

**KARYA ILMIAH TERAPAN**  
**ANALISIS PENATAAN MUATAN KENDARAAN**  
**TERHADAP KELANCARAN KEBERANGKATAN**  
**KAPAL FERRY MILIK PT. DHARMA LAUTAN**  
**UTAMA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

**RANU ALINTIYO**

**NIT 07.19.042.1.12**

**PROGAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITENIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

**ANALISIS PENATAAN MUATAN KENDARAAN  
TERHADAP KELANCARAN KEBERANGKATAN  
KAPAL FERRY MILIK PT. DHARMA LAUTAN  
UTAMA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

**RANU ALINTIYO**  
**NIT 07.19.042.1.12**

**PROGAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITENIK PELAYARAN SURABAYA**  
**TAHUN 2023**

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Ranu Alintiyo

Nomor Induk Taruna : 07 19 042 1 12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Taruna yang saya tulis dengan judul :

**ANALISIS PENATAAN MUATAN KENDARAAN TERHADAP  
KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL FERRY MILIK PT.  
DHARMA LAUTAN UTAMA**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Taruna tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA,.....

Ranu Alintiyo

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS PENATAAN MUATAN KENDARAAN  
TERHADAP KELANCARAN KEBERANGKATAN  
KAPAL FERRY MILIK PT. DHARMA LAUTAN  
UTAMA**

Nama Taruna : Ranu Alintiyo

NIT : 07 19 042 1 12


Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.


Surabaya,.....

Menyetujui

Pembimbing I


  
**Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 197702282006042000

Pembimbing II

  
**Edi Kurniawan S.ST., MT**  
Penata Muda Tk-I(III/b)  
NIP. 198312022019021001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya

  
**Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 198411182008121003

**LEMBAR PENGESAHAN  
KARYA ILMIAH TERAPAN  
ANALISIS PENATAAN MUATAN KENDARAAN TERHADAP  
KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL FERRY MILIK PT.  
DHARMA LAUTAN UTAMA**

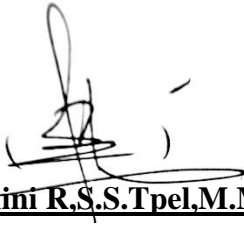
Disusun dan diajukan oleh :

RANU ALINTIYO  
NIT.07 19 042 1 12  
Sarjana Terapan Transportasi Laut

Telah dipertahankan didepan Panitia ujian Karya Ilmiah Terapan  
Politeknik Pelayaran Surabaya  
Pada Tanggal.....

Menyetujui

Penguji I



**Rizqi Aini R.S.S.Tpel.M.M.Tr**

Penata Muda Tk-I (III/c)  
NIP.198904062019022002

Penguji II



**Edi Kurniawan, S.ST., MT**

Penata Muda Tk-I (III/b)  
NIP. 198312022019021001

Penguji III



**Maulidiah R.S.Si., M.Sc**

Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 197702282006042000

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc**

Penata Tk.I (III/d)  
NIP.198411182008121003

## KATA PENGANTAR

Kami memajatkan puji syukur kehadiran Allah Yang Maha Kuasa, karena atas penelitian tentang Analisis penataan muatan kendaraan terhadap kelancaran keberangkatan kapal ferry milik PT. dharma lautan utama dapat dilaksanakan.

Penelitian ini dilaksanakan karena ketertarikan peneliti pada masalah yang sering terlupakan dan tidak dianggap menjadi masalah, padahal justru faktor yang sering diabaikan inilah yang menjadi salah satu faktor penghambat terwujudnya performa yang baik dari suatu pelabuhan.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif membuat gambaran secara objektif dengan menggunakan dokumentasi berdasarkan pengumpulan data. Penelitian ini mendalami masalah yang sering ditemukan saat praktek darat. Penelitian telah melakukan pengumpulan data kemudian melakukan interpretasi dan menyusun simpulan sehingga mendapatkan hasil sesuai tujuan penelitian.

Pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan, antara lain kepada :

1. Yang pertama kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada saya.
2. Kedua Orang Tua saya Bapak Samsul Arifin dan Ibu Suratmi serta keluarga tercinta atas do'a, cinta, kasih sayang, perhatian, dukungan, dan semangat pada penulis.
3. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Capt,Heru Widada, MM.
4. Ketua Jurusan Transportasi Laut Bpk. Faris N
5. Pembimbing I Maulidiah Rahwati S.Si., M.Sc..
6. Pembimbing II Edi Kurniawan S.ST.,MT .

Demikian, semoga penelitian ini bermanfaat bagi pembaca dan dapat peningkatan performa pelabuhan Indonesia.

Surabaya,

2023

RanuAlintiyoyo

## ABSTRAK

**Ranu Alintiyo**, 2023, NIT: 0719042112, “Analisis Penataan Muatan Kendaraan Terhadap Kelancaran Keberangkatan Kapal *ferry* milik PT. dharma lautan utama”. Karya Ilmiah Terapan, Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Surabaya, Pembimbing I: MAULIDIAH RAHMAWATI, S.Si., M.Sc. Pembimbing II: (EDI KURNIAWAN S.ST.,MT

Pelabuhan Ketapang Banyuwangi menunjukkan permasalahan yang sering kali terjadi dalam pengelolaan dan penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan adalah masalah kinerja pelayanan sering dijumpai dalam operasional pelabuhan. Akibatnya terjadi pengelolaan pelabuhan yang tidak efektif, hal ini merupakan salah satu penyebab rendahnya pelayanan dan terjadinya antrian kapal, karena harus menunggu kapal yang sedang menata muatan kendaraan. Dampak selanjutnya adalah timbulnya keluhan dan ketidakpuasan pengguna jasa atau penumpang kapal terhadap pelayanan angkutan penyeberangan Pelabuhan diartikan sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran untuk kegiatan pemerintahan dan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, kegiatan embarkasi dan deparkasi penumpang berupa dermaga. Hasil dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja penyebab dari beberapa permasalahan serta meminimalisir dan mengantisipasi adanya keterlambatan dan pendiskualifikasi muatan kendaraan di dermaga ketapang. Penulisan karya ilmiah terapan ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, dengan teknik analisa pengumpulan data berdasarkan hasil observasi, wawancara, laporan data keberangkatan kapal saat penulis melakukan praktek darat.

**Kata kunci:** Keberangkatan Kapal, Penataan muatan kendaraan

## **ABSTRACT**

**Ranu Alintiyo**, 2023, NIT: 0719042112, "Analysis of Vehicle Load Arrangement on the Smooth Departure of Ferry Owned by PT. Dharma of the Main Ocean". Applied Scientific Paper, Marine Transportation Study Program, Diploma IV Program, Surabaya Shipping Polytechnic, Supervisor I: MAULIDIAH RAHMAWATI, S.Si., M.Sc. Supervisor II: (EDI KURNIAWAN S.ST.,MT

*Ketapang Port Banyuwangi shows that problems that often occur in the management and operation of crossing ports are service performance problems often encountered in port operations. As a result, there is ineffective port management, this is one of the causes of low service and ship queues, because they have to wait for ships that are arranging vehicle loads. The next impact is the emergence of complaints and dissatisfaction of service users or ship passengers with port crossing transportation services which is defined as a place for intra- and inter-mode transportation movements equipped with shipping safety and security facilities for government activities and business used as a place for ships to rest, embarkasih activities and passenger deparkasih in the form of docks. The purpose of this study is to find out what are the causes of some problems and minimize and anticipate delays and disqualification of vehicle loads at the Ketapang pier. The writing of this applied scientific paper uses descriptive research methods with a qualitative approach, with data collection analysis techniques based on observations, interviews, ship departure data reports when the author conducts land practice.*

**Keyword** : Ship Departure, Vehicle load arrangement



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
ABSTRAK .....	vi
<i>ABSTRACT</i> .....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xi
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian .....	6
E. Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>8</b>
A. Review Penelitian.....	8
B. Landasan Teori.....	11
C. Kerangka Penelitian .....	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>25</b>
A. Jenis dan Metode Penelitian.....	25
B. Lokasi Penelitian.....	28

C. Jenis dan Sumber Data Penelitian .....	28
D. Pemilihan Informan.....	30
E. Metode Pengumpulan Data .....	30
F. Teknik Analisis Data.....	32
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>35</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	35
B. Penyajian Data .....	37
C. Hasil Penelitian .....	40
1. Alur prosedur penataan muatan kendaraan Pelabuhan penyebrangan Ketapang Banyuwangi.....	40
2. Alur prosedur keberangkatan kapal ( <i>clerance out</i> ) Pelabuhan penyebrangan Ketapang Banyuwangi. ....	49
3. Analisis Data .....	50
D. Pembahasan.....	66
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>80</b>
A. Kesimpulan .....	80
B. Saran.....	82
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>84</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	8
Tabel 4.1 Data Kapal Perusahaan .....	36
Tabel 4.2 Maximal kapasitas muatan kendaraan KMP. Rucitra.....	37
Tabel 4.3 Maximal kapasitas muatan kendaraan KMP. Dharma Ferry 1 .....	38
Tabel 4.4 Maximal kapasitas muatan kendaraan KMP. Pottre Koneng .....	39
Tabel 4.5 Faktor Penataan Muatan.....	52
Tabel 4.6 Jadwal regular kapal lintasan Ketapang Banyuwangi .....	57
Tabel 4.7 Keadaan Ruang Muat di Kapal PT. Dharma Lautan Utama.....	62
Tabel 4.8 Pengikatan Kendaraan.....	63
Tabel 4.9 Pengikat Kendaraan di atas Kapal PT. Dharma Lautan Nusatara.....	63
Tabel 4.10 Usulan Pemecahan Masalah.....	76

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Alur Pelayanan Penumpang dan Kendaraan .....	15
Gambar 2.2 Kerangka Berpikir .....	24
Gambar 3.1 Komponen-komponen Analisis Data Model Interaktif.....	32
Gambar 4.1 Logo Perusahaan .....	35
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Perusahaan .....	36
Gambar 4.3 Diagram Alur prosedur penataan muatan kendaraan Pelabuhan penyebrangan Ketapang Banyuwangi.....	40
Gambar 4.4 Alat Timbang Permanen.....	41
Gambar 4.5 Jembatan Timbang Portabel .....	41
Gambar 4.6 Pengaturan dan penanganan muatan kendaraan.....	43
Gambar 4.7 Pengikatan Muatan .....	44
Gambar 4.8 Pengikatan Kontainer .....	44
Gambar 4.9 Tali pengikat kendaraan ( <i>rope automatic tiedown</i> ).....	45
Gambar 4.10 Sling pengikat dengan kunci bergigi ( <i>ratchet strap assembly</i> ) .....	45
Gambar 4.11 Rantai dengan penguat/pengencangnya ( <i>chain with turnbuckle</i> )....	46
Gambar 4.12 <i>Cross Check</i> Muatan Kendaraan Yang Masuk Ke Dalam Kapal....	47
Gambar 4.13 <i>Manifest</i> Muatan Kendaraan .....	48
Gambar 4.14 Diagram Alur prosedur keberangkatan kapal ( <i>clerance out</i> ) Pelabuhan penyebrangan Ketapang Banyuwangi .....	49
Gambar 4.15 Kondisi kapal saat muat tgl 08 Oktober 2022 dengan waktu yang pendek (muatan tidak maksimal) .....	53
Gambar 4.16 Kondisi Saat Muatan Saat Terjadi Penumpukan Kendaraan di Dermaga .....	54
Gambar 4.17 keterlambatan kapal sandar di pelabuhan Ketapang .....	56
Gambar 4.18 Gejala Roda Kendaraan Yang Dipasang.....	65

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi laut berupa kapal laut dikenal luas sebagai sarana transportasi yang sangat efektif dan efisien bagi masyarakat. Moda transportasi ini sangat diminati karena hemat biaya dan keterjangkauannya. Sebagian besar bentangan geografis Indonesia terdiri dari perairan dan kepulauan. Transportasi laut memainkan peran penting dalam memfasilitasi konektivitas antara berbagai pulau di Indonesia. Pokok bahasan dalam konteks ini berkaitan dengan jenis kapal tertentu yang dikenal dengan kapal feri Ro-Ro (Roll on – Roll off). Namun demikian, karena jumlah muatan kendaraan yang berpotensi besar, menjadi perlu untuk menggunakan prosedur khusus untuk mengatur kargo di atas kapal untuk menjamin kedatangan kendaraan yang diangkut dengan aman dan selamat di lokasi yang dituju. Oleh karena itu, pengaturan muatan kendaraan yang tepat memegang peranan penting dalam domain pelayaran feri.

PT. Dharma Lautan Utama adalah korporasi yang bergerak di bidang jasa transportasi antar moda melayani penumpang, mobil, dan kargo. Tujuan utama perusahaan adalah untuk memfasilitasi angkutan umum antar pulau dan menyediakan koneksi antar pulau besar, sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan aksesibilitas ke layanan angkutan umum. Selama praktik lahan yang dilakukan di PT. DLU Cabang Ketapang, teridentifikasi sejumlah masalah terkait pelaksanaan pengaturan muatan kendaraan yang tidak tepat. Secara khusus, diamati bahwa petugas lapangan

sering melebihi kapasitas yang ditentukan dengan kelebihan beban kendaraan. Akibatnya, ketersediaan tempat parkir kendaraan menjadi terbatas sehingga menyebabkan perubahan kestabilan kapal yang disebabkan oleh pembebanan yang tidak merata dan benturan antar muatan kendaraan selama berlayar di geladak kapal. Selain itu, masalah lain telah diidentifikasi, termasuk kegagalan petugas lapangan mengamankan kendaraan berat dengan teknik cambuk atau pengikatan. Masuknya kendaraan ke kapal juga berimplikasi pada keberangkatan kapal. Jika kapal gagal untuk berangkat di tempat yang ditunjuk.

Insiden KMP Pottre Koneng melibatkan konvoi kendaraan di pelabuhan penyeberangan Ketapang Banyuwangi sekira pukul 01.45 WIB. Konvoi terdiri dari 7 truk besar, 4 truk sedang, 2 bus besar, 5 mobil pribadi, dan 8 sepeda motor. Selain itu, ada 135 penumpang dan 18 awak kapal, termasuk kapten kapal. Kapal tersebut didiskualifikasi karena masuknya kendaraan dalam jumlah yang berlebihan oleh personel lapangan, yang juga lalai mengamankan truk-truk besar dengan cambukan. Pihak syahbandar penanggung jawab verifikasi data kapal menyatakan ragu-ragu mengizinkan pemberangkatan kapal karena jam muat kapal yang lama dan berat muatan yang berlebihan. Akibatnya, syahbandar dan ASDP menahan dan mendiskualifikasi KMP Pottre Koneng karena kondisi kelebihan beban yang mengakibatkan cerukan. Syahbandar mengirimkan kapal ke pelabuhan tujuan dengan kargo kosong untuk mencegah keterlambatan lebih lanjut di pelabuhan berikutnya, karena sikap petugas lapangan yang kurang teliti selama jam pelayanan kapal.

Berdasarkan pengamatan empiris terkait keterlambatan yang terjadi di kapal ferry, ada dugaan bahwa kejadian tersebut dapat dikaitkan dengan personel yang terlibat melebihi batas berat yang disarankan saat memuat kendaraan, serta kurangnya pemahaman mereka tentang langkah-langkah yang tepat untuk pengamanan yang cukup besar. kargo seperti truk dan bus, membuat kapal tidak memenuhi syarat untuk beroperasi. Keputusan untuk menahan diri dari penggunaan cambuk mungkin disebabkan oleh terbatasnya aksesibilitas sabuk pengaman yang ada di kapal. Akibatnya, cambuk dalam jumlah terbatas dipasang pada muatan yang diangkut oleh kendaraan besar. Berbagai upaya telah dilakukan untuk mengurangi prevalensi masalah ini. Namun demikian, pelaksanaan langkah-langkah keamanan kendaraan yang efektif di perlintasan menemui hambatan yang berasal dari keterbatasan waktu yang disebabkan oleh banyaknya pelanggan yang menggunakan layanan penyeberangan. Pembatasan sementara adalah hasil dari cakupan geografis yang terbatas dari operasi pelayaran. Hipotesis tersebut mengemukakan bahwa polisi mungkin memiliki keraguan mengenai pengamanan geladak kendaraan yang efektif, yang mencakup penerapan tali pengikat pada kendaraan atau truk yang terletak di geladak tersebut, sebagai akibat dari keterbatasan waktu.

Penanganan kargo di setiap kapal memiliki arti penting karena persyaratan yang berbeda untuk mengangkut kargo yang terhubung dengan masing-masing kapal. Selain itu, penerapan strategi penyimpanan memainkan peran penting dalam meningkatkan sinkronisasi efektif komoditas, tenaga kerja, waktu, dan dokumen yang terkait dengan kargo. Selain itu, sangat penting

bahwa pengaturan kargo mematuhi prinsip-prinsip manajemen kargo untuk mengurangi terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan selama proses pemuatan dan pengangkutan barang. Prinsipnya, yaitu :

1. Melindungi awak kapal
2. Melindungi kapal
3. Melindungi muatan
4. Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin
5. Bongkar muat secara cepat dan sistematis

Untuk memastikan kinerja yang efisien dari tanggung jawab tersebut di atas, penting untuk memiliki pemahaman yang menyeluruh tentang prinsip-prinsip pemuatan. Hal ini meliputi tugas pengamanan kapal, pengamanan muatan dan personel, optimalisasi Stowage Factor (SF), minimalisasi Broken Stowage (BS), dan penerapan praktik pemuatan kargo yang efektif sesuai dengan prinsip penanganan dan manajemen yang tepat. Pelaksanaan tugas yang cermat oleh anggota kru yang mengawasi proses pemuatan sangat penting untuk meminimalkan kesalahan dalam manajemen kargo yang dapat mengakibatkan kelebihan muatan.

Manajemen dan pengaturan kargo yang tidak memadai dapat menyebabkan masalah kelebihan beban, yang muncul ketika kargo gagal mematuhi prosedur pemuatan atau persyaratan yang ditetapkan oleh jalur kargo. Kecelakaan dan kerusakan dapat terjadi selama perjalanan, terutama ketika perusahaan atau awak kapal dengan sengaja melakukan praktik kelebihan muatan untuk mempercepat penanganan kargo. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pengaturan keselamatan pelayaran, dengan



fokus khusus pada pemasangan jalur muat kapal dan pengaturan muatan kapal selama jam layanan kapal. Oleh karena itu, mengingat konteks tersebut di atas, peneliti menyatakan keinginan untuk memulai proyek studi di bidang yang ditentukan “ **ANALISIS PENATAAN MUATAN KENDARAAN TERHADAP KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL *FERRY* MILIK PT. DHARMA LAUTAN UTAMA** ”.

## **B. Rumusan Masalah**

Dengan adanya informasi kontekstual yang diberikan, guna menjaga konsistensi tematik dan tetap berpegang pada rumusan masalah yang telah ditetapkan, maka penulis akan melanjutkan dengan menyajikan rumusan masalah selanjutnya :

1. Sejauh mana prosedur pengaturan muatan truk berdampak pada kelancaran keberangkatan kapal?
2. Apa protokol yang digunakan oleh PT. Dharma Samudera Utama untuk mengatur pengangkutan muatan kendaraan ?

## **C. Batasan Masalah**

Dalam proses melakukan kajian ilmiah terapan ini, penulis melakukan observasi dan mereplikasi pengalaman mereka selama praktek onshore di PT. Dharma Lautan Utama Cab Ketapang. Fokus penyelidikan mereka adalah pengaturan muatan kendaraan untuk memastikan pemberangkatan feri yang efisien. Penulis menetapkan ruang lingkup masalah dengan membatasi batasan perdebatan, memastikannya tetap fokus dan menghindari keluasan

yang berlebihan, sehingga menjaga keselarasan dengan pokok bahasan tersebut di atas.

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

Dalam menyusun penelitian ini, penulis mempunyai maksud sebagai berikut :

1. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak potensial dari prosedur pengaturan muatan kendaraan terhadap efisiensi pemberangkatan kapal.
2. Untuk memastikan proses operasional pengorganisasian muatan kendaraan yang dilaksanakan oleh PT. Dharma Samudera Utama.

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

Terdapat dua manfaat penelitian ini, antara lain :

1. Teoritis
  - a. Pernyataan ini sebagai tambahan perspektif pelayanan kapal dalam konteks pengaturan muatan kendaraan dan sebagai acuan bagi Kampus Politeknik Pelayaran Surabaya.
  - b. Studi ini diantisipasi untuk berfungsi sebagai sumber daya yang berharga untuk penyelidikan di masa depan, memfasilitasi generasi hasil penelitian yang lebih tepat dan unggul.
2. Praktis
  - a. Penulis mengungkapkan tujuan bahwa penelitian ini dapat berfungsi sebagai pilihan yang layak untuk mengatasi tantangan yang dihadapi dalam pelaksanaan layanan kapal, sehingga mengurangi

keterlambatan kapal dan secara efektif meminimalkan masalah terkait.

- b. Penelitian ini memberikan kesempatan bagi penulis untuk menerapkan dan mengevaluasi teori yang diperoleh, sehingga meningkatkan pemahaman penulis tentang masalah yang diteliti.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Review Penelitian

Tinjauan Penelitian adalah hasil dari pemeriksaan menyeluruh yang dilakukan pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh sarjana lain yang berkaitan dengan penelitian saat ini. Terlibat dalam pertukaran informasi di antara para peneliti sangat penting dalam mengurangi potensi upaya penelitian yang berlebihan atau direplikasi, sekaligus berfungsi sebagai sarana untuk menghindari pengulangan kesalahan yang dilakukan oleh para ilmuwan sebelumnya. Penggabungan penelitian sebelumnya ke dalam tinjauan literatur memungkinkan penegasan metodologi sistematis yang dikembangkan dari kerangka teoritis dan konseptual. Isi selanjutnya terdiri dari penelitian-penelitian sebelumnya yang telah menjadi referensi dan mendukung penelitian penulis tentang pemeriksaan manajemen muatan kendaraan dalam membantu kelancaran pemberangkatan PT. Feri Dharma Samudera Utama.

Tabel 2.1 *Review* Penelitian Sebelumnya

Judul Penelitian	Tinjauan Sistem Pemuatan Kendaraan Di atas Kapal Penyeberangan pada Lintasan Ulee Lheue Balohan Provinsi Aceh
Penulis	Achmad Jayadi Harjo
Hasil Penelitian	Dari hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa terdapat kendala dalam tata cara pemuatan kendaraan di atas kapal yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Pasal

	<p>20.</p> <p>Dalam pelaksanaan penataan muatan kendaraan diatas kapal di indentifikasi banyak perusahaan tidak menerapkan pentaan dengan peraturan yang ada,serta kurangnya pemahaman <i>crew</i> yang tidak tahu akan pentingnya penerapan penataan muatan diatas kapal dan pentingnya pengikatan <i>lashing</i></p>
Perbedaan Penelitian	<p>Pada sebelumnya membahas mengenai Terdapat ketidaksesuaian jarak antar kendaraan serta <i>lashing</i> kendaraan berdasarkan penerapan perusahaan. Beberapa usaha telah dilakukan untuk mencegah kejadian tersebut. Namun dalam pelaksanaannya pada kapal <i>ferry</i> penyeberangan, usaha pengamanan kendaraan dalam <i>deck</i> kendaraan sulit dilaksanakan karena keterbatasan waktu akibat banyaknya pengguna jasa transportasi <i>ferry</i> tersebut. Terbatasnya waktu tersebut disebabkan pelayaran kapal <i>ferry</i> yang hanya menempuh jarak cukup dekat. Akibat terbatasnya waktu tersebut diduga membuat pekerja merasa enggan untuk mengamankan <i>deck</i> kendaraan seperti memberikan <i>lashing</i> pada mobil-mobil ataupun truk yang ada di dalam <i>deck</i> tersebut. Sedangkan penulis membahas tentang tata cara pengamanan muatan kendaraan sesuai dengan peraturan yang sesuai dengan <i>stowage plan</i> dan</p>

	<i>bay plan</i> serta perusahaan sudah menerapkan PM 115 Tahun 2016 .
--	---

Judul Penelitian	Optimalisasi penanganan muatan kontainer <i>on deck</i> di kapal mv. Oriental Mutiara
Penulis	Maulana Aldy Nugraha
Hasil Penelitian	<p>Angkutan laut memiliki peranan penting dalam pendistribusi barang. Melalui peti kemas kapal kontainer mengangkut muatan dari suatu tempat ke tempat lain. Muatan yang dibawa oleh kapal haruslah benar-benar aman, sehingga muatan tersebut tidak mengalami kerusakan. Untuk mencegah terjadinya kerusakan muatan, perlu adanya pengoptimalan penanganan muatan kontainer. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab kurang optimalnya penanganan muatan kontainer di kapal MV. Oriental Mutiara, mengetahui akibat yang ditimbulkan jika penanganan muatan kontainer tidak dilaksanakan secara optimal dan untuk menjelaskan bagaimana upaya dalam penanganan muatan kontainer. Metode yang digunakan oleh peneliti untuk mengatasi masalah dalam penelitian ini adalah metode <i>Fishbone Analysis</i>. Metode <i>Fishbone</i></p>

	<i>Analysis</i> digunakan untuk menganalisa faktor-faktor yang menyebabkan kurang optimalnya penanganan muatan kontainer
Perbedaan Penelitian	Dari perbedaan hasil Penanganan dan pengaturan muatan yang kurang baik akan menimbulkan <i>over draft</i> , hal ini terjadi saat pelaksanaan loading muatan yang tidak sesuai prosedur atau ketentuan pemuatan sesuai garis muat yang mungkin akan menimbulkan bahaya kecelakaan dan kerusakan pada waktu pelayaran akibat muatan berlebih yang disengaja oleh pihak perusahaan atau pihak <i>crew</i> kapal, untuk mempersingkat pengantaran. sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan lebih membahas mengenai kendala yang terjadi pada penataan dan pengaturan muatan container di MV. Meratus Jayawijaya

## B. Landasan Teori

### 1. Penataan Muatan

Menurut temuan Triatmodjo (2010), pelabuhan dapat didefinisikan sebagai lokasi perairan yang ditunjuk secara khusus yang berfungsi untuk memberikan perlindungan terhadap gelombang dan berfungsi sebagai fasilitas untuk kapal dan kendaraan air lainnya untuk berlabuh. Tujuan utama dari fasilitas ini adalah untuk merampingkan proses naik dan turunnya penumpang, pengangkutan berbagai komoditas, termasuk

kargo dan hewan, serta menawarkan layanan penting seperti pemeliharaan dan pengisian bahan bakar. Pelabuhan biasanya menampilkan area berlabuh untuk tujuan mengamankan kapal, serta derek yang memfasilitasi bongkar muat kargo. Selain itu, pelabuhan ini dilengkapi dengan fasilitas penyimpanan untuk menampung komoditas.

Organisasi kargo yang efisien dan penerapan prosedur bongkar muat merupakan komponen penting dari transportasi produk. Prosedur tersebut meliputi pemindahan komoditas ke dan dari kapal, meliputi pemuatan barang ke kapal serta pembongkaran selanjutnya dari produk tersebut. Proses bongkar muat meliputi pergerakan barang dari dan ke kapal, baik dari dan ke Gudang Lini I maupun langsung ke moda transportasi yang ditentukan. Skenario saat ini berkaitan dengan pelaksanaan operasi transfer barang yang meliputi tugas-tugas seperti bongkar muat, *cargodoring*, serta kegiatan penerimaan dan pengiriman.

Selain itu, Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85, tentang pendirian badan usaha yang bergerak di bidang penanganan muatan antara kapal dan pelabuhan, menegaskan cakupan kegiatan khusus yang meliputi kegiatan pemuatan dan bongkar produk di pelabuhan:

- a. Kegiatan bongkar muat meliputi penyediaan jasa pemindahan barang dari dan ke kapal, dermaga, tongkang, dan truk, serta kegiatan bongkar muat yang dilakukan di dermaga. Tongkang dan truk dimuat ke palka kapal melalui derek kapal.



- b. Kajian ini berpusat pada pemeriksaan kegiatan bongkar muat, dengan penekanan khusus pada penerapan strategi perencanaan dalam penyelenggaraan operasi bongkar muat yang dilakukan di kapal laut.
- c. Operasi penanganan kargo mencakup berbagai layanan yang disediakan untuk tujuan melepas sling, terkadang disebut sebagai extractles, dari lambung kapal di dermaga. Layanan ini mencakup pengorganisasian dan penempatan barang di dalam gudang Lini I atau area penumpukan yang ditunjuk, serta proses balik yang sesuai.
- d. Kegiatan pengiriman dan penerimaan mencakup operasi berorientasi layanan yang memerlukan pengangkutan barang dari tempat penyimpanan yang ditunjuk atau lokasi penumpukan di dalam gudang atau tempat penyimpanan. Komoditas kemudian diangkut dan diatur dengan aman di atas kendaraan atau alat angkut di pintu masuk tempat barang disimpan, atau sebaliknya.
- e. Kegiatan lashing dan unlashing meliputi praktik pengamanan beban dengan cara lashing, yang berfungsi untuk meningkatkan integritas strukturalnya, atau alternatifnya, untuk melepaskan pengikat atau penguat beban.

Sumber: Arsip kantor PT.Multi Guna Maritim, 2018. Proses bongkar muat meliputi:

Tahap 1 : Untuk memfasilitasi pergerakan yang mulus, kapal diharuskan menyelaraskan diri secara strategis untuk menetapkan posisi yang sesuai, sehingga memungkinkan koneksi ramp-to-bridge. Istilah "pintu jalan" berkaitan dengan desain pintu khusus yang digunakan untuk memungkinkan masuknya kendaraan ke kapal Roll-on/Roll-off (Ro-Ro). Kapal laut ini secara khusus direkayasa untuk memfasilitasi pemindahan mobil yang efektif antara dermaga feri dan kapal, di kedua arah. Jalan setapak terpasang dengan aman ke jembatan bergerak atau perangkat berosilasi yang terletak di dermaga.

Tahap 2 : Setelah mencapai wilayah terdekat dari garis pantai, kapal diwajibkan untuk membangun hubungan antara ramp dan jembatan bergerak. Fungsi utama jembatan ini adalah untuk memfasilitasi masuk dan keluarnya kendaraan dari dan ke kapal laut. Jembatan bergerak, juga disebut sebagai jembatan tarik, adalah varian jembatan yang dirancang khusus untuk memungkinkan pergerakan guna mengakomodasi transit perahu atau tongkang. Salah satu keuntungan yang terkait dengan pembangunan jembatan yang dapat dipindahkan adalah potensi pengurangan biaya, yang mungkin disebabkan oleh tidak adanya dermaga tinggi dan pendekat yang panjang. Mekanisme operasional jembatan bergerak, atau disebut sebagai jembatan hidrolik,

bergantung pada penerapan sistem hidrolik. Jembatan yang dapat dipindahkan berfungsi sebagai mekanisme untuk memungkinkan masuk dan keluarnya kendaraan ke dalam dan ke luar kapal, bertindak sebagai struktur pengangkut atau penghubung, biasanya bersamaan dengan landai.

Tahap 3 : Setelah kapal berhasil menyelaraskan landai dengan jembatan yang dapat dipindahkan, proses penurunan kargo atau kendaraan dapat dimulai.

Tahap 4 : Setelah keberangkatan semua kendaraan, jadwal selanjutnya menentukan masuknya mobil ke kapal untuk penyeberangan yang akan datang.

Tahap 5 : Setelah semua kendaraan berhasil dimuat ke kapal, sangat penting untuk segera menutup pintu ramp untuk mencegah masuknya air ke dalam kapal.

Tahap 6 : Setelah pintu jalan ditutup dengan aman, kapal siap untuk memulai pelayaran yang direncanakan berikutnya.



Gambar 2. 1 Alur Pelayanan Penumpang dan Kendaraan

Sumber : Data Sekunder Yang Diperoleh Dari PT. Dharma Lautan Utama

Menurut Siagian (2016), pengawasan adalah tindakan memantau secara ketat pelaksanaan kegiatan operasional untuk memastikan kepatuhannya terhadap rencana yang telah ditetapkan. Sesuai kriteria rumusan kinerja yang ditetapkan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I-III (2000), kinerja dicirikan sebagai penilaian atas keberhasilan dalam memberikan atau memanfaatkan layanan fasilitas atau peralatan pelabuhan dalam jangka waktu tertentu. Ukuran yang disebutkan di atas biasanya dilambangkan dalam satuan temporal, satuan berat, rasio komparatif (dinyatakan sebagai persentase), atau satuan terkait lainnya.

Pelaksanaan kegiatan pelabuhan yang berkaitan dengan pergerakan barang secara bersamaan tidak dapat dilakukan. Oleh karena itu, pemberlakuan Inpres No. 3 Tahun 1991 yang mengatur efisiensi pergerakan komoditas untuk mendukung perekonomian, telah mengatur jadwal kegiatan bongkar muat :

- a. Giliran Kerja I : pukul 07.00-15.00
- b. Giliran Kerja II : pukul 15.00-23.00
- c. Giliran Kerja III : pukul 23.00-07.00

Analisis empiris terhadap alokasi shift bongkar muat di pelabuhan menunjukkan bahwa pemerintah, khususnya Kementerian Perhubungan, secara aktif terlibat dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional proses ini. Program ini juga berupaya untuk meningkatkan kualitas layanan yang ditawarkan kepada mereka yang

menggunakan layanan bongkar muat di pelabuhan untuk pengangkutan produk.

Meningkatkan efisiensi dan efektivitas prosedur bongkar muat menjanjikan untuk mengoptimalkan pergerakan barang yang mulus dan menjamin keselamatan lalu lintas di dalam fasilitas pelabuhan. Pernyataan tersebut di atas sejalan dengan tujuan yang digariskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85, karena menggarisbawahi pentingnya pengusaha bongkar muat, cargodoring, dan penerima/pengiriman dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan ketentuan pelayanan publik. Tujuan utama dari inisiatif ini adalah untuk menjamin pergerakan komoditas yang efektif dan aman di dalam pelabuhan.

Titik fokus wacana tersebut adalah ketentuan peraturan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 115 Tahun 2016. Belum ada pengaturan sebelumnya terkait angkutan kendaraan bermotor dengan kapal laut yang dinyatakan kurang detail. . Peraturan yang baru diundangkan, yang secara khusus disebut PM 115 Tahun 2016 oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia, adalah tentang “Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Kapal”. Peraturan Menteri mencakup kerangka komprehensif yang mengatur pelaksanaan kegiatan cambukan. Ini membahas berbagai aspek, termasuk penimbangan kendaraan dan kargo, pemanfaatan peralatan pengikatan yang sesuai, kepatuhan terhadap protokol pengikatan yang ditentukan, dan pertimbangan kondisi laut dan cuaca yang tidak menguntungkan, di

antara faktor-faktor lainnya. Tindakan tersebut berpotensi membahayakan stabilitas kapal. Peraturan ini berkaitan dengan pengangkutan kendaraan darat di kapal untuk waktu yang singkat tanpa memberikan perlindungan selama perjalanan. Kapal-kapal tersebut meliputi Landing Ship Tank (LST) dan Landing Craft Tank (LCT), yang dirancang khusus untuk memfasilitasi pengangkutan kendaraan darat. Selain itu, ini mencakup kapal yang dirancang untuk pengangkutan kendaraan darat dengan bobot mulai dari 3,5 ton hingga 40 ton, bersama dengan kapal yang mampu menampung gerbong dengan kapasitas muatan gabungan tertinggi.

## 2. Prosedur Keberangkatan Kapal

Keberangkatan kapal adalah suatu jadwal yang telah diatur sebelumnya bagi suatu kapal untuk memulai kegiatannya, yang meliputi penetapan waktu pemberangkatan, yang menandakan saat kapal berangkat dari dermaga atau pelabuhan. Terjadinya keterlambatan pemberangkatan kapal dapat disebabkan tidak adanya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk kapal tersebut. Kapal yang tidak memenuhi persyaratan yang ditetapkan berkaitan dengan keselamatan kapal dikatakan mengalami penurunan laik laut. Persyaratan tersebut meliputi: tidak adanya sertifikat kematian kapal yang sah, peralatan keselamatan yang tidak memadai, berat atau volume kargo yang berlebihan, kargo yang tidak sesuai dengan dokumentasi kargo yang relevan, dan catatan yang tidak lengkap dalam buku pelaut yang meninggal. Oleh karena itu, syahbandar wajib rajin mengawasi

keberangkatan kapal dari pelabuhan. Tujuan dari pengawasan ini adalah untuk memverifikasi bahwa kapal, awak kapal, dan kargo mematuhi persyaratan teknis dan administrasi yang diperlukan untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan perlindungan ekosistem maritim di pelayaran.

Prosedur pemberangkatan kapal, terkadang disebut sebagai clearance out, adalah proses wajib yang harus dilakukan oleh agen resmi sebelum kapal berangkat dari pelabuhan. Prosedur ini mencakup tahapan selanjutnya :

- a. Setelah operasi bongkar muat yang dilakukan oleh Pengelola Usaha Pelabuhan (PBM) selesai, agen melanjutkan untuk mengajukan permintaan kepada Badan Pengadaan Kapal dan Pelabuhan (ASDP) untuk keperluan pembinaan dan pengupahan terkait pemberangkatan kapal dan kegiatan pelabuhan.
- b. Agen menyelesaikan prosedur kliring di kantor pelabuhan dengan memberikan bukti pembayaran rekening pencairan dan memenuhi persyaratan tambahan yang dipersyaratkan. Selanjutnya dokumen kapal diambil kembali dengan maksud untuk dikembalikan ke administrasi kapal sesuai dengan format yang telah ditentukan:
  - 1) 1) Laporan komprehensif harus segera dibuat setelah selesainya operasi bongkar muat, yang mencakup

kegiatan internal dan eksternal. Laporan ini harus mencakup hasil prosedur bongkar muat untuk ADPEL, entitas utama, kantor direksi, serta kantor cabang.

- 2) 2) Mengirimkan informasi yang relevan kepada agen yang ditunjuk yang ditempatkan di pelabuhan tujuan, termasuk perincian yang berkaitan dengan keberangkatan, perkiraan waktu kedatangan (ETA), dan instruksi mengenai persiapan yang perlu dilakukan oleh agen di pelabuhan tujuan.
- c. Penentuan jumlah uang yang harus dibayar oleh pengirim.
  - d. Penentuan tarif angkut, yang menjadi unit dasar untuk menghitung pendapatan pertambangan, didasarkan pada unsur-unsur berikut:
    - 1) Biaya komoditas
    - 2) Konsep yang dibahas adalah volume perdagangan.
    - 3) Analisis Komparatif Berat dan Dimensi Komoditas
    - 4) Harga layanan yang harus ditawarkan kepada agen.
    - 5) Potensi klaim yang timbul dari cedera atau kerugian
    - 6) Biaya yang dikeluarkan di titik asal dan tujuan untuk penanganan dan transfer barang.
    - 7) Pengukuran jarak total yang ditempuh.
    - 8) Konsep kompetisi.



- 9) Penetapan Ongkos Pelabuhan Muat (OPP) dan Ongkos Pelabuhan Tujuan (OPT) yang wajib disetorkan oleh agen kepada PBM. Dalam hal kondisi pelayaran dicirikan sebagai layanan liner, badan pelayaran wajib memikul tanggung jawab bongkar muat. Konsekuensinya, biaya terkait jasa bongkar muat akan dipungut oleh pihak pelayaran yang biasa disebut dengan PBM.
- e. Akun pencairan mencakup banyak biaya yang harus ditagih kepada prinsipal saat kapal berada di pelabuhan. Pengeluaran ini meliputi kegiatan seperti penjangkaran, pengintaian, penarikan, tambat, pengadaan air tawar, perolehan bahan bakar, akses listrik, dan biaya terkait lainnya.
- f. Tindakan mengisi Bill of Lading oleh pengirim.

Sumber : Arsip kantor PT.Multi Guna Maritim, 2018, Surat persetujuan berlayar (SPB) atau *clearance* berikut:

- a. Permohonan SPB, juga dikenal sebagai surat persetujuan berlayar, harus diserahkan kepada Syahbandar setelah semua kegiatan di atas kapal selesai dan kapal siap untuk berangkat, seperti yang ditunjukkan dalam surat pernyataan.
- b. Surat yang menguraikan persyaratan nakhoda: Prosedur pengaturan yang dilakukan oleh Syahbandar di atas kapal yang dijadwalkan berangkat, bergantung pada pernyataan

yang diberikan oleh nakhoda.

- c. Laporan kedatangan dan keberangkatan kapal memberikan informasi berharga mengenai sistem penanganan dan prosedur yang terkait dengan kedatangan dan keberangkatan kapal. Laporan tersebut mencakup keseluruhan proses, mulai dari tahap persiapan awal hingga pelaksanaan tugas, hingga pemberangkatan kapal.
- d. Laporan Manifes Penumpang dan Kendaraan: Laporan ini memberikan penjelasan tentang jumlah manifes penumpang dan kendaraan yang akan dimuat.
- e. Pernyataan pengikatan mengacu pada pernyataan atau arahan yang dikeluarkan dengan tujuan untuk mengamankan atau memperkuat beban, atau alternatifnya, melepaskan pengikat atau penguat beban.
- f. Daftar bongkar muat adalah prosedur operasional yang memungkinkan penentuan jumlah penumpang atau kendaraan yang telah dinaikkan atau diturunkan, serta muatan yang telah dimuat atau dibongkar dari kapal.

### 3. Rencana pengaturana muatan (*Stowage Plan*)

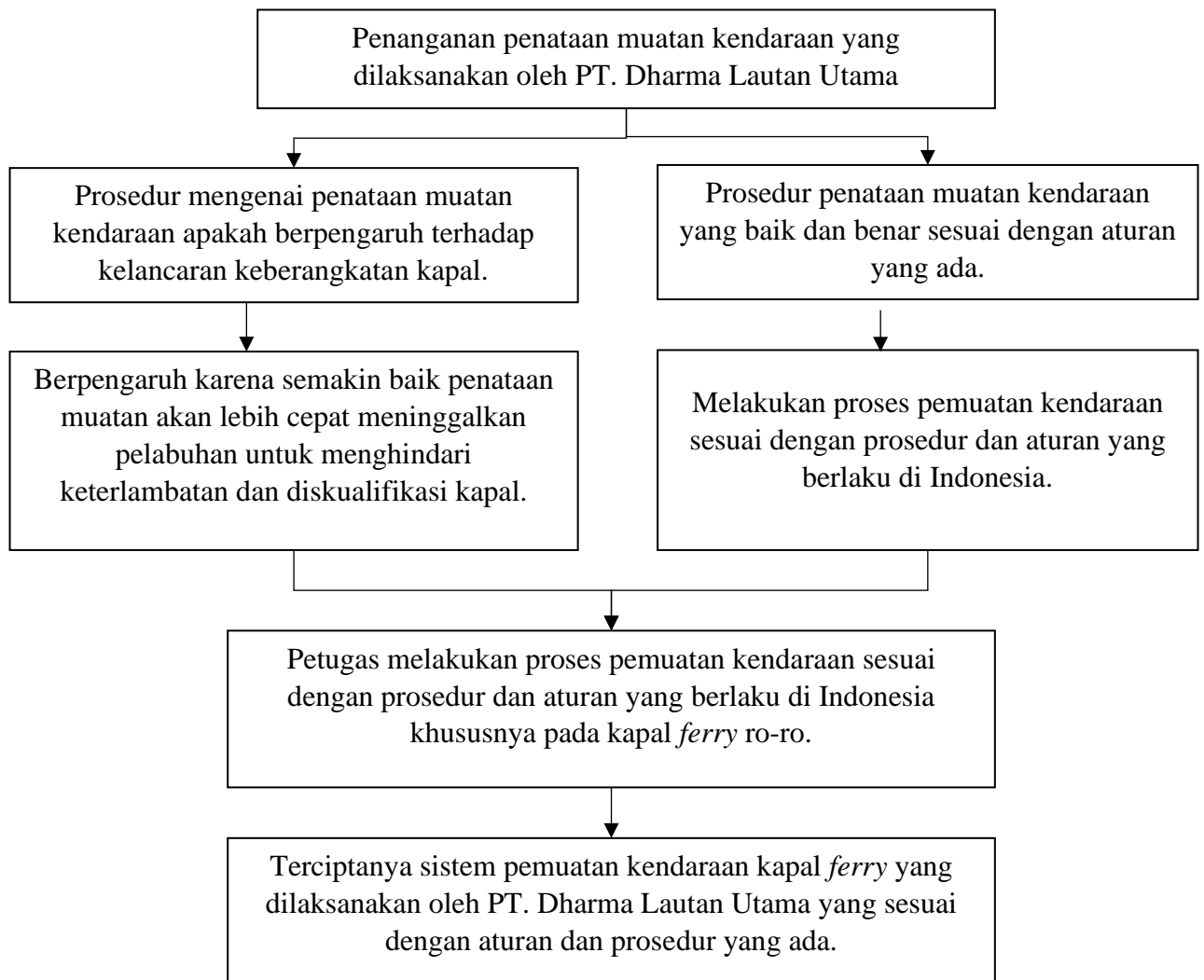
Dokumen ini memberikan ringkasan komprehensif tentang rencana pengelolaan kargo, khususnya yang berfokus pada penggambaran lokasi kargo, jumlah, dan bobot di dalam palka kapal. Gambar terlampir menampilkan tampilan samping (rencana) dan tampilan atas (profil) dari pengaturan kargo, sekaligus menyoroti tanda konsinyasi yang

terkait dengan setiap pelabuhan tujuan.

Setelah menyelesaikan operasi manajemen kargo, keadaan kargo saat ini yang ditempatkan di ruang kargo dapat diamati dengan menggunakan rencana penyimpanan. Oleh karena itu, sangat penting untuk mempersiapkan rencana penyimpanan dengan cermat, karena hal itu sangat penting dan dapat berfungsi sebagai bukti tanggung jawab yang substansial untuk pengaturan kargo di ruang kargo. Hal ini sangat penting dalam hal klaim kompensasi dari pemilik kargo (penerima). Selain rencana penyimpanan yang disiapkan oleh pengangkut sebagai sarana untuk menyampaikan informasi yang berkaitan dengan alokasi kargo di setiap ruang kargo, pengangkut juga harus membuat daftar palka dan daftar pemakaian untuk melengkapi informasi yang ditawarkan secara komprehensif. Informasi kargo yang diberikan pada rencana penyimpanan terbatas karena kendala yang melekat termasuk rincian komprehensif tentang peti kemas.

### **C. Kerangka Penelitian**

Penulis kajian ilmiah ini menyajikan konsep-konsep utama dalam kerangka terstruktur, disusun dalam skema alur diskusi seperti yang digambarkan pada Gambar 2.2



Gambar 2.2 Kerangka Berpikir

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis dan Metode Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran, penjelasan, dan analisis yang komprehensif tentang proses yang terlibat dalam pengaturan muatan kendaraan di kapal milik PT. Dharma Lautan Utama. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk menyelidiki tugas khusus yang dilakukan oleh petugas operasional dalam menangani muatan kendaraan, memastikan kepatuhan terhadap standar transportasi laut. Penelitian ini dilakukan oleh peneliti menggunakan metodologi kualitatif dengan orientasi deskriptif. Kajian yang dilakukan oleh penulis menggunakan metodologi kualitatif yang bercirikan pendekatan deskriptif dan penggunaan kerangka analisis data.

##### **1. Metode Deskriptif**

Moleong (2002:6) berpendapat bahwa teknik deskriptif memerlukan pengumpulan data dengan cara kualitatif, seperti kata-kata dan visual, bukan pengukuran kuantitatif. Laporan penelitian memanfaatkan kutipan data sebagai sarana untuk menggambarkan penyajian laporan. Sumber data mencakup beragam item, seperti transkrip wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, gambar, dan catatan pemerintah. Metodologi penelitian khusus ini, yang biasa disebut penelitian deskriptif, sering dikategorikan sebagai non-eksperimental karena tidak adanya kontrol atau modifikasi variabel penelitian oleh penulis. Penulis terlibat dalam pendekatan langsung untuk pengumpulan data, menggunakan observasi

dan analisis langsung untuk memeriksa fakta dan atribut terkait yang terkait dengan item dan subjek yang sedang diselidiki. Selain itu, penulis terlibat dalam penyelidikan empiris dari interkoneksi antara fenomena yang sedang diselidiki dan mengungkapkan temuan mereka secara metodis. Tujuan dari metodologi ini adalah untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif dan jelas dari analisis yang berkaitan dengan pengaturan muatan kendaraan, yang mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal di bawah kepemilikan PT. Dharma Samudra Utama. Tujuan utama menggunakan teknik deskriptif adalah untuk menjelaskan dan meningkatkan pemahaman temuan yang berasal dari analisis observasional yang dilakukan dalam penelitian ini. Selain itu, penulis berkesempatan untuk mengakses materi yang berkaitan dengan metodologi yang digunakan oleh PT. DLU dan literasi pengaturan muatan melalui website resmi peraturan transportasi. Platform ini menawarkan pedoman komprehensif untuk pengaturan muatan kendaraan. Selain itu, situs web memiliki potensi untuk memberikan kemungkinan resolusi atau teknik untuk mengatasi kesulitan yang teridentifikasi secara efektif melalui studi menyeluruh.

## 2. Metode Kualitatif

Teknik kualitatif menekankan pada pencapaian pemahaman penuh tentang materi pelajaran, sebagai lawan dari upaya untuk mendapatkan kesimpulan yang dapat digeneralisasikan melalui penelitian. Pendekatan yang diusulkan adalah melakukan analisis menyeluruh melalui pemeriksaan individu terhadap situasi. Teknik ini didasarkan pada

metodologi kualitatif, yang berpendapat bahwa setiap masalah memiliki kualitas yang berbeda yang membedakannya dari yang lain. Tujuan dari metodologi ini bukan untuk mencapai generalisasi, melainkan untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif dari subjek tertentu. Tujuan utama dari penelitian kualitatif adalah untuk menghasilkan kategori substantif. Menurut Sukmadinata (2010:60), penelitian kualitatif adalah pendekatan metodologis yang bertujuan untuk memberikan gambaran dan analisis yang lengkap tentang berbagai kejadian, peristiwa, aktivitas sosial, sikap, kepercayaan, persepsi, serta pemikiran individu dan kelompok. Penelitian kualitatif mencakup dua tujuan utama, yaitu penyediaan penjelasan deskriptif dan interpretatif, serta eksplorasi fenomena melalui deskripsi dan penjelasan. Kesimpulan yang diperoleh dengan metodologi deskriptif kualitatif mengharuskan pembuatan materi tertulis yang mencakup penggambaran, penjelasan, dan interpretasi yang komprehensif dari suatu entitas atau kejadian pada saat tertentu, yang akhirnya berpuncak pada pengembangan kesimpulan yang lebih luas. Penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, yang memerlukan pengumpulan dan analisis data dari peserta untuk memberikan laporan lengkap. Metodologi ini mengharuskan melakukan penelitian di lingkungan dunia nyata atau secara aktif terlibat dalam observasi langsung bersama manajemen. Tujuan dari wacana ini adalah untuk melakukan pemeriksaan sistematis terhadap situasi saat ini, yang mencakup pengamatan yang cermat, deskripsi menyeluruh, dan studi mendalam tentang penyebab yang mendasarinya dan solusi yang

mungkin dilakukan.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui prosedur pengaturan muatan kendaraan di lingkungan PT. DLU. Penelitian ini menggunakan metodologi deskriptif kualitatif, khususnya dengan pendekatan studi kasus, untuk menggali dan mengkaji permasalahan yang ada di lapangan.

## **B. Lokasi Penelitian**

Adapun lokasi penelitian yang akan dilaksanakan penulis dalam menyelesaikan penelitian karya ilmiah ini selama 12 bulan praktik laut di atas kapal adalah sebagai berikut :

### **1. Waktu penelitian**

Untuk mendapatkan data-data dan informasi yang berhubungan dengan sistem pemuatan kendaraan pada kapal *ferry*, penulis melakukan penelitian yang dilaksanakan selama penulis menjalankan pendidikan di Politeknik Pelayaran Surabaya dan melaksanakan praktek laut selama kurang lebih 12 bulan (satu tahun) terhitung dari *sign on* tanggal

2. Tempat penelitian penelitian ini dilaksanakan di atas kapal *ferry* milik PT. Dhrama Lautan Utama.

## **C. Jenis dan Sumber Data Penelitian**

Data artinya informasi yang didapat melalui pengukuran-pengukuran tertentu, untuk digunakan sebagai landasan dalam menyusun argumentasi logis menjadi fakta. Sedangkan fakta itu sendiri adalah kenyataan yang telah



diuji kebenarannya secara empiris, antara lain melalui analisis data. Dalam pengumpulan data merupakan bagian yang sangat penting dan harus ada dalam penelitian ilmiah, karena teknik pengumpulan data akan berpengaruh berhasil atau tidaknya peneliti untuk mendapatkan data yang benar-benar sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian serta untuk menyusun data yang ada agar teratur. Menurut macam atau jenisnya, data dibedakan menjadi dua, yaitu:

#### 1. Data Primer

Menurut Nasution (2007:143) data primer membutuhkan data informasi dari sumber pertama atau responden. Data diperoleh melalui pertanyaan tertulis dengan menggunakan lisan metode wawancara. Sedangkan data primer yaitu data diperoleh langsung dari lapangan termasuk laboratorium. Data primer merupakan data observasi yang berkaitan langsung dengan obyek penelitian pada saat observasi lapangan. Tujuannya adalah untuk mendapatkan data spesifik dengan mengajukan pertanyaan kepada pihak responden terkait perencanaan penataan muatan kendaraan yang dilakukan oleh PT. Dharma Lautan Utama secara pengamatan langsung di lapangan dan survei lapangan yang akan menjadi bahan peneliti.

#### 2. Data Sekunder

Menurut Jonathan Sarwono (2008:37) Data sekunder adalah sumber data diperoleh secara tidak langsung melalui perantara atau pihak lain. Data ini diperlukan sebagai pedoman teoritis dan ketentuan formal dari keadaan nyata observasi. Data sekunder diperoleh dari internet, informasi

yang disampaikan ketika kuliah, serta beberapa dokumentasi dari buku-buku yang berkaitan dengan obyek penelitian yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, dengan cara mencari di perpustakaan dan dokumen dari PT. Dhama Lautan Utama Ketapang.

#### **D. Pemilihan Informan**

Dalam penelitian kualitatif, yang dimaksud subjek penelitian adalah informan yang memberikan data penelitian melalui wawancara. Informan dalam penelitian ini adalah wawancara non formal dalam kegiatan sehari-hari dengan petugas operasional lapangan yang bertanggung jawab dalam masalah penanganan dan pengaturan muatan, perwira jaga dan ABK sehingga dapat lebih meyakinkan pembaca, juga sebagai bahan acuan di dalam mendeskripsikan data dan mempermudah dalam proses penganalisaannya.

#### **E. Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Teknik pengumpulan data merupakan cara mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Umumnya cara mengumpulkan data dapat menggunakan teknik wawancara (*interview*), pengamatan (*observation*), studi dokumentasi Sugiyono, 2009 : 224). Pada penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap tepat, antara lain:

1. Wawancara

Wawancara merupakan pengumpulan data yang menanyakan permasalahan kepada seorang informan atau responden. Pedoman wawancara digunakan untuk mengingatkan peneliti mengenai masalah yang harus dibahas, sekaligus untuk mengetahui apakah masalah tersebut telah ditanyakan sebelumnya. Penulis melakukan wawancara dengan beberapa narasumber yakni Nahkoda, *Chief Officer*, Perwira Jaga, ABK kapal dan Operasional darat (*agency*).

## 2. Observasi (Pengamatan)

Observasi adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. Orang yang melakukan observasi disebut pengobservasi (*observer*) dan pihak yang diobservasi disebut terobservasi (*observer*). Secara mudah observasi sering disebut juga sebagai metode pengamatan. Ringkasnya metode observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan secara cermat dan sistematis. Kegiatan mengamati itu tidak boleh dipandang suatu pekerjaan yang main-main oleh peneliti. Dalam hal ini penulis akan melaksanakan pengamatan di kapal atas *ferry* milik PT.Dhrama Lautan Utama tentang pengaruh proses muatan terhadap waktu keberangkatan.

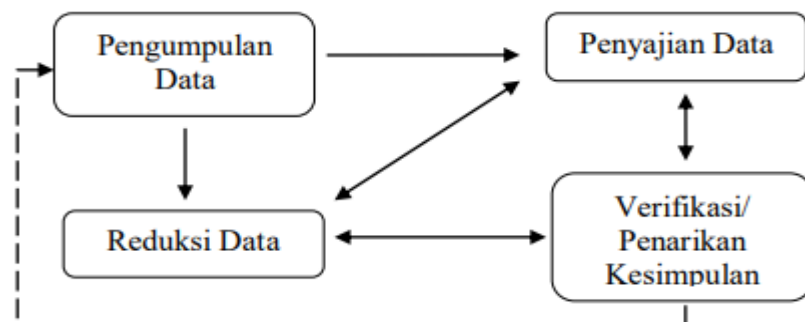
## 3. Dokumentasi

Suharsimi Arikunto (2010: 274) menyatakan dibanding dengan metode lain, maka metode ini agak tidak begitu sulit dalam arti apabila ada kekeliruan sumber datanya masih tetap, belum berubah. Dengan metode dokumentasi yang diamati bukan benda hidup tetapi benda mati.

Dengan studi dokumentasi ini peneliti mendapat suatu penjelasan yang akurat dari hasil observasi dan wawancara yang telah dilaksanakan tentang berbagai hal yang berkaitan dengan masalah, tujuan, fungsi dan sebagainya. Penelitian ini menggunakan dokumentasi berupa foto, hasil wawancara dan hal-hal yang berkaitan dengan pengaruh proses muatan terhadap kelancaran keberangkatan kapal *ferry* milik PT.Dhrama Lautan Utama.

#### F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini di analisis dengan menggunakan beberapa Langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Saldana (2014) yaitu menganalisis data dengan tiga langkah: kondensasi data (*data condensation*), menyajikan data (*data display*) dan menarik simpulan atau verifikasi (*conclusion drawing and verification*). Kondensasi data merujuk pada proses pemilihan (*selecting*), pengerucutan (*focusing*), penyederhanaan (*simplifying*), peringkasan (*abstracting*) dan transformasi data (*transforming*). Secara lebih terperinci, langkah-langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Saldana (2014) akan diterapkan sebagai berikut:



Gambar 3.1 Komponen-komponen Analisis Data Model Interaktif

Sumber: Miles, Huberman (Miles, Huberman dan Saldana 2014:14)

Dari gambar model Analisa data menurut Miles, Huberman dan Saldana di atas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data ( *Collecting Data* )

Pengumpulan data merupakan kegiatan mencari data di lapangan untuk menjawab permasalahan pada penelitian. Pengumpulan data dilakukan di lokasi penelitian tempat penulis praktik dengan melakukan observasi, pengamatan, wawancara, serta dokumentasi dari beberapa narasumber. Penelitian dilakukan dengan menentukan strategi pengumpulan data yang tepat untuk menentukan pendalaman data pada proses pengumpulan data selanjutnya.

2. Reduksi Data

Reduksi data adalah bentuk analisis data yang mengarahkan, menggolongkan, serta mengorganisasikan data sehingga diperoleh kesimpulan yang relevan. Data temuan di lapangan akan dipilah hingga dapat disusun secara sistematis agar diperoleh data yang dibutuhkan.

3. Penyajian Data

Penyajian data merupakan pengelompokan data-data yang telah direduksi sehingga dapat digambarkan secara utuh sehingga memudahkan pemaknaan pada bagian pokok data. Penyajian data pada penelitian deskriptif kualitatif dapat dilakukan melalui uraian singkat, bagan, tabel hingga hubungan antar kategori.

4. Penarikan Kesimpulan/Verifikasi

Dari beberapa tahap yang telah dilakukan dan yang terakhir adalah

penarikan kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan serta mengecek ulang dengan bukti yang telah ditemukan di lapangan. Peneliti akan mengambil kesimpulan terkait bagaimana penataan muatan kendaraan yang berpengaruh terhadap kelancaran keberangkatan kapal (*clerance out*) berdasarkan bukti, data dan juga temuan yang valid berdasarkan penulis saat melakukan praktek darat.