

POSISI PETI KEMAS DI ATAS KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT BARANG BERBAHAYA PADA PT. PRIMA NUR PANURJWAN JAKARTA UTARA

¹Yepta Vianus Marbun,²Nurmaliana Sari Siregar, ³Meriah Kita Deliani N,
⁴David Ridany Damanik
^{1,4} KPNK ²NAUTIKA, ³TEKNIKA Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email: marbunyeftavianus@gmail.com

Abstrak. Peletakan peti kemas selalu perpacu pada jenis peti kemas dan muatan yang sedang dibawa. Berdasarkan muatannya, peletakan petikemas harus di plan seteliti mungkin sehingga tidak ada kesalahan. Ketika penyusunan peti kemas tidak sesuai dengan jenis muatan, jenis peti kemas begitu juga dengan letak sesuai pelabuhan muat atau bongkar akan diperlukan gerakan tambahan yang memakan biaya yang lumayan besar. Dalam penelitian ini, penulis menemukan beberapa kendala seperti kurangnya komunikasi antar pihak terkait sehingga peletakan petikemas yang kurang sesuai dengan semestinya. Adapun beberapa upaya yang dilakukan yaitu membuat pemberitahuan yang jelas kepada pihak terkait sebelum melakukan kegiatan stevedoring. Adapun metode yang di gunakan dalam penulisan makalah ini yaitu Metode Lapangan (field research) dan Metode Study Pustaka (Library Research). Hasil penelitian bahwa prosedur peletakan peti kemas di atas kapal dalam kegiatan bongkar atau muat barang berbahaya.

Kata Kunci: Peti Kemas, Kapal, Bongkar dan Barang

Abstract, Container placement is always driven by the type of container and the load being carried. Based on the load, container placement must be planned as carefully as possible so that there are no errors. When the arrangement of containers does not match the type of load, the type of container as well as the location according to the loading or unloading port will require additional movements that cost quite a lot. In this study, the author found several obstacles such as lack of communication between related parties so that the placement of containers is not appropriate. Some efforts were made, namely making clear notifications to related parties before carrying out stevedoring activities. The methods used in writing this paper are the Field Method (field research) and the Library Research Method (Library Research). The results of the study showed that the procedure for placing containers on ships in loading or unloading dangerous goods. Sibolga, Safety and Ports

Keywords: Containers, Ships, Unloading and Goods

PENDAHULUAN

Teknologi transportasi laut berkembang cukup signifikan. Pelabuhan Peti Kemas Jakarta sebagai salah satu gate way port saat ini juga mengalami perkembangan sangat pesat. Penelitian ini bermaksud untuk mengkaji kinerja terminal peti kemas Jakarta. Pelabuhan Peti Kemas Jakarta yang terletak di Jakarta merupakan pelabuhan internasional, dan berfungsi sebagai pintu gerbang di Kawasan Jawa Indonesia. Perkembangan ekonomi dunia yang cepat telah membawa dampak salah satunya adalah penggunaan peti kemas (container).

Salah satu fasilitas yang dimiliki oleh pelabuhan yaitu terminal peti kemas yang digunakan sebagai tempat keluar masuknya barang khususnya peti kemas. Untuk perluasan pelayaran melalui laut maka pada tahun 1957, Mc Lean membeli Perusahaan Pelayaran Pan Atlantic Steamship Company, kemudian merubah susunan ruang muatan kapalnya menjadi sistem peti kemas dan selanjutnya perusahaan tersebut merupakan cikal bakal dari Sea Lan Service Inc. Pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya peti kemas (container). Sekarang ini sudah berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang semakin canggih.

Kemajuan sistem peti kemas yang cukup pesat ini bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin. Pengaturan dan pengamanan muatan peti kemas yang baik dan memenuhi aturan pemuatan secara langsung menjamin keselamatan muatan itu sendiri, akan tetapi pada kenyataannya semua hal yang berkaitan dengan pemuatan, pengaturan, dan sistem pengamanan peti kemas di atas kapal terkadang tidak sesuai aturan dan kemampuan kapal, terkadang kapal memuat peti kemas lebih dari kemampuan dan konstruksi dari kapal tersebut, padahal semua peralatan pendukung baik itu lashing dan kemampuan geladak untuk menahan beban di atasnya melebihi normal. Hal ini tentu saja membahayakan kelangsungan pelayaran pada saat diperjalanan.

Pada dasarnya sistem peti kemas di Indonesia tetap dikembangkan meskipun dengan sistem tersebut akan memperkecil penggunaan tenaga kerja atau buruh di pelabuhan, tetapi pada pelaksanaannya tetap ada keseimbangan dimana dengan dikembangkannya sistem peti kemas tidak berarti menghapuskan sistem pengangkutan konvensional.

Dengan hadirnya sistem pengangkutan dengan menggunakan peti kemas (container) maka banyak bermunculan kapal – kapal yang khusus digunakan untuk mengantarkan muatan peti kemas dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar yang dituju sebagai sarana transportasi barang. Dalam upaya meningkatkan arus barang di dunia internasional, sistem peti kemas ini mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat

METODE PENELITIAN

Metode Lapangan (Field Research)

Dalam penyusunan penelitian penulis menggunakan dua metode yang digunakan untuk pengumpulan data dan informasi pendukung penelitian ini yaitu:

a. Metode Pengamatan (Observation)

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran.

Dalam metode ini peneliti secara langsung terjun ke lapangan untuk mengamati bagaimana Prosedur Posisi peti kemas di atas kapal dalam kegiatan bongkar atau muat bahan berbahaya

b. Metode Wawancara (Interview)

Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara Tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden / orang yang diwawancarai.

Dalam metode ini peneliti melakukan wawancara secara lisan dengan karyawan dan karyawan Perusahan tersebut untuk memperoleh informasi dan keterangan yang berhubungan dengan penelitian yaitu bagaimana Prosedur Posisi Peti Kemas di Atas Kapal Dalam Kegiatan Bongkar atau Muat Bahan Berbahaya.

2. Metode Perpustakaan (Library Research)

Melalui metode ini penulis mendapatkan data dengan membaca buku-buku di perpustakaan dan melalui buku panduan Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan .

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Prosedur Posisi Peti Kemas di Atas Kapal Dalam Kegiatan Bongkar atau Muat Barang Berbahaya pada PT. Prima Nur Panurjwan

1. Langkah – Langkah Posisi Peti Kemas di Atas Kapal Dalam Kegiatan Bongkar dan Muat Barang Berbahaya

Muatan berbahaya adalah semua jenis muatan yang memerlukan penanganan khusus, semua barang yang sifat, ciri khas dan keadaannya merupakan bahaya terhadap keselamatan jika atau kesehatan manusia dan makhluk hidup lainnya. Proses pengangkutan peti kemas muatan berbahaya membutuhkan penanganan yang berbeda dengan peti kemas biasa karena peti kemas muatan berbahaya akan menimbulkan resiko-resiko berbahaya jika penanganannya salah, karena setiap muatan yang dikemas tersebut memiliki sifat sensitif dan betul-betul memerlukan perhatian khusus. Mulai dari pengemasan, pemuatan di kapal, pemisahan dengan muatan-muatan lainnya, serta bagaimana menangani muatan pada saat di kapal.

Dalam hal ini jangan sampai ada kesalahan penanganan apalagi sampai terjadi kebocoran kerusakan dan pada akhirnya terjadi kontaminasi dengan muatan lainnya hingga mengakibatkan banyak kerugian dari banyak pihak. Bila hal itu terjadi pada muatan berbahaya,

maka banyak hal yang bisa di akibatkan misalnya seperti ledakan selanjutnya terjadi kebakaran hingga kerugian besar pun tidak dapat dihindari, baik itu materi, lingkungan bahkan yang lebih berbahaya lagi jika menimbulkan kehilangan jiwa manusia. Dalam hal ini kita sudah tidak tahu yang mana yang harus disalahkan. Namun pada dasarnya segala musibah atau kejadian umumnya disebabkan oleh human error atau kesalahan manusia.

Dalam SOLAS Cosolidation 2009, Chapter VII Carriage of Dangerous Goods, Part A Carriage Of Dangerous Goods In Packaged Form In Solid Form In Bulk. Bahwa bagian ini berlaku untuk semua barang berbahaya yang diklasifikasikan menurut ketentuan, baik dalam bentuk kemasan atau dalam bentuk padat dalam jumlah besar (selanjutnya disebut sebagai barang berbahaya). Peraturan ini berlaku di semua kapal dan kapal kargo kurang dari 500 Gross Ton. Selain itu juga disebutkan dalam kelas-kelas muatan berbahaya, cara pengemasannya, pemberian tanda, label, serta pada bab VII Chapter A 7-1 diatur mengenai tindakan yang diambil jika terjadi kehilangan atau kerusakan pada muatan yang diangkut di atas kapal. dalam penanganan muatan berbahaya sering kali terjadi kesalahan dalam memuat atau membongkar muatan.

Pertanggung jawaban atas terjadinya kerusakan muatan oleh Terminal Peti Kemas sebagai operator pelabuhan perlu dilakukan penanganan yang efektif dan efisien. Penanganan yang dimaksud di atas dilakukan untuk mengetahui sebab terjadinya kerusakan muatan dan cara mengatasi ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan penanganan standar keselamatan yang dilakukan oleh pihak Terminal Peti Kemas atau Awak Kapal.

Dengan demikian pihak tertentu mengambil langkah – langkah yang harus dilakukan oleh pihak Terminal Peti Kemas utamanya bagian operasional lapangan dalam menangani masalah dan hambatan dari penempatan kontainer muatan berbahaya di lapangan penumpukan yang digabungkan bersama kontainer muatan biasa. Apakah sudah memahami secara menyeluruh mengenai penanganan kontainer muatan berbahaya, apakah penataan di lapangan penumpukan sudah tertata rapi sesuai dengan prosedur yang telah dibuat, serta konfirmasi di lapangan penumpukan

antara sistem komputer dengan yang dilapangan sudah aktual.

Dalam hal ini pihak planner berperan dalam membuat yard plan di lapangan penumpukan. Dalam pembuatannya ada hal-hal yang harus diperhatikan. Berikut adalah langkah-langkah dalam penanganan muatan berbahaya yang benar agar kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan dapat berjalan dengan baik. Hasil penelitian diatas maka penulis melakukan analisis hasil dari penelitian yang bertujuan untuk menganalisis bagaimana cara melakukan penanganan muatan berbahaya, serta mengambil langkah–langkah yang harus dilakukan oleh pihak terminal peti kemas utamanya bagian

operasional lapangan dalam menangani masalah yang terjadi. Peneliti dapat menganalisis hasil penelitian sebagai berikut:

1) Penempatan kontainer muatan berbahaya masih digabungkan dengan kontainer muatan biasa.

Proses kegiatan pemuatan di lapangan penumpukan harus dilakukan dengan benar agar kontainer yang ditumpuk di lapangan tidak mengalami resiko berbahaya seperti terkontaminasi sehingga tidak membahayakan muatan lainnya yang bisa membuat kerugian besar untuk pihak- pihak yang terkait. Komite Maritime Safety pada Internasional Maritime Organization (IMO) yang telah menetapkan Konvensi Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 menempatkan peraturan barang berbahaya di Chapter VII yaitu International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code yang diberlakukan Indonesia dengan pedoman berdasarkan KM. No 17 Tahun 2000 tentang barang berbahaya, dimana di dalamnya berisi muatan berbahaya dan cara penempatannya di pelabuhan.

Aturan pengangkutan barang berbahaya dalam bentuk kemasan atau dalam bentuk padat dan penempatannya yang tercantum dalam SOLAS 1974 bab 1 bagian A adalah untuk barang berbahaya diklasifikasikan menurut ketentuan yang ada dan dilakukan dalam bentuk kemasan atau dalam bentuk padat dalam jumlah besar (selanjutnya disebut sebagai “barang berbahaya”), di semua kapal peraturan yang berlaku saat ini dan di kapal kargo yang kurang dari 500 gross ton. Aturan ini tidak berlaku untuk kapal pengirim barang dan peralatan. Pengangkutan barang berbahaya dilarang kecuali sesuai dengan ketentuan bagian ini. Pemisahan muatan berdasarkan golongan muatan berbahaya dan muatan biasa di pelabuhan harus dipisahkan karena merupakan salah satu cara untuk melindungi muatan biasa dan untuk melengkapi ketentuan-ketentuan bagian ini, masing-masing pihak perusahaan menerbitkan, atau mengeluarkan petunjuk rinci tentang pengemasan dan penyimpanan barang berbahaya yang mencakup tindakan pencegahan yang diperlukan dalam kaitannya dengan kargo lainnya.

Bahwa barang-barang berbahaya yang memiliki sifat fisika dan kimia saling berlawanan satu sama lain pematadannya harus dipisahkan, pengaturan pemisahan ini berlaku untuk pematadatan di dalam ruang muat (palka) maupun di atas geladak kapal, bagi setiap jenis kapal maupun unit-unit pengangkutan barang yang lain. Dua zat atau barang berbahaya yang sifatnya saling berlawanan dan dipadatkan dalam satu ruangan akan berbahaya jika salah satu mengalami kebocoran, tumpah atau kecelakaan lainnya. Resiko yang ditimbulkan apabila mereka bercampur bias bermacam-macam sehingga perlu diatur cara pemisahannya. Sesuai IMDG CODE, klasifikasi muatan berbahaya akan dibagi ke dalam kelas-kelas berikut:

a. Kelas 1 Mudah Meledak (Explosive)

- Divisi 1.1: Zat dan barang yang mudah meledak secara massal

- Divisi 1.2: Zat dan Barang yang memiliki mudah meledak

- Divisi 1.3: Zat dan barang mudah terbakar dengan ledakan kecil
- Divisi 1.4: Zat dan artikel berbahaya tapi tidak signifikan
- Divisi 1.5: Barang sangat sensitif timbulkan ledakan massal
- Divisi 1.6: Barang sangat sensitif tapi tidak timbulkan ledakan massal
- b. Kelas 2 Gas
 - Divisi 2.1: Gas yang mudah terbakar
 - Divisi 2.2: Gas tidak mudah terbakar
 - Divisi 2.3: Gas beracun
- c. Kelas 3 Zat Cair Mudah Menyala (Flammable Liquid)
- d. Kelas 4 Zat padat (Flammable Solid)
 - Divisi 4.1: Zat padat mudah terbakar
 - Divisi 4.2: Zat padat yang dapat terbakar sendiri
 - Divisi 4.3: Zat padat jika terkena air dapat memancarkan gas-gas mudah menyala
- e. Kelas 5 Oksidator (Oxidizing Substances)
 - Divisi 5.1: Bahan beroksidasi
 - Divisi 5.2: Peroksida organik
- f. Kelas 6 Zat Beracun (Toxic)
 - Divisi 6.1: Zat beracun
 - Divisi 6.2: Zat tajam yang dapat menimbulkan infeksi
- g. Kelas 7 radioaktif (Radioactive)
- h. Kelas 8 Zat Korosif

2) Konfirmasi di lapangan penumpukan antara sistem yard plan dan kondisi aktual di lapangan

Penumpukan kontainer muatan berbahaya dan container muatan biasa digabungkan secara bersamaan maka hal ini membuat suatu hambatan yaitu dalam receiving atau delivery kontainer muatan berbahaya maupun dengan kontainer muatan biasa memerlukan waktu untuk mencarinya satu persatu atau secara manual yang mengakibatkan kegiatan pengambilan kontainer di lapangan penumpukan tidak berjalan lancar dan cepat.

Hal ini sangat mengganggu aktifitas dipelabuhan, contohnya dari masalah ini seperti sistem dari yard plan yang memberikan informasi kepada pihak Operational Crane untuk melakukan pemindahan kontainer di lapangan penumpukan blok 2, Bay 02, Row 06, Tier 06 ternyata kondisi kontainer yang akan diambil berada pada Bay 02, Row 09, Tier 02 sehingga mengakibatkan pekerja Operational Crane melakukan pencarian kontainer tersebut secara manual sehingga menghambat pekerjaan pihak Operational Crane yang memerlukan waktu lebih dalam pencarian kontainer tersebut yang mengakibatkan terjadinya idle time. Untuk kontainer muatan berbahaya di berikan dengan warna orange dan kontainer dry cargo yang membawa muatan biasa diberikan warna biru, kuning, ungu dan hijau. Dalam sistem ini kerap terjadi kesalahan yang mengakibatkan informasi Posisi kontainer salah, karena hal ini pihak operasional yang akan melakukan bongkar muat memerlukan waktu untuk mencari secara manual karena informasi dari pihak planner salah.

3) Penataan kontainer di lapangan penumpukan tidak tertata rapi yang mengakibatkan idle time

Karena kontainer muatan berbahaya digabungkan bersama kontainer muatan biasa di lapangan penumpukan nomor 2 (dua) mengakibatkan penataan di lapangan penumpukan block 2B (dua) tidak tertata rapi, dikarenakan penataan kontainer yang tidak teratur maka hal ini mengakibatkan terjadinya idle time pada saat delivery maupun receiving. Idle time adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif saat kegiatan bongkar muat berlangsung yang di sebabkan karena ketidak disiplin karyawan dan alat yang kurang memadai. Waktu idle time saat dilakukannya delivery maupun receiving di terminal peti kemas dibatasi waktu 45 menit. Jika proses kegiatan bongkar muat mengalami idle time maka membuat kegiatan pembongkaran menjadi terhambat dan membutuhkan waktu kerja tambahan pada proses bongkar muat dan dampaknya membuat adanya penambahan biaya operasional tersebut.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab – bab sebelumnya tentang analisis Prosedur Posisi peti kemas di atas kapal dalam kegiatan bongkar atau muat barang berbahaya pada PT. Prima Nur Panurjwan, sudah baik karena cara membongkar dan memuat barang berbahaya serta penempatan dan Posisi container barang berbahaya ditempatkan sesuai prosedur yang ditetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- AGUNG, H. A. BANDUNG. DEFINISI KAPAL , PASAL 309.
- ANDRIYANI, R. (2022). PROSEDUR KEGIATAN BONGKAR MUAT KAPAL. REPOSITORY STEI, 7-8.
- Ginting, D., & Siska, E. (2021). Prosedur Penerbitan Delivery Order Dalam Pengambilan Container Pada Pt. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 155-160.
- Ginting, D., & Ginting, D. G. (2021). PERANAN KEAGENAN KAPAL DALAM MELAYANI PENGISIAN AIR BERSIH UNTUK KEBUTUHAN KM. AMRTA VII Pada PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 245-249.

- Ginting, D. (2021). PENANGANAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI CONTAINER PADA PT. ELANG SRIWIJAYA PERKASA PALEMBANG. *Agriprimatech*, 5(1), 23-30.
- Ginting, D., Sahid, M., Ridho, S., & Perangin-Angin, R. R. B. (2023). PERANAN KEAGENAN TERHADAP AKTIVITAS KAPAL BERBENDERA INDONESIA YANG BEROPERASI SECARA INTERNASIONAL PADA PT. PENGUIN FERRY JASA INTERNASIONAL. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 475-479.
- Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. M. B. (2021, November). PROSES PERGANTIAN CREW PADA KAPAL MV. ELISABETH OLDENDORF OLEH PT. SEA ASIH LINES (SAL) CABANG BELAWAN. In *Prosiding Seminar Nasional (Vol. 3, No. 1, pp. 213-224)*.
- Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 400-406.
- Ginting, D. (2019). PENGARUH BRIDGE DAN ENGINE ROOM SIMULATOR TERHADAP TINGKAT KETERAMPILAN TARUNA AKADEMI MARITIM INDONESIA MEDAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 1(2).
- Lasse, ManajemenKepelabuhan. Jakarta : RajaGrafindo Persada, 2014. Lingga, KamusPelayaran & Perkapalan. Depok : PermataPress, 2019.
- Lilis, L., Dirhamsyah, D., Fransiska, E., & Sartika, D. (2023). PELAKSANAAN EKSPOR IKAN PARI KE NEGARA SINGAPORE PADA CV. INDO PACIFIC JAKARTA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 469-474.
- Lilis, L., Fransiska, E., & Situmeang, C. I. U. (2021). PROSEDUR PENANGANAN DOKUMEN KAPAL MUATAN CURAH KERING DI DERMAGA TUKS INALUM PADA PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 257-263.
- Lilis, L., & Rizki, M. U. (2022). AKTIVITAS PELAYANAN PENUMPANG KAPAL KM. WIRA ONO NIHO DI DERMAGA PELABUHAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 394-399.
- Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318-324.
- Lilis, L., & Fadillah, N. (2021). PROSEDUR PENANGANAN CREW KAPAL ASING YANG MASUK KE PERAIRAN INDONESIA PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 168-175.
- Moenir, A.S. *Manajemen Pelayaran Umum Di Indonesia Jakarta :Bumi Aksara*, 2014.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 154 Tahun 2015 Tentang Pelayanan Surat Persetujuan Syahbandar Secara online.
- KADARISMAN, M. Y. (2016). Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. *Manajemen Transportasi & Logistik*, 161-183.
- KBBI. (n.d.). PENGERTIAN DARI PEMUATAN DI ATAS KAPAL.
- KOSASIH, S. D. (2014). MANFAAT MAINTENANCE. *MANAJEMEN OPRASI*, 125.
- NINGTIYAS, L. M. (2022). prosedur penyimpanan barang masuk. [ad93835b2a48b4ace403b511865b4322.pdf](#), 5-7.

RAFLI, A. &. (2016). SAMUDRA BIRU.
<https://www.jurnal.id/id/blog/perusahaan-pelayaran-sbc/>.

RIYANTO, A. (2015). ASPEK HUKUM PERJANJIAN KREDIT DENGAN AGUNAN KAPAL. JURNAL SELAT MEI, 276-277.

SURYANTORO, B. D. (2020). TENAGA KERJA, PERALATAN BONGKAR MUAT LIFT ON/OFF DAN EFEKTIVITAS LAPANGAN PENUMPUKAN TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS . BARUNA HORIZON, 156-169.

Tanjung, A. A., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2024). TATA CARA PELAYANAN DAN PENANGANAN CREW SIGN ON DAN SIGN OFF PADA CREW KAPAL ASING DI KANTOR IMIGRASI BELAWAN OLEH PT. KARANA LINE CABANG BELAWAN. Jurnal Adiguna Maritim Indonesia, 1(1), 33-36.