

**ANALISIS PELAKSANAAN PENGIKATAN MUATAN KONTAINER
DI KAPAL MV. SINAR SUMBA
BERDASARKAN STANDAR PERALATAN *LASHING*.**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh: SARAH SARASWATI NIT.52155578 N

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

2019

**ANALISIS PELAKSANAAN PENGIKATAN MUATAN KONTAINER
DI KAPAL MV. SINAR SUMBA
BERDASARKAN STANDAR PERALATAN *LASHING*.**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh: SARAH SARASWATI NIT.52155578 N

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

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS PELAKSANAAN PENGIKATAN MUATAN KONTAINER
DI KAPAL MV. SINAR SUMBA
BERDASARKAN STANDAR PERALATAN *LASHING***

Disusun Oleh:

SARAH SARASWATI
NIT. 52155578 N

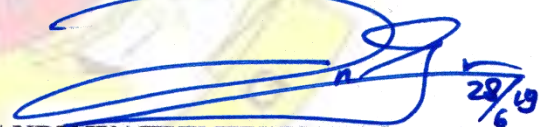
Telah disetujui dan diterima selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang, 2019

Dosen Pembimbing I
Materi



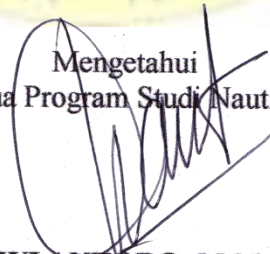
Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



ANDY WAHYU HERMANTO, M.T.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

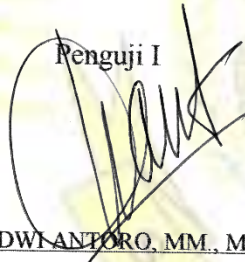
HALAMAN PENGESAHAN

**ANALISIS PELAKSANAAN PENGIKATAN MUATAN KONTAINER DI KAPAL
MV. SINAR SUMBA BERDASARKAN STANDAR PERALATAN *LASHING***

DISUSUN OLEH:

SARAH SARASWATI
NIT. 52155578. N

telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan
dinyatakan lulus dengan nilai
pada tanggal2019

Penguji I


Capt. DWI ANTORO, MM., M.Mar.
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji II


Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 00

Penguji III


POERNOMO DWI ATMOJO, MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19550605 198101 1 001

Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG,

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : SARAH SARASWATI

NIT : 52155578.N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul, “Analisis Pelaksanaan Pengikatan Muatan Kontainer di Kapal MV. Sinar Sumba Berdasarkan Standar Peralatan *Lashing*” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain, dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2019

Yang menyatakan



SARAH SARASWATI
NIT.52155578.N

HALAMAN MOTTO

1. Allah meninggikan derajat orang-orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang berilmu pengetahuan (Q.S. Al-Mujadilah : 11).
2. Dua hal dalam hidup. Pertama, yakin pasti berhasil dan menang. Kedua, persiapkan diri untuk kemungkinan paling buruk. (Fide Yohanes)
3. Visi tanpa eksekusi adalah halusinasi. (Henry Ford)
4. Jangan menunda. Waktunya tidak akan pernah tepat. (Napoleon Hill)
5. Segala sesuatu yang bisa dibayangkan adalah nyata. (Pablo Picasso)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini peneliti persembahkan kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kenikmatan serta anugerah yang tiada tara di dunia.
2. Rasullullah Muhammad S.A.W yang telah menjadikan dunia ini dari zaman kelim ke zaman terang benderang.
3. Orang tua saya tercinta (Bapak Suwanto dan Ibu Fatma) yang tiada hentinya memberikan semangat, do'a, serta kasih sayang.
4. Dosen pembimbing saya (Capt. H. Agus Subardi, M.Mar. dan Andy Wahyu Hermanto, M.T.) yang dengan sabar membimbing peneliti dalam proses penyelesaian penelitian ini.
5. Teman-teman saya kelas Nautika Bravo periode wisuda 89 yang memberi saya semangat dalam pengerjaan skripsi dan menjadi partner diskusi saya.
6. Keluarga besar Angkatan LII PIP Semarang, terimakasih sebesar besarnya.
7. *Samudera Shiping Line (SSL), Officers and crew MV. Sinar Sumba* yang telah menjadi mentor, kolega, dan keluarga yang luar biasa bagi peneliti.
8. Dan seluruh pihak yang tidak bisa peneliti sebutkan, terima kasih atas segala dukungan, doa sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini.

KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur Alhamdulillah peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Pelaksanaan Pengikatan Muatan Kontainer di Kapal MV. Sinar Sumba Berdasarkan Standar Peralatan *Lashing*” guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.,Pel) Program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Data yang penulis tuangkan dalam penulisan skripsi ini merupakan hasil yang penulis peroleh selama melaksanakan praktek laut di kapal MV. Sinar Sumba PT. Samudera Indonesia (*Samudera Shipping Line*) serta berdasarkan beberapa buku referensi yang penulis gunakan sebagai penunjangnya.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan baik materiil maupun spiritual dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan yang berbahagia ini perkenankanlah peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

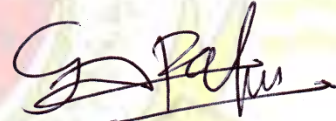
1. Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M. Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. ANDY WAHYU HERMANTO, M.T., selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Bapak dan Ibu Dosen yang dengan sabar dan penuh perhatian serta bertanggung jawab serta bersedia memberikan pengarahan dan bimbingan selama peneliti menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Bapak dan Ibunda tercinta (Bapak Suwanto dan Ibu Fatma) yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual, serta do'a nya.
7. Crew MV. Sinar Sumba yang telah memberikan dan membimbing peneliti selama praktek laut.
8. Teman-teman angkatanku LII dan khususnya NVIII B yang selalu membantu memberikan pemikirannya sehingga Skripsi ini terselesaikan.
9. Dan seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak bisa peneliti sebutkan satu persatu.

Akhirnya, peneliti berharap semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi peneliti dan umumnya bagi pembaca, serta dunia pelayaran. Sekian Terima kasih.

Semarang, 2019

Peneliti,



SARAH SARASWATI

NIT. 52155578. N

DAFTAR ISI

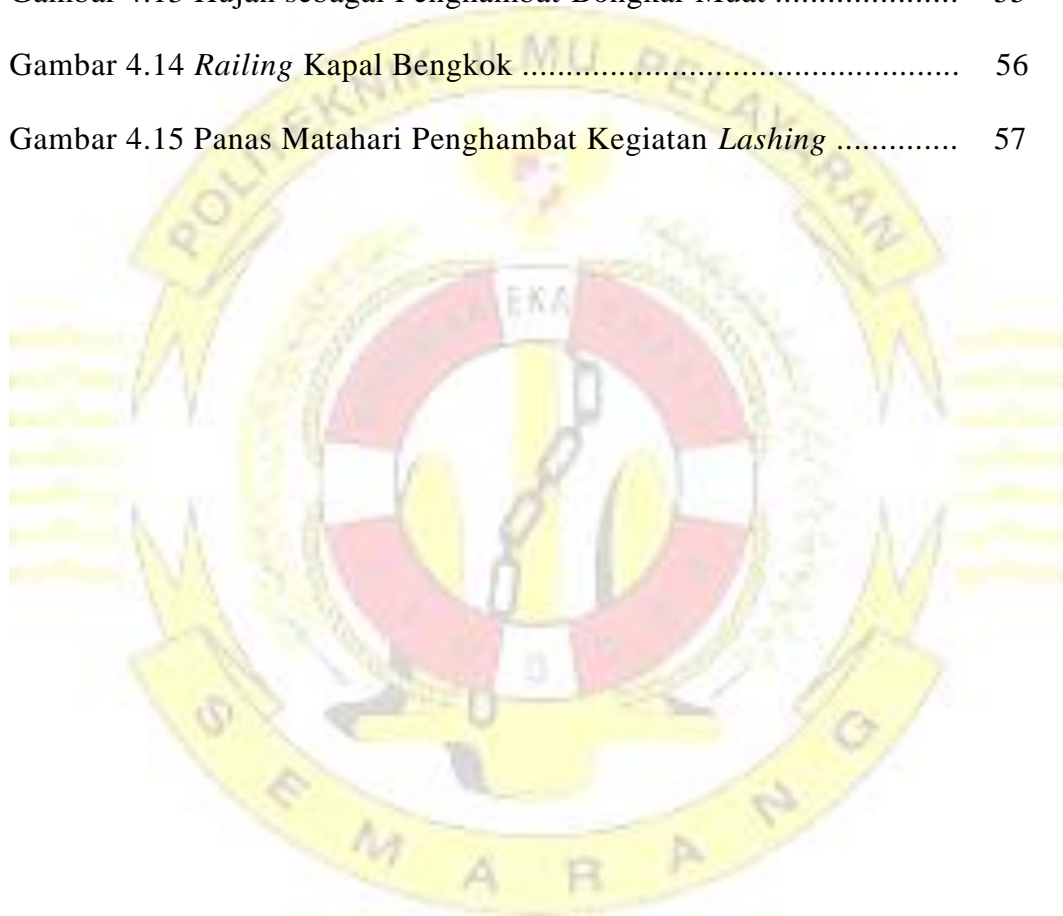
Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pengesahan.....	iii
Halaman Pernyataan.....	iv
Halaman Motto.....	v
Halaman Persembahan.....	vi
Kata Pengantar.....	vii
Daftar Isi.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Daftar Tabel.....	xiii
Daftar Lampiran.....	xiv
Abstraksi.....	xv
Abstract.....	xvi
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	6
E. Sistematika Penelitian	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	10
B. Kerangka Pikir	19

	C. Definisi Operasional.....	21
BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Lokasi/Tempat Penelitian.....	25
	B. Metode Penelitian Kualitatif.....	25
	C. Sumber Data.....	26
	D. Teknik Pengumpulan Data.....	27
	E. Teknik Analisis Data.....	29
BAB IV	ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum.....	36
	B. Pembahasan Masalah.....	40
BAB V	PENUTUP	
	A. Simpulan.....	59
	B. Saran.....	60
	DAFTAR PUSTAKA	
	LAMPIRAN-LAMPIRAN	
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kapal Kontainer	11
Gambar 2.2 <i>Twist Lock</i>	15
Gambar 2.3 <i>Lockable Stacking Cone</i>	16
Gambar 2.4 <i>Turn Buckle</i>	16
Gambar 2.5 <i>Lashing Bar</i>	17
Gambar 2.6 <i>Lashing Plate</i>	18
Gambar 2.7 <i>Foundation</i>	18
Gambar 2.8 Kerangka Pikir	20
Gambar 2.9 <i>Corner Casting</i>	21
Gambar 2.10 <i>Container High Cube</i>	21
Gambar 2.11 <i>Cell Guide</i>	22
Gambar 2.12 <i>Base Cone</i>	23
Gambar 2.13 <i>Bridge Fitting</i>	23
Gambar 3.1 Kerangka <i>Fishbone</i>	34
Gambar 3.2 Diagram Tulang Ikan (<i>Fishbone</i>)	35
Gambar 4.1 MV. Sinar Sumba	36
Gambar 4.2 MV. Sinar Sumba dengan delapan palka	39
Gambar 4.3 <i>Fishbone Diagram</i>	44
Gambar 4.4 <i>Gantry Crane Darat</i>	45
Gambar 4.5 <i>Crane Boom Damage</i>	46
Gambar 4.6 Perawatan <i>Wire</i> pada <i>Crane</i> kapal	47
Gambar 4.7 <i>Safety Meeting</i>	48

Gambar 4.8 Jumlah <i>Longbar</i> Terbatas	49
Gambar 4.9 Alat <i>Lashing</i> Rusak	50
Gambar 4.10 Perawatan Alat <i>Lashing</i>	51
Gambar 4.11 Alat <i>Lashing</i> Sering Hilang	51
Gambar 4.12 Kegiatan <i>Lashing</i>	53
Gambar 4.13 Hujan sebagai Penghambat Bongkar Muat	55
Gambar 4.14 <i>Railing</i> Kapal Bengkok	56
Gambar 4.15 Panas Matahari Penghambat Kegiatan <i>Lashing</i>	57



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 *Fishbone Table* 44



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 01 <i>Crew List</i>	63
Lampiran 02 <i>Ship Particular</i>	64
Lampiran 03 Dokumen Muatan dan Alat <i>Lashing</i>	65
Lampiran 04 Foto-Foto	75
Lampiran 05 Transkrip Wawancara	82



ABSTRAKSI

Sarah Saraswati, 2019, NIT:52155578.N, “Analisis Pelaksanaan Pengikatan Muatan Kontainer di Kapal Kontainer MV. Sinar Sumba Berdasarkan Standar Peralatan *Lashing*”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar., Pembimbing II: Andy Wahyu Hermanto, M.T.

Kapal dipilih sebagai sarana angkutan laut yang utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar, serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan sarana angkutan laut yang lain. Kapal pengangkut kontainer adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut kontainer (*container*). Pada kapal kontainer tidak lepas dari masalah pengikatan muatan kontainer seperti, bagaimana pelaksanaan pengikat muatan kontainer di kapal MV. Sinar Sumba, dan apakah yang menyebabkan pelaksanaan pengikat muatan kontainer tidak sesuai prosedur, yang sering ditemui pada kapal kontainer terutama tentang alat-alat *lashing* muatan.

Metode yang digunakan oleh peneliti untuk mengatasi masalah adalah metode *fishbone analysis*. Data-data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder, sedangkan pengumpulan data diperoleh dari pengamatan, wawancara, deskriptif dan kepustakaan.

Dalam penelitian mengenai analisis pelaksanaan pengikatan muatan kontainer di kapal MV. Sinar Sumba berdasarkan standar peralatan *lashing*, dalam pelaksanaan belum sesuai *Standart Operational Prosedure*, karena dalam pelaksanaan terhambat oleh alat-alat yang kurang mendukung, minimnya peralatan *lashing* untuk muat kontainer adalah salah satu penyebab utama. Karena dalam pelaksanaannya, alat *lashing* sering hilang dan kurang. Dalam *lashing* kontainer, faktor *lashing gang* yang tidak memahami *Standart Operational Prosedure*, pengikatan muatan juga menjadi penyebab lain dari kurang sempurnanya pelaksanaan *lashing* di kapal. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa penyebab utama proses pelaksanaan pengikatan muatan disebabkan oleh kurang *training* kepada *lashing gang* dan awak kapal sendiri serta kurang dan hilangnya peralatan *lashing* muatan kontainer.

Kata Kunci : Muatan, Kapal Kontainer, *Lashing*.

ABSTRACT

Sarah Saraswati, 2019, NIT:52155578.N, "*Analysis of the Implementation of Container Loading at the MV. Sinar Sumba Based on Lashing Equipment Standards*", Nautical Study Program thesis, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Poltechnic, Advisor I: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar., Advisor II: Andy Wahyu Hermanto, M.T.

Ships are chosen as the main means of sea transportation, because shipments of goods can be carried out in large quantities, and costs incurred are smaller than other means of sea transportation. Container ship is a ship specifically designed to transport containers. In container ships it is inseparable from the problem of binding container loads, such as how the binding of container cargo is carried out on the MV. Sinar Sumba, and what causes the implementation of container loading binder is not according to the procedure, which is often found in container ships, especially about lashing equipment.

The method used by researchers to overcome the problem is the method of fishbone analysis. The research data was obtained from primary data and secondary data, while data collection was obtained from observation, interviews, descriptive and literature.

In the study of the analysis of the implementation of binding container loads on MV. Sinar Sumba is based on lashing equipment standards, the implementation is not in accordance with the Standart Operational Prosedure, because in the implementation it is hampered by tools that are less supportive, the lack of lashing equipment to load containers is one of the main causes. Because in its implementation, lashing tools are often lost and lacking. In lashing containers, the lashing gang factor that does not understand the load binding Standart Operational Prosedure is also another cause of the lack of perfect lashing on ships. From the results of the study it can be concluded that the main cause of the process of carrying out the cargo is caused by lack of training to the lashing gang and the crew themselves and the lack and loss of equipment lashing container loads.

Keywords : Cargo, Container Ship, Lashing.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mesin, tenaga angin atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan yang berada dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Kapal juga berfungsi sebagai alat untuk mengangkut penumpang, barang disungai, laut dan sebagainya. Oleh karena itu kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan suatu barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana transportasi, salah satunya adalah kapal. Sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Itu dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan, dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Maka sarana angkutan laut untuk proses pendistribusian barang menjadi pilihan utama, selain itu kegiatan yang dilakukan akan lebih cepat, efektif, dan efisien.

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya kontainer (*Container*) yang menjadi suatu sistem baru. Sekarang ini sudah

berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang makin lama makin meningkat. Kemajuan sistem kontainer yang cukup pesat ini tidak lain bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin. Oleh karena itu kapal dipilih sebagai sarana angkutan laut yang utama karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan laut yang lain. Pada dasarnya sarana transportasi laut lebih cenderung mengutamakan penanganan muatan yang lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut diatas dapat dilaksanakan dengan baik, dibutuhkan para tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal serta para buruh atau orang darat lainnya dalam melaksanakan tugasnya selama diatas kapal.

Penggunaan kontainer dalam transportasi muatan umum makin lama semakin meningkat dengan pesat dan dalam waktu dekat ini dunia pelayaran telah terjadi kemajuan yang cukup pesat dalam sistem pengamanan kontainer yang bertujuan muatan dapat sampai di pelabuhan tiba dengan aman cepat dan biaya terjangkau oleh para pengguna jasa angkutan laut. Dalam lancarnya sarana transportasi laut ini kesenjangan harga barang satu dengan pulau lainnya dapat distabilisasikan terutama pada pulau penghasil (produsen) dan konsumen. Dengan demikian, program pemerintah dalam usaha pemerataan pembangunan akan dapat dilaksanakan dengan baik dan lancar. Dilihat dari efisiensinya, para produsen sekarang

telah banyak menggunakan kontainer untuk pendistribusikan barang mereka. Hal ini dikarenakan jalur pendistribusikan barang-barang hasil produksi cukup panjang dan jauh hingga ke pelosok desa, sehingga dapat segera sampai ketempat tujuan distribusi tanpa mengepak kembali barang hasil produksi yang telah dibawa oleh kapal dari produsen ke pelabuhan tujuan .

Kapal pengangkut kontainer adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut kontainer (*container*) berbagai ukuran. Biasanya pada kapal demikian akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan kontainer seperti misalnya, *Container Base Cone* atau disebut kaki Kontainer atau *Sepatu Container*. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat untuk memikul beban kontainer yang diangkutnya, agar nantinya tidak terjadi kesalahan-kesalahan atau hal-hal yang tidak diinginkan.

Untuk itu muatan kontainer yang dibawa oleh kapal haruslah benar-benar aman baik dari segala situasi, kondisi, maupun keadaan selama pelayaran sehingga muatan kontainer tersebut tidak mengalami kerusakan baik dari pelabuhan muat hingga sampai di pelabuhan bongkar atau pelabuhan tujuan. Dalam mengurangi kerusakan fisik terhadap kontainer dan muatannya maka penataan muatan selama proses pemuatan di pelabuhan dan tata cara *lashing* yang sesuai standar sangat diperlukan karena dapat berpengaruh dalam keselamatan kapal dan muatannya selama pelayaran. Sesuai dengan bentuk konstruksi kapal untuk pengangkutan pada kapal

kontainer mempunyai lasing untuk muatan, yang berbeda dengan kapal-kapal pada umumnya .

Pada dasarnya gerakan-gerakan utama kapal dalam gelombang ada 6 (enam) jurusan yang berbeda, yaitu *rolling* (bergulung), *pitching* (mengangguk), *yawing* (berayun), *heaving* (mengoleng), *swaying* (menggeser), dan *surging* (kaget atau menyentak). Itu semua dikarenakan oleh keadaan laut yang tidak stabil, sehingga akan sangat memungkinkan kontainer itu bergerak keatas dan ke bawah, dari sisi ke sisi serta maju mundur selama pelayaran, atau bahkan mengakibatkan kontainer tersebut terjatuh kelaut, untuk itu maka lasingan haruslah kuat dan dapat menahan gerakan-gerakan dari kontainer. Proses pengikatan muatan haruslah benar-benar kencang dan haruslah teliti dalam pengerjaannya serta pengecekan *lashing* secara teratur selama pelayaran sangatlah diperlukan demi keselamatan kapal dan muatannya.

Ketika penulis melaksanakan praktek laut di kapal, penulis pernah mendapati kejadian pada bulan November 2017, dimana kontainer tidak di *lashing* dengan benar, sehingga ketika melaksanakan pelayaran di perairan Laut China Selatan dan mendapati gelombang tinggi, kontainer tersebut bergeser dan menghimpit kontainer atau muatan disampingnya. Setelah kejadian tersebut, penulis mulai berfikir bagaimana jika tubrukan antara kontainer tersebut terjadi dengan keras? Pasti kontainer atau muatan tersebut dan kontainer disampingnya akan mengalami kerusakan juga kerugian bagi perusahaan pemilik muatan. Sehingga, dalam kertas kerja skripsi ini penulis

merumuskan judul skripsi sebagai berikut: “Analisis Pelaksanaan Pengikatan Muatan Kontainer Di Kapal MV. Sinar Sumba Berdasarkan Standar Peralatan *Lashing*.”. Hal ini dikarenakan begitu pentingnya keselamatan kapal dan muatannya selama pelayaran, sehingga muatan dapat sampai ke pelabuhan tujuan dengan selamat, dan aman tanpa ada satu masalah sedikitpun.

B. Rumusan Masalah

Dengan meneliti permasalahan tentang pengamatan pengikatan muatan pada kontainer, dapat dikarenakan bermacam-macam faktor yang dapat menimbulkan permasalahan. Didalam penyusunan skripsi ini penulis memilih judul “Analisis Pelaksanaan Pengikatan Muatan Kontainer Di Kapal MV. Sinar Sumba Berdasarkan Standar Peralatan *Lashing*.”. Berdasarkan penelitian selama penulis melaksanakan penelitian di MV. Sinar Sumba tentang pengikatan muatan, penulis menemui beberapa permasalahan, antara lain :

1. Bagaimana pelaksanaan pengikatan muatan kontainer di kapal MV. Sinar Sumba?
2. Apakah yang menyebabkan pelaksanaan pengikatan muatan kontainer tidak sesuai prosedur?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian skripsi ini, tujuan dari penulis yang ingin dicapai yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan pengikatan muatan kontainer di kapal MV. Sinar Sumba
2. Untuk mengetahui apakah yang menyebabkan pelaksanaan pengikatan muatan kontainer tidak sesuai prosedur.

D. Manfaat Penelitian.

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

1. Secara Teoritis

- a. Menambah perbendaharaan karya ilmiah di kalangan taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya jurusan nautika.
- b. Memberi sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pendidikan pada khususnya.

2. Secara Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan bongkar-muat diatas kapal, khususnya dalam hal pengikat muatan yang biasanya kurang sesuai dengan prosedur yang ada diatas kapal, sehingga pada akhirnya akan mengurangi terjadinya kerusakan kontainer yang terjadi akibat kurang kencangnya pelasingan.
- b. Sebagai referensi perusahaan pelayaran dalam mengetahui pentingnya peranan penanganan muatan terutama dalam hal pengikatan muatan, sehingga bila terjadi kekurangan alat-alat *lasing* baik berupa peralatan maupun perlengkapannya dapat segera dipenuhi pengadaannya.

- c. Sebagai sumbangan bagi pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada akhirnya dapat bermanfaat dalam peningkatan ilmu pengetahuan dalam hal pengamanan muatan terutama dalam hal pengikat muatan kontainer.

E. Sistematika Penulisan.

Adapun sistematika penyusunan skripsi ini dapat dibagi dalam lima bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lain sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini. Skripsi ini didahului dengan kata pengantar yaitu: judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, motto, halaman persembahan, kata Pengantar, daftar isi, dan abstraksi. Adapun sistematika skripsi ini adalah Sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Pada bab ini diuraikan tentang berbagai aspek yang digunakan penulis sebagai langkah pendahuluan dalam membuat skripsi, antara lain: latar belakang penelitian, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, penegasan istilah, sistematika penulisan.

Bab II Landasan Teoritis

Dalam pembuatan skripsi, landasan teori sangat penting karena sebuah skripsi yang baik harus didukung oleh teori-teori yang mendasari penulisan skripsi itu sendiri. Dalam bab II ini

penulis menguraikan beberapa hal sebagai penunjang Penulisan skripsi, antara lain adalah Tinjauan pustaka, yang terdiri dari: jenis kapal kontainer, pemuatan kontainer didalam palka, pemuatan kontainer diatas geladak, penanganan dan penataan kontainer, *lashing*. Kerangka pikir dan Definisi Operasional.

Bab III Metodologi Penelitian

Dalam bab III ini diuraikan tentang metodologi penelitian didalam penulisan skripsi ini. Penulis mengangkat hal-hal yang berhubungan dengan cara-cara pengumpulan data selama penelitian, yang terdiri dari: metode pendekatan, waktu, dan tempat penelitian, teknik sampling, sumber data, spesifikasi penelitian, metode pengumpulan data, dan teknik analisa data.

Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada bab ini hasil dari penelitian dan pemecahan masalah terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti dan analisis hasil penelitian.

Dalam Bab IV ini penulis akan mengemukakan beberapa hasil penelitian selama penulis melaksanakan praktek berlayar di kapal MV.Sinar Sumba, dimana penulis menghadapi beberapa masalah mengenai pengamanan muatan kontainer selama pelayaran.

Bab V Simpulan dan Saran

Dalam Bab V ini menjelaskan tentang kesimpulan dan saran dari berbagai uraian yang penulis sampaikan yang berkaitan dengan pokok permasalahan dalam pengamanan muatan kontainer khususnya dalam pengikatan muatan selama pelayaran di MV. Sinar Sumba. Penulis juga menyampaikan saran-saran yang diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan dalam pengamanan muatan selama pelayaran.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup



BAB II

LANDASAN TEORITIS

A. Tinjauan Pustaka

1. Analisis

Menurut Sugiyono (2014) mengatakan bahwa analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.

Analisis adalah suatu usaha untuk mengurai suatu masalah atau fokus kajian menjadi bagian-bagian (*decomposition*) sehingga susunan/tatanan bentuk sesuatu yang diurai itu tampak dengan jelas dan karenanya bisa secara lebih terang ditangkap maknanya atau lebih jernih dimengerti duduk perkaranya, Satori, Djam'an dan Komariah, Aan. 2013. (Metodologi Penelitian Kualitatif). Jadi, dapat ditarik kesimpulan bahwa analisis merupakan penguraian suatu pokok secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan antar bagian serta hubungannya secara menyeluruh untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat.

Dalam Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer karangan Peter Salim dan Yenni Salim menjabarkan pengertian analisis sebagai berikut:

- a. Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat (asal usul, sebab, penyebab sebenarnya, dan sebagainya).
- b. Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.
- c. Analisis adalah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama.
- d. Analisis adalah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dugaan, dan sebagainya) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya).
- e. Analisis adalah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagianbagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip-prinsip dasarnya.

2. Kapal Kontainer



Gambar 2.1 Kapal Kontainer

Kapal pengangkut kontainer adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut kontainer. Biasanya pada kapal demikian akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan kontainer, seperti: *Container base cone* atau sering disebut sepatu kontainer. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat untuk memikul beban kontainer yang diangkutnya.

Salah satu contoh kapal kontainer adalah jenis *full container*. Kapal jenis ini biasanya hanya digunakan untuk mengangkut kontainer saja. Pada ruangan-ruangan muatannya sudah dipasang *Cell guide*, sehingga kontainer yang akan dimasukkan kedalam ruang muatan dapat dengan mudah diarahkan melalui *Cell guide* tersebut.

Ada kapal-kapal yang membangun *cellnya* khusus untuk kontainer ukuran 20 kaki, tetapi umumnya dibuat ukuran *cell* untuk 40 kaki. *Cell guide* tidak hanya dibangun didalam palka saja, tapi ada pula kapal-kapal yang membangun *Cell Guide*-nya diatas geladak.

Menurut penulis, kapal Kontainer adalah kapal yang dirancang khusus untuk memudahkan pelayanan dalam bongkar muat serta penanganan dan pengamanan kontainer yang cepat, aman, efektif dan efisien dalam memuat kontainer.

Pada dasarnya ada 6 (enam) macam pergerakan dari sebuah kapal yang sedang berada dilaut yaitu: *Yawing* adalah keadaan dimana haluan kapal bergeser secara mendatar atau horizontal kearah kanan dan kiri, *Pitching* adalah keadaan dimana haluan kapal bergerak (mengangguk) secara

vertikal kearah atas dan bawah, *Swaying* (menggaser) adalah keadaan dimana badan kapal bergerak horizontal kearah kanan dan kiri, *Heaving* adalah keadaan dimana badan kapal bergerak vertikal kearah atas dan bawah, *Surging* adalah keadaan dimana kapal bergerak kearah depan dan belakang, *Rolling* adalah keadaan dimana kapal bergerak (oleng) kearah kanan dan kiri.

Dari pergerakan-pergerakan itu kerusakan paling banyak disebabkan gerakan *rolling* dan *pitching*. Muatan kontainer yang berada diatas *deck* mempunyai kecenderungan untuk bergerak lebih besar dibanding dengan muatan kontainer yang berada pada dalam palkah.

3. Kontainer .

Menurut Nur Rohmah, Winarno, Andi Prasetiawan “Muatan Kapal dan Barang Berbahaya” (2017), kontainer (*container*) dalam pengertian umum adalah suatu peti yang dibuat dari logam dalam ukuran standar tertentu, yang digunakan sebagai media pemuatan barang dan sekaligus media pengangkutan, dengan tujuan untuk memudahkan mobilitasnya. Pengertian kontainer Fakhurrozi. 2017. *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan Kapal (Kontainer)*, pada mulanya kontainer dibangun dari berbagai macam ukuran yang saling tidak seragam, dan nantinya baru ditetapkan oleh “*International Standard Organisation*” disingkat ISO, hal-hal yang berkaitan dengan ukuran-ukuran, definisi-definisi, jenis-jenis dan lain sebagainya sehingga timbullah keseragaman dalam penggunaan kontainer di seluruh dunia. Kontainer memerlukan

sistem penahan yang permanen berikut pengait-pengait *portable* yang disesuaikan dengan ukuran berat suatu kontainer. Alat-alat rakitan pengikat untuk menjaga kontainer diatas *deck*. Pada saat yang sama, ikatan penguat tambahan pada rakitan susunan kontainer tidak boleh berubah bentuk dari kontainer. Semua kait penyambung pada susunan kontainer yang digunakan diantara susunan tingkatan kontainer yang terikat dengan baik di setiap sudut-sudut, untuk diatas *deck* harus saling terkait pula. Alat-alat penghubung tersebut harus digunakan agar mencegah pergerakan dan pergeseran muatan secara horizontal, dan dipasang untuk menjaga kontainer tetap sejajar satu sama lain.

Menurut penulis, kontainer adalah suatu wadah yang dirancang secara khusus untuk memuat berbagai jenis muatan yang kegunaannya untuk mempermudah kegiatan distribusi dan mempersingkat waktu dalam proses distribusi dari produsen ke konsumen.

4. *Lashing*.

Menurut Nur Rohmah, Winarno, Andi Prasetiawan “Muatan Kapal dan Barang Berbahaya” (2017), *Lashing* adalah metode pengikatan barang untuk keamanan barang yang dikapalkan agar barang aman dan tidak bergerak pada saat kapal terkena gelombang dilaut.

Lashing ialah tata cara dalam menjaga agar muatan itu kencang tidak bergeser terutama muatan *deck* dan berbentuk tali atau ikatan terhadap muatan agar tidak bergeser dari tempatnya. Yang digunakan ialah kawat baja atau rantai sesuai muatannya dan *long bar*. Muatan akan

mengalami kerusakan jika tidak kencang atau bergeser. Penggunaan tali serabut (henep, manila, rami, nilon) hendaknya dihindarkan terutama bagi muatan karena berbahaya, tali tersebut dapat mengendur jika ada tegangan dan mudah terkelupas serta putus, dan mudah terpengaruh oleh perubahan cuaca. Kecuali dalam keadaan darurat sehingga tambahan tali serabut boleh dengan tali lain untuk memperkuat dan mengencangkannya.

Menurut penulis, *Lashing* ialah sistem pengamanan muatan agar tidak bergerak dari tempatnya dan jangan sekali-kali melepaskan *lashing* atau pengikat muatan yang sama jika akan mengganti dengan yang baru atau mengencangkannya. Lebih baik ditambahkan, dengan mengencangkan tambahan baru itu, kemudian yang lama ikut dikencangkan juga. Beberapa contoh peralatan *lashing* yaitu:

a. *Twis Lock*



Gambar 2.2 *Twis Lock*

Kegunaannya untuk mengikat kontainer ditumpukan-tumpukan atas dan berada dipaling tepi. Dari definisi diatas bahwa *Twislock* merupakan kait pengunci yang berguna mengunci kontainer pada tumpukan-tumpukan kontainer maupun *deck* dan jenis alat ini terdapat

berbagai jenis antara lain *dual-function twis lock*, *locked base twislock*, dan *midlock*.

b. *Lockable Stacking Cone*



Gambar 2.3 *Lockable Stacking Cone*

Alat ini biasanya dipakai pada penyusunan kontainer ditingkat kedua, susunan kontainer dibagian tengah dimana akan mengikat kontainer yang saling tumpuk. Baik kontainer dibawah untuk *cone* yang menghadap kebawah dan kontainer-kontainer diatas untuk *cone* yang menghadap keatas. *Lockable Stacking Cone* bertujuan untuk kontainer yang berada ditengah atau bukan sisi laut tidak bergeser dan merusak kontainer-kontainer sebelahnya juga penggunaannya di dalam palkah.

c. *Turn Buckle*



Gambar 2.4 *Turn Buckle*

Alat ini biasanya dipasang digeladak ditempat-tempat *lashing deck*. Bentuknya berupa dua buah batang berulir dimana salah satu ujungnya mempunyai ikatan berupa segel dan ujung lainnya berfungsi menghubungkan kemata dari *lashing bar*, bila bagian tengahnya diputar maka kedua batang berulir akan berputar mengencang atau mengendur. Dari definisi diatas *Turn Buckle* adalah alat untuk menghubungkan ke *lashing bar* dan fungsi dari alat ini untuk mengikat muatan pada *tier* kedua hingga ketiga di atas *deck*.

d. *Lashing Bar*



Gambar 2.5 *Lashing Bar*

Alat ini berupa *stock* atau tangkai besi dengan diameter kira-kira 3.0 cm dimana panjangnya ada bermacam-macam, tergantung pada tingkat atau susunan keberapa pada kontainer yang akan di *lashing*. Untuk kontainer tingkat pertama dan kedua, bentuk *lashing bar* berupa *stock* yang panjangnya 2,50 meter. Sedangkan untuk tingkat ketiga panjang *lashing bar* mencapai 4.30 meter dengan diameter sama yaitu 3.0 cm. Pada kedua ujungnya terdapat mata atau ujung lainnya terdapat

pengait. Dari definisi diatas *lasing bar* adalah alat untuk mengikat muatan kontainer agar tidak jatuh kelaut.

e. *Lashing Plate*



Gambar 2.6 *Lashing Plate*

Di setiap bagian bawah dari tempat dimana kontainer bertumpu, selalu ada mata untuk tempat pemasangan alat *lashing* seperti *turn buckle* yang menghubungkan mata tersebut (*lashing plate*) dengan kontainer atau muatan. Dari definisi diatas, *lashing plate* adalah alat untuk mengaitkan *turn buckle* yang terhubung oleh *lashing bar* kedalam lubang pada sudut kontainer, sehingga kontainer tidak bergeser pada tempatnya.

f. *Foundation*



Gambar 2.7 *Foundation*

Alat ini berfungsi hampir sama dengan *lashing plate* hanya terdapat perbedaan pada kaitannya. Bila *lashing plate* digunakan untuk mengikat dengan *turn buckle*, maka alat ini berfungsi untuk tempat dudukan bagi kontainer yang dihubungkan oleh *twislock*. *Foundation* sendiri terdapat atau terpasang pada dasar palkah atau *deck* serta melekat pada *Hatch cover* dimana kontainer bertumpu.

B. Kerangka Pikir

Tujuan dari pengikatan muatan kontainer yaitu, agar tidak mudah runtuh dan tidak mudah goyah dengan tujuannya agar menjadi satu kesatuan dengan badan kapal sehingga muatan dan kapal dapat terjaga keamanannya dan tidak mengalami kerusakan hingga sampai dipelabuhan tujuan. Namun untuk memenuhi tuntutan dari tujuan *lashing*, banyak faktor-faktor pendukung seperti:

1. Pengikatan muatan yang harus sesuai dengan prosedur dari cara *lashing*.
2. Penanganan pengikatan muatan yang benar dengan keterbatasan alat *lashing*.
3. Sarana yang lengkap dalam kegiatan pengikat muatan dapat terus terjaga.

Kegiatan pengikat muatan dalam menunjang pengamanan muatan merupakan salah satu upaya untuk mewujudkan keselamatan pelayaran dan muatannya dan sebagaimana pengikat muatan dikapal dilaksanakan secara profesional sesuai dengan prosedur dari pengikatan muatan.

Upaya tepat yang dilakukan oleh pihak kapal dan pihak darat dalam menangani tata cara *lashing* dalam pengamanan muatan sehingga proses

lashing dalam pengamanan muatan kontainer berjalan dengan lancar dan aman, serta melaksanakan pengikatan muatan sesuai dengan standar prosedur *lashing* sehingga proses pengamanan muatan dalam pelayaran dapat berjalan dengan lancar tanpa mengalami hambatan sehingga pelaksanaan pengikatan muatan dan pengamanan muatan kontainer selama pelayaran dapat berjalan dengan lancar dan aman.



Gambar 2.8 Kerangka Pikir

C. Definisi Operasional

1. *Corner casting*



Gambar 2.9 *Corner Casting*

Merupakan bagian dari kontainer yang paling pokok yang terletak dipojok-pojok atau siku-siku dari kontainer dan dipasang dibagian atas dan bagian bawahnya. Bagi *corner casting* bagian atas berfungsi sebagai untuk mengangkat kontainer dan tempat ujung *twistlock* untuk mengunci kontainer yang berikutnya. Bagi *corner casting* bagian bawah berfungsi sebagai tempat ujung *twistlock* untuk mengunci kaki kontainer dan sebagai tempat untuk mengikat muatan kontainer tersebut kekapal.

2. *Container High Cube*



Gambar 2.10 *Container High Cube*

Kontainer yang ukurannya lebih dari ukuran dari kontainer biasa. Hal ini akan sangat berpengaruh terhadap pengikatan muatan dari kontainer tersebut diatas *deck*. Bila di kontainer biasa kita bisa melakukan pengikatan muatan dengan cara menyilang, maka pada kontainer ini kita hanya bisa melakukan pengikatan muatan dengan lurus saja, hal ini disebabkan oleh alat *lashing* yaitu *lasing rod* yang dibuat hanya dengan ukuran standar.

3. *Cell Guide*



Gambar 2.11 *Cell Guide*

Sebagai pengganti dari pengikatan muatan diujung sisi depan atau belakang dari kontainer yang dimuat didalam palka. Alat ini dibuat agar kontainer tidak bergeser kesisi kiri atau kanan dan juga mempermudah dalam kegiatan bongkar muat kontainer yang akan atau yang sudah dimuat didalam palka.

4. *Base Cone*



Gambar 2.12 *Base Cone*

Adalah alat untuk dudukan serta penahan kontainer atau sering disebut kaki kontainer atau sepatu kontainer. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat untuk memikul beban dari kontainer yang diangkutnya serta memberi jarak antara bagian dasar dari kontainer dan geladak agar tidak saling melukai.

5. *Top Lock (Bridge Fitting)*.



Gambar 2.13 *Bridge Fitting*

Adalah alat yang berfungsi untuk mengikat dua buah kontainer menjadi satu kesatuan. Alat ini ditempatkan pada kontainer yang berada pada *tier* paling atas, bila jarak antar kontainer sangat jauh dan dapat mengakibatkan benturan antara kontainer sehingga akan menimbulkan

bunyi dan dapat mengakibatkan rusaknya bagian kontainer, maka untuk mengatasinya dipasang *bridge fitting* diujung paling atas pada kontainer.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian–uraian pada bab sebelumnya, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Penataan dan pengaturan muatan, tidak boleh lepas dari kemampuan kapal, serta sistem pengamanan yang baik agar muatan menyatu dengan badan kapal. Hal ini dilakukan untuk menjaga keselamatan awak kapal, barang atau muatan serta kapal itu sendiri selama pelayaran hingga saat tiba dipelabuhan tujuan atau pelabuhan bongkar.

Pelaksanaan pengikatan muatan di MV. Sinar Sumba, seperti di beberapa pelabuhan, *lashing gang* serta operator *crane* bekerja dengan tidak sesuai prosedur, sehingga terjadi beberapa kerugian bagi kapal, seperti contoh *railing* bengkok, penataan muatan yang tidak sesuai prosedur, *lashing* kurang kencang, bahkan ada kontainer yang tidak diikat dengan benar. Seperti contoh kejadian yang terjadi di atas MV. Sinar Sumba pada tanggal 04 Januari 2018, di pelabuhan tg. Priok Jakarta, ketika *finnish loading* dan pandu telah siap lepas sandar, ada kejadian muatan pada *bay 14 row 10 tier 2* belum diikat, dan *lashing gang* telah meninggalkan kapal, sehingga anak buah kapal yaitu kadet dan Bosun yang mengetahuinya langsung mengikat muatan tersebut.

2. Penyebab dari pelaksanaan pengikatan muatan kontainer tidak sesuai dengan prosedur di kapal kontainer MV. Sinar Sumba, karena minimnya peralatan *lashing* kontainer, dan tidak berjalannya SOP (*standart operational prosedure*) tentang pengikatan muatan kontainer yang akan mengakibatkan muatan bergeser serta bertubrukan dengan kontainer lainnya.

Keputusan mengenai semua perubahan yang diambil diatas terhadap MV. Sinar Sumba adalah sangat beresiko dan mengundang bahaya. Untuk itu tata cara pengikatan muatan kontainer harus benar-benar dipahami oleh seluruh *crew* atau awak kapal, dan juga bagi perusahaan penyedia jasa *lashing gang* untuk mengikat muatan kontainer di atas kapal.

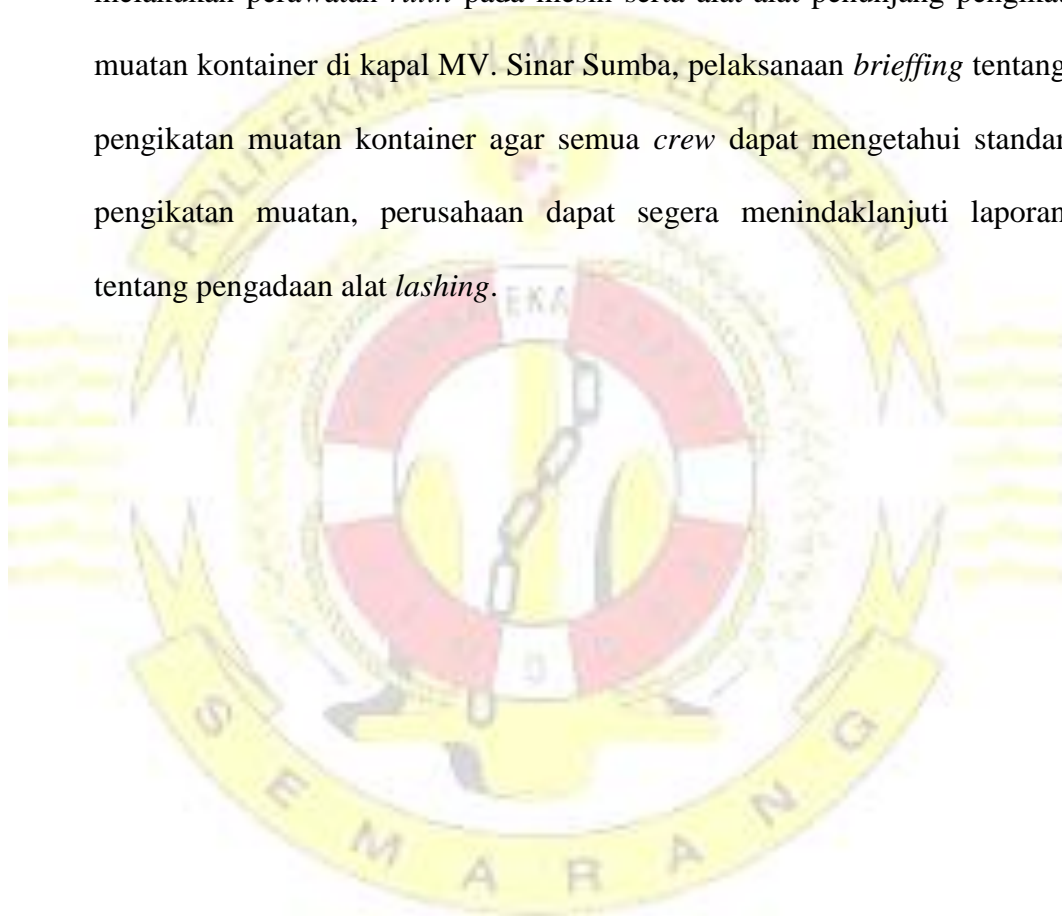
B. Saran

Dari kesimpulan diatas, maka penulis dapat memberikan saran mengenai permasalahan yang dibahas sebelumnya untuk dijadikan pedoman dalam menyelesaikan masalah yang terjadi:

1. Sebaiknya prosedur dalam melakukan pelaksanaan pengikatan muatan kontainer dilakukan sesuai dengan SOP (*standart operational prosedure*), baik itu perusahaan Indonesia maupun perusahaan Asing, agar muatan tetap aman. Bagi perwira jaga maupun anak buah kapal yang sedang berjaga selama kegiatan bongkar muat kontainer dan selama pelayaran agar selalu tetap mengawasi, dan memastikan *lashing* muatan kontainer berjalan dengan lancar. Apabila ada *lashing* yang kendur atau terlepas, harus segera

memerintahkan Bosun dan atau Juru Mudi untuk mengencangkan lagi, agar muatan tersebut tidak bergeser maupun bergerak, dan kapal tetap terjaga keamanannya sampai di pelabuhan bongkar.

2. Langkah-langkah yang sebaiknya diambil agar meminimalisir penyebab pelaksanaan pengikat muatan yang tidak sesuai prosedur adalah, dengan melakukan perawatan *rutin* pada mesin serta alat-alat penunjang pengikat muatan kontainer di kapal MV. Sinar Sumba, pelaksanaan *briefing* tentang pengikatan muatan kontainer agar semua *crew* dapat mengetahui standar pengikatan muatan, perusahaan dapat segera menindaklanjuti laporan tentang pengadaan alat *lashing*.



DAFTAR PUSTAKA

- Ariesto Hadi Sutopo dan Adrianus Arief, 2010. Judul : Terampil Mengolah Data Kualitatif . Penerbit Prenada Media Group : Jakarta
- Fakhrurrozi. 2017. *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan Kapal (Kontainer)*. CV.Budi Utama, Yogyakarta
- Istopo. 2011. *Kamus Istilah Pelayaran dan EnsiklopediaMaritime*. Yayasan CA. AIP. Ancol Jakarta.
- Istopo. *Kapal dan Muatannya*. Koperasi karyawan BP3IP. Jakarta Utara.
- Rohmah, Nur Dkk. 2017. *Muatan Kapal dan Barang Berbahaya*. Semarang
- Satori, Djam'an dan Komariah, Aan. 2013. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Soewedo, Hananto. 2016. *Penanganan Muatan Kapal (Cargo Handling)* Buku Maritime Djangkar, Jakarta
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*, CV.Alfabeta, Bandung
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2018. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang:Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- https://www.seputarpengetahuan.co.id/2017/11/pengertian-analisis-sistem-menurut-para-ahli.html#1_Satzinger_JW_Jackson_RB_dan_Burd_SD_2010p4

CREWLIST

(name of shipping line, agents, etc.)

SAMUDERA SHIPPING LINE

 Arrival

 Departure

Page No.

01

01. Name of ship			02. Port of arrival / departure		03. Date of arrival / departure			
MV. SINAR SUMBA / 9VLH6			PORT KLANG		15 DECEMBER 2017			
04. Nationality of ship			05. Port arrived from		06. Nature and No. of identity documents (SEAMANS BOOK)	Seamans Book exp. date	06. Nature and No. of identity documents (PASSPORT)	Passport exp. date
SINGAPORE			SINGAPORE					
07. No.	08. Family name, given names	09. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth				
1	INDRA CHANDRA	MASTER	INDONESIA	22.12.1965 JAKARTA	F 012880	17.04.2020	B 1975328	09.09.2020
2	ARI BUDI SANTOSO	C/O	INDONESIA	14.01.1975 JAKARTA	E 126587	10.10.2019	A 8545107	24.06.2019
3	KRISNA PERWIRA	2/O	INDONESIA	06.07.1988 JAKARTA	E 097194	24.06.2019	B 7799356	20.09.2022
4	YULIA CHRISTIN MANEMBU	3/O	INDONESIA	04.07.1992 NOONGAN	A 058358	26.08.2019	B 6066512	06.02.2022
5	AGUSTINUS PENGA PARU	C/E	INDONESIA	18.08.1960 LARANTUKA	E 097442	28.06.2019	B 2581622	24.11.2020
6	MUHAMAD YUSUF SITRA	2/E	INDONESIA	08.04.1983 JAKARTA	E 096614	08.06.2019	B 4202525	01.06.2021
7	SAED	3/E	INDONESIA	09.01.1959 BELITUNG	B 078488	12.06.2018	B 2992639	14.01.2021
8	MUHAMAD ARDIAN	4/E	INDONESIA	06.06.1984 JAKARTA	C 000923	17.08.2018	B 2071471	18.09.2020
9	SUDARMONO	ELECT	INDONESIA	16.04.1976 CILACAP	E 079950	01.06.2019	A 8048214	09.05.2019
10	HASAN MAKASEHE	BOSUN	INDONESIA	01.06.1961 SANGIR	C 000685	22.08.2018	B 5383167	04.11.2021
11	HASANUDDIN	A/B	INDONESIA	31.07.1964 MEDAN	C 000922	27.08.2018	A 6360253	10.09.2018
12	SAFII BIN AMMIL	A/B	INDONESIA	24.04.1968 BANGKALAN	B 009011	12.10.2019	B 1150484	18.05.2020
13	TETDY KURBYANTORO	A/B	INDONESIA	14.09.1982 SRAGEN	Y 064923	29.11.2018	B 2854152	11.01.2021
14	CORNELIS TANAMAL	E/F	INDONESIA	30.06.1971 ABUBU	D 004162	15.09.2019	B 1664447	30.07.2020
15	KRISTİYANTA	OILER	INDONESIA	06.12.1970 GUNUNG KIDUL	Y 048685	12.06.2018	B 7161583	16.05.2022
16	JAMES STEVEN LEKATOMPESY	OILER	INDONESIA	02.07.1978 JAKARTA	B 023445	04.12.2019	B 3984411	04.05.2021
17	MUKHAMAD ZUBAIDI	C/COOK	INDONESIA	04.03.1966 TUBAN	Y 057672	04.07.2018	A 7156135	23.12.2018
18	DIAN FERRY IRAWAN	STEWARD	INDONESIA	11.07.1974 BOGOR	C 083840	18.08.2019	B 7161189	15.05.2022
19	MUHAMMAD MUFI	O/S	INDONESIA	19.07.1991 BANGKALAN	E 045990	03.01.2019	B 2853517	06.01.2021
20	SARAH SARASWATI	D / CADET	INDONESIA	13.07.1997 ABEPURA	F 028515	19.06.2020	B 7143318	07.07.2022
21	CHOIRUL ALFI SYAHRIR	D / CADET	INDONESIA	23.12.1996 SEMARANG	F 028481	13.06.2020	B 7294628	13.07.2022
22	MUHAMMAD ALI YUSUF	E / CADET	INDONESIA	16.06.1997 PATI	E 028583	19.06.2020	B 7294821	14.07.2022

12. Date and signature by master, authorized agent or officer.



**CAPT. INDRA CHANDRA
MASTER**

SAMUDERA SHIPPING LINE
SINGAPORE

MV.SINAR SUMBA SHIP'S PARTICULARS

NATIONALITY	: SINGAPORE			
YEAR BUILT	: JUNE 2008			
	WENCHONG SHIP YARD			
	GUANGZHOU - CHINA			
HULL No	: GWS339			
OFFICIAL NUMBER	: 394161			
CALL SIGN	: 9VLH6			
IMO NUMBER	: 9435222			
INM-C	: 456589110 / 456589111			
INM - F	: 8,70773E+11			
FAX	: 764844131			
EMAIL	: sinarsumba@samudera.dualog.net			
AAIC	: U S 6			
MMSI No	: 565891000			
GROSS / NET TONNAGE	: 18.321 T / 10.392 T			
DWT	: 23269.3 T			
LENGTH OVERALL (LOA / LBP)	: 175.0 M / 165.0 M			
BREADTH	: 27.40 M			
MOULDED DEPTH	: 14.30 M			
AIR DRAFT FROM KEEL	: 48.9 M			
LIGHT SHIP	: 8846.5 T			
TYPE	: GEAR FULL CELLULAR CONTAINER			
OWNERS	: SAMUDERA SHIPPING LINE			
CLASSIFICATION	: NIPPON KAIJI KYOKAI			
MAIN ENGINE	: MAN / B&W, type 7S 60 MC-C, 16660 KW			
TURBO	: ABB VTR Type @ 2 set's			
SERVICE SPEED	: 19.5 KTS			
FO CONSUMPTION OF MAIN ENGINE	: 168 + 5% g/kw at 90% MCR (14206.5kw)			
AUX ENGINE	: 3 X MAN B&W Type 6L28/32H			
	: 195+3% g/kwh, 42700 kj/kg CONSUMPTION			
BOW THRUSTER	: YES, 1178 HP / 900 KW			
EMERGENCY GENERATOR	: YES, 450 V 60 HZ			
PROPELLER	: FIXED PITCH PROPELLER/RIGHT HAND			
CONTAINER CAPACITY: 1740 TEUS				
IN HOLD 996 TEU + 22 FEU				
ON DECK 736 TEU				
REEFER POINT: 300 POINT (440VOLT)				
STACKING WEIGHT: IN HOLD 60 T / 75 T / 90 T / 100 T, ON DECK 60 T / 90 T / 125 T / 150 T				
BALLAST CAPACITY: 7069.3 T		FRESH WATER CAPACITY: 234 T		
FUEL OIL CAPACITY: 1638.6 T		MDO CAPACITY : 133.8 T		
DEADWEIGHT	DRAFT	FREEBOARD	DISPLACEMENT	DEADWEIGHT
WINTER	10.673 M	3.660 M	31161.5 T	22442.1 T
SUMMER	10.900 M	3.433 M	32070.6 M	23351.2 T
FRESH WATER	11.099 M	3.234 M	32875. 0 M	24155.6 T
TROPICAL	11.127 M	3.206 M	32988.7 M	24269.3 T
TROPICAL FRES WATER	11.326 M	3.007 M	33800.3 M	25080.9 T

TLIA2050A Lash and unlash cargo and containers

Modification History

Release 1 - New unit of competency

Unit Descriptor

This unit involves the skills and knowledge required to lash and unlash cargo and containers. It includes preparing to lash and unlash cargo and containers, implementing the container lashing plan, and completing lashing and unlash operations.

Application of the Unit

This unit applies to people working in cargo and container lashing contexts in the stevedoring, transport, distribution and allied industries.

Licensing, legislative, regulatory or certification requirements are applicable to this unit.

Work must be carried out in compliance with the relevant regulations and workplace requirements concerning cargo and container lashing and unlash.

Work is performed under some supervision generally within a team environment.

Licensing/Regulatory Information

Not applicable.

Pre-Requisites

Not applicable.

Employability Skills Information

This unit contains employability skills.

Elements and Performance Criteria Pre-Content

Elements describe the essential outcomes of a unit of competency.

Performance criteria describe the required performance needed to demonstrate achievement of the element. Assessment of performance is to be consistent with the evidence guide.

Elements and Performance Criteria

- | | | |
|--|------|--|
| 1 Prepare to lash and unlash cargo and containers | 1.1 | Work area and safety zones are prepared and maintained according to national standards, safety codes and site operating procedures |
| | 1.2 | Work area hazards are identified and corrective action is taken prior to commencing lashing and unlash operations |
| | 1.3 | Relevant information and documentation are identified and accessed |
| | 1.4 | Appropriate personal protective equipment, lashing equipment and fittings are selected |
| | 1.5 | Work cage and/or working at height (WAH) requirements are identified and appropriate WAH equipment is selected |
| | 1.6 | Marks, numbers and/or codes are used to identify cargo and containers |
| | 1.7 | Cargo is sorted and stacked in correct location according to national standards, safety codes and site operating procedures |
| | 1.8 | Containers are stowed according to stowage plan, and reefer containers are identified and connected according to ship procedures, national standards and safety codes |
| | 1.9 | Damaged cargo and containers are identified, reported and dealt with according to site operating procedures |
| | 1.10 | Potential unsafe work practices and/or equipment are reported to appropriate personnel |
| 2 Implement cargo and container lashing and unlash procedures | 2.1 | Cargo or container lashing and unlash plan is accessed and read, and potential issues are clarified with supervisor |
| | 2.2 | Procedures for managing and controlling hazardous situations when carrying out work activities are implemented |
| | 2.3 | Safety procedures and safety zones are implemented when working with mobile equipment and cranes according to national standards, safety codes and site operating procedures |
| | 2.4 | Work is conducted according to industry standards, statutory requirements, safety codes, site operating requirements, cargo and container requirements |
| | 2.5 | Work cage and/or WAH is completed according to national standards, safety codes and site procedures |
| | 2.6 | Appropriate and effective communication is maintained in work |

area

- 2.7 Cargo and container are lashed and unlash according to site procedures, and cargo and containers are lashed and unlash according to lashing and unlash plan
 - 2.8 Correct manual handling techniques are used when lashing and unlash cargo and containers
 - 2.9 Identified problems, faults and malfunctions are promptly reported and/or rectified according to regulatory requirements and workplace procedures
 - 2.10 Contingency plans are implemented as required
- 3 Complete cargo and container lashing and unlash operations**
- 3.1 Cargo and container are covered and uncovered safely ensuring appropriate covering and lashing, no injury to persons in work area or damage to cargo, container and equipment
 - 3.2 Lashing equipment and tools are cleared from work area and placed in designated storage areas
 - 3.3 All safety equipment and radios are returned to designated area
 - 3.4 Relevant documentation is completed and filed according to site operating procedures

Required Skills and Knowledge

This section describes the knowledge and skills required for this unit.

Required knowledge:

- Australian and international standards, codes and regulations relevant to securing, handling and transporting cargo and containers including:
 - Australian Dangerous Goods (ADG) Code
 - International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code
 - IATA Dangerous Goods by Air regulations
 - Australian and International Explosives Codes
 - Marine Orders
- Cargo and container marking and numbering systems
- Fatigue management techniques
- Focus of operation of work systems, equipment, management and site operating systems for lashing and unlash cargo and containers
- Problems that may occur when lashing and unlash cargo and containers, and appropriate action that can be taken to resolve them
- Relevant regulations and legislation:
 - export/import/quarantine/bond requirements
 - Marine Orders
 - relevant Australian standards and certification requirements
 - workplace relations regulations
 - workers compensation regulations
- Relevant occupational health and safety (OH&S) and environmental procedures and regulations
- Relevant workplace procedures and policies relating to lashing and unlash cargo and containers

Required skills:

- Apply precautions and required action to eliminate, minimise or control hazards
- Communicate effectively with others when lashing and unlash cargo and containers
- Identify cargo, containers and goods, coding (ADG and IMDG), markings and where applicable, emergency information panels
- Identify, select and use relevant equipment, processes and procedures when lashing and unlash cargo and containers
- Interpret and follow operational instructions and prioritise work
- Modify activities depending on differing operational contingencies, risk situations and environments
- Monitor work activities in terms of planned schedule
- Operate and adapt to differences in cargo and container lashing and unlash equipment

according to standard operating procedures

- Read and interpret instructions, procedures, information and labels relevant to lashing and unlash cargo and containers
- Receive, acknowledge and send messages with available communications equipment
- Respond appropriately to cultural differences in the workplace, including modes of behaviour and interactions with others
- Select and use required:
 - personal protective equipment conforming to industry and OH&S standards
 - work cage and/or WAH personal protective equipment conforming to industry and OH&S standards
- Work collaboratively with others when lashing and unlash cargo and containers

Evidence Guide

The evidence guide provides advice on assessment and must be read in conjunction with the performance criteria, required knowledge and skills, the range statement and the assessment guidelines for this Training Package.

Critical aspects for assessment and evidence required to demonstrate competency in this unit	<p>The evidence required to demonstrate competence in this unit must be relevant to and satisfy all of the requirements of the Elements, Performance Criteria, Required Skills, Required Knowledge and include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • working by day and night • working systematically with required attention to detail and without injury to self or others, or damage to goods or equipment • applying appropriate fatigue management techniques as required • being aware of own ability and limits to rectify irregularities or faults.
Context of and specific resources for assessment	<p>Performance is demonstrated consistently over time and in a suitable range of contexts.</p> <p>Resources for assessment include access to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • range of relevant exercises, case studies and/or other simulated practical and knowledge assessments • appropriate range of relevant operational situations in the workplace. <p>In both real and simulated environments, access is required to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • relevant and appropriate materials and equipment • applicable documentation including workplace procedures, regulations, codes of practice and operation manuals.
Method of assessment	<p>Practical assessment must occur in an:</p> <ul style="list-style-type: none"> • appropriately simulated workplace environment using full size equipment, cargo and containers and/or • appropriate range of situations in the workplace. <p>A range of assessment methods should be used to assess practical skills and knowledge. The following examples are appropriate to this unit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • direct observation of the candidate lashing and unlash cargo and containers • direct observation of the candidate applying relevant OH&S requirements and work practices.

Range Statement

The range statement relates to the unit of competency as a whole. It allows for different work environments and situations that may affect performance.

- Work area may include:
- At height
 - Controlled or open environments
 - Exposed conditions
 - In a workbox or work cage
 - Limited or restricted spaces
- Information and documentation may include:
- Award, enterprise bargaining agreement, other industrial arrangements
 - Container lashing and unlash plan
 - Dangerous goods declarations and safety data sheets (SDS)/material safety data sheets
 - Emergency procedures
 - Equipment manufacturer specifications
 - Goods identification numbers and codes
 - Manifests, bar codes, container identification/serial number
 - Operations manuals, job specifications and induction documentation
 - Quality assurance procedures
 - Relevant Australian and international regulations and codes of practice for:
 - lashing and unlash cargo and containers
 - handling and transporting dangerous goods and hazardous chemicals/substances
 - Relevant Australian standards and certification requirements
 - Supplier and/or client instructions
 - Workplace procedures and policies
- Personal protective equipment may include:
- Fall arrest safety harness
 - Gloves
 - High visibility clothing
 - Protective clothing
 - Safety glasses
 - Safety headwear and footwear
- Lashing equipment may include:
- Chains
 - Chocks
 - Fibre ropes
 - Lashing bars
 - Racks

- Cargo and containers may include:
- Twistlocks
 - Turnbuckles
 - Webbing straps and ratchets
 - Wire ropes
 - Dangerous goods
 - Freight
 - Goods with special requirements
 - Temperature controlled goods
- Hazardous situations may include:
- Chemicals
 - Dangerous or hazardous substances
 - Falling objects
 - Incorrect manual handling
 - Movements of personnel, equipment, goods and materials
 - Working at height
- Appropriate and effective communication may include:
- Oral, aural, hand signals or signed communications
 - Phone
 - Radio
- Lashing and unlash cargo and containers must include:
- Identifying lashing points
 - Using appropriate fittings and lashing equipment for each lashing point
 - Securing cargo to lashing points ensuring correct spread of lashings and that lashings are secured, attached and tensioned
 - Securely fastening tensioners
 - Maintaining tight stow of cargo
 - Releasing fittings, and disconnecting and removing them from cargo
- Persons in work area may include:
- Contractors
 - Non English speaking ship crew
 - Official representatives
 - Site visitors
 - Workplace personnel

Unit Sector(s)

Not applicable.

Competency Field

A - Handling Cargo/Stock

Standard Operating Prosedure Container Lashing

The estimated value of the world's sea-borne trade for container shipping industry is about 52 %, which is highest among all other types of trading means. Container or liner trade is one of the fastest and easiest modes of transporting cargo. With increase in size and technology in the shipping industry, the container ship is now able to carry more than 15000 containers, with around 8 or more containers stacks lashed together to form of long series.

However, container lashing, the process of securing containers together on board ship, is one of the greatest areas of risks in the marine cargo handling sector.

What is Container Lashing?

When a container is loaded over ships, it is secured to the ship's structure and to the container placed below it by means of lashing rods, turnbuckles, twist-locks etc. This prevents the containers from to move from their places or fall off in to the sea during rough weather or heavy winds.



Credits: Danny Cornelissen/wikipedia.org

Who Does the Container Lashing?

Normally Stevedores are responsible for lashing and de-lashing jobs in port. However, due to less port stay and constraint of time, deck crew is also responsible for this operation.

Before arrival of the port, ship's crew normally de-lashes the container so that time can be saved in the port and the containers can be discharged immediately after berthing.

The container Lashing is regularly checked by the ship's crew so as to avoid any type of accidents due to improper lashing.

Important points to be noted for safe lashing and de-lashing operation

- *Wear all the required Personal protective equipments (PPE) such as reflective vest, steel toe shoes, hard helmet, gloves etc.*
- *Stretch and warm up your muscles prior to working as it is a strenuous physical job.*
- *Try using back support belt and always use your knee to lift.*
- *Be cautious while walking around the ship as the ship structure can be a tripping hazard.*
- *Be careful from slip, trip and fall while boarding or leaving ship from gangway with carrying loads like rod, clits etc.*
- *Do not walk under suspended load i.e. gantry, hanging container etc.*
- *Work platform, railings, steps, and catwalks must be inspected prior to the starting of operations.*
- *All manhole cover or booby hatches to be closed while lashing.*
- *Be careful while walking over the rods and twist locks while working. Always keep the lashing equipments in their assigned place or side of the walking path.*
- *Understand the plan and order of lashing and unlashng.*
- *The reefer containers require extra attention and coordination for plugging and unplugging when loading or unloading is carried out.*



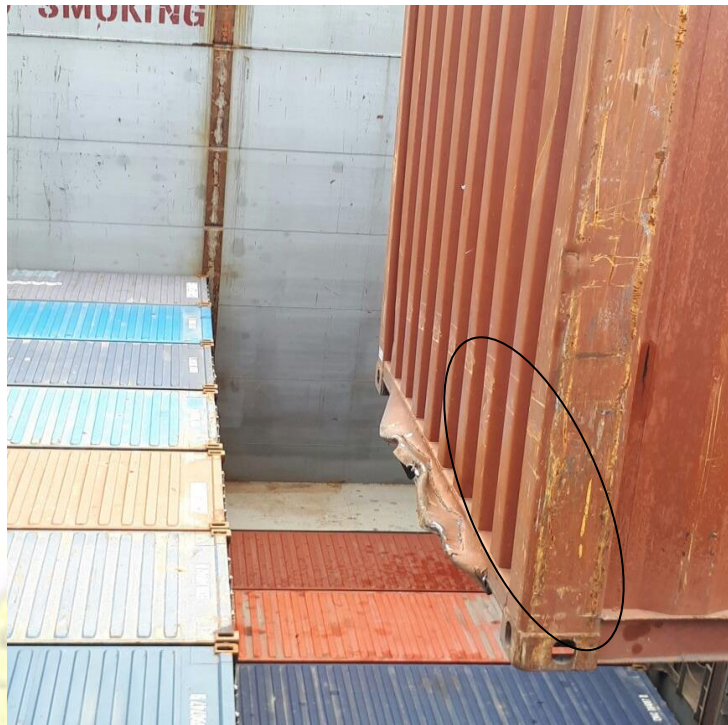
Credits: Danny Cornelissen/wikipedia.org

- *Beware of trip hazard due to reefer container power cord.*
- *Do not touch any electrical equipment or power chord until it is instructed that it is safe to work on.*
- *All the lashing and other materials must be removed and secured from the top of the hatch cover prior to the removal of the same.*
- *Be careful of fall hazard when lashing outside container on the hatch cover or pedestal.*
- *Fall arrester or safety harness must be used by workers when operating aloft.*
- *Always be at a safe distance from co-workers during lashing or unlashng containers as the long rods can be hazardous if not handled properly.*
- *It is a normal practice not to lash or unlash any closer than at least 3 containers widths away from other co-worker.*
- *Always work in pair when handling rods and turnbuckles.*
- *Always walk the bars up, slide them down and control the rods at all time.*
- *Do not leave or throw the rod or other equipment until you are sure that it is safe to do so and no one is around the vicinity.*
- *Do not loose a turnbuckle and leave the rods hanging. When securing a rod, turnbuckle must be tightened right away.*

- *Always report defective lashing gear, defective ship's railing, or any other inadequate structure or system involved in the operation to the concerned person or ship's staff.*

Several container lashing incidents have taken lives of seafarers in the past. Handling cargo containers is not an easy job and needs adequate safe practices to carry it out safely and adequately





Kerusakan kontainer akibat pemuatan yang asal-asalan



Railing bengkok akibat terbentur muatan pada saat memuat



Kesalahan yang terjadi karena memuat dengan asal-asalan



Proses bongkar muatan menggunakan *gantry* darat



Lashing gang yang sedang bekerja



Double crossing lashing



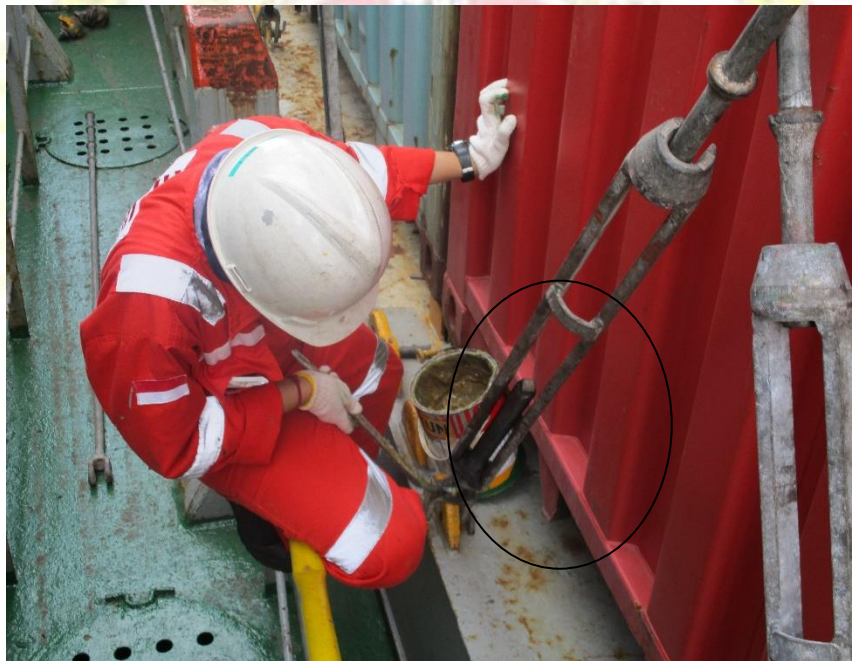
Terbatasnya alat *lashing* (*longbar*)



Gear box berisikan *twist lock*



Alat *lashing* yang dibiarkan berserakan oleh *lashing gang*



Upaya perawatan alat *lashing* oleh awak kapal



Berlayar dengan kondisi cuaca buruk



Proses bongkar muat terganggu akibat hujan



Proses *lashing* yang benar



Muatan yang belum di *lashing*

Narasumber : Capt. Indra Chandra
Jabatan : Nahkoda
Tempat : MV. Sinar Sumba
Penanya : Sarah Saraswati (Cadet)

Daftar Pertanyaan.

1. Siapakah yang melaksanakan *lashing* muatan petikemas di kapal MV. Sinar Sumba?

Jawab:

Pelaksanaan *lashing* dilakukan oleh *lashing gang* dan dibantu oleh *stevedore* yang akan mengkoordinir pekerjaan pengikat serta pelepasan *lashing* muatan. Dan apabila keadaan tidak memungkinkan (kapal akan segera berangkat ke pelabuhan bongkar dan *lashing* pada muatan belum selesai ataupun kurang kencang) akan dibantu oleh anak buah kapal.

2. Apakah Nahkoda di kapal selalu memberikan pengarahan (*briffing*) tentang pelaksanaan *lashing* yang baik?

Jawab:

Di kapal MV. Sinar Sumba Nahkoda jarang memberikan *briffing* dikarenakan proses *lashing* sebagian besar dilakukan oleh *lashing gang* dan untuk *crew* kapal dilakukan *briffing* ketika *safety meeting* sebulan sekali setelah dilaksanakannya *drill*.

3. Bagaimana cara nahkoda memenuhi ketidaksesuaian standar peralatan *lashing* di kapal MV. Sinar Sumba?

Jawab:

Sebagai perwira yang bertanggung jawab diatas kapal mengungkapkan karena di kapal peralatan pendukung untuk melakukan pelaksanaan *lashing* ada yang tidak sesuai dengan standar, dengan cara memilah-milah peralatan yang masih bisa dipakai, dan yang mengalami kerusakan dapat dipisah-pisah sesuai dengan jenis alatnya, serta memerintahkan Muallim I untuk membuat laporan dan dikirim ke perusahaan untuk pembaruan alat *lashing*.



Narasumber : Ari Budi Santoso
Jabatan : Mualim I
Tempat : MV. Sinar Sumba
Penanya : Sarah Saraswati (Cadet)

Daftar Pertanyaan.

1. Apakah dalam pelaksanaan pengikat muatan petikemas disemua kapal *Samudera Shipping Line* sama?

Jawab:

Proses pengikat muatan disemua kapal *Samudera Shipping Line* sama, karena mengikuti atau menerapkan sesuai SOP perusahaan.

2. Dalam pelaksanaan pengikat muatan petikemas, kenapa melakukan *double crossing lashing* hanya dipinggir/sisi lautnya saja?

Jawab:

Karena ketika ada muatan petikemas lebih dari 2 *tier*, akan diberlakukan *double lashing* untuk mencegah muatan pada sisi pinggir jatuh kelaut. Dan untuk selanjutnya, muatan yang berada ditengah cukup dengan *single crossing lashing*, karena muatan yang terdapat ditengah akan tetap terjaga atau tertahan oleh muatan sisi laut yang di *double lashing* sehingga tidak jatuh kelaut.

3. Ketika penulis melakukan pengecekan dengan menggunakan *bayplan*, penulis menemukan muatan petikemas yang miring pada tier ke tiga,

kenapa muatan tidak sejajar dengan muatan sampingnya padahal muatan sama ukuran?

Jawab:

Ketika Muallim I melihat foto yang penulis berikan, Muallim I melakukan pengecekan langsung dan menemukan ketidaksesuaian pengaturan muatan, yang terjadi adalah tidak pasnya *twislock* pada *foundation* muatan dibawahnya sehingga apabila tidak cepat diperbaiki dapat membuat muatan dibawahnya rusak (berlubang) dan muatan itu sendiri akan bergeser serta merusak muatan lainnya ketika pelayaran dilaut.

4. Bagaimana dalam permintaan peralatan *lashing* apakah berjalan dengan baik atau tersendat?

Jawab:

Dalam meminta peralatan *lashing* sangat lamban reaksi dari perusahaan.

5. Bagaimana reaksi perusahaan tentang kurangnya peralatan untuk pelaksanaan *lashing* petikemas di kapal MV. Sinar Sumba?

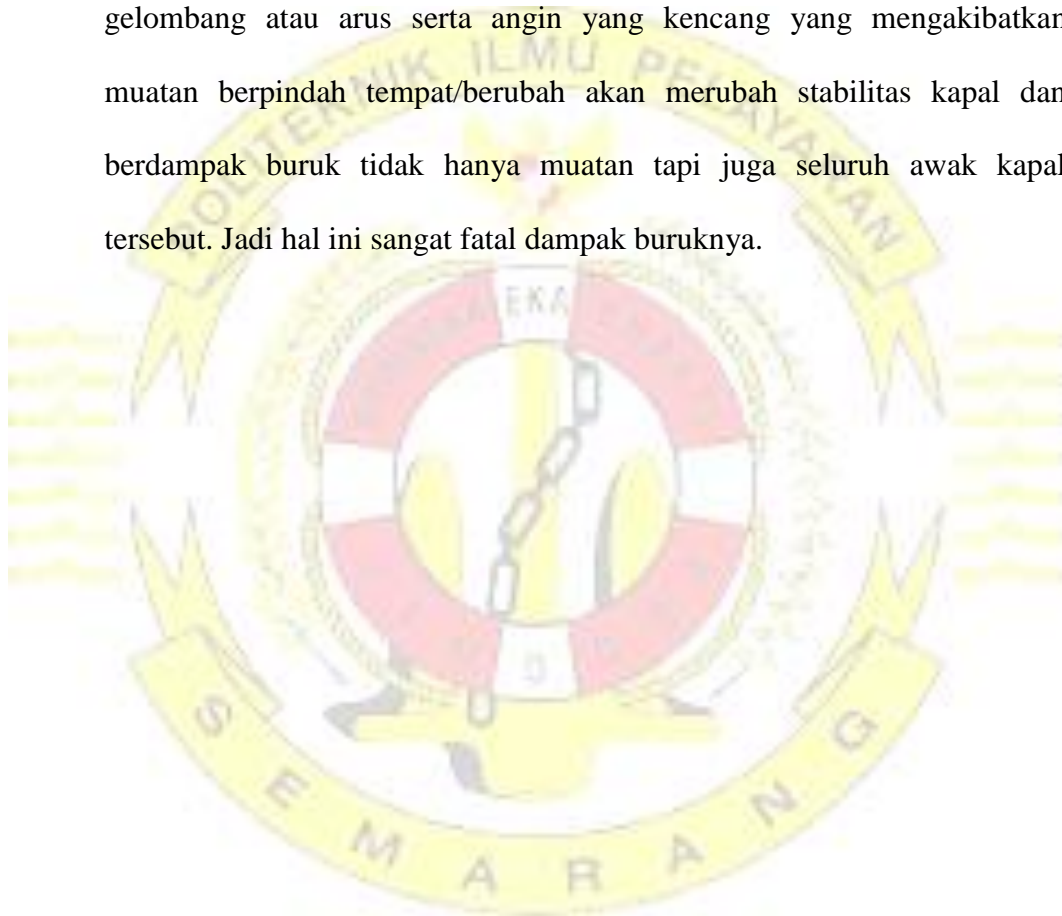
Jawab:

Menurut Muallim I sebagai penanggung jawab tentang peralatan untuk pelaksanaan *lashing* petikemas mengungkapkan bahwa sebab utama dari minimya peralatan disebabkan karena kurangnya perhatian dari perusahaan, masalah pengiriman alat-alat *lashing* dalam kaitannya peralatan yang diminta terutama dalam meminta peralatan *lashing* sangat susah dan prosesnya akan memakan waktu lama.

6. Apa yang terjadi bila muatan petikemas tidak diikat?

Jawab:

Banyak hal merugikan apabila muatan tidak diikat. Ketika pelayaran, muatan dapat jatuh kelaut, muatan akan bergeser dan menyebabkan muatan disekitarnya rusak, ketika muatan tidak diikat dan terkena gelombang atau arus serta angin yang kencang yang mengakibatkan muatan berpindah tempat/berubah akan merubah stabilitas kapal dan berdampak buruk tidak hanya muatan tapi juga seluruh awak kapal tersebut. Jadi hal ini sangat fatal dampak buruknya.



Narasumber : Hasan Makasehe dan Tetdy Kurbiyantoro

Jabatan : Bosun dan Juru Mudi

Tempat : MV. Sinar Sumba

Penanya : Sarah Saraswati (Cadet)

Daftar Pertanyaan.

1. Apakah dikapal MV. Sinar Sumba ada peralatan *lashing* yang rusak?

Jawab:

Ada, *foundation* sisi laut *bay 06 row 10 on deck*, hal ini karena *foundation* sudah berkarat dan apabila di *chipping* akan habis. Sehingga diperlukan pembaruan yaitu dipotong dan diganti *foundation* yang baru dengan cara di las.

2. Menurut bosun bagaimana cara merawat alat-alat *lashing* di kapal MV. Sinar Sumba?

Jawab:

Bosun dalam melaksanakan perintah sesuai order dari Mualim I termasuk tentang perawatan agar alat-alat *lashing* yang mengalami kerusakan dan dapat dibenarkan untuk segera dibenarkan, memilah-milah peralatan pendukung *lashing* yang masih dapat digunakan dengan baik juga layak dan yang telah rusak sepenuhnya dilaporkan kepada Mualim I guna diteruskan pada perusahaan agar dapat pembaruan peralatan *lashing*.

3. Bagaimana pelaksanaan *lashing* petikemas di kapal MV. Sinar Sumba?

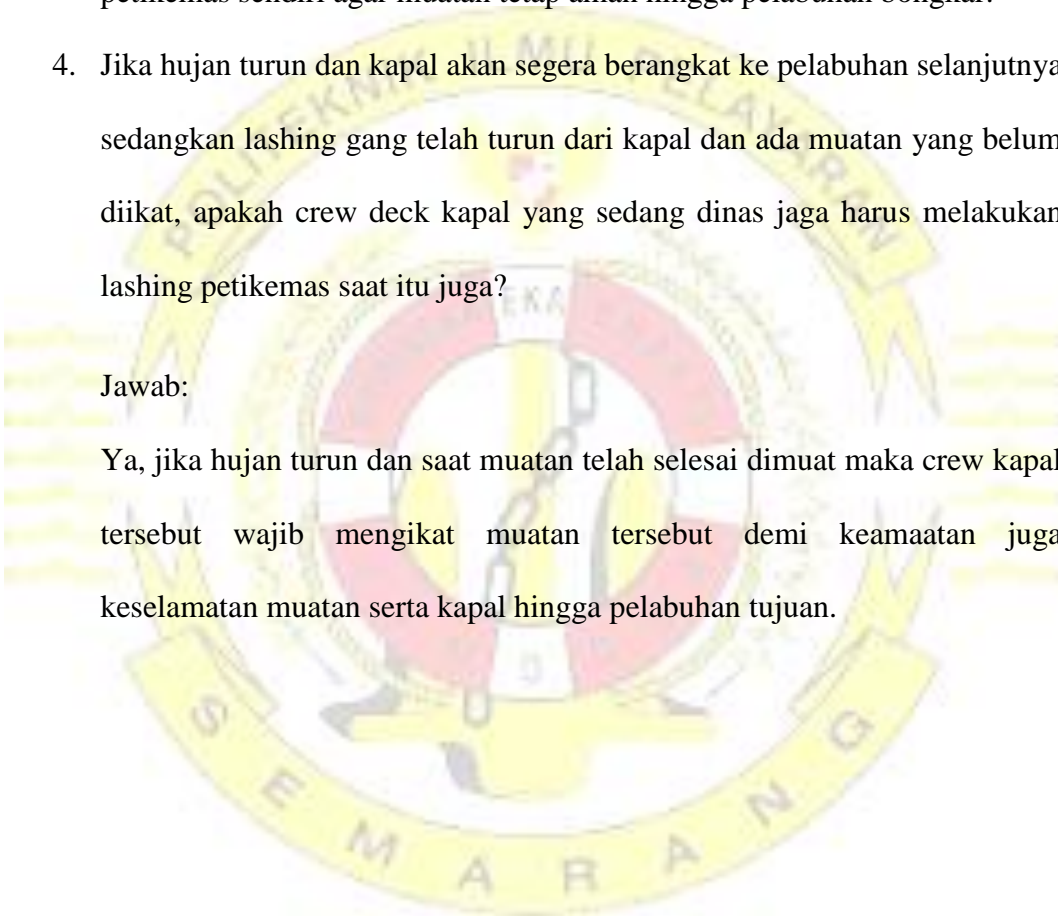
Jawab:

Pelaksanaan *lashing* petikemas di kapal MV. Sinar Sumba dilakukan oleh *lashing gang*, di beberapa pelabuhan, *lashing gang* tidak melaksanakan *lashing* dengan benar bahkan terkadang ada beberapa bagian yang tidak diikat, sehingga anak buah kapal harus dapat melaksanakan *lashing* petikemas sendiri agar muatan tetap aman hingga pelabuhan bongkar.

4. Jika hujan turun dan kapal akan segera berangkat ke pelabuhan selanjutnya sedangkan *lashing gang* telah turun dari kapal dan ada muatan yang belum diikat, apakah crew deck kapal yang sedang dinas jaga harus melakukan *lashing* petikemas saat itu juga?

Jawab:

Ya, jika hujan turun dan saat muatan telah selesai dimuat maka crew kapal tersebut wajib mengikat muatan tersebut demi keamaan juga keselamatan muatan serta kapal hingga pelabuhan tujuan.



Narasumber : Muhammad dan Ilham
Jabatan : *Stevedor Foremen*
Tempat : Johor Port dan *JICT* Utara Tg. Priok
Penanya : Sarah Saraswati (Cadet)

Daftar Pertanyaan.

1. Apakah *lashing gang* paham dalam melakukan prosedur pengikat muatan yang benar guna menunjang keselamatan muatan?

Jawab:

Johor Port

Tidak semua *lashing gang* mengerti akan prosedur pengikat muatan dikarenakan sebagian besar dari *lashing gang* disini adalah orang Nepal dan berkendala di bahasa sehingga sebagian dari mereka hanya mengerti cara pelaksanaan *lashing* tanpa mengetahui dasar menunjang keselamatan muatan

JICT Utara Tg. Priok

Semua *lashing gang* dari pihak *JICT* paham akan prosedur pengikat muatan yang benar guna menunjang keselamatan muatan karena *training* serta *briefing* yang diberikan oleh atasan pihak *JICT* serta dengan pengalaman mereka dalam hal pengikat muatan. Tapi masih banyak *lashing gang* yang tidak mengindahkan dengan baik, *JICT* sendiri sering mendapat komplain dikarenakan *lashing gang* tidak bekerja secara maksimal seperti adanya muatan petikemas yang tidak diikat dengan baik dan kuat sehingga *lashing* tidak bekerja dengan baik.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Sarah Saraswati
Tempat/tgl lahir : Abepura, 13 Juli 1997
NIT : 52155578 N
Alamat Asal : Paren RT. 03 RW. 05 Kec. Ungaran Timur,
Kab. Semarang
Agama : Islam
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
Status : Belum Kawin
Orang Tua
Nama Ayah : Suwanto, S. Sos
Nama Ibu : Fatma Yusuf

Riwayat Pendidikan

1. SD Islam Istiqomah Ungaran Lulus Tahun 2009
2. SMP Negeri 02 Ungaran Lulus Tahun 2012
3. SMA Negeri 02 Ungaran Lulus Tahun 2015
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2015 – Sekarang

Pengalaman Prala (Praktek Laut)

Kapal : MV. SINAR SUMBA
Perusahaan : PT. SAMUDERA INDONESIA