



**ANALISA PELAKSANAAN PELASHINGAN MUATAN
WHEEL LOADER DI KAPAL MV.MERATUS LABUAN
BAJO**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**BAGUS JUNIARKO
52155555 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISA PELAKSANAAN PELASHINGAN MUATAN *WHEEL LOADER*
DI KAPAL MV.MERATUS LABUAN BAJO

DISUSUN OLEH :

BAGUS JUNIARKO
52155555 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 23 - 01 - 2020

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan

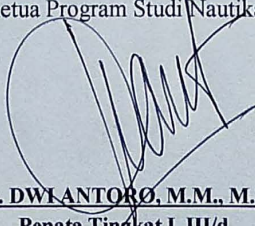

Capt. ALI IMRAN RITONGA, M.M., M.Mar.

Pembina, IV/a
NIP. 19570427 199603 1 001


AGUS HENDRO WASKITO, M.M., M.Mar.E

Pembina Utama Muda, IV/c
NIP. 19551116 198203 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar

Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISA PELAKSANAAN PELASHINGAN MUATAN *WHEEL LOADER* DI KAPAL MV.MERATUS LABUAN BAJO” karya,

Nama : BAGUS JUNIARKO

NIT : 52155555 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu

Pelayaran Semarang pada hari ...SELASA..., tanggal ...28 JANUARI 2020

Semarang,

Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,

Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.19710521 199903 1 001

Capt. Ali Imran Ritonga, M.M, M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19570427 199603 1 001

Capt. H. Suherman, M.Mar.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660915 199903 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc.
Pembina Tk. I, IV/b
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : BAGUS JUNIARKO
NIT : 52155555 N
Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “ANALISA PELAKSANAAN PELASHINGAN MUATAN
WHEEL LOADER DI KAPAL MV.MERATUS LABUAN BAJO” karya Bagus
Juniarko

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Januari 2020
Yang membuat pernyataan,

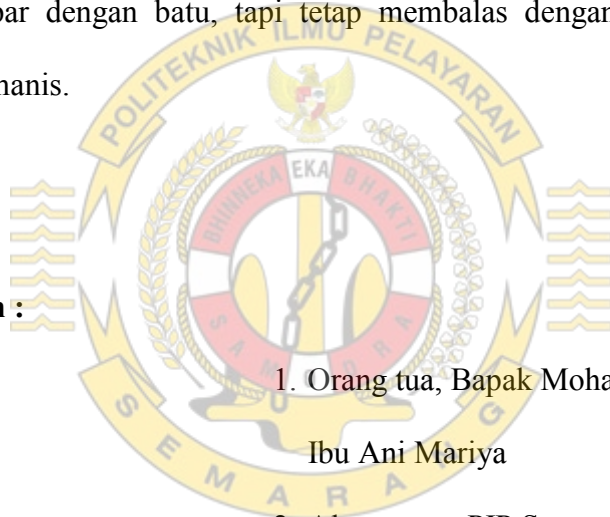


BAGUS JUNIARKO
52155555 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Semua yang bernyawa pasti akan mati.
2. Dunia ini ibarat bayangan. Saat kau mendatangnya, ia akan semakin menjauh. Tapi saat kau meninggalkannya, ia tak punya pilihan lain selain mengikutimu.
3. Jadilah seperti pohon yang tumbuh besar dan berbuah lebat. Walaupun dilempar dengan batu, tapi tetap membalas dengan menjatuhkan buah yang manis.

Persembahan :



1. Orang tua, Bapak Mohammad Hasan dan Ibu Ani Mariya
2. Almamater, PIP Semarang
3. Kawan-kawan angkatan 52
4. Junior yang saya cintai dan banggakan

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Analisa Pelaksanaan Pelashingan Muatan *Wheel Loader* di MV.Meratus Labuan Bajo” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun praktek laut di perusahaan PT. Meratus Line.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang benar. Untuk itu pada kesempatan ini Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku Ketua Jurusan Teknik Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., 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. Bapak Agus Hendro Waskito, M.M., M.Mar.E. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Perusahaan PT. Meratus Line yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di atas kapal.
6. Nakhoda, KKM beserta seluruh awak MV. Meratus Labuan Bajo yang telah membantu Penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
7. Ayah dan ibunda tercinta yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada Penulis selama Penulisan Skripsi ini.
8. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan Skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati Penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga Penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan Skripsi ini. Akhir kata Penulis barharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, Januari 2020

Penulis

BAGUS JUNIARKO
NIT. 52155555 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	2
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	3
1.4.1 Manfaat teoritis.....	3
1.4.2 Manfaat praktis.....	4
1.5 Sistematika Penulisan.....	4
BAB II LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Tinjauan Pustaka.....	7
2.1.1 Uraian <i>Lashing</i> Muatan.....	7
2.1.1.1 Pengertian <i>Lashing</i> Muatan.....	7
2.1.1.2 Prinsip-Prinsip Penataan dan Pengamanan Muatan.....	8
2.1.1.2.1 Penataan.....	8
2.1.1.2.2 Pengamanan.....	9
2.1.1.2.3 Persiapan.....	9

2.1.1.3	Komponen-Komponen <i>Lashing</i> Muatan.....	10
2.1.2	Penjelasan Muatan <i>Wheel Loader</i>	12
2.1.3	Penjelasan Keterlambatan Akibat Pelashingan Muatan.....	13
2.1.4	Penjelasan Klaim Terhadap Muatan.....	14
2.2	Definisi Operasional.....	14
2.4	Kerangka Pikir Penelitian.....	17
BAB III	METODE PENELITIAN.....	19
3.1	Metode Penelitian.....	19
3.1.1	Metode Deskriptif.....	19
3.1.2	Metode Kualitatif.....	20
3.2	Waktu dan Tempat Penelitian.....	21
3.3	Sumber Data.....	22
3.3.1	Data Primer.....	22
3.3.2	Data Sekunder.....	23
3.4	Metode Pengumpulan Data.....	23
3.4.1	Metode Pengamatan.....	24
3.4.2	Metode Wawancara.....	24
3.4.3	Metode Studi Kepustakaan.....	25
3.4.3.1	Kepustakaan.....	25
3.4.3.2	Dokumen-Dokumen Kapal.....	25
3.5	Teknik Analisis Data.....	25
3.5.1	Reduksi Data.....	26
3.5.2	Penyajian Data.....	26
3.5.3	Menarik Kesimpulan.....	27
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	28
4.1	Gambaran Umum.....	28
4.1.1	Gambaran Umum Perusahaan.....	28
4.1.1.1	Struktur organisasi.....	30
4.1.2	Kapal MV. Meratus Labuan Bajo.....	31
4.1.3	Muatan <i>Wheel Loader</i>	36
4.2	Analisis Masalah.....	38

4.2.1	Tidak adanya prosedur <i>lashing</i> muatan lepas di kapal.....	40
4.2.2	Kurangnya keterampilan <i>crew</i> dalam pelaksanaan pelashingan.....	41
4.2.3	Keterbatasan alat-alat <i>lashing</i> yang ada di atas kapal	45
4.3.	Pembahasan Masalah.....	46
4.3.1.	Membuat dan mengaplikasikan prosedur <i>lashing</i> muatan lepas di kapal.....	47
4.3.1.1.	Prosedur pelashingan muatan lepas berbasis roda.....	48
4.3.1.2.	Syarat kelayakan alat <i>lashing</i> yang akan dipakai.....	50
4.3.1.3.	Pengecekan pasca pelashingan:.....	50
4.3.2.	Meningkatkan keterampilan <i>crew</i> dalam pelaksanaan pelashingan.....	51
4.3.2.1.	Cara meningkatkan keterampilan.....	52
4.3.2.1.	Tahap-tahap latihan pelashingan.....	54
4.3.3.	Menyiapkan Peralatan <i>Lashing</i>	56
4.3.3.1.	Menyesuaikan alat yang akan dipakai.....	57
4.3.3.2.	Menambah cadangan alat <i>lashing</i> yang ada di atas kapal.....	57
BAB V PENUTUP.....		59
5.1.	Kesimpulan.....	59
5.2.	Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA.....		
LAMPIRAN.....		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian.....	18
Gambar 4.1. Peta Pelayanan Meratus di Pelabuhan Indonesia.....	30
Gambar 4.2. Struktur organisasi PT.Meratus Line.....	31
Gambar 4.3. Kapal MV.Meratus Labuan Bajo.....	32
Gambar 4.4. Proses Bongkar Muat Menggunakan <i>Crane</i> Kapal.....	33
Gambar 4.5. Proyek Pembangunan New Kendari Port (2018).....	37



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. <i>Ships Particular</i> MV.Meratus Labuan Bajo.....	34
Tabel 4.2. <i>Crew List</i> MV.Meratus Labuan Bajo.....	35



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : **Transkrip Wawancara**
- Lampiran 2 : ***Ships Particullar* MV.Meratus Labuan Bajo**
- Lampiran 3 : ***Crew List* MV.Meratus Labuan Bajo**
- Lampiran 4 : ***Cargo Manifest***
- Lampiran 5 : ***Bay Plan Report* MV.Meratus Labuan Bajo**
- Lampiran 6 : **Gambar – Gambar**
- Lampiran 7 : ***Store Requisition***
- Lampiran 8 : ***Surrender Notice* muatan *wheel loader***
- Lampiran 9 : **Spesifikasi Peti Kemas**
- Lampiran 10 : **Spesifikasi *Wheel loader* Komatsu**
- Lampiran 11 : **Spesifikasi *Wheel loader* Caterpillar**
- Lampiran 12 : ***Cargo Securing Manual* by *Det Norske Veritas***

ABSTRAKSI

Bagus Juniarko, 2020, NIT: 52155555.N, “Analisa Pelaksanaan Pelashingan Muatan *Wheel Loader* di MV.Meratus Labuan Bajo”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar. Pembimbing II: Agus Hendro Waskito, M.M., M.Mar.E.

Kapal peti kemas adalah salah satu jenis kapal niaga yang mengangkut muatan dalam bentuk peti kemas. Sistem pengamanan peti kemas yang semakin maju memungkinkan untuk dimuati berbagai jenis muatan. Berbagai jenis dan bentuk peti kemas disesuaikan dengan bentuk dan sifat muatannya. Namun dalam beberapa kasus muatan yang dimuat pada kapal peti kemas tidak selalu dimuat dalam peti kemas dikarenakan sifat atau bentuk muatan itu sendiri, misalnya muatan *wheel loader*. *Wheel loader* memiliki ukuran yang sangat besar yang tidak akan muat apabila dimasukkan ke dalam peti kemas dan juga beratnya yang melebihi kapasitas muat peti kemas membuatnya harus dimuat secara lepas. Pemuatan yang dilakukan secara lepas ini menimbulkan resiko muatan jatuh ke laut yang cukup besar. Untuk membantu analisa pembahasan, penulis membutuhkan kajian pustaka atau landasan teori. Dalam hal ini penulis mengambil teori-teori yang berhubungan dengan judul yang diambil.

Metode penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif, metode pengumpulan dan penarikan data menggunakan teknik observasi, wawancara, studi kepustakaan, dan dokumentasi. Penelitian dilakukan di atas kapal MV. Meratus Labuan Bajo. Hasil penulis melakukan penelitian bahwa pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader* tidak berjalan dengan baik disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu tidak adanya prosedur pelashingan muatan lepas di kapal, kurangnya keterampilan kru dalam melakukan pelashingan muatan dan keterbatasan alat *lashing* yang tersedia di kapal.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader* di kapal MV. Meratus Labuan Bajo tidak berjalan dengan baik. Penulis mengajukan beberapa saran untuk direalisasikan, yaitu membuat dan mengaplikasikan prosedur pelashingan muatan lepas, meningkatkan keterampilan *crew* dalam pelaksanaan pelashingan, dan menyiapkan peralatan *lashing* yang akan digunakan.

Kata kunci : muatan, *lashing*, *wheel loader*

ABSTRACT

Bagus Juniarko, 2020, NIT: 52155555.N, “Analysis Implementation of Wheel Loader Cargo Lashing on MV.Meratus Labuan Bajo”, Thesis. Diploma IV, Nautical Study Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Supervisor I: Capt. Ali Imran Ritonga, M.M., M.Mar. Supervisor II: Agus Hendro Waskito, M.M., M.Mar.E.

A container ship is a type of commercial ship that carries cargo in the form of a container. An increasingly advanced container security system makes it possible to load various types of cargoes. Various types and shapes of containers are adapted to the shape and nature of the contents. However, in some cases the cargo loaded on a container ship is not always loaded in the container due to the nature or shape of the cargo itself, for example the wheel loader. Wheel loader has a very large size that will not fit when loaded into the container and also its weight exceeding the container loading capacity makes it must be loaded separately. This separate loading inflict a risk of a cargo lost overboard. To help the analysis of the discussion, the writer needs a literature review or theoretical basis. In this case the writer take theories related to the title taken.

The research method uses descriptive qualitative methods, methods of collecting and withdrawing data using observation, interview, literature study, and documentation. The research was carried out on the MV.Meratus Labuan Bajo. The results of the writer conducted a study that the implementation of wheel loader cargo lashing was not going well due to several factors, that is the absence of separate cargo lashing procedures on board, the lack of crew skills in cargo lashing and the limitations of lashing tools on board.

The results of the study can be concluded that the implementation of wheel loader cargo handling on MV.Meratus Labuan Bajo is not going well. The writer proposes to apply the procedures for separate cargo lashing, improving crew skills in carrying out the cargo lashing, and preparing lashing equipment to be used.

Key words : cargo, lashing, wheel loader

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam dunia pelayaran telah terjadi kemajuan yang cukup pesat dalam sistem pengamanan peti kemas. Begitu pula dengan berbagai jenis dan bentuk peti kemas yang disesuaikan dengan bentuk dan sifat muatannya. Namun dalam beberapa kasus muatan yang dimuat pada kapal peti kemas tidak selalu dimuat dalam *container* dikarenakan sifat atau bentuk muatan itu sendiri, misalnya muatan *wheel loader*. *Wheel loader* memiliki ukuran yang besar yang tidak akan muat apabila dimasukkan ke dalam *container* dan juga beratnya yang melebihi kapasitas muat *container* membuatnya harus dimuat secara lepas.

Pemuatan yang dilakukan secara lepas ini menimbulkan resiko muatan jatuh ke laut yang cukup besar. Hal ini menjadikan nakhoda dan mualim 1 harus membuat pelashingan yang cukup kuat untuk menahan *wheel loader* agar tidak bergeser selama pelayaran. Proses pelashingan ini membutuhkan waktu yang cukup lama serta membutuhkan ketelitian dari para ABK yang terlibat dalam pelashingan sehingga dapat menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal. Proses pelashingan ini membutuhkan waktu sekurang-kurangnya 2 jam sejak *wheel loader* dimuat ke atas kapal. Hal ini disebabkan karena tidak adanya prosedur pemuatan secara lepas di atas kapal, kurangnya keterampilan crew, dan keterbatasan alat-alat *lashing* yang ada di atas kapal.

Pada saat peneliti melaksanakan praktek laut di atas kapal MV. Meratus Labuan Bajo selama 7 bulan dimulai pada tanggal 2 Maret 2018 sampai dengan 5 Oktober 2018 terdapat beberapa kejadian yang kemudian peneliti mengambil analisa data diantaranya, yaitu yang pertama adalah Ketika MV. Meratus Labuan Bajo berada di pelabuhan Surabaya dan akan berangkat ke Kendari, 12 Mei 2018 proses *lashing* muatan *wheel loader* dilakukan oleh *crew* kapal MV. Meratus Labuan Bajo yaitu bosun, 2 juru mudi dan 1 *deck cadet*. Pada saat pemuatan sedang berlangsung di atas *deck*, bosun meminta salah seorang juru mudi untuk mengganti *lashing chain* yang digunakan dikarenakan *lashing chain* tersebut sudah rusak dan masih tetap digunakan dalam proses *lashing* pada saat itu.

Kemudian yang kedua adalah perjalanan MV. Meratus Labuan Bajo dari Surabaya ke Kendari pada tanggal 3 Juli 2018, pada saat di Laut Jawa, kapal mengalami olengan dikarenakan ombak tinggi menyebabkan muatan *wheel loader* bergeser, hal ini disebabkan karena *lashing* yang kendur. Hal ini sangat berbahaya bagi muatan maupun bagi kapal karena dapat mempengaruhi keseimbangan kapal. Namun hal tersebut dapat dicegah jika kapal sebelum berangkat diadakan pengecekan kembali terhadap *lashing* muatan oleh *chief officer*.

Kemudian yang terakhir pada saat proses *lashing* muatan di kapal MV. Meratus Labuan Bajo oleh *crew* kapal dan dibantu oleh buruh darat yang berjumlah 4 orang yang telah dipersiapkan oleh pihak pelabuhan untuk membantu proses muat di pelabuhan. Perwira jaga juga harus memperhatikan

pada bagian muatan yang akan dipasang *lashing* karena pihak buruh belum tentu melakukannya dengan baik dan benar, sebelum kapal sampai di Kendari, pada saat itu nakhoda memerintahkan *chief officer* untuk memeriksa kembali *lashing* pada muatan *wheel loader* yang telah dipasang di pelabuhan, kemudian *chief officer* menemukan kondisi *lashing* yang kurang baik yaitu *lashing* kendur.

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “Analisa pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader* di MV.Meratus Labuan Bajo”.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan pada saat melaksanakan praktek laut di MV.Meratus Labuan Bajo, masalah yang dihadapi adalah sebagai berikut :

- 1.2.1. Kendala-kendala apa saja yang dihadapi dalam hal pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader* di MV.Meratus Labuan Bajo?
- 1.2.2. Upaya-upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam pelaksanaan pelashingan *wheel loader* di MV.Meratus Labuan Bajo?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian tersebut diatas adalah :

- 1.3.1. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader* di MV.Meratus Labuan Bajo.
- 1.3.2. Untuk mengetahui upaya-upaya dalam mengatasi kendala pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader* di MV.Meratus Labuan Bajo.

1.4. Manfaat Penelitian

Sebagaimana kita ketahui bahwa hasil suatu penelitian akan dapat menyediakan informasi yang shahih, cermat, dan handal yang sangat berguna baik bagi peneliti maupun pembaca, oleh karena itu manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

1.4.1.1. Bagi Institusi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Sebagai sumbangan pengetahuan yang peneliti dapatkan selama praktek berlayar di kapal peti kemas khususnya dalam pemuatan *wheel loader*, serta berusaha memberi pilihan tentang cara pelashingan muatan *wheel loader* yang baik, dan juga sebagai gambaran untuk adik-adik kelas yang akan melaksanakan praktek laut.

1.4.1.2. Bagi Peneliti

Bagi peneliti skripsi ini merupakan tambahan ilmu pengetahuan dan pengalaman yang berharga dan akan sangat berguna di kemudian hari apabila peneliti bekerja di kapal menjadi seorang mualim yang akan menangani berbagai jenis muatan yang memiliki beragam bentuk dan membutuhkan penanganan khusus pada masing-masing muatan.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1. Bagi Awak Kapal

Sebagai acuan agar awak kapal dapat mengerti bagaimana pelashingan muatan *wheel loader* yang baik. Kemudian sebagai acuan untuk menghindari klaim yang dapat merugikan pihak kapal dan pemiliknya.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penyusunan skripsi ini dibagi dalam 5 bab, dimana masing-masing bab berkaitan satu dengan yang lainnya sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini. Peneliti menyusun serta menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari skripsi untuk memudahkan para pembaca mengikuti skripsi ini. Sistematika penulisan skripsi digunakan agar pembaca dapat lebih mudah mengerti tentang susunan yang digunakan dan mengetahui poin-poin yang akan dibahas pada tiap-tiap babnya.

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini peneliti mengemukakan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan pembuatan skripsi, yaitu latar belakang masalah, ruang lingkup masalah, tujuan penelitian manfaat penelitian, sistematika penelitian, penegasan masalah.

BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini peneliti menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat tentang

kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Metode penelitian berisikan tentang metode yang dipakai dalam penelitian ini, waktu dan tempat penelitian, spesifikasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, teknik pemeriksaan keabsahan data, dan prosedur penelitian.

BAB IV. PEMBAHASAN DAN ANALISIS MASALAH

Bab ini berisikan analisa masalah dan pembahasan atas apa yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan praktek laut pada kapal MV.Meratus Labuan Bajo. Bab ini membahas gambaran umum tempat penelitian dan analisa masalah dari rumusan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

BAB V. PENUTUP

Bab ini peneliti menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis mengenai topik yang dibahas yang berisikan kesimpulan dari penelitian. Penulis mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar pustaka memuat sumber-sumber pustaka dari berbagai buku yang digunakan oleh penulis sebagai refrensi untuk mendukung penulisan skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Setiap muatan yang dimuat di atas kapal memiliki karakteristik masing-masing dan membutuhkan penanganan yang berbeda-beda. Pada umumnya di atas kapal terdapat prosedur yang mengatur tentang penanganan muatan, baik saat bongkar muat di pelabuhan maupun pada saat kapal berlayar. Adanya prosedur dimaksudkan untuk mempermudah proses pengaturan dan penanganan muatan. Namun adanya prosedur saja tidak cukup untuk menunjang pelaksanaan pelashingan muatan. Keterampilan yang baik oleh awak kapal serta peralatan yang memadai juga sangatlah diperlukan guna menunjang kelancaran proses penanganan muatan di atas kapal.

2.1.1. Uraian *Lashing* Muatan

2.1.1.1. Pengertian *Lashing* Muatan

Setelah muatan dimuat di atas kapal maka harus segera di *lashing* agar susunan muatan tidak bergeser dan tidak runtuh serta menjadi satu kesatuan dengan badan kapal. Menurut (A.H. Tumbel 1991:75) *lashing* tidak hanya terbatas pada mengikat muatan, namun juga termasuk manajemen penyusunan muatan. Barang perlu disusun dengan rapih dan tertata agar tidak menghabiskan banyak tempat dan dapat diikat dengan sempurna.

2.1.1.2. Prinsip – Prinsip Penataan dan Pengamanan Muatan

Menurut International Maritime Organization dalam buku berjudul *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing Chapter 2* (2003:07) tentang prinsip-prinsip penataan dan pengamanan muatan, menyebutkan bahwa muatan yang diangkut dalam peti kemas, alat transportasi darat, kapal-kapal tongkang, kereta api, dan alat transportasi lain harus dikemas dan diamankan untuk mencegah kerusakan selama pengiriman, juga untuk mencegah kerusakan muatan terhadap kapal, orang-orang di kapal dan lingkungan laut. Sedangkan menurut IMO (2003:17) tentang membawa dan mengamankan peti kemas di geladak menyebutkan bahwa :

2.1.1.2.1. Penataan.

2.1.1.2.1.1. Peti kemas yang diangkat di atas geladak ditempatkan secara membujur searah haluan dan buritan.

2.1.1.2.1.2. Penataan peti kemas secara melintang tidak boleh melebihi sisi kapal sehingga menggantung di sisi kapal.

2.1.1.2.1.3. Peti kemas disusun dan diamankan sesuai dengan ijin dari orang yang

bertanggung jawab terhadap operasional kapal.

2.1.1.2.1.4. Berat muatan tidak boleh melebihi kekuatan dari geladak atau tutup palka dimana muatan itu ditempatkan.

2.1.1.2.2. Pengamanan

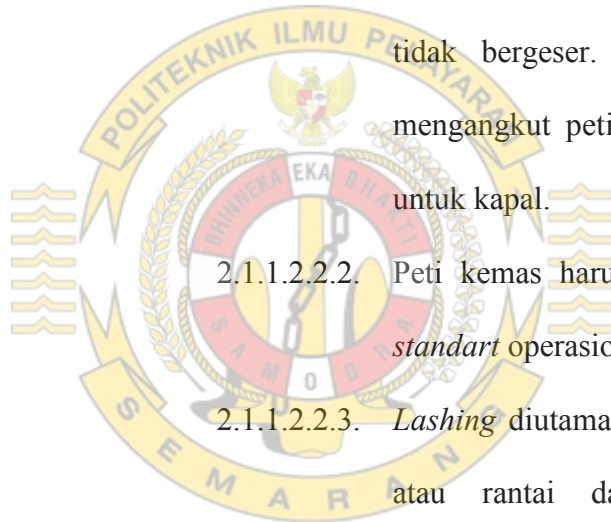
2.1.1.2.2.1. Semua peti kemas harus diamankan dengan baik untuk mencegah supaya tidak bergeser. Tutup palka yang mengangkut peti kemas harus aman untuk kapal.

2.1.1.2.2.2. Peti kemas harus di *lashing* sesuai *standart* operasional prosedur.

2.1.1.2.2.3. *Lashing* diutamakan terdiri dari *wire* atau rantai dan bahan dengan karakteristik pemanjangan yang hampir sama.

2.1.1.2.2.4. *Wire* harus dilumasi secukupnya.

2.1.1.2.2.5. *Lashing* harus selalu dijaga terutama tegangannya, karena gerakan kapal mempengaruhi tegangan ini yang mempengaruhi keseimbangan kapal.



2.1.1.2.3. Persiapan

Hal-hal yang harus disiapkan sebelum kapal memuat:

2.1.1.2.3.1. Menyiapkan *bay plan container*.

2.1.1.2.3.2. Semua sepatu disingkirkan dari ruangan palka dan disimpan pada tempatnya.

2.1.1.2.3.3. Palka dan ruang muat *tween deck* disapu bersih seluruhnya dari atas ke bawah.

2.1.1.2.3.4. Got-gotnya disapu dan dibersihkan dari sampah-sampah.

2.1.1.2.3.4. Menyiapkan alat bongkar muat, seperti membuka *lashing*.

2.1.1.3. Komponen-Komponen *Lashing* Muatan

2.1.1.3.1. *Lashing Bar*

Alat ini berupa batang besi yang mempunyai ukuran panjang bermacam-macam, tergantung berapa susunan peti kemas yang akan di *lashing*. Alat ini biasanya digunakan dengan *turn buckle* yang berfungsi untuk mengencangkan dan mengendurkan *lashingan*. Setelah disambungkan *turn bukle* dipasang pada *D-ring*.

2.1.1.3.2. *Lashing Point*

merupakan tempat dimana *corner casting* bertumpu dimana selalu ada lubang untuk mengaitkan *turn buckle*.

2.1.1.3.3. *Pigeon Hook*

merupakan ujung dari *lashing bar* yang berbentuk bulat lonjong, berfungsi untuk mengaitkan *lashing bar* pada *corner casting* atau lubang pada ujung-ujung *container* sehingga menghubungkan *lashing bar* dengan *container*.

2.1.1.3.4. *Extention Hook*

Alat ini digunakan untuk menyambung *lashing bar* yang tidak mencukupi untuk melashing peti kemas *high cube*. *Extention hook* berbentuk seperti ganco di salah satu ujung dan di ujung lainnya berbentuk mata. Bagian yang berbentuk ganco dikaitkan ke mata bagian bawah dari *lashing bar* sedangkan ujung yang berbentuk mata akan dikaitkan dengan *turn buckle*.

2.1.1.3.5. *Turn Buckle*

Alat ini dipasang di geladak di tempat *lashing* yang berada di deck. Bentuknya berupa batang berulir dimana ujung bagian bawahnya

mempunyai segel sedangkan bagian atasnya berbentuk ganco yang nantinya akan dikaitkan dengan *lashing bar*. Kemudian dipasang bagian segelnya ke *d-ring* yang ada di atas *upper deck*.

2.1.1.3.6. *Lashing Belt*

Merupakan alat *lashing* berbentuk sabuk yang fleksibel sehingga cocok untuk melashing muatan lepas atau muatan yang tidak dimuat di dalam *container*.

2.1.2. Penjelasan Muatan *Wheel Loader*

Pengertian menurut Ir.Sofwan Hadi adalah alat berat mirip *bulldozer*, tetapi beroda karet (ban), sehingga baik kemampuan maupun kegunaannya sedikit berbeda. *Wheel Loader* menggunakan ban sebagai penggeraknya yang memudahkan mobilitas dan juga fungsi articulate yang memberikan ruang gerak fleksibel. *Wheel loader* merupakan alat yang dipergunakan untuk pemuatan material kepada dump truck dan sebagainya. Sebagai mesin penggerak utama *wheel loader* adalah traktor.

Wheel loader didapat dengan menambahkan *bucket container* yang dipasang dibagian depan. *Loader* dibuat kebanyakan dengan kendali hidrolis yang dilengkapi dengan tangan-tangan (arms) yang kaku untuk mengoperasikan bucketnya. Ukuran dari bucket bervariasi antara $\frac{1}{4}$ cuyd sampai dengan 25 cuyd kapasitas munjung terbesar.

Yang biasa dipakai dan tersedia banyak adalah loader dengan ukuran bucket sampai dengan 5 cuyd. *Bucket loader* direncanakan untuk membongkar muatan yang mempunyai ketinggian 8 sampai 15 ft dengan ketinggian tersebut cukup untuk membongkar muatan keatas dump truck. Pada daerah seperti Kendari kendaraan proyek seperti ini banyak sekali ditemukan karena memang pada kota seperti Kendari pemerintah daerahnya sedang menggalakkan pembangunan infrastruktur.

2.1.3. Penjelasan Keterlambatan Akibat Pelashingan Muatan

Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (1998) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Kegiatan bongkar muat kapal yang mengalami keterlambatan akan merugikan pihak ekspedisi karena kapal yang bersandar di pelabuhan harus membayar sewa perharinya. Akibatnya pihak ekspedisi atau distributor barang akan menaikkan harga jual barang di pasaran guna menutupi kerugian akibat waktu tambat kapal yang terlalu lama. Hal ini selanjutnya akan berdampak pada daya beli masyarakat yang menurun akibat harga barang yang tinggi.

Kegiatan bongkar muat yang di lakukan oleh setiap kapal dan setiap waktu tertentu memiliki perbedaan masing-masing. Fluktuasi

waktu serta masalah yang berbeda pada setiap aktivitas bongkar muat untuk setiap kapal yang berbeda pula diperlukan suatu pengklasifikasian faktor faktor yang mempengaruhi untuk aktivitas bongkar muat. Salah satu penyebab keterlambatan kapal adalah lamanya proses pelashingan muatan yang disebabkan tidak adanya prosedur *lashing* muatan, kurangnya keterampilan awak kapal, dan keterbatasan alat-alat *lashing*.

2.1.4. Penjelasan Klaim Terhadap Muatan

Pengertian klaim menurut (Subandi 1989:01) adalah tuntutan pengganti kerugian yang timbul sebagai akibat dari adanya kekurangan atau kerusakan pada waktu penyerahan barang dari maskapai pelayaran kepada si penerima. Oleh karena itu sering disebut bahwa klaim adalah obat penyembuh (*remedy*) Suatu klaim hanya akan menghasilkan penggantian (*recovery*) maksimal sebesar kerugian yang dideritanya. Tidak boleh ia mendapat keuntungan dari klaim. Dalam klaim pihak yang mengajukan disebut *claimants* atau, kalau perkaranya diselesaikan dipengadilan disebut *plaintiff*. Sedangkan pihak yang diklaim disebut sebagai *defendants*.

Apabila *claimants* bisa membuktikan bahwa kerugian tersebut berdasarkan hukum yang berlaku menjadi tanggung jawab *defendants* dan *defendants* gagal membuktikan sebaliknya, maka ia harus membayar ganti rugi. Oleh sebab itu suatu unsur yang sangat penting dalam klaim adalah bukti (*evidences*) dan pembuktian (*proof*).

2.2. Definisi Operasional

Berikut ini adalah daftar dari istilah-istilah yang peneliti gunakan dalam skripsi ini beserta artinya, sehingga memudahkan paca pembaca dalam memahami skripsi yang telah disusun oleh peneliti.

- 2.2.1. *Bill of Lading* : Perjanjian antara pihak kapal yang telah menerima muatan dengan ketentuan-ketentuan tertentu dari *shipper* atau *consignee*..
- 2.2.2. *Shipping Order* : Surat pengantar ke agen yang berisi perintah pemuatan barang ke kapal.
- 2.2.3. *Consignee* : Si Penerima barang dari shipper melalui kapal.
- 2.2.4. *Shipper* : Pengirim barang ke kapal melalui agen.
- 2.2.5. *Claim* : Tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penerima barang, karena barangnya rusak atau kurang.
- 2.2.6. *Stevedores* : orang-orang yang ditugasi melaksanakan bongkar muat barang di pelabuhan atau biasa disebut buruh..
- 2.2.7. *Over stowage* : Keadaan dimana ada suatu muatan yang akan dibongkar tertutup oleh muatan di pelabuhan berikutnya.
- 2.2.8. *Deck load capacity* : Kemampuan dari sebuah geladak untuk

menahan beban muatan di atas (ton/m^2).

- 2.2.9. *Safety working load* : Kemampuan muat suatu peralatan untuk bongkar muat yang telah ditentukan.
- 2.2.10. *Lashing* : Pengikatan muatan dengan tujuan agar muatan tidak mengalami pergeseran.
- 2.2.11. *Lashing Belt* : Alat yang digunakan dalam pengikatan muatan berbentuk tali sling panjang yang pemakaiannya dengan cara diikatkan pada muatan seperti sabuk dan dikunci.
- 2.2.12. *Lashing chain* : Alat yang digunakan dalam pengikatan muatan yang berbentuk rantai besi.
- 2.2.13. *Wire lashing rope* : Alat yang digunakan untuk pengikatan muatan yang berbentuk tali kawat.
- 2.2.14. *Wheel loader* : Alat berat mirip *bulldozer*, tetapi beroda karet (ban), sehingga baik kemampuan maupun kegunaannya sedikit berbeda. *Wheel loader* menggunakan ban sebagai penggeraknya yang memudahkan mobilitas dan juga fungsi articulate yang memberikan ruang gerak fleksibel.
- 2.2.15. *Bay Plan* : suatu bagan penempatan container didalam palka dan diatas geladak, dengan urutan bay ganjil/genap dihitung dari depan, row

ganjil/genap dihitung dari tengah dan dilihat dari belakang, tier in hold dan on deck.

2.2.16. *Hold capacity* : Kapasitas ruang muat diatas kapal.

2.2.17. *Capacity plan* : Bagian kapal yang berisi data-data tentang kapasitas ruang muat, daya angkut, ukuran palka dan tangki, letak titik berat palka/tangki, dan lain-lain.

2.2.18. *Container ship* : Kapal pengangkut muatan peti kemas.

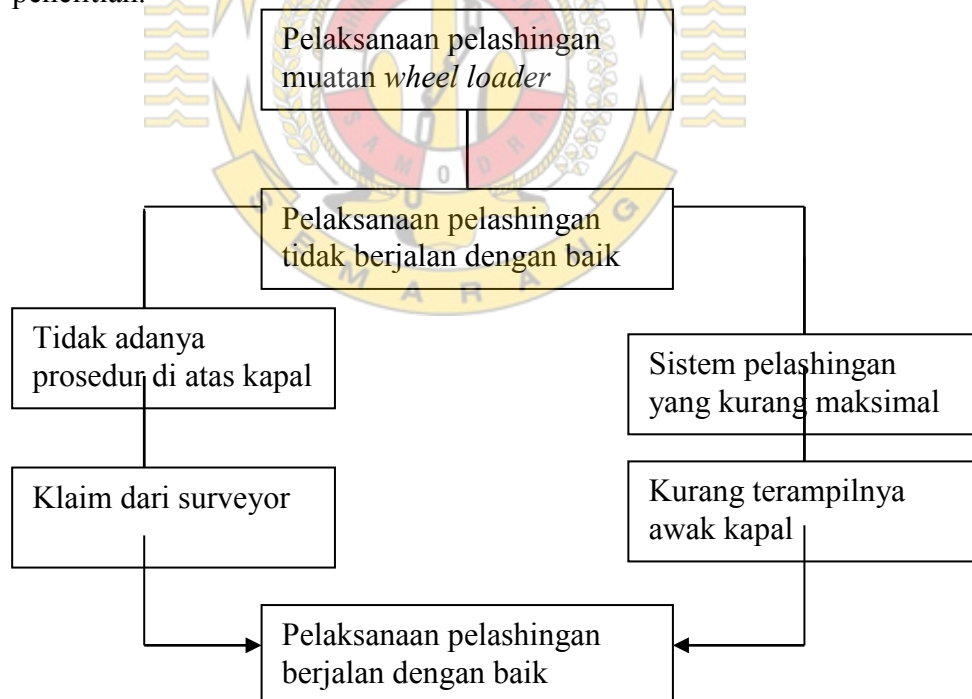
2.3. Kerangka Pikir Penelitian

Pelashingan muatan *wheel loader* dari pelabuhan muat sampai pelabuhan bongkar selama pelayarannya akan mengalami banyak hambatan atau kendala. Proses pelaksanaan pelashingan *wheel loader* akan lancar jika menggunakan manajemen pemuatan yang diterapkan sesuai dengan prosedur yang ada. Dengan adanya perencanaan yang mantap, koordinasi yang dilakukan sepaham atau sejalan antara kedua belah pihak (pihak kapal dan *foreman*/buruh) sehingga kinerja yang dilakukan berjalan lancar. Pelaksanaan pemuatan sesuai dengan prinsip-prinsip pemuatan yang benar dan pengawasan yang dilakukan secara terorganisir sehingga kerusakan dapat dihindari atau dapat ditekan serendah mungkin agar tidak terjadi klaim dari pihak penerima muatan.

Dari banyak faktor yang ada, upaya yang dilakukan untuk mencegah muatan *wheel loader* rusak dalam proses pelaksanaan pelashingan muatan adalah dengan menggunakan manajemen pelashingan muatan yang baik dan

benar, meliputi penyusunan *stowage plan* atau *bay plan* dan koordinasi yang meliputi rancangan tugas, pelaksanaan yang meliputi persiapan alat lashing, pemberian tanda pada tempat yang harus dilashing, pelashingan muatan, dan pengawasan yang dilakukan oleh kedua belah pihak yaitu pihak kapal dan pihak buruh (*foreman/port captain*) yang sesuai dengan prosedur pelashingan yang benar serta mengacu pada prosedur klaim yang benar.

Dengan berjalannya prosedur manajemen yang benar dalam proses bongkar muat dan saat pelayaran, maka kerusakan muatan dapat dihindari. Penanganan yang bagus dapat menghindarkan dari adanya klaim yang merugikan pihak kapal (*carrier*). Berikut ini adalah diagram kerangka pikir penelitian.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian di lapangan, serta dari hasil uraian permasalahan, mengenai pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader* maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Tidak adanya prosedur *lashing* muatan lepas di kapal

Pelaksanaan pelashingan di MV.Meratus Labuan Bajo mengalami kendala karena tidak adanya prosedur *lashing* muatan lepas di kapal, sehingga para ABK merasa kebingungan saat akan melashing.

5.1.2. Kurangnya keterampilan *crew* dalam pelaksanaan pelashingan

Kurangnya keterampilan *crew* mengakibatkan pelaksanaan pelashingan membutuhkan waktu yang sangat lama, sehingga menghambat proses pemuatan dan menghasilkan pelashingan yang kurang baik, akibatnya pihak kapal mendapat klaim dari pihak pelabuhan dan pencharter.

5.1.3. Keterbatasan alat-alat *lashing* yang ada di kapal

Alat-alat *lashing* yang tersedia diatas kapal sangat terbatas dikarenakan kapal *container* pada umumnya hanya memuat muatan dalam bentuk peti kemas sedangkan untuk muatan lepas sendiri sangat jarang dimuat di kapal *container*. Hal ini menjadi masalah ketika di kapal tidak ada alat *lashing* yang sesuai untuk dipakai melashing muatannya.

5.2. Saran

5.2.1. Membuat dan mengaplikasikan prosedur *lashing* di kapal

Pengaplikasian prosedur di atas kapal harus dilaksanakan, karena dengan adanya prosedur pelashingan *crew* akan melakukan pelashingan dengan baik. Kemudian dengan mengaplikasikan prosedur akan mencegah adanya resiko muatan jatuh ke laut.

5.2.2. Meningkatkan keterampilan *crew* dalam pelaksanaan pelashingan

Dengan meningkatnya keterampilan *crew*, waktu yang dibutuhkan dalam melaksanakan pelashingan akan berkurang. Kemudian pemahaman para *crew* terhadap pelashingan akan meningkat sehingga tidak lagi kebingungan saat melashing. Bagian yang terpenting dari latihan ini adalah meningkatnya kewaspadaan *crew* dalam bekerja sehingga mengurangi resiko kecelakaan kerja.

5.2.2. Menyiapkan peralatan *lashing*

Persiapan sebelum melashing sangatlah penting termasuk menyesuaikan alat-alat yang akan digunakan yang sesuai dengan jenis muatan. Cadangan alat *lashing* juga sangat diperlukan di kapal karena jika kapal memuat penuh maka alat *lashing* yang digunakan bisa habis terpakai. Dengan menyiapkan cadangan atau *spare* alat *lashing* maka kekurangan alat *lashing* dapat diatasi sehingga muatan dapat dilashing dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- a. Istopo. 1999. *Kapal Dan Muatannya*. Koperasi Karyawan BP3IP :Jakarta.
- b. Martopo, Arso dan Soegiyanto. 2004. *Penanganan muatan*.
- c. Moleong, J. Lexy. 2002, *Metodologi penelitian Kualitatif*. PT.Remaja Rosdakarya : Bandung.
- d. Sudjarmiko, F.D.C. 1979. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga CV*. Akademi Maritim Indonesia : Jakarta.
- e. Det Norske Veritas. 2004. *Cargo Securing Manual*
- f. P & I Peraturan VI/5 dan VII/6. 1974. SOLAS
- g. Suryabrata, Sumardi. 2000. *Metode Penelitian*. Rajawali Pers: Jakarta
- h. Knott, John R. 1985, *Lashing and Securing Deck Cargo*. The Nautical Institute: UK
- i. T. Soemarman, Drs., M.S.Ed. 2010. *Maximizing Training* Penerbit Dioma: Malang
- j. John M. Downard. 1995. *Manajemen Kapal*. Fairplay Publications
- k. Subandi, 1996. *Penuntun Klaim Angkutan Laut*. Penerbit Arcan: Jakarta
- l. Komaruddin. 1979. *Ensiklopedia Manajemen*. Penerbit Alumni: Bandung

LAMPIRAN 1
TRANSKIP WAWANCARA

A. DAFTAR RESPONDEN

1. Nakhoda : Capt. Wisnoe Widodo
2. Mualim 1 : Rosyid Hidayat
3. Bosun : Heri Hermawan
4. A/B : Saiful Arifin

B. DAFTAR PERTANYAAN

1. Daftar Pertanyaan untuk Nakhoda

- a. Apakah persiapan yang dilakukan sebelum melaksanakan pelashingan muatan *wheel loader*?
- b. Menurut Nakhoda, bagaimana prosedur pelashingan muatan *wheel loader* yang benar?
- c. Apa dampak dari kurangnya keterampilan awak kapal dalam pelaksanaan pelashingan?

2. Daftar Pertanyaan untuk Mualim I

- a. Bagaimanakah prosedur yang diterapkan dalam kegiatan pelashingan muatan *wheel loader*?
- b. Apakah prosedur tersebut benar-benar dibutuhkan di atas kapal?
Apa alasannya?
- c. Apakah meningkatkan keterampilan awak kapal perlu dilakukan? Apa alasannya?

3. Daftar Pertanyaan untuk Bosun

- a. Bagaimana pendapat anda tentang tidak adanya prosedur pelashingan muatan lepas di kapal ini?
- b. Apa pendapat anda tentang latihan keterampilan?

4. Daftar Pertanyaan untuk A/B

- a. Apa saja peran A/B dalam pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader*?

C. HASIL WAWANCARA

1. Wawancara dengan Nakhoda kapal MV.Meratus Labuan Bajo

Cadet : Apakah persiapan yang dilakukan sebelum melaksanakan pelashingan muatan *wheel loader*?

Nakhoda : Persiapan-persiapan yang dilakukan sebelum pelashingan muatan, antara lain :

- a. Mualim I mengadakan *briefing* untuk para ABK dan menjelaskan tahapan-tahapan pelashingan muatan *wheel loader* dan mengingatkan ABK tentang keselamatan dalam bekerja.
- b. Mualim I menjelaskan *bay plan* yang telah dibuat untuk disesuaikan dengan metode *lashing* yang akan diterapkan.
- c. Mualim I beserta ABK menyiapkan alat-alat *lashing* yang akan digunakan.

Cadet : Menurut Nakhoda, bagaimana prosedur pelashingan muatan *wheel loader* yang benar?

Nakhoda : prosedur pelashingan muatan lepas tidak tersedia di kapal ini, namun kami sudah meminta agar pihak perusahaan bisa membuat prosedur tersebut. Pengajuan terhadap prosedur pelaksanaan pelashingan muatan beberapa kali telah diminta oleh pihak kapal, namun sampai saat ini masih belum ada respon dari perusahaan.

.Cadet : Apa dampak dari kurangnya keterampilan awak kapal dalam pelaksanaan pelashingan?

Nakhoda : Kurangnya keterampilan pada awak kapal dapat menjadi penyebab kerusakan pada muatan dan kapal itu sendiri. Lebih lanjut lagi akan menyebabkan kerugian bagi pemilik kapal dan pecharter.

2. Wawancara dengan Mualim I

Cadet : Bagaimanakah prosedur yang diterapkan dalam kegiatan pelashingan muatan *wheel loader*?

Mualim I : Saya selaku perwira *deck* yang menangani muatan tidak pernah menemukan adanya prosedur pelaksanaan pelashingan muatan lepas di MV. Meratus Labuan Bajo.

Cadet : Apakah prosedur tersebut benar-benar dibutuhkan di atas kapal? Apa alasannya?

Mualim I : Prosedur pelashingan sangat dibutuhkan diatas kapal, karena untuk menunjang kinerja awak kapal juga untuk menunjang keselamatan muatan, kapal, serta *crew* kapal.

Cadet : Apakah meningkatkan keterampilan awak kapal perlu dilakukan? Apa alasannya?

Mualim I : Meningkatkan keterampilan dalam pelaksanaan kegiatan pelashingan sangatlah penting. Karena dalam melashing muatan kita membutuhkan waktu yang sangat lama. Sehingga dengan pelatihan diharapkan waktu yang dipakai bisa terpankas.

3. Wawancara dengan Bosun

Cadet : Bagaimana pendapat anda tentang tidak adanya prosedur pelashingan muatan lepas di kapal ini?

Bosun : Tidak adanya prosedur pelashingan di kapal membuat kami sebagai ABK merasa bingung ketika akan memulai pelashingan.

Cadet : Apa pendapat anda tentang latihan keterampilan?

Bosun : Dengan adanya latihan keterampilan yang diarahkan oleh mualim 1 sangat membantu sekali untuk menambah pengetahuan ABK dalam melakukan lashing muatan yang baik dan benar.

4. Wawancara dengan A/B

Cadet : Apa saja peran A/B dalam pelaksanaan pelashingan muatan *wheel loader*?

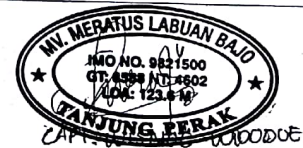
A/B : Peran A/B dalam pelaksanaan kegiatan pelashingan muatan *loader* membantu mualim I mempersiapkan apa yang dibutuhkan dalam hal pelashingan dan membantu bosun untuk melashing muatan.



SHIPS PARTICULARS ON THE BRIDGE

Ship's Name	: MERATUS LABUAN BAJU
Previous Name	: HUANG HAI 1
Call Sign	: Y C D R 2
Flag / Port of Registry	: Indonesia / Tanjung Perak
Owner	: MERATUS LINE
Classification	: CCS
Official Number / Hull No.	: NO. 3211 / Ka
IMO Number	: 9821500
Class Number // Regg. No.	: 188W0041
IMSI Number	: 525 125 008
Immersat-C Number	: 452504040
AAIC	: IIA-25
Built	: 2016
Builder	: Huanghai Shipbuilding Co., Ltd.
Kind of Ship	: Open Top - Container Vessel, Great Coastal Service R1, Cargo Hold with Hatch Cover for Dangerous Goods Class 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 & 5.2
L.O.A	: 123,6 M
L.B.P	: 120,8 M
Length from Bridge to Stern	: Abt. 13.75 M
Breadth (Moulded)	: 21,8 M
Depth (Moulded)	: 9,53 M
Summer / Tropical Draft	: 5,4 M
Light Ship Draft	: 1,99 M
Highest point from keel	: Abt. 32.13 M
Gross Tonnage	: 8588 Tons
Net Tonnage	: 4602 Tons
Summer / Tropical Deadweight	: Abt. 8793 /
Light Ship Weight	: Abt. 3436 Tons
Main Engine	: Four Stroke, Diesel Engine MAK 8M25C, 2400kW, 750 RPM, Nom reversible, im-time single acting, trunk piston.
Auxiliary Engine	: 2 x Volvo Penta D16MG - 392 kW; 1 x Volvo Penta D9MG - 239 kW; 1 x Emergency Genset: Volvo Penta D9MG - 227 kW
Propeller	: CPP, dia. 3.900, pitch 2.913 m at 0.7R, Material Cu-Ni-Al-Bronze
Bow Thruster	: 250 kW
Service Speed	: 11 Knots
Fuel Oil Consumption	: 8,5 T/day HFO
Crane	: 2 x 40T
Grain Capacity	: m ³
Bales Capacity	: m ³
Container Capacity	: 624 TEUS or 312 FEUs
Ballast Water Capacity	: 4879 m ³ (100%)
Fresh Water Capacity	: 97 m ³ (100%)
Fuel Oil Capacity	: 363 m ³ (100%)
Diesel Oil Capacity	: 147 m ³ (100%)
Deck Load Capacity	: Tank Top = Tons/m ² On Hatch Cover = Tons/m ²
Container Stacking Load	: Double Bottom - Closed hatch = 100 LT/Stack (20'), 120 LT/Stack (40') Double Bottom - Open hatch = 150 LT/Stack (20'), 175 LT/Stack (40') Hatch Cover = 30 LT/Stack (20'), 45 LT/Stack (40') Main Deck = 80 LT/Stack (20'), 80 LT/Stack (40')
Refer Plug	: 50 Plug 380 Volt 50 Hz

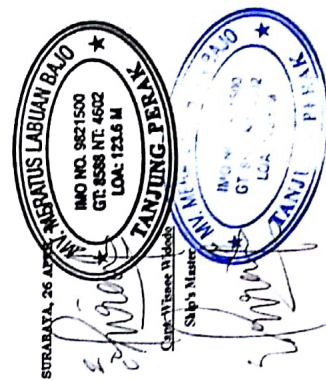
Note: Power requirement only for plugs/Reefer



CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : MV. MERATUS LABUAN BAJO
 Gross Tonnage / GT Kapal : 8588 T
 Agent in Port / Keagenan : PT. MERATUS LINE
 Owner's / Pemilik : PT. MERATUS LINE

No.	Name / Nama Awak	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Travel Document No. / No. Buku Pelaut	Doc. Of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Pelaut	Duties on Board / Jabatan	Seafarer Code / Kode Pelaut	No. PDL	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate / Sertifikat Khusus Pelaut	Certificate No. / No. Sertifikat Khusus Pelaut
1	CAPT. WISNOE WIDODO	M	2-Jun-1970	Indonesia	D 061847	9-Apr-2020	Master	6200041418	770/PCL.SBA.V.2017	7-Mar-2018	ANT-I	6200041418N10316
2	ROSYID HIDAYAT	M	26-May-1982	Indonesia	E 12389	5-Jan-2020	Ch. Off	6200150026	770/PCL.SBA.V.2017	26-Mar-2018	ANT-II	6200150026N20316
3	JUMARDAN	M	23-Aug-1987	Indonesia	E 093541	4-Aug-2019	2nd. Off	6200387082	-	-	ANT-II	6200387082N20417
4	YUZART CHANIAGA	M	18-Aug-1990	Indonesia	A 026311	22-Apr-2019	3rd. Off	6201607539	SBA/PCL.SBA.V.2017	2-Feb-2018	ANT-III	6201607539N30315
5	TEGUH SETONO	M	10-Feb-1973	Indonesia	E 049029	19-Jan-2019	Ch. Eng	6200079859	-	-	ATT-I	6200079859T10317
6	YOHANES HYULI SATTOTO	M	13-Jul-1972	Indonesia	E 047710	17-Jan-2019	2nd. Eng	6200098670	100/PCL.SBA.V.2016	2-Feb-2018	ATT-II	6200110042530516
7	JOHAN VIRNANDO	M	1-Dec-1992	Indonesia	C 012865	24-Oct-2018	3rd. Eng	620147402	100/PCL.SBA.V.2016	2-Feb-2018	ATT-III	6201474027T30316
8	AHMAD ULIN NUHA	M	5-May-1994	Indonesia	C 047889	16-Mar-2019	4th. Eng	6202079262	-	26-Mar-2018	ATT-III	6202079262T30515
9	HERI HERMAWAN	M	12-Aug-1974	Indonesia	C 004396	26-Aug-2018	Boatswain	6200543243	-	7-Mar-2018	ANT-V	6200543243M50516
10	SABARI SLAMET	M	27-Jan-1964	Indonesia	E 002739	23-Aug-2018	Quarter Master	6200044400	940/PCL.SBA.V.2016	2-Feb-2018	RAASD	6200044400A40517
11	HOSUN	M	20-Mar-1983	Indonesia	E 104223	20-Jul-2019	Quarter Master	6200567491	-	2-Feb-2018	RAASD	6200567491A40515
12	SAIFUL ARIFFIN	M	15-Mar-1977	Indonesia	F 091122	12-Feb-2021	Quarter Master	6200116783	-	26-Mar-2018	RAASD	6200116783A40516
13	PANJU PRASISTIA	M	17-Sep-1988	Indonesia	E 143728	6-Jan-2020	Electrician	6201502702	100/PCL.SBA.V.2017	7-Mar-2018	BST	6201502702T10516
14	GOGOD TRI ANDONO	M	23-Oct-1964	Indonesia	C 088047	2-Sep-2019	Oiler	6200511104	-	26-Mar-2018	RAASE	6200154384A20516
15	MOHAMMAD SHOLIHIN	M	7-Oct-1992	Indonesia	F 053378	26-Sep-2020	Oiler	6201555814	-	2-Feb-2018	RAASE	6201555814A20517
16	MOH. HASAN ALI	M	31-Mar-1974	Indonesia	E 091603	11-May-2019	Oiler	6200085419	-	2-Feb-2018	RAASE	6200085419A20517
17	NAWAKIP	M	7-Aug-1968	Indonesia	F 029260	2-Aug-2020	Chief Cook	6200107797	-	10-Mar-2018	RAASD	6200107797A40517
18	BAGUS JUNIARRO	M	23-Jun-1997	Indonesia	F 023831	19-Jun-2020	Deck Cook	6211703564	-	7-Mar-2018	BST	6211703564T10317
19	MOH. RIZAL	M	8-Nov-2000	Indonesia	F 046676	22-Sep-2020	Engine Cadet	6211737438	-	7-Mar-2018	BST	6211737438T10817
Person included master.												
Total Crews / Total Awak : 19												



CARGO MANIFEST

VESSEL	MERATUS LABUAN BAIQ
VOYAGE	1814H
PORT	TANGKANG
POD	SURABAYA
SAILING DATE	29 September 2018

No	Shipper	Consignee	Container	Seal	SIZE	Desc. of Goods	Weight	POD
1	MERATUS LINE, PT	MERATUS LINE, PT	MRLU2350035	E632596	20GP	Limbah B3	20	IDSUB
2	MERATUS LINE, PT	MERATUS LINE, PT	MRLU2340886	E632600	20GP	Limbah B3	20	IDSUB
TOTAL TONNAGE							40	

Container Size	Container Type	Container State	Contain QTY	TOTAL TON
20	GP	Full	2	40
			2	40



GAMBAR – GAMBAR



Proses bongkar *wheel loader* dari *truck* pelabuhan ke gudang penyimpanan setelah dibongkar dari kapal



Lashing wheel loader menggunakan *lashing chain* (tampak depan)



*Lashing wheel loader menggunakan lashing chain
(tampak belakang)*



Lashing chain tidak layak pakai



Wawancara bersama ABK kapal

LAMPIRAN 8

SURRENDER NOTICE
NO: KDICB12010826

Kendari, August 20, 2018

TO: Meratus Line KENDARI
CC: ANUGRAH TRANS KENDARI PT
KENDARI KENDARI INDONESIA SULAWESI TENGGARA
0411-5456479

MERATUS
BILL OF LADING

The under-mentioned Original Bs/L were duly Surrendered at our side. So please release the Delivery Order to consignee without presentation of Original Bs/L.

Vessel / Voyage		(1) B/L# (2) Consignee (3) Shipper	Container#	Description	Term of Payment	Term of Shipment
MERATUS LABUAN BAJO / 1808 N	POL-POD IDSUB - IDKDI	(1) KDICB12010826 (2) ANUGRAH TRANS KENDARI PT KENDARI KENDARI INDONESIA SULAWESI TENGGARA 0411-5456479 (3) BP YURI AS SURABAYA SURABAYA INDONESIA JAWA TIMUR 0313292673		1 UNIT WHEEL LOADER KOMATSU WA500-8	FP SUB	FIFO

Best Regards

MERATUS
MAKASSAR BRANCH
PT Meratus Line

POLYTEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

BUNNERA EKA BHAKTI
SAMODRA

DEXP surrender_bl_ntc.rep EN v1.11

Page 1 of 1

LAMPIRAN 9

Ukuran peti kemas standar yang digunakan ditampilkan dalam tabel berikut:

		Peti kemas 20 kaki		Peti kemas 40 kaki		Peti kemas 45 kaki	
		inch	metrik	inch	metrik	inch	metrik
dimensi luar	panjang	20'0"	6,058 m	40' 0"	12,192 m	45' 0"	13,716 m
	lebar	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m
	tinggi	8' 6"	2,591 m	8' 6"	2,591 m	9' 6"	2,896 m
dimensi dalam	panjang	18' 10 5/16"	5,758 m	39' 5 45/64"	12,032 m	44' 4"	13,556 m
	lebar	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m
	tinggi	7' 9 57/64"	2,385 m	7' 9 57/64"	2,385 m	8' 9 15/16"	2,698 m
bukaan pintu	width	7' 8 1/8"	2,343 m	7' 8 1/8"	2,343 m	7' 8 1/8"	2,343 m
	tinggi	7' 5 3/4"	2,280 m	7' 5 3/4"	2,280 m	8' 5 49/64"	2,585 m
volume		1,169 ft ³	33,1 m ³	2,385 ft ³	67,5 m ³	3,040 ft ³	86,1 m ³
berat kotor		52.910 pon	24.000 kg	67.200 pon	30.480 kg	67.200 pon	30.480 kg
berat kosong		4.850 pon	2.200 kg	8.380 pon	3.800 kg	10.580 pon	4.800 kg
muatan bersih		48.060 pon	21.800 kg	58.820 pon	26.680 kg	56.620 pon	25.680 kg

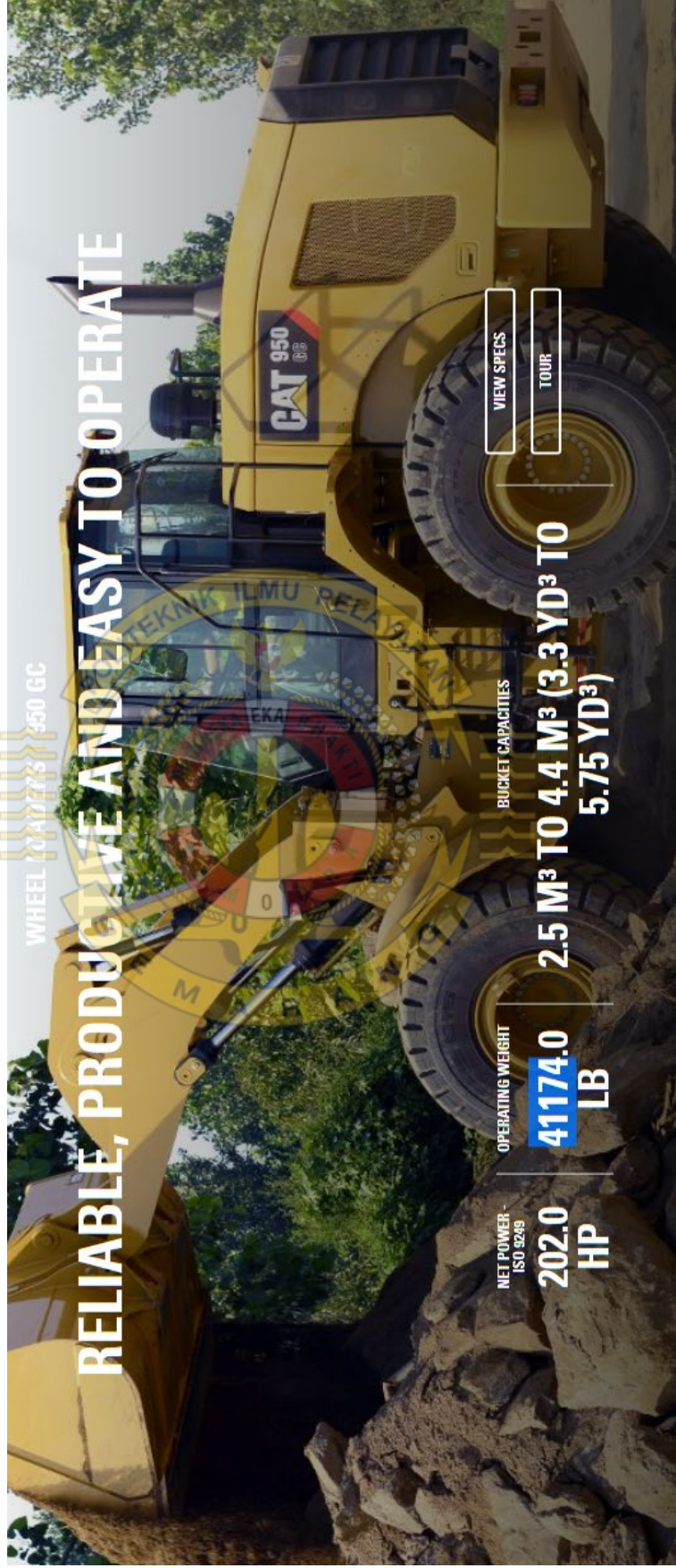


LAMPIRAN 10**WA500-8**

HORSEPOWER: 353 @1900 rpm

OPERATING WEIGHT: 76,897 - 77,856 lbs

BUCKET CAPACITY: 5.9 - 8.2 yd³



WHEEL LOADERS 950 GC

RELIABLE, PRODUCTIVE AND EASY TO OPERATE

NET POWER -
ISO 9249

202.0
HP

OPERATING WEIGHT

41174.0
LB

BUCKET CAPACITIES

2.5 M³ TO 4.4 M³ (3.3 YD³ TO 5.75 YD³)

VIEW SPECS

TOUR



DNV REPORT

DNV Report No.: 97- 0161

Copyright © 2004 Det Norske Veritas

All rights reserved. This document is prepared for the benefit of Ship Owners, Ship Management Companies, and Ship Builders with vessels classed with Det Norske Veritas for the preparation of Cargo Securing Manuals, or consultants acting on their behalf. Both the electronic and paper versions may be used for this purpose without further authorisation. Use by any other person for any other purpose needs to be authorised by DNV in writing.

Inquiries may be directed to:

Det Norske Veritas

NACNO – Approval Ship and Offshore Veritasveien 1
N-1322 HØVIK, NORWAY

Telephone: + 47 67 57 99 00

Fax: + 47 67 57 99 11

Version: 4.0

Date: 2004-01-01

ANNEX 4 Safe stowage and securing of wheel-based (rolling) cargoes

1 Introduction

Wheel-based cargoes, in the context of these guidelines, are all cargoes which are provided with wheels on tracks, including those which are used for the stowage and transport of other cargoes, except trailers and roadtrains, but including buses, military vehicles with or without tracks, tractors, earth-moving equipment, rolltrailers, etc.

2 General Recommendations

The cargo spaces in which wheel-based cargo is to be stowed should be dry, clean and free from grease and oil.

Wheel-based cargoes should be provided with adequate and clearly marked securing points or other equivalent means of sufficient strength to which lashings may be applied.

Wheel-based cargoes which are not provided with securing points should have those places where lashings may be applied, clearly marked.

Wheel-based cargoes, which are not provided with rubber wheels or tracks with friction-increasing lower surfaces, should always be stowed on wooden dunnage or other friction-increasing material such as soft boards, rubber mats, etc.

When in stowage position, the brakes of a wheel-based unit, if so equipped, should be set.

Wheel-based cargoes should be secured to the ship by lashings made of material having strength and elongation characteristics at least equivalent to steel chain or wire.

Where possible, wheel-based cargoes, carried as part cargo, should be stowed close to the ship's side or in stowage positions which are provided with sufficient securing points of sufficient strength, or be block stowed from side to side of the cargo space.

To prevent any lateral shifting of wheel-based cargoes not provided with adequate securing points, such cargoes should, where practicable, be stowed close to the ship's side and close to each other, or be blocked off by other suitable cargo units such as loaded containers, etc.

To prevent the shifting of wheel-based cargoes, it is, where practicable, preferable to stow those cargoes in a fore-and-aft direction rather than athwart ships. If wheel-based cargoes are inevitably stowed athwart ships, additional securing of sufficient strength may be necessary.

The wheels of wheel-based cargoes should be blocked to prevent shifting.

Cargoes stowed on wheel-based units should be adequately secured to stowage platforms or, where provided with suitable means, to its sides. Any movable external components attached to a wheel-based unit, such as derricks, arms or turrets should be adequately locked or secured in position

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. **Nama** : **Bagus Juniarko**
2. **NIT** : **52155555 N**
3. **Tempat, Tanggal Lahir** : **Bangkalan, 23 Juni 1997**
4. **Alamat** : **Jl. Manggis No.11A RT 003 / RW 004**
Desa Banyuajuh, Kecamatan Kamal,
Kabupaten Bangkalan, Jawa Timur
5. **Agama** : **Islam**
6. **Nama Orang Tua**
Ayah : **Mohammad Hasan**
Ibu : **Ani Mariya**
7. **Riwayat Pendidikan**
 - a. **SD Negeri Banyuajuh 03 Kamal** : **Tahun 2003 - 2009**
 - b. **SMP Negeri 02 Bangkalan** : **Tahun 2009 - 2012**
 - c. **SMA Negeri 01 Bangkalan** : **Tahun 2012 - 2015**
 - d. **PIP Semarang** : **Tahun 2015 - Sekarang**
8. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**
Kapal : **MV.Meratus Labuan Bajo**
Perusahaan : **Meratus Line**
Alamat : **Jl. Aloon-Aloon Priok No.21 Perak Barat,**
Kecamatan Krembangan, Kota Surabaya,
Jawa Timur 13790