

PROSES BONGKAR MUAT CONTAINER DI DEPO OLEH PT PRIMA INDONESIA LOGISTIK BELAWAN

¹Fadiyah Hani Sabila, ²Sihol Barita Bancin

^{1,2} KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
Email: siholbancin755@gmail.com

Abstrak. Penelitian ini menjelaskan bagaimana Proses Bongkar Muat muatan kontainer oleh PT. Prima Indonesia Logistik. PT. Prima Indonesia Logistik adalah perusahaan pengangkutan dan pengiriman kontainer dengan menggunakan kapal laut yang melayani trayek antar pulau. Proses pelayanan jasa pengangkutan kontainer pada PT. Prima Indonesia Logistik sudah berjalan dengan baik dimulai dengan Proses Bongkar Muat bongkaran dari kapal. Proses Bongkar Muat muatan dari depo ke kapal, pengembalian *container empty* ke depo. Dalam menjalankan kegiatannya, pihak perusahaan mengutamakan keselamatan, kualitas, dan fokus pada kebutuhan pelanggan (*safety, quality and customer focus*). Metodologi yang digunakan dalam pembuatan penelitian adalah studi lapangan (*field study*) dimana penulis melakukan pengamatan di lapangan (*observasi*) dan wawancara (*interview*) secara langsung kepada pihak perusahaan dan studi kepustakaan (*library study*) dimana penulis mendapatkan materi atau bahan penelitian dari buku-buku yang ada di perpustakaan maupun sumber bacaan lainnya yang berkenaan dengan pembahasan pada penelitian penulis. Dalam Proses Bongkar Muat muatan kontainer pada PT. Prima Indonesia Logistik sudah berjalan dengan baik.

Kata Kunci: Bongkar Muat, Kontainer, Depo

Abstract. *This paper explains how the process of loading and unloading container cargo by PT. Prima Indonesia Logistics. PT. Prima Indonesia Logistik is a company transportation and delivery of containers using sea vessels serves inter-island routes. Container transportation service process at PT. Prima Indonesia Logistics has been running well starting with the Process Loading and unloading of cargo from the ship, process of loading and unloading cargo from the depot to ship, return empty container to depot. In carrying out its activities, The company prioritizes safety, quality and focuses on needs customers (safety, quality and customer focus). The methodology used in*

Writing a paper is a field study where the author carries out field observations (observations) and direct interviews to the company and a library study where the author Get materials or paper materials from books in the library as well as other reading sources related to the discussion in the paper writer. In the Loading and Unloading Process of containers at PT. Prima Indonesia Logistics are running well.

Keywords: Loading and Unloading, Container, Depot.

PENDAHULUAN

Seperti yang kita ketahui bersama perkembangan angkutan laut berjalan dengan kemajuan yang cepat. Kemajuan tersebut dapat kita lihat dari banyaknya kapal-kapal modern dan canggih melayani angkutan barang dari

satu negara ke negara lain maupun antar pulau. Salah satu angkutan yang sangat menonjol kemajuannya saat ini adalah sistem angkutan dengan menggunakan kontainer karena kontainer pada saat ini dianggap suatu alat yang dapat mengangkut barang dengan efisien dan efektif.

Pelayaran nasional sekarang ini cenderung mendistribusikan barang dengan menggunakan peti kemas dari suatu daerah ke daerah tujuan karena memiliki tingkat pelayanan yang cepat dan efisien serta jaminan keamanan barang. Pengiriman dengan menggunakan peti kemas lebih mudah prosesnya karena segala sesuatu prosesnya diatur oleh perusahaan jasa pelayaran, sedangkan pengirim hanya perlu memberi keterangan lengkap mengenai tujuan dari barang tersebut. Perusahaan jasa pelayaran dapat melayani banyak konsumen sekaligus, karena pengirim menggunakan peti kemas yang berukuran besar dan dapat menampung banyak barang. PT. Prima Indonesia Logistik adalah perusahaan pengangkutan dan pengiriman kontainer dengan menggunakan kapal laut yang melayani 1 trayek antar pulau. PT. Prima Indonesia Logistik mengoperasikan layanan 2 kontainer dengan memberikan pelayanan dan Proses yang baik, sehingga membuat para konsumen tertarik dan bertahan. Semakin banyak pelanggan yang datang akan membuat perusahaan mendapatkan keuntungan yang maksimal.

METODE PENELITIAN

Dalam penyusunan penelitian ini penulis menggunakan metode yaitu :

1. Metode Lapangan (*Field Research*)

Dalam metode ini penulis menggunakan teknik :

a. Pengamatan di Lapangan

Yaitu memperhatikan dan mengamati kegiatan-kegiatan perusahaan dengan maksud untuk mendapatkan pengetahuan lebih. Penulis juga membuat catatan dan menggunakan kamera digital untuk mengambil gambar.

b. Metode Wawancara (*Interview*)

Yaitu percakapan dan tanya jawab yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara secara langsung kepada karyawan tempat dimana penulis melaksanakan kegiatan Praktek Darat (PRADA) untuk memperoleh keterangan dan informasi yang dibutuhkan.

2. Metode Perpustakaan (*Library Research*)

Pengumpulan data dilakukan dengan membaca buku-buku di perpustakaan Poltek AMI Medan dan sumber bacaan lainnya yang berkenaan dengan pembahasan pada penelitian penulis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat Perusahaan

PT. Prima Indonesia Logistik didirikan pada tahun 1957, PT. Prima Indonesia Logistik adalah perusahaan pelayaran Indonesia pertama yang mengoperasikan layanan *container liner* pada tahun 1990. Meratus adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang terintegrasi yang menyediakan solusi transportasi to-point dan jaringan. Mengoperasikan jaringan layanan liner yang menghubungkan major pelabuhan di Indonesia dan didukung oleh kantor yang dimiliki di seluruh Indonesia. Saat ini Meratus telah berkembang menjadi beberapa

sektor: kontainer, Charter, Curah Kering, Terminal, Logistik dan LNG (JV). Pelayaran Meratus merupakan perusahaan yang memiliki manajemen yang baik dalam pengangkutan peti kemas (Kontainer). Dan seiring dengan perkembangan zaman, PT. Prima Indonesia Logistik telah berkembang menjadi perusahaan pelayaran nasional yang bergerak sebagai perusahaan pengangkut *feeder*. *Feeder* adalah pelayanan peti kemas (kontainer) dari daerah ke pulau-pulau. Tetapi tidak menutup kemungkinan PT. Prima Indonesia Logistik mengumpulkan semua barang dari berbagai Pulau di Indonesia yang akan selanjutnya diangkut oleh *Mothervessel* (kapal yang digunakan untuk pelayaran laut lepas, biasanya ke luar negeri).

PT. Prima Indonesia Logistik berdiri sejak 17 Oktober 1957 oleh bapak Hen Menaro. Berawal dari perusahaan pelayaran dengan kapal pertama diberi nama MV. Paliat dengan kapasitas 616 DWT. *Support* pengiriman, utamanya bahan pangan dari Surabaya ke Banjarmasin. Awal 1981, manajemen meratus dipegang oleh Bapak Charles Menaro sebagai Presiden Direktur. Meratus memiliki peran besar dalam memulai "*Interisland Container Service*" dengan menggunakan kapal kontainer untuk pertama kali pada rute Surabaya-Makasar, yaitu MV. Marina Star 1. Semakin berkembangnya dunia bisnis, kebutuhan kecepatan suport operasional pelayaran, membuat makin banyak anak-anak perusahaan/subsidiary: MIF: Forwading dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di tiap cabang (terkait peraturan pemerintah). Kantor pusat (*head office*). PT. Prima Indonesia Logistik mempunyai cabang seluruh Indonesia agar memperlancar pengiriman barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. PT. Prima Indonesia Logistik merupakan perusahaan pelayaran yang mempunyai banyak kapal walaupun dilihat dari segi ukuran tidak sebesar kapal-kapal internasional, hal ini di sebabkan karna kapal-kapal Meratus diprioritaskan pada angkutan sungai sehingga dapat menjangkau sampai ke pedalaman seperti di Kalimantan.

B. Pihak-Pihak Yang Terkait

Dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat tiga pihak yang saling berhubungan hukum satu sama lain:

1. Pengirim barang (*Shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
2. Pengangkut barang (*Carrier*), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.
3. Penerima barang (*Consignee*), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.

Hak dan kewajiban ketiga pihak dalam pengapalan diatur oleh perundang-undangan nasional/peraturan pemerintah dan beberapa konvensi internasional yang telah

dibentuk guna mengatur masalah pelayaran, baik segi teknis-nautis pelayaran maupun segi niaganya.

C. Dokumen-Dokumen Pendukung

Dalam setiap pergerakan kontainer, baik dari depo *empty* atau *full* maupun sampai dimuat ke kapal selalu dilengkapi dengan dokumen pendukung. Dokumen adalah sebuah surat yang berisi tentang informasi data suatu hal contohnya muatan. Fungsi dari dokumen ini sangatlah penting dalam proses pelayanan jasa muatan kontainer. Salah satunya adalah untuk menghindari penyimpangan-penyimpangan kepemilikan kontainer dan keselamatan pengiriman container.

1. *Shipping Intruction (S/I)*

Shipping intruction atau sering disebut S/I adalah surat perintah pengapalan muatan dari *shipper* kepada perusahaan pelayaran yang isinya meminta perusahaan pelayaran untuk mengangkut barang-barang miliknya dan menyerahkan barang-barang tersebut kepada *consignee* di pelabuhan bongkar. Pada umumnya S/I berisi :

- 1) Nama perusahaan pelayaran
- 2) Jenis muatan yang akan dikirim
- 3) Berat atau kuantitas muatan
- 4) Pelabuhan pembongkaran
- 5) Nama *Shipper* dan *Consignee*
- 6) Nomor kontainer dan *seal*
- 7) Nama kapal pengangkut

Dokumen ini dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran sebagai bukti bahwa perusahaan telah diberi wewenang untuk mengangkut barang-barang tersebut. Dokumen S/I ini juga sering disebut sebagai induk dokumen karena dari dokumen S/I inilah dokumen lainnya akan terbit. Tanpa adanya S/I tidak akan ada muatan yang akan dimuat ke dalam kontainer.

2. *Equipment Interchange Receipt (EIR)*

EIR (*Equipment Interchange Receipt*) atau dalam praktek sering disebut sebagai *Container Inspection Report* (laporan pemeriksaan kontainer) adalah dokumen sebagai bukti keluar masuknya kontainer dari depo baik dalam keadaan *empty* maupun *full*. Dokumen ini untuk menetapkan tanggung jawab terhadap kontainer.

EIR mencatat nomor kontainer dan keadaan fisik container pada setiap titik perpindahan seperti:

- 1) Untuk : Bongkar/Muat/Stack/Repair
- 2) Dari : Depo/CY/Kade kapal/Repair
- 3) Ke : Depo/CY/Kade kapal/Repair

EIR ini dikeluarkan oleh Adm. Gate Depo atas dasar permintaan EMKL yang mewakili *shipper* untuk keperluan memuat *container shipper*. EIR yang dikeluarkan oleh Adm. Gate dikatakan sah apabila ada stempel perusahaan dan tanda tangan Adm. Gate. Dengan adanya EIR ini resiko pencurian container terhindar karena di dalam EIR dicatat dengan jelas nama *costumer*, No. polisi *trailer/truck* dan tanggal keluarnya.

3. Surat Penyerahan Petikemas (SP2)

Surat penyerahan peti kemas (SP2) adalah dokumen untuk kontainer baik *empty* maupun *full* yang dikeluarkan oleh pihak BICT (Belawan

International Container Terminal) dari CY BICT keluar dari gate BICT untuk dihantarkan ke *consignee (container full)* dan ke depo (*container empty*). Dokumen ini sebenarnya tidak jauh dengan EIR hanya saja yang membedakan dari kedua dokumen ini adalah pengeluaran dokumennya dari pihak yang berbeda. Dokumen SP2 oleh pihak BICT sedangkan EIR dikeluarkan oleh pihak depo milik perusahaan pelayaran.

4. *Delivery Order (D/O)*

Delivery order atau sering disebut dengan D/O adalah surat perintah pengiriman barang/kontainer dari perusahaan pelayaran kepada *consignee*. Setiap pengiriman kontainer yang diangkut oleh kapal yang tiba di pelabuhan dapat menerima kontainernya setelah terlebih dahulu memperoleh D/O dari perusahaan pelayaran pemilik kapal yang mengangkut kontainer tersebut ke pelabuhan tujuan. D/O diperoleh dengan cara menukarkan *Bill of Loading (B/L)*. D/O tertera jelas nama perusahaan pelayaran, *consignee*, nama kapal yang mengantarkan kontainer dari pelabuhan muat sampai ke pelabuhan tujuan (pelabuhan bongkar), Nomor kontainer dan *seal*, deskripsi muatan, dan berat muatan.

5. *Bill OF lading (B/L)*

Bill of lading (B/L) adalah surat tanda terima barang yang telah dimuat di kapal laut yang juga merupakan tanda bukti kepemilikan barang dan juga sebagai bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut. *Bill of lading* atau sering disebut B/L dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran apabila setelah barang dimuat ke atas kapal dan setelah pemuatan selesai.

Jadi hanya barang yang benar-benar sudah dimuat ke atas kapal dapat dikeluarkan suatu B/L. Bilamana sampai terjadi suatu B/L telah dikeluarkan sedangkan barangnya belum dimuat di atas kapal (misalnya ada kekeliruan) maka pemegang B/L mempunyai hak penuh melakukan tuntutan (*claim*) atas seluruh barang yang disebut dalam B/L. Sebelum B/L diserahkan kepada *shipper*, maka *mate 's receipt* harus dikembalikan lebih dulu sebagai tukaran bagi perusahaan pelayaran.

Oleh karena B/L merupakan dokumen penting, bahkan dapat dipandang sebagai dokumen terpenting dalam hal ini, disini akan ditinjau fungsi B/L tersebut adalah sebagai berikut :

- 1) Bukti tanda penerimaan barang, yaitu barang-barang yang diterima oleh pengangkut (*carrier*) dari *shipper* (pengirim barang) ke suatu tempat tujuan dan selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada pihak penerima (*consignee*).
- 2) Bukti pemilikan atas barang (*document of title*) yang menyatakan bahwa orang yang memegang B/L merupakan pemilik dari barang-barang yang tercantum pada B/L.

- 3) Bukti perjanjian pengangkutan dan penyerahaan barang atas pihak pengangkut dengan pengirim.

Isi dari pada dokumen B/L tersebut adalah di antaranya sebagai berikut:

- 1) Pernyataan yang merupakan penegasan telah dimuatnya barang di atas kapal dalam keadaan baik
- 2) Nama *shipper* dan *consignee*
- 3) Nama kapal
- 4) Nama pelabuhan muat dan bongkar
- 5) Jumlah barang yang dimuat
- 6) Uraian ringkasan dari barang

6. *Bay Plan*

Bay plan adalah suatu dokumen yang menggambarkan posisi kontainer berikut data kontainer di dalam palka kapal. *Bay plan* merupakan istilah lain dalam sistem angkutan konvensional. Agen di pelabuhan bongkar dengan membaca *bay plan* dapat segera mengetahui posisi kontainer di palka. Berikut partikular dari masing-masing kontainer yang akan dibongkar di suatu pelabuhan antara lain: nomor kontainer, *cell position container*, jenis dan ukuran kontainer. *Bay plan* dapat dikeluarkan perusahaan apabila kontainer telah dimuat di dalam palka. Dasar pembuatan *bay plan* adalah *tally sheet*.

7. *Manifest*

Manifest adalah kumpulan dari B/L artinya seluruh kontainer/muatan berada dalam satu dokumen yaitu *manifest*. *Manifest* juga merupakan dokumen yang sangat penting bagi muatan, karena di dalam *manifest* dijelaskan deskripsi muatan dari setiap kontainer. Selain itu ada juga hal-hal yang tertera jelas di dalam manifest sebagai berikut:

- 1) Nama kapal
- 2) Nama pelabuhan muat dan bongkar
- 3) Nomor B/L
- 4) Nama *shipper*
- 5) Kuantitas, nomor dan tipe kontainer
- 6) Berat kontainer

8. *Loading list*

Loading list adalah daftar semua kontainer atau muatan yang akan dimuat dalam kapal. *Loading list* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agen yang diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan kontainer yaitu kapal, *stevedor*, pihak gudang, dan pihak-pihak lain.

Yang dijelaskan dalam *loading list* adalah:

- 1) Nama kapal
- 2) Pelabuhan tujuan
- 3) ETA (*Estimated Time Departure*) kapal
- 4) Nomor kontainer dan *seal*
- 5) Berat kontainer/muatan
- 6) Nama *shipper*
- 7) Tanggal masuk kontainer ke dalam *loading list*.

D. Proses Bongkar Muat Bongkaran

Kegiatan bongkar adalah kegiatan pemindahan kontainer dari palka ke atas dermaga di sisi lambung kapal, serta memindahkan ketempat penumpukkan (*Container Yard*) serta menyerahkan muatan kepada penerima barang (*consignee*).

Alur berjalan kontainer berbentuk:

1. FCL/FCL (*Full Container Load*) Perusahaan bertanggung jawab terhadap kontainer sejak kontainer dibongkar di lapangan penumpukan dipelabuhan bongkar. Kewajiban dari *consignee* di pelabuhan adalah mengambil kontainer yang sudah ditumpuk di lapangan penumpukan dan membayar biaya-biaya yang telah ditentukan oleh perusahaan pelayaran. Dan juga merupakan suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan kontainer yang menyatakan bahwa muatan sepenuhnya dibongkar secara kontainer yang artinya suatu kontainer berisi muatan penuh yang dimiliki oleh satu pemilik barang.
2. LCL/LCL (*Less than Container Load*) adalah pengiriman barang dengan menggunakan kontainer dimana pengiriman barang dalam 1 kontainer terdiri dari beberapa *consignee*. Pelaksanaan proses kerja pembongkaran kontainer dari kapal dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:
 - 1) Setelah informasi kedatangan kapal, maka perusahaan pelayaran memberikan permintaan *open stack*, mengirim *baplie viewer*, mengirim manifest bongkaran dan setelah kapal sandar supervisi menginstruksikan bagian/buruh untuk melaksanakan *stevedoring* dari atas kapal ke dermaga atau langsung diturunkan ke atas trailer.
 - 2) Bila muatan langsung dibongkar dari kapal dan dinaikkan ke atas trailer maka selanjutnya kontainer di-*trucking* (dibawa) ke 28 *container yard* (lapangan penumpukan) untuk ditimbun sementara sebelum diambil oleh *consignee* (penerima barang)

E. Pengembalian *Container Empty* ke Depo

Setelah pihak *consignee*/EMKL melakukan kegiatan *stripping* di gudangnya, kontainer dikembalikan ke depo. Adapun langkah-langkah yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Membawa *bond* faktur dari EMKL dan SP2 dari Pelindo diserahkan kepada adm. Gate.
2. Petugas inspector memeriksa fisik kontainer dan menuliskan kondisi kontainer ke dalam kitiran.
3. Kemudian adm.Gate mengeluarkan EIR dengan status RCMT dan kitiran (perintah kerja) dan diberikan kepada supir supaya kontainer dapat ditumpuk.

4. Supir memberikan kitiran yang diberikan petugas adm. gate sebagai perintah kerja kepada *tally* dan operator alat berat, kemudian kontainer dapat ditumpuk di depo.

F. Proses Bongkar Muat Muatan

1. *Booking Container*

Dalam proses *booking container* EMKL mendapatkan surat kuasa dari pihak *shipper* untuk melakukan pengiriman barang, selanjutnya di pihak EMKL pada bagian operasional akan melakukan proses pemilihan jadwal kapal. Setelah EMKL mendapatkan jadwal keberangkatan kapal yang sesuai dengan 29 penanggalan pengiriman barang. EMKL menghubungi perusahaan pelayaran dengan mengajukan SI (*Shipping Instruktion*) agar *shipper* dapat mengirim barangnya dengan menggunakan kontainer kemudian pihak perusahaan pelayaran mengeluarkan R/O (*Reliase Order*). Setelah selesai proses *booking container* maka perusahaan pelayaran akan merespon memberikan DO (*Delivery Order*) Setelah DO diberikan kepada pihak EMKL, selanjutnya petugas operasional lapangan dari pihak EMKL datang ke depo kontainer untuk melakukan pembayaran *booking container*. Setelah pembayaran dilakukan pihak EMKL mendapatkan *seal container* dan selanjutnya petugas operasional menuju ke tempat penumpukan kontainer di depo guna mengambil kontainer kosong yang nantinya akan digunakan untuk dimuat barang. Dalam hal ini pihak depo mengeluarkan EIR (*Equipment Interchange Receipt*) setelah diterimanya bon faktur dari EMKL yang menyatakan bahwa kontainer dalam keadaan baik, tetapi terlebih dahulu di-survey oleh surveyor. Sistem penyewaan kontainer dimana si pemilik barang harus bertanggung jawab atas keselamatan kontainer, yang dimaksud adalah keadaan kontainer harus dalam keadaan baik pada saat pengembalian di depo.

2. Penerimaan *Container Full* di Depo

- a. EMKL yang mewakili pemilik barang (*consignee*) mendaftarkan *container full*-nya ke pihak pelayaran, supaya terdaftar di form titip full.
- b. Supir membawa bon faktur dari EMKL dan diserahkan kepada petugas Adm.Gate
- c. Petugas Inspektor harus memeriksa keadaan fisik kontainer tersebut.
- d. Petugas adm. gate memeriksa nomor kontainer apakah terdaftar di form titip full, jika sudah terdaftar petugas membuat EIR.
- e. Kemudian petugas kerani memisahkan penumpukan kontainer yang akan dikirim

sesuai dengan nama kapal, tujuan, ukuran dan berat kontainer.

- f. Kemudian petugas adm.gate menginput ke sistem container full masuk.

3. Relokasi Kontainer dari Depo ke *Container Yard* (CY)

- a. Ketika kapal *Open Stack*, pihak depo membuat *list container* yang ingin direlokasi.
- b. Petugas *marine* melakukan pembayaran ke Pelindo dan mengajukan nomor kontainer yang ingin direlokasi ke Pelindo, setelah itu Pelindo menerbitkan *Receiving Card*.
- c. Setelah *Receiving Card* keluar barulah *container full* maupun *empty* dapat direlokasi.
- d. Kemudian petugas *tally* memerintahkan operator alat berat untuk *stuffing container* ke *trucking*.
- e. Petugas *tally* membuat surat jalan dan memberikannya kepada supir beserta *Receiving Card* supaya kontainer dapat ditumpuk ke CY.

G. Kendala-Kendala Yang Dihadapi

Dalam sistem pelayanan jasa angkutan peti kemas (kontainer) pada PT. Prima Indonesia Logistik terdapat kendala-kendala yang dihadapi yaitu:

1. Adanya gangguan pada saat melakukan kegiatan operasional dilapangan penumpukan seperti:
 - a. Sering mengalami kerusakan alat berat (Gantri crane dan Liber) yang digunakan untuk membongkar atau memuat kontainer.
 - b. Rusaknya *Reach stacker* (kalmar/linde) saat menaikkan kontainer dari CY ke trailer.
 - c. Faktor cuaca yang mengakibatkan keterlambatan dalam proses muat/bongkar kontainer
2. Adanya gangguan pada saat kegiatan operasional di depo sewaktu membongkar atau menyusun kontainer, seperti :
 - a. Alat berat Kalmar rusak sehingga pelayanan pembongkaran container terhambat.
 - b. Jalur keluar masuk trade satu pintu.
 - c. Sistem bermasalah, sehingga Adm. Gate terkendala menerbitkan EIR, disaat itu terjadilah kemacetan di dalam depo.
 - d. Salah menurunkan kontainer. Upaya yang dapat dilakukan untuk meminimisir kendala tersebut antara lain, memeriksa semua peralatan sebelum melakukan kegiatan bongkar atau muat, pastikan hal-hal terkait yang dapat mengganggu aktivitas kegiatan sudah bisa ditangani jika kendala tersebut sampai terjadi.

KESIMPULAN

Prosedur bongkar muat kontainer pada PT. Prima Indonesia Logistik sudah terlaksana dengan baik, walaupun ada kendala dalam melaksanakan kegiatannya maka PT. Prima Indonesia Logistik dapat mengatasinya misalnya Ketika Kontainer mengalami kerusakan maka orang dari depo domestik akan memisahkan atau membuat blok-blok baru agar kerusakan dapat di tangani.

DAFTAR PUSTAKA

- Alimuddin, M., Kardini, N. L., Sabila, F. H., Hakim, C., Priambodo, A., Tanesab, J., ... & Sulaeman, M. (2023). Pengantar Ekonomi Mikro & Makro. Mafy Media Literasi Indonesia.
- Ardita, S., Selian, F. H., Siregar, N. S., & Sabila, F. H. (2023). PENGARUH PERKEMBANGAN INTELEKTUAL, SOSIAL, DAN BAHASA REMAJA TERHADAP TINGKAH LAKU SISWA DI SD NEGERI KANDANG MBELANG KABUPATEN ACEH TENGGARA. PEMA (JURNAL PENDIDIKAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT), 3(1), 50-57.
- Dani, V. A. (2020). PELAYANAN CONTAINER EKSPOR DAN IMPOR DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG PT PELABUHAN INDONESIA III REGIONAL JAWA TENGAH. KARYA TULIS. MULYADI. SISTEM AKUNTANSI. JAKARTA: SELEMBA EMPAT, 2016. KAMUS BESAR BAHASA INDONESIA (KBBI) UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR: 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN
- Inawati, W. A., & Sabila, F. H. (2021). Pencegahan fraud: pengaruh whistleblowing system, government governance dan kompetensi aparatur pemerintah. *E-Jurnal Akuntansi*, 31(3), 731
- Kesuma, N., hani Sabila, F., & Chrisnatalanta, C. (2022). SISTEM PENGURUSAN SIGN ON BUKU PELAUT CREW KAPAL DI KANTOR KSOP KHUSUS BATAM PADA PT. PUTRA ANAMBAS SHIPPING BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 411-416.
- Khairunnisa, W., & Sabila, F. H. (2023). SONGS AS MEDIA TO IMPROVE STUDENTS' ACHIEVEMENT IN UNDERSTANDING ENGLISH PRONUNCIATION (THE CLASSROOM ACTION RESEARCH OF EIGHT GRADERS AT SMP MUHAMMADIYAH 07 MEDAN. *BRIGHT VISION Journal of Language and Education*, 3(1), 8-12.
- Nst, M. M., Siregar, N. S., Sabila, F. H., & Siregar, T. (2023). Pentingnya Sosialisasi Bimbingan Konseling untuk Dunia Pendidikan. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 1054-1062.
- Utomo, B., & Khristyson, S. F. (2019). STUDI PERANCANGAN PROPULSI KAPAL PETI KEMAS 100 TEUS. *GEMA TEKNOLOGI*, 20(2), 46-50.
- Peraturan General Manager PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) NOMOR: PER.2/05.0102/TPR-(2015) TENTANG PETI KEMAS
- Sabila, F. H. (2018). Performance of Sharia Mutual Funds in Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Terapan*, 14(1), 20-31.
- Sabila, F. H. (2019). Karakteristik dan Penerapan Islamic Corporate Governance Pada Perbankan Syariah. *Jurnal Fuaduna: Jurnal Kajian Keagamaan dan Kemasyarakatan*, 2(2), 116-125.
- Sabila, F. H. (2019). Stock selection dan market timing ability reksa dana syariah saham di Indonesia. *Journal of Economic, Public, and Accounting (JEPA)*, 1(2), 68-81.
- Sabila, F. H., Sahfitri, A. A., Khairiwa, F. N., Marpaung, N. R., & Zulviannas, R. (2022). HUBUNGAN PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL DENGAN PENDIDIKAN LUAR SEKOLAH. *Jurnal Bakti Sosial*, 1(1), 49-55.
- Sabila, F. H., Kesuma, N., & Purba, R. (2023). Penanganan Dokumen Ekspor Batu bara di Pelabuhan Panjang pada PT. Tigade Artha Samudera Bandar Lampung. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 449-455.
- Sabila, F. H., & Rahmah, A. (2023). PENGURUSAN JASA KEPELABUHANAN DI KANTOR BP BATAM MENGGUNAKAN SISTEM B-SIMS PADA PT. SUKSES MAKMUR SAMUDRA BERJAYA BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(2), 509-514.
- Suryantoro, B., Punama, D. W., & Haqi, M. (2020). TENAGA KERJA, PERALATAN BONGKAR MUAT LIFT ON/OFF, DAN EFEKTIVITAS LAPANGAN PENUMPUKAN TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS. *JURNAL BARUNA HORIZON*, 3(1), 156-169.