengakibatkan berbagai masalah, termasuk kecelakaan kerja, kerusakan barang, dan keterlambatan dalam distribusi (Suswati et al., 2019). Pemahaman yang kurang optimal dari ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer juga dapat berdampak pada efisiensi operasional kapal secara keseluruhan. Kekurangan koordinasi antar ABK dalam proses bongkar muat dapat menyebabkan penundaan dan kekacauan dalam proses distribusi barang, yang pada gilirannya dapat memengaruhi kepuasan pelanggan dan kinerja finansial perusahaan.

Penelitian ini didorong oleh beberapa isu utama. Pertama, kurangnya pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer dapat menyebabkan kecelakaan kerja dan memperlambat proses operasi, yang pada gilirannya dapat mengganggu distribusi barang dan jasa, serta mengurangi keuntungan perusahaan. Kedua, adanya kurangnya koordinasi antar ABK dalam proses bongkar muat juga dapat menjadi faktor risiko. Selain itu, ditemukan bahwa ada ketidakpatuhan terhadap penggunaan perlengkapan keselamatan seperti helm dan *safety shoes*, yang menunjukkan kesadaran keselamatan yang perlu ditingkatkan di antara ABK. Keadaan ini meningkatkan risiko kecelakaan kerja dan mengancam keselamatan baik ABK maupun kapal itu sendiri.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 1.1 ABK Tidak Menggunakan Helm dan *Safety Shoes* Pada Proses Bongkar Muat Kontainer

Sebagai elemen penting dalam operasi kapal, ABK memiliki tanggung jawab yang beragam yang membentuk inti dari keselamatan, efisiensi, dan keberhasilan keseluruhan dari pelayaran (Guritno, 2019). Dalam konteks penelitian ini, akan dipelajari secara mendalam tentang peran-peran spesifik yang diemban oleh ABK dan dampaknya terhadap operasi kapal. ABK bertanggung jawab atas sejumlah tugas kritis, termasuk navigasi, pemeliharaan mesin, keamanan kapal, dan proses bongkar muat kontainer. Mereka adalah tulang punggung yang memastikan kapal beroperasi dengan lancar dari segi teknis dan logistik. Selain itu, mereka juga memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan semua orang di atas kapal, termasuk diri mereka sendiri, penumpang, dan kargo.

Selama pelayaran, ABK harus memiliki pemahaman yang mendalam tentang prosedur keamanan, penanganan krisis, dan protokol keselamatan. Mereka dilatih untuk menghadapi berbagai situasi darurat, mulai dari kebakaran hingga kecelakaan kapal, dan bertindak secara cepat dan efektif dalam mengatasi masalah tersebut. Kemampuan mereka untuk bekerja dalam tim dan berkomunikasi dengan baik juga sangat penting untuk menjaga keamanan dan efisiensi operasi (Saputra, 2021).

Dalam konteks ini, penelitian yang mendalam tentang upaya meningkatkan pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal menjadi sangat penting. Penelitian ini dapat menyelidiki berbagai faktor yang memengaruhi pemahaman ABK, seperti pelatihan yang tersedia, praktik kerja sehari-hari, dan faktor-faktor

lingkungan kerja lainnya. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang masalah ini, diharapkan penelitian ini dapat memberikan wawasan yang berharga bagi manajemen kapal, pihak terkait, dan lembaga pelatihan untuk mengembangkan strategi dan program pelatihan yang efektif dalam meningkatkan pemahaman ABK tentang prosedur bongkar muat kontainer. Dengan demikian, dapat meningkatkan keselamatan kerja, efisiensi operasional, dan keuntungan perusahaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, judul penelitian ini adalah **“Upaya Meningkatkan Pemahaman ABK Mengenai Prosedur Bongkar Muat Kontainer Di MV. Tanto Handal”**.

#### **B. Fokus Penelitian**

Menurut Sugiyono (2019), fokus penelitian adalah peristiwa tunggal atau beberapa peristiwa yang berkaitan dengan suatu situasi atau situasi sosial. Penentuan fokus proposal penelitian kualitatif didasarkan pada informasi baru yang muncul ketika melakukan kegiatan dalam konteks sosial (lapangan). Fokus penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi dan menganalisis upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pemahaman Awak Buah Kapal (ABK) mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal. Dalam konteks ini, penelitian akan menyoroti beberapa aspek kunci, termasuk penyebab dari kurangnya pemahaman ABK, tantangan yang dihadapi dalam proses bongkar muat kontainer, serta strategi dan langkah-langkah yang dapat diambil untuk mengatasi masalah ini. Penelitian akan mengevaluasi efektivitas pengarahan

dan pelatihan yang diberikan kepada ABK dalam memahami prosedur bongkar muat kontainer.

Selain itu, penelitian akan mengidentifikasi sistem komunikasi dan koordinasi antar ABK, penggunaan perlengkapan keselamatan, serta budaya keselamatan di kapal. Dengan memahami fokus penelitian ini, diharapkan akan ditemukan wawasan yang berharga bagi manajemen kapal, pihak terkait, dan lembaga pelatihan untuk mengembangkan strategi yang efektif dalam meningkatkan pemahaman ABK tentang prosedur bongkar muat kontainer.

### **C. Rumusan Masalah**

Sugiyono (2019) menyatakan bahwa rumusan masalah adalah sebuah pernyataan yang memerlukan jawaban melalui pengumpulan data. Namun, penting untuk dicatat bahwa ada hubungan erat antara masalah yang ada dan rumusan masalah, karena rumusan masalah harus didasarkan pada masalah yang ada. Berdasarkan penjelasan masalah sebelumnya, maka masalah tersebut dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal?
2. Bagaimana prosedur bongkar muat di kapal kontainer MV. Tanto Handal?
3. Upaya apa yang harus dilakukan agar ABK dapat melaksanakan bongkar muat kontainer sesuai prosedur?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Menurut Sugiyono (2019), setiap penelitian memiliki tujuan dan manfaat yang diharapkan. Tujuan penelitian bisa beragam, mulai dari menggambarkan, membuktikan, mengembangkan, menemukan, hingga menciptakan sesuatu yang baru. Berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun sebelumnya, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui terkait pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal.
2. Untuk mengetahui prosedur bongkar muat di kapal kontainer MV. Tanto Handal.
3. Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan agar ABK dapat melaksanakan bongkar muat kontainer sesuai prosedur.

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

Menurut Sugiyono (2019), manfaat penelitian lebih bersifat teoritis, yaitu untuk mengembangkan ilmu, namun juga tidak menolak manfaat praktisnya untuk memecahkan masalah. Manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Sugiyono (2019) menyatakan bahwa manfaat teoritis mengacu pada keuntungan yang diperoleh dari sebuah penelitian yang berkontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan. Manfaat teoritis yang dapat dihasilkan dari penelitian ini adalah:



- a. Sebagai informasi dan pengetahuan kepada pembaca terkait upaya meningkatkan pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal.
- b. Guna pengembangan ilmu pengetahuan dan informasi bagi semua bagian dari civitas akademika di kampus PIP Semarang khususnya untuk program jurusan Nautika terkait upaya meningkatkan pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV Tanto Handal.
- c. Sebagai komplemen literatur pengetahuan, serta pedoman bagi seluruh pembaca dalam penyusunan penelitian selanjutnya yang diharapkan dapat mempersembahkan hasil yang lebih baik.

## 2. Manfaat Praktis

Menurut Sugiyono (2019), manfaat praktis adalah hasil penelitian yang dapat langsung diterapkan untuk mengatasi masalah di lapangan. Manfaat praktis yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah:

- a. Bagi Perusahaan Pelayaran
  - 1). Membantu Perusahaan Pelayaran dalam meningkatkan pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer, khususnya di MV. Tanto Handal.
  - 2). Memberikan rekomendasi kepada perusahaan pelayaran cara untuk meningkatkan pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer.
- b. Bagi Awak Buah Kapal



- 1). Meningkatkan pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer, khususnya di MV. Tanto Handal.
- 2). Memberikan rekomendasi untuk lebih meningkatkan kedisiplinan akan pentingnya prosedur bongkar muat kontainer, khususnya di MV. Tanto Handal.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Deskripsi Teori**

Dalam suatu penelitian, deskripsi teori mengacu pada penjelasan yang terstruktur mengenai teori dan hasil penelitian terkait variabel yang sedang diselidiki. Penjelasan ini juga meliputi analisis mendalam dan menyeluruh tentang beberapa variabel yang akan diuji, serta memanfaatkan informasi dari berbagai sumber. Bagian ini membahas teori-teori yang telah dikemukakan oleh para pakar sebelumnya. Peneliti akan mengutip teori-teori yang masih relevan dengan variabel-variabel yang akan diteliti dari berbagai referensi.

##### **1. Upaya**

Menurut KBBI, upaya adalah aktivitas yang mengarahkan energi dan pikiran untuk mencapai suatu target atau tujuan. Istilah ini juga mengacu pada usaha, pemikiran, dan inisiatif yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan atau menemukan solusi atas suatu masalah yang dihadapi. Dengan demikian, upaya mencerminkan tindakan aktif dan kesungguhan dalam meraih hasil yang diinginkan atau menemukan jalan keluar dari situasi yang kompleks.

Upaya merupakan tindakan atau langkah yang diambil untuk mencapai tujuan atau menyelesaikan suatu masalah. Dalam konteks organisasi atau manajemen, upaya melibatkan serangkaian langkah yang direncanakan dan dilakukan untuk mencapai target atau sasaran tertentu (Susanto, 2017). Hal ini dapat mencakup penggunaan sumber daya,

strategi, dan kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Misalnya, dalam manajemen sumber daya manusia, upaya dapat berupa pengembangan program pelatihan, peningkatan komunikasi antar tim, atau pengimplementasian kebijakan yang mendukung kesejahteraan karyawan. Dengan melakukan upaya yang efektif, organisasi dapat meningkatkan kinerja, efisiensi, dan pencapaian tujuan mereka secara keseluruhan.

## 2. Pemahaman

Pemahaman berasal dari kata paham yang mengindikasikan pengertian. Menurut KBBI, pemahaman adalah proses memahami atau menjelaskan suatu konsep. Pemahaman mencakup kemampuan mengingat dan menerapkan informasi tanpa perlu merujuk pada situasi baru. Pemahaman merupakan target kognitif setelah pengetahuan, yang melibatkan keterampilan menerjemahkan, mengaitkan, dan menafsirkan informasi (Magdalena & Dewi, 2020). Dengan kata lain, pemahaman melibatkan kemampuan individu untuk menafsirkan, menghubungkan, dan menggunakan informasi yang dimiliki untuk mengerti konsep atau situasi tertentu tanpa harus selalu mengandalkan situasi baru.

## 3. Pelaut

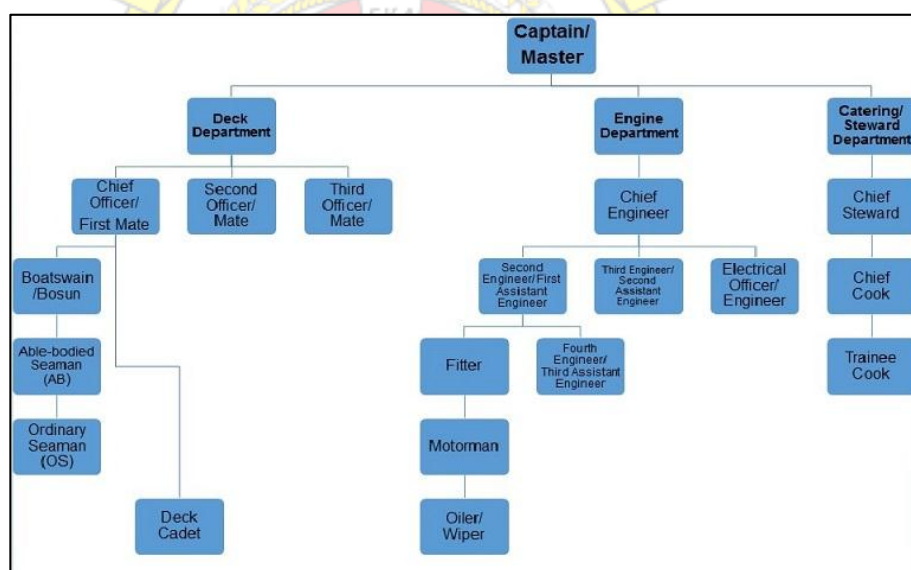
### a. Pengertian Pelaut

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 1 ayat 40, pelaut adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal dan

melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Setiap awak kapal memiliki tanggung jawab yang berbeda-beda sesuai dengan jabatan mereka.

b. Struktur Jabatan Pelaut

Dalam dunia pelayaran, sebuah kapal dioperasikan oleh awak kapal atau kru. Dalam pengoperasiannya, *crew* dibagi ke dalam tiga kategori: *deck*, *engine*, dan *catering*. Struktur jabatan kru kapal ditunjukkan di sini. Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 tahun 1998 menetapkan bahwa setiap kapal niaga harus memiliki seorang Nakhoda, sejumlah perwira, dan *rating*.



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

Gambar 2.1 Struktur Jabatan *Pelaut*

c. Tugas *Pelaut*

1) Nakhoda (*Master*)

- a) Leader yang memimpin dan bertanggung jawab atas pengoperasian kapal.

- b) Menerapkan ketertiban dan hukum di atas kapal.
- c) Keputusan Nahkoda adalah keputusan final. Semua awak atau pelaut harus berpegang teguh pada keputusan Nahkoda.
- d) Sebagai pejabat catatan sipil dan notaris pada saat kondisi tertentu.
- e) Bertanggung jawab atas keselamatan kapal, kargo dan pelaut.

2) *Chief Officer*

- a) Melakukan kegiatan bongkar muat dengan menyiapkan rencana pembongkaran dan pemuatan kargo.
- b) Bertanggung jawab atas semua yang ada di *deck department*.
- c) Menggantikan Nahkoda jika Nahkoda berhalangan.
- d) Menyusun perencanaan perbaikan kapal bagian *deck* dan menyusun *working procedure*.
- e) Bertanggung jawab atas komunikasi GMDSS.
- f) Pemeliharaan geladak dan *overhaul* mesin geladak.
- g) Mengawasi inventaris perlengkapan navigasi dan peralatan lain di bagian *deck*.
- h) Membuat daftar identasi dan perbaikan.

3) *Second Officer*

- a) Membuat *voyage route* atau perencanaan lintasan (menggambar jalur, memilih bagan dan menghitung jarak).
- b) Menyiapkan laporan noon report.
- c) Menyiapkan abstrak deck log setiap akhir bulan.

- d) Pengujian peralatan di bridge.
- e) Bertanggung jawab untuk mengoreksi arah berlayar, grafik, daftar kabut dan sinyal cahaya, sinyal radio dan memperbarui peringatan navigasi.
- f) Pemeriksaan *free board* setelah dilakukan bongkar muat dan ketika kapal siap berlayar.

4) *Third Officer*

- a) Menyiapkan *drill report*.
- b) Menangani dokumen-dokumen atas nama Nahkoda.
- c) Memelihara *fire fighting* dan semua alat pemadam lainnya.
- d) Memelihara alat-alat penolong (*life saving equipment*) dan lifeboat
- e) Memimpin penurunan dan penaikan jangkar saat kapal akan masuk atau keluar pelabuhan.

5) *Boatswain*

- a) Membantu kerja bagian deck kapal sesuai instruksi *Chief Officer*.
- b) Mempunyai bawahan *Able Body Seaman* dan Kelasi.
- c) Melakukan pembersihan *deck*, penyambungan kawat, mengatur gudang, mencampur cat, membantu *Chief Officer* selama *anchoring*.
- d) Melakukan perawatan kapal bagian deck.

6) *AB Seaman*

- a) Membantu menyiapkan alat bongkar muat
  - b) Membantu boatswain untuk melakukan kerja harian
  - c) Tanggung jawab atas pemeliharaan kebersihan dibagian deck kapal.
  - d) Melakukan tugas kenavigasian kapal dengan mengemudikan ketika berlayar.
  - e) Tugas jaga selama dalam pelayaran sesuai dengan giliran jaga serta membantu mualim jaga saat di pelabuhan.
- 7) *Ordinary Seaman*
- a) Melakukan pembersihan umum pada kapal.
  - b) Mengecat dan membantu perbaikan kapal bagian deck.
  - c) Membantu Mualim Jaga selama dala pelayaran sesuai giliran jaganya.
- 8) *Cadet deck*
- a) Melaksanakan segala sesuatu yang diperintahkan oleh *Chief Officer* sesuai dengan fungsinya menjadi calon perwira bagian *deck*.
  - b) Membantu pekerjaan yang ada di *deck department*.
- 9) *Chief Engineer*
- a) Penanggung jawab dan memimpin dalam *engine department*.
  - b) Bertanggung jawab atas semua mesin dan alat bantu permesinan di kapal.



- c) Memastikan dan mengecek *working procedure* serta *list maintenance* bagian mesin yang disusun *second engineer*.
- d) Mengawasi pengoprasia mesin serta inventaris mesin.
- e) Memberikan perintah kerja untuk ruang mesin dan memeriksa kemajuan pekerjaan serta perbaikan.
- f) Menerapkan ketertiban dan hukum di ruang mesin.
- g) Bertanggung jawab atas mesin selama keadaan darurat dan melapurkan kepada Nahkoda.

10) *Second engineer*

- a) Bertanggung jawab atas pemeliharaan mengenai tangki induk kapal.
- b) Sebagai asisten *Chief Engineer* dalam melakukan pekerjaan.
- c) Bertanggung jawab atas semua item mesin seperti pompa, roda gigi kemudi, mesin bantu dan perawatan mesin utama.
- d) Bertanggung jawab atas *daily maintenance* dan pengoperasian mesin induk.

11) *Third Engineer*

- a) Memonitor kebutuhan dan pemakaian bunker kapal dari oli mesin kapal.
- b) Memelihara dalam pengoprasian motor bantu.
- c) Memelihara untuk pengoperasian boiler dan mesin pendingin.

12) *Fourth Engineer*

- a) Membantu penyiapan bunkering *chief engineer*.

- b) Bertanggung jawab atas pengoperasian dan pemeliharaan pompa, sewage plan, kompresor, *incinerator*, *sludge* dan *blidge* di kamar mesin.

13) *Foreman*

- a) Membuat packing dan komponen untuk mesin-mesin jika tidak ada stok di atas kapal.
- b) Menerima dan menyimpan *spare parts* mesin kapal di *storage*.
- c) Sebagai kepala kerja atau mandor sesuai dengan perintah yang diberikan oleh *Second Engineer*.

14) *Electrician*

- a) Bertanggung jawab atas *maintenance* semua alat-alat kelistrikan kapal.
- b) Bertanggung jawab dalam administrasi kelistrikan kapal dan membuat *list maintenance*.

15) *Fitter*

- a) Menerima perintah dari *second engineer*.
- b) Melakukan boring, pengelasan, dan *gas cutting*.
- c) Memperbaiki bagian mesin dan peralatan kapal di *workshop*.

16) *Oiler*

- a) Membantu *Foreman* apabila dibutuhkan oleh *Foreman*.
- b) Memiliki tugas atas jurnal mesin untuk dilaporkan kepada Masinis Jaga.

c) Membantu Masinis dalam *cleaning*, *overhaul*, dan *painting*.

17) *Wiper*

a) Membantu masinis dalam *maintenance* mesin dan motor.

b) Bertanggung jawab atas kebersihan *engine room*.

18) *Cadet engine*

Melaksanakan sesuatu yang diinstruksikan oleh *Chief Officer* sesuai dengan fungsinya untuk menjadi calon perwira *engine*.

19) *Chief Steward*

a) Menyediakan dan mengatur segala sesuatu kebutuhan perbekalan makanan di kapal.

b) Memimpin *catering department* di dapur kapal.

c) Bertanggung jawab atas permakanaan pelaut.

d) Membuat daftar *personal effect* untuk menyelesaikan *clearance* dengan Bea Cukai, apabila kapal singgah di pelabuhan

20) *Chief Cook*

a) Memasak makanan dan menyajikan hidangan sesuai instruksi *Chief Steward*.

b) Membuat rencana menu makanan tiap harinya untuk di hidangkan.

c) Memanage *provision* kapal yang menyangkut bahan pangan, kebutuhan kebutuhan dapur begitu juga alat masak.

- d) Bertanggung jawab dengan peralatan masak maupun peralatan makan di atas kapal

#### 4. Prosedur

Menurut Ardiyos dalam Wijaya & Irawan (2018), prosedur dapat dijelaskan sebagai serangkaian tindakan yang melibatkan beberapa individu dalam satu atau beberapa departemen yang ditetapkan untuk memastikan konsistensi dalam pelaksanaan kegiatan usaha atau transaksi secara berulang-ulang. Wijaya & Irawan (2018) juga berpendapat bahwa prosedur merupakan urutan kegiatan atau aktivitas yang melibatkan beberapa individu dalam satu atau lebih departemen, dan dilaksanakan secara berulang-ulang dengan cara yang sama. Dari penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa prosedur adalah rangkaian kegiatan yang dilakukan bersama oleh beberapa individu untuk kemajuan suatu organisasi, dan dilakukan secara berulang-ulang.

#### 5. Bongkar

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) online, bongkar didefinisikan sebagai tindakan mengangkat atau menurunkan muatan atau barang dari truk, mesin mobil, dan sejenisnya. Kegiatan bongkar merupakan pekerjaan yang melibatkan pembongkaran barang dari atas geladak atau palka kapal untuk ditempatkan di dermaga atau dalam gudang. Sementara itu, muat adalah tindakan memuat barang dari dermaga atau dalam gudang untuk dimuatkan ke dalam gudang. Kegiatan bongkar merupakan proses pekerjaan yang dilakukan untuk

mengalihkan muatan atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain, seperti pemindahan peti kemas dari kapal ke gudang atau depo peti kemas, dan sebaliknya, dari depo peti kemas diangkut ke atas kapal untuk pengiriman ke tujuan.

#### 6. Muat

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) online, muat adalah suatu aktivitas dalam pelayaran yang melibatkan pengisian atau pengosongan muatan dari dermaga, tongkang, truk, ke dalam ruang muat kapal, baik itu di dalam palka atau di atas geladak, menggunakan peralatan seperti derek, katrol kapal, atau peralatan bongkar lainnya, di mana barang yang dipindahkan dari palka kapal tersebut ditempatkan. Muat juga dapat diartikan sebagai suatu tempat untuk mengisi, menempati, atau menggunakan, sesuai dengan konteksnya.

#### 7. Bongkar Muat

Proses bongkar muat adalah kegiatan yang melibatkan pemindahan muatan dari moda transportasi darat ke laut atau sebaliknya (Wahyu Agung Prihartanto, 2014). Perusahaan pengantar barang di bidang pelayaran bertanggung jawab untuk melaksanakan bongkar muat barang dari darat ke atas kapal atau sebaliknya, sementara di luar sistem liner, tugas ini dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (D.A. Lasse, 2014). Kesimpulan yang diperoleh dari pandangan ahli tersebut adalah bahwa inti dari kegiatan bongkar muat adalah pemindahan muatan dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya. Definisi

bongkar muat juga dapat merujuk pada ketika kapal melakukan transfer muatan di tengah laut, tanpa sandar di dermaga.

Menurut F.D.C Sudjatmiko (2007:264) dalam bukunya yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat adalah proses pemindahan barang atau muatan dari atas kapal ke depo peti kemas untuk disimpan di gudang atau langsung dikirimkan kepada pemilik muatan melalui dermaga pelabuhan. Pembongkaran melibatkan pemindahan muatan dari satu lokasi ke lokasi lain, termasuk dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke depo peti kemas, dari depo peti kemas ke gudang, atau dari gudang kembali ke dermaga untuk dimuat ke kapal (Bakhtiar, 2021). Menurut Dirk Koleangan (2008), dalam bukunya yang berjudul Sistem Peti Kemas, bongkar muat adalah proses pemindahan muatan melalui alat bongkar muat di dermaga, yang memerlukan fasilitas dan alat-alat pendukung serta beberapa langkah atau prosedur pelayaran (Nurdiana, 2020). Kegiatan bongkar muat melibatkan pemindahan muatan dari atas kapal, termasuk pembongkaran barang dari kapal ke dermaga (*stavedoring*), pemindahan muatan dari dermaga ke depo atau gudang penyimpanan (*cargodoring*), dan pemindahan muatan dari depo peti kemas ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*). Proses penanganan muatan dari moda transportasi laut ke darat dan sebaliknya memengaruhi waktu kapal saat berlabuh (*ship's time at berth*), waktu kapal di pelabuhan (*ship's in port*), dan jangka waktu saat kapal melaksanakan bongkar muat di dermaga.

## 8. Kontainer

### a. Pengertian Kontainer

Menurut *Customs Convention on Containers 1972*, kontainer adalah sebuah wadah yang dirancang khusus dengan dimensi tertentu dan sesuai dengan standar internasional. Kontainer terbuat dari bahan baja yang tahan lama dan dapat digunakan secara berulang, dimaksudkan untuk penyimpanan dan pengangkutan muatan. Kontainer digunakan untuk mengangkut dan menyimpan berbagai jenis barang, paket, atau muatan curah untuk mengurangi risiko kerugian atau kerusakan barang. Penggunaan peti kemas dalam pengiriman barang memiliki keunggulan karena konsistensi bentuk dan ukurannya secara internasional mendukung penggunaan berbagai moda transportasi seperti truk, kereta api, dan kapal laut. Ini telah menyebabkan pergeseran dari penggunaan metode pengiriman tradisional menjadi penggunaan peti kemas dalam pengiriman barang akhir-akhir ini. Pembangunan fasilitas dan infrastruktur peti kemas di pelabuhan juga telah berkembang pesat, terutama karena efisiensi dalam proses bongkar muat yang cepat. Kontainer juga memungkinkan akses langsung ke pelanggan atau pusat distribusi, sementara truk kontainer memberikan fleksibilitas dalam pengangkutan barang di darat. Kereta api efektif untuk mengangkut banyak kontainer dengan jarak yang jauh. Penggunaan kapal kontainer menjadi elemen penting dalam rantai pasokan global, menghubungkan pelabuhan di seluruh



dunia dan mendukung perdagangan global dengan kapasitas besar dalam satu perjalanan. Dalam semua ini, penting untuk memastikan bahwa barang tetap dalam kondisi baik selama proses pengiriman.

Ukuran muatan dalam proses bongkar atau muat kapal kontainer diukur dengan satuan TEUS (*Twenty Equivalent Unit*). Ini berarti bahwa ukuran standar peti kemas dimulai dari panjang 20 *feet*, sehingga satu peti kemas 20 *feet* dihitung sebagai 1 TEUS. Sebagai contoh, peti kemas 40 *feet* dianggap sebagai 2 TEUS atau sering juga disebut sebagai FEUS (*Forty Equivalent Unit*).

b. Jenis – jenis kontainer

Menurut Eko Hariyanto Budiyo (2007:113), jenis kontainer ialah sebagai berikut:

- 1) *Dry Cargo Container/General Cargo*, adalah tipe kontainer yang digunakan untuk mengangkut berbagai jenis muatan tanpa memerlukan persyaratan khusus.
- 2) *Reefer container*, adalah kontainer yang difungsikan untuk transportasi muatan yang memerlukan suhu rendah, turun hingga - 30 derajat Celsius, termasuk tetapi tidak terbatas pada daging, ikan, buah-buahan, obat-obatan, dan minuman.
- 3) *Bulk Container*, kontainer ini merujuk pada wadah yang digunakan untuk mengangkut berbagai jenis muatan kering dalam jumlah besar, seperti beras dan gandum. Saat tiba di tujuan, muatan dalam kontainer tersebut dibongkar menggunakan peralatan hidrolik.

- 4) *Open Side Container*, Ini adalah sebuah kontainer yang memungkinkan akses dari samping dan memiliki pintu di salah satu ujungnya (*end door*) untuk mempermudah proses pengeluaran atau pemasukan barang berukuran standar. Dinding yang dapat dibuka dilengkapi dengan penutup kanvas yang kokoh untuk melindungi muatan dengan efektif.
- 5) *Open Top Container*, digunakan untuk transportasi barang berukuran besar dengan cara memuat muatan ke dalam kontainer dari atas.
- 6) *Flat Rack Container*, Ini adalah kontainer yang dapat memindahkan beban berat seperti mesin dan bagian suku cadang. Kontainer ini memiliki bentuk datar tanpa dinding di sisi kanan, kiri, dan atasnya.
- 7) *Tank Container*, Ini adalah kotak baja yang ditempatkan di dalam struktur kontainer dan dipakai untuk membawa tangki yang berisi bahan berbahaya, seperti gas, minyak, dan zat kimia yang sensitif.

c. Ukuran container

Agar operasional kontainer dapat berjalan dengan lancar, semua pihak yang terlibat perlu menyepakati keseragaman dalam ukuran dan jenis kontainer, serta kemudahan dalam proses pengangkutan. Menurut Suyono (2005), dimensi kontainer telah ditentukan oleh Badan Internasional Standard Organization (ISO) dan mencakup beberapa varian, yaitu:

1) *Container 20' Dry Freight (20 feet)*

- Ukuran luar : 20' (panjang) x 8' (lebar) x 8' 6" (tinggi) atau  
: 6.058 x 2.438 x 2.591 m;
- Ukuran dalam: 5.919 x 2.340 x 2.380 m;
- Kapasitas : *Cubic Capacity* : 33 Cbm;

2) *Container 40' Dry Freight (40 feet)*

- Ukuran luar : 40' (panjang) x 8' (lebar) x 8' 6" (tinggi) atau  
: 12.192 x 2.438 x 2.591 m;
- Ukuran dalam: 12.045 x 2.309 x 2.379 m;
- Kapasitas : *Cubic Capacity* : 67,3 Cbm;

3) *Container 40' High Cube Dry*

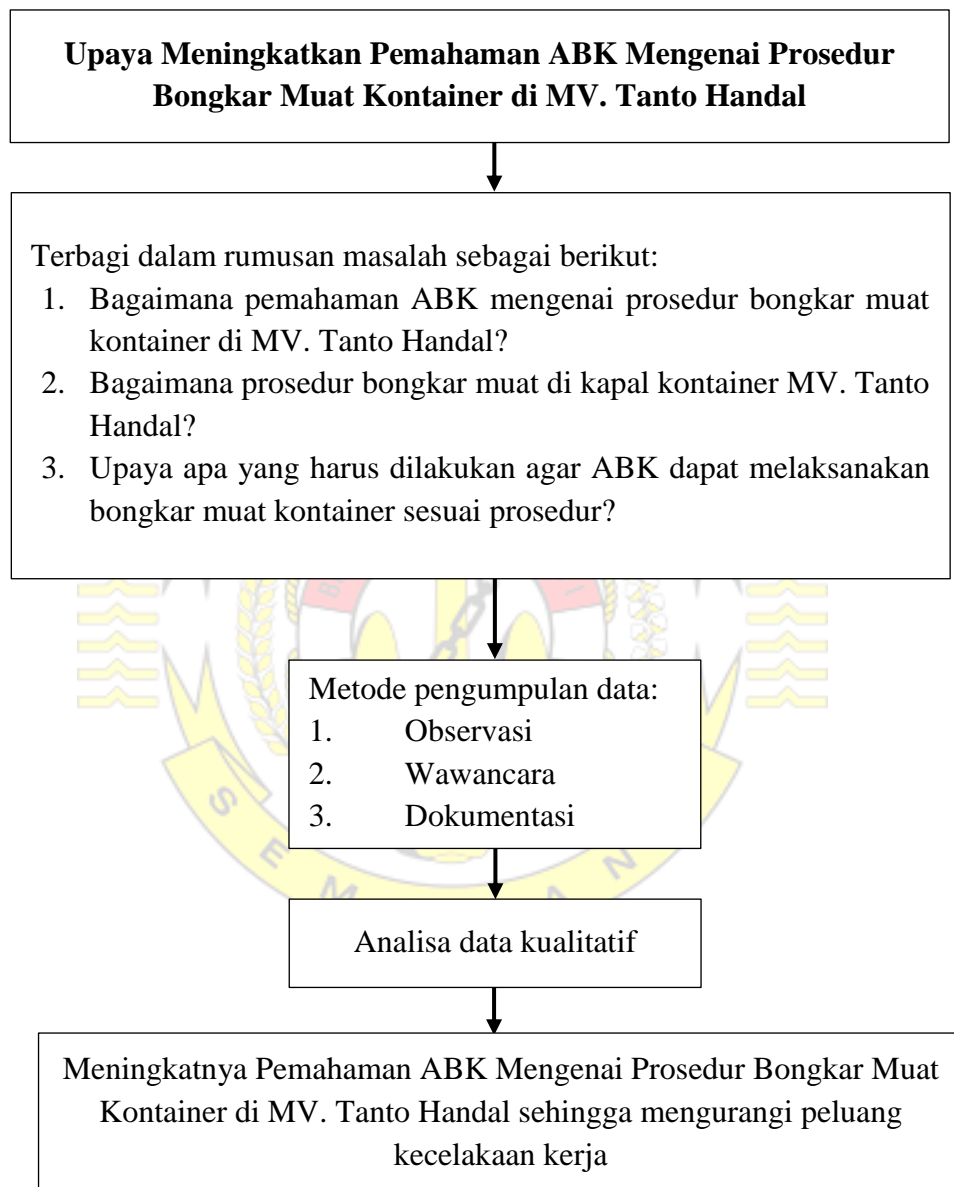
- Ukuran luar : 40' (panjang) x 8' (lebar) x 9' 6" (tinggi)  
: 12.192 x 2.438 x 2.926 m;
- Ukuran dalam : 12.045 x 2.347 x 2.684 m;
- Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm;

Dalam proses pembongkaran/pemuatan kapal, volume muatan diukur menggunakan satuan TEU (*Twenty-Foot Equivalent Unit*) karena standar ukurannya dimulai dari panjang 20 kaki.

## **B. Kerangka Berpikir**

Menurut Uma Sekaran dalam Sugiyono (2019), kerangka penelitian adalah suatu model konseptual yang menunjukkan bagaimana suatu teori berhubungan dengan berbagai unsur yang diidentifikasi penting. Agar pemaparan penelitian ini lebih mudah dipahami, penulis membuat kerangka

penelitian berupa diagram sederhana dan penjelasan singkat mengenai upaya meningkatkan pemahaman ABK mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal.



Gambar 2.2 Kerangka Berpikir Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

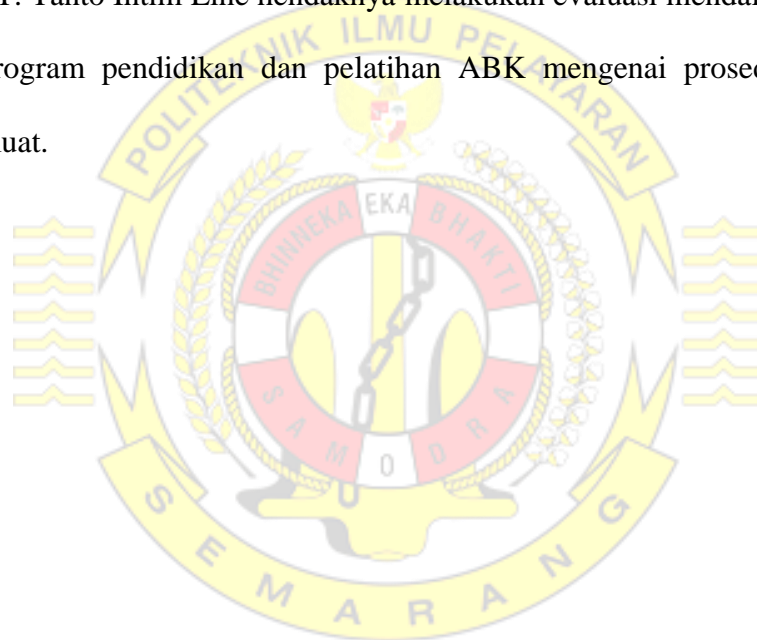
1. Pemahaman Awak Buah Kapal (ABK) mengenai prosedur bongkar muat kontainer di MV. Tanto Handal masih butuh dievaluasi karena pengetahuan tentang proses bongkar muat kurang yang kurang dan kesadaran keamanan pada saat proses bongkar muat kontainer yang rendah.
2. Prosedur bongkar muat di kapal kontainer MV. Tanto Handal meliputi pemeriksaan pra-bongkar muat, *briefing* keselamatan, pemisahan kargo, pemeriksaan alat-alat bongkar muat, penanganan kargo, pemeriksaan pasca bongkar muat, pelaporan, dan penyimpanan alat-alat bongkar muat.
3. Upaya yang harus dilakukan agar ABK dapat melaksanakan bongkar muat kontainer sesuai prosedur meliputi pelatihan dan pendidikan, pengawasan dan arahan, komunikasi efektif, peralatan dan fasilitas yang memadai, kesehatan dan kondisi fisik, dan pemantauan lingkungan.

#### B. Keterbatasan Penelitian

1. Tidak semua dokumen yang diperlukan dapat diperoleh secara lengkap karena beberapa diantaranya merupakan arsip rahasia perusahaan.
2. Validitas hasil penelitian bergantung pada kejujuran narasumber dalam memberikan jawaban terhadap pertanyaan yang diajukan saat melakukan wawancara.

### C. Saran

1. Mualim I dan Nakhoda MV. Tanto Handal hendaknya memberi penekanan pada kesadaran keamanan pada saat proses bongkar muat kontainer.
2. PT. Tanto Intim Line hendaknya meninjau kembali prosedur bongkar muat yang ada untuk memastikan bahwa mereka mencakup semua aspek yang diperlukan dan memberikan petunjuk yang jelas bagi ABK.
3. PT. Tanto Intim Line hendaknya melakukan evaluasi mendalam terhadap program pendidikan dan pelatihan ABK mengenai prosedur bongkar muat.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ahyar, H., Auliya, N. H., Andriani, H., Fardani, R. A., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Sukmana, D. K., & Istiqomah, R. R. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. CV. *Pustaka Ilmu Group*.
- Guritno, S. (2019). Peran Nahkoda Dalam Meningkatkan Kinerja Abk Diatas Kapal. *Jurnal Saintek Maritim*, 19(2).
- Hardani, A. H., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Istiqomah, R. R., Fardani, R. A., & Auliya, N. H. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Penerbit *Pustaka Ilmu*.
- Haryono, C. G. (2020). *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*. CV *Jejak (Jejak Publisher)*.
- Kriyantono, R. (2020). *Teknik Praktis Riset Komunikasi Kuantitatif dan Kualitatif*. *Prenadamedia Group*.
- Magdalena, I., & Dewi, Y. (2020). Meningkatkan Pemahaman Belajar Peserta Didik Dalam Desain Intruksional Berbasis Daring Di Sekolah Dasar Negeri Pengakalan 1. *Jurnal Pendidikan Islam Anak Usia Dini* Vol. 2, Issue 2. <https://ejournal.stitpn.ac.id/index.php/assabiqun>
- Sahir, S. H. (2022). *Metodologi Penelitian*. Penerbit *KBM Indonesia*.
- Saputra, D. P. (2021). *Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal Sesuai ISM-Code*. CV *Budi Utama*.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. *Bandung: Alfabet*.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. *Bandung: Alfabeta*.



Susanto, B. (2017). Manajemen Sumber Daya Manusia. *Penerbit Andi*.

Suswati, E., Aliudin, I., & Rochanda. (2019). Peningkatan Kualitas Kerja ABK Deck Untuk Menunjang Kelancaran Bongkar Muat Kontainer Di KM. Hijau Segar. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(1), 27–36.  
<https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v1i1.10>

Undang-Undang Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.

Wijaya, T. (2018). Manajemen Kualitas Jasa. Edisi Kedua. *PT. Indeks*.



## Lampiran 1 *Script* Wawancara Narasumber I

Pewawancara: Pagi, Pak Masykur. Terima kasih sudah mau ngobrol sama kita hari ini.

Pak Masykur: Pagi juga. Sama-sama, senang bisa membantu.

Pewawancara: Sebagai Bosun di MV. Tanto Handal, bisa cerita nggak gimana prosedur bongkar muat kontainer yang dilakukan sama ABK?

Pak Masykur: Tentu. Prosesnya dimulai dengan pemeriksaan pra-bongkar muat yang teliti. Kita pastikan semua ABK pakai alat keselamatan pribadi seperti helm, sarung tangan, dan sepatu pengaman dengan benar.

Pewawancara: Keselamatan memang penting banget ya. Apa lagi yang harus disiapkan sebelum mulai bongkar muat?

Pak Masykur: Selain alat keselamatan, kita juga periksa alat-alat bongkar muat, termasuk crane kontainer, biar semuanya aman dan siap digunakan. Setelah semua siap, kita adakan briefing dimana petugas bongkar muat kasih penjelasan tugas, tanggung jawab, dan prosedur keselamatan ke ABK.

Pewawancara: Wah, rapi banget ya. Terus setelah briefing, apa yang dilakukan?

M Pak Masykur Setelah briefing, ABK pisahkan kargo sesuai jenis dan instruksi penanganan khusus. Langkah ini dilakukan dengan hati-hati biar kargo tetap utuh dan nggak rusak selama proses penanganan.

Pewawancara: Gimana caranya memastikan alat-alat itu aman dipakai sebelum menangani kargo?

Pak Masykur: Kita lakukan pemeriksaan menyeluruh untuk pastikan semua alat berfungsi dengan baik dan aman digunakan. Setelah itu, ABK mulai menangani kargo sesuai instruksi, dengan tetap memperhatikan keselamatan dan efisiensi.

Pewawancara: Bagus banget fokusnya ke keselamatan. Terus setelah proses bongkar muat selesai, gimana?

Pak Masykur: Setelah selesai, kita lakukan pemeriksaan pascabongkar muat untuk pastikan nggak ada kargo atau alat yang tertinggal atau rusak. Semua temuan atau masalah dilaporkan ke petugas bongkar muat untuk tindak lanjut.

Pewawancara: Untuk dokumentasi, gimana caranya kalian catat semua yang udah dilakukan?

Pak Masykur: Kita buat laporan tentang kegiatan bongkar muat, mencatat jumlah kargo yang dibongkar, waktu yang diperlukan, dan masalah atau insiden yang terjadi. Alat-alat bongkar muat dibersihkan dan disimpan dengan benar biar siap dan aman untuk digunakan lagi.

Pewawancara: Prosedurnya terdengar sangat teratur dan efisien. Terima kasih sudah berbagi informasi, Pak Masykur.

Pak Masykur: Sama-sama. Keselamatan dan efisiensi memang prioritas utama kita, dan kita selalu berusaha mengikuti SOP yang ada biar operasi berjalan lancar.

Pewawancara: Terima kasih lagi untuk waktunya dan penjelasannya.

Pak Masykur: Senang bisa membantu. Terima kasih juga.



## Lampiran 2 Script Wawancara Narasumber II

Pewawancara: Pagi, Pak Sodik. Terima kasih sudah meluangkan waktu untuk wawancara hari ini.

Pak Sodik: Pagi juga. Sama-sama, senang bisa berbagi.

Pewawancara: Sebagai Juru Mudi di MV. Tanto Handal, bisa ceritain prosedur bongkar muat kontainer yang biasanya dilakukan di kapal ini?

Pak Sodik: Tentu. Prosesnya dimulai dengan pemeriksaan pra-bongkar muat yang teliti. Kita pastikan semua ABK sudah memakai peralatan keselamatan pribadi, seperti helm, sarung tangan, dan sepatu pengaman dengan benar.

Pewawancara: Keselamatan memang penting ya. Apa lagi persiapan yang dilakukan sebelum mulai bongkar muat?

Pak Sodik: Selain peralatan keselamatan, kita juga memeriksa alat-alat bongkar muat, termasuk container crane. Ini untuk memastikan semuanya aman dan siap digunakan. Setelah semua persiapan selesai, petugas bongkar muat memberikan briefing kepada ABK mengenai tugas, tanggung jawab, dan prosedur keselamatan yang harus diikuti.

Pewawancara: Wah, rapi juga ya persiapannya. Setelah briefing, apa yang dilakukan selanjutnya?

Pak Sodik: Setelah briefing, ABK memisahkan kargo sesuai jenisnya dan petunjuk penanganan khusus yang mungkin diperlukan. Langkah

ini dilakukan hati-hati untuk menjaga integritas kargo dan mencegah kerusakan selama proses penanganan.

Pewawancara: Bagaimana cara memastikan alat-alatnya aman sebelum digunakan untuk bongkar muat?

Pak Sodik: Kita melakukan pemeriksaan menyeluruh untuk memastikan semua alat berfungsi dengan baik dan aman digunakan. Baru setelah itu kita mulai menangani kargo sesuai instruksi dari petugas bongkar muat, selalu memperhatikan keselamatan dan efisiensi.

Pewawancara: Fokus ke keselamatan penting sekali. Apa yang dilakukan setelah proses bongkar muat selesai?

Pak Sodik: Setelah proses selesai, kita melakukan pemeriksaan pasca bongkar muat untuk memastikan tidak ada kargo atau peralatan yang tertinggal atau rusak. Semua temuan atau masalah dilaporkan ke petugas bongkar muat untuk tindak lanjut lebih lanjut.

Pewawancara: Bagaimana dengan dokumentasi? Bagaimana cara mencatat semua yang sudah dilakukan?

Pak Sodik: Kita membuat laporan kegiatan bongkar muat, mencatat jumlah kargo yang dibongkar, waktu yang diperlukan, dan segala masalah atau insiden yang terjadi. Alat-alat bongkar muat juga dibersihkan dan disimpan dengan benar untuk memastikan siap digunakan lagi nanti.

Pewawancara: Kelihatannya sistem sudah sangat teratur dan efisien ya. Terima kasih sudah berbagi cerita dengan kami, Pak Sodik.

Pak Sodik: Sama-sama. Keselamatan dan efisiensi memang prioritas utama kami,  
dan kami selalu berusaha mengikuti SOP agar operasi kapal  
berjalan lancar.

Pewawancara: Terima kasih lagi atas waktunya dan penjelasannya, Pak Sodik.

Pak Sodik: Sama-sama. Terima kasih juga.





### **Lampiran 3 *Script* Wawancara Narasumber III**

Pewawancara: Sebagai Juru Mudi di MV. Tanto Handal, bisa ceritain nggak gimana prosedur bongkar muat kontainer yang biasa dilakukan sama ABK?

Pak Syarif: Tentu bisa. Jadi, prosesnya diawali dengan pemeriksaan pra-bongkar muat yang cermat. Kita pastikan semua ABK sudah pakai peralatan keselamatan pribadi dengan benar, kayak helm, sarung tangan, dan sepatu pengaman.

Pewawancara: Keselamatan memang penting banget ya. Apa lagi yang dilakukan sebelum mulai bongkar muat?

Pak Syarif: Selain pastikan alat keselamatan, kita juga cek alat-alat bongkar muat, termasuk crane kontainer. Ini buat memastikan semua alat aman dan siap dipakai. Setelah semua siap, ada briefing dari petugas bongkar muat yang jelasin tugas, tanggung jawab, dan prosedur keselamatan ke ABK.

Pewawancara: Wah, teratur juga ya persiapannya. Abis briefing, apa yang dilakukan selanjutnya?

Pak Syarif: Setelah briefing, ABK mulai pisahkan kargo sesuai jenisnya dan petunjuk penanganan khusus yang diperlukan. Ini dilakukan hati-hati supaya kargo nggak rusak selama penanganan.

Pewawancara: Gimana cara memastikan alat-alatnya aman sebelum digunakan?

Pak Syarif: Kita lakukan pemeriksaan menyeluruh dulu buat pastiin semua alat berfungsi dengan baik dan aman dipakai. Baru setelah itu kita

mulai menangani kargo sesuai instruksi, sambil tetap memperhatikan keselamatan dan efisiensi.

Pewawancara: Bagus banget fokusnya ke keselamatan. Setelah bongkar muat selesai, apa yang dilakukan?

Pak Syarif: Setelah selesai, kita lakukan pemeriksaan pasca bongkar muat buat pastikan nggak ada kargo atau alat yang tertinggal atau rusak. Semua temuan atau masalah dilaporkan ke petugas bongkar muat untuk ditindaklanjuti.

Pewawancara: Soal dokumentasi, gimana cara kalian mencatat semua yang udah dilakukan?

Pak Syarif: Kita bikin laporan kegiatan bongkar muat, mencatat jumlah kargo yang dibongkar, waktu yang diperlukan, dan segala masalah atau insiden yang terjadi. Alat-alat bongkar muat juga dibersihkan dan disimpan dengan baik buat memastikan siap dipakai lagi nanti.

Pewawancara: Kayaknya sistemnya udah sangat teratur dan efisien ya. Terima kasih udah berbagi cerita sama kita, Pak Syarif.

Pak Syarif: Sama-sama. Keselamatan dan efisiensi emang prioritas utama kita, dan kita selalu berusaha mengikuti SOP biar operasi kapal berjalan lancar.

Pewawancara: Terima kasih lagi atas waktunya dan penjelasannya, Pak Syarif.

Pak Syarif: Sama-sama. Terima kasih juga udah ngajak ngobrol.

#### Lampiran 4 Dokumentasi Pada Saat Observasi



## Lampiran 5 SOP Bongkar Muat Kontainer



### PROSEDUR (SOP) BONGKAR MUAT KONTAINER

#### PT. TANTO INTIM LINE

Pemeriksaan Pra-Bongkar Muat

Briefing Keselamatan

Pemisahan Kargo

Pemeriksaan Alat-alat Bongkar Muat

Penanganan Kargo

Pemeriksaan Pasca Bongkar Muat

Pelaporan

Penyimpanan Alat-alat Bongkar Muat

**Lampiran 6 Ship Particular****SHIP PARTICULAR**

NAME OF SHIP	MV. TANTO HANDAL
CALL SIGN	YHDL
NATIONALITY	INDONESIA
PORT OF REGISTER	JAKARTA
G R T	3814.00 TONS
NRT	1970.00 TONS
DWT	5063.84 TONS
LIGH SHIP	1977.08 TONS
TOTAL DISPLACEMENT	7040.84 TONS
LOA	98.35 METER
LBP	89.95 METER
BREADTH (MLD)	17.40 METER
FULL DRAFT	7.85 METER
LIGHT DRAF	5.765 METER
FREE BOARD (FWA)	2.11 METER
CENTER OF GRAVITY FROM MIDSHIP	6.695 METERS (AFT)
CENTER OF GRAVITY ABOVE BASE LINE	6.753 METERS
CREWS	19 PERSONS
SERVICE SPEED	10 KNOTS
MAIN ENGINE	AKASAKA A41 X 1 SET, 3000 PS X 220 RPM
AUXILIARY	ENGINE TAIYO BRUSILESS 2 SET, 300 KVA x 450 V x 240 KW
BUILDER	KURUSHIMA DOCKYARD CO, LTD - JAPAN
TYPE	CONTAINER
TYPE OF HATCH COVER	MC GRAGOR YANASE HYDRO
FOLDING NUMBER OF HATCH	2 HATCHES
NUMBER OF CRANE	2 CRANES LIEBHER (2X25TONS)
BALE CAPATICY	6.539 M <sup>3</sup>
GRAIN CAPATICY	7.020,30 M <sup>3</sup>
IMO NUMBER	8419506

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Danang Adi Suwito
2. Tempat, Tanggal Lahir : **Bangkalan, 01 Mei 2002**
3. NISR : 012361150012 N
4. Program Studi : Nautika
5. Agama : Islam
6. Alamat : **Jalan**
  
7. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : **Bapak**
  - b. Ibu : **Ibu**
8. Riwayat Pendidikan
  - a. **SD Negeri (2008–2014)**
  - b. **SMP Negeri (2014–2017)**
  - c. **SMA Negeri (2017–2020)**
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Program Studi Diploma III Nautika (2017 – 2020)
  - e. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Program Studi RPL Type A Diploma IV Nautika (2023 – 2024)
9. Pengalaman Praktik Laut (Prala)  
  
Nama Kapal : MV. TANTO HANDAL  
  
Periode Praktik Darat : 28 Juni 2019 – 20 Juli 2020