



**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT *LASHING*
CONTAINER GUNA MENUNJANG KEAMANAN MUATAN DI
MV. SELILI BARU**

SKRIPSI

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

Oleh

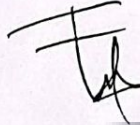
**FAHLEVI AL BAHARI
NIT. 561911137178 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT *LASHING CONTAINER* GUNA
MENUNJANG KEAMANAN MUATAN DI MV. SELILI BARU**

Disusun Oleh :



FAHLEVI AL BAHARI
NIT. 561911137178 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran


Semarang, 30 Januari.....2024

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



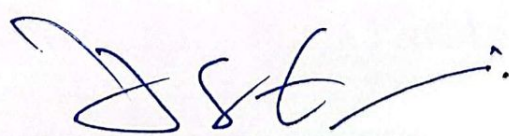
Dr. ISKANDAR, SH, MT
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19730621 199808 1 001



PRANYOTO, S.Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



YUSTINA SAPAN, S.Si, T, M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT LASHING CONTAINER GUNA MENUNJANG KEAMANAN MUATAN DI MV. SELILI BARU**” Karya,

Nama : FAHLEVI AL BAHARI

NIT : 561911137178 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi D-IV Nautika,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal2024

Semarang,

Penguji I : MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.T., M.Pd
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001

Penguji II : Dr. ISKANDAR, SH. MT.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19730621 199808 1 001

Penguji III : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P.
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.MTr., M.Mar.
Pembina Tingkat. I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : FAHLEVI AL BAHARI

NIT : 561911137178 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “**OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT LASHING CONTAINER GUNA MENUNJANG KEAMANAN MUATAN DI MV. SELILI BARU**”

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, 30 Januari 2024

Yang membuat pernyataan,



FAHLEVI AL BAHARI
NIT. 561911137178 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

1. “Dan barangsiapa yang mentaati Allah dan Rasul (Nya) mereka itu akan bersama-sama dengan orang-orang yang dianugerahi nikmat oleh Allah, yaitu para nabi, shiddiqin, syuhada, dan orang-orang saleh. Dan mereka itulah sebaik baiknya teman.” (QS An-Nisa 4 ayat 69)
2. “Jalan datar itu nyaman jalan menurun itu lebih nyaman tapi kalau jalan kita mendaki, kita tahu bahwa ini pasti menuju ke puncak dan mendaki itu pasti berat mendaki itu pasti penuh tantangan tapi mendaki itulah yang mengantarkan kita ke puncak puncak baru.” (Anies Rasyid Baswedan)
3. “Kunci dari kebahagiaan adalah menjalani hidup seolah-olah tidak ada yang mengawasi, dan mengekspresikan diri seolah-olah semua orang mendengarkan.” (Nelson Mandela)

Persembahan:

1. Kepada almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Kepada PT. Salam Pacific Indonesia Lines
3. Kepada MV. Selili Baru beserta *crew*

PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala berkah dan karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan penelitian yang berjudul “Optimalisasi penggunaan alat *lashing container* guna menunjang keamanan muatan di MV. Selili Baru”.

Penelitian ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika yang telah melaksanakan praktik laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si, T, M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Iskandar, SH, MT selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Pranyoto, S.Pi, M.AP. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Bapak dan Ibu Dosen serta seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
6. Ayah (Fajar Suharto M.Mar.E.) dan Mamah (Dwi Yusir Atmayanti) yang telah

memberikan doa, dukungan, dan yang terpenting selalu mensupport anaknya dalam memulai kegiatan.

7. Saudaraku tercinta Haikal Al Aufar Suharto, Luthfan Az Zihni Suharto, Rianda Yulandari Serta Mbak Thalea Annabia Azzria yang selalu ada canda tawa, tangis, dan selalu ada pertengkaran untuk mewarnai kehidupan dalam persaudaraan.
8. Wisnu Kusuma, Omar Nabil, Andini Sukma Pratiwi, Rizki Sutrisna, M. Khafidz Haikal, Nicholas Febrian, Ilham Ramadhan, M. Iqbal Khanawi, Rafli Apriyanda, M. Rafli Mulyana, Hifzhan Rizky, M. Farhan Naufal Alfarizy, Maximus Wagner Wasugai Serta Terkhususnya Kakak Nihla Adinda Faradiba tercinta yang selalu menyediakan waktu, dukungan dalam segala hal kepada peneliti untuk menyelesaikan Skripsi
9. Terima kasih juga kepada Honda Astrea yang melatih arti dari kesabaran dan belajar untuk meredakan rasa angkuh.
10. Seluruh *crew* MV. Selili Baru tahun 2021-2022.
11. Rekan-rekanku angkatan LVI PIP Semarang dan teman teman batavia LVI yang telah membantu dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
12. Terimakasih kepada jiwa-jiwa yang pernah mewarnai relung hati sehingga bisa menjadikan acuan untuk menyelesaikan skripsi ini.

Peneliti berharap bahwa skripsi ini bisa memberikan manfaat dan berguna dalam meningkatkan pengetahuan serta memberikan kontribusi pemikiran kepada para pembaca, terutama para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Jika ada kesalahan atau kekurangan dalam penelitian ini, peneliti memohon maaf. Peneliti

peneliti meminta agar pembaca bersedia memberikan kritik dan saran yang membangun.

Semarang, 30 Januari 2024



Fahlevi Al Bahari
NIT. 561911137178 N



ABSTRAKSI

Bahari, Fahlevi Al. 2023, NIT: 561911137178 N, “OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT *LASHING CONTAINER* GUNA MENUNJANG KEAMANAN MUATAN DI MV. SELILI BARU”. Skripsi Program Diploma IV, Progam Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Iskandar, SH, MT., Pembimbing II: Pranyoto, S.Pi, M.AP.

Untuk mengurangi kerusakan fisik pada container dan muatannya, penataan muatan selama proses pemuatan di pelabuhan dan penggunaan tata lashing sesuai standar sangat penting. Khususnya pada kapal peti kemas, lashing yang benar-benar kuat dan aman diperlukan untuk menahan gerakan peti kemas yang dapat terjadi dalam enam jurusan berbeda (rolling, pitching, yawing, heaving, swaying, dan surging) akibat keadaan laut yang tidak stabil selama pelayaran. Keselamatan kapal dan muatannya sangat bergantung pada pelaksanaan pengikatan yang tepat. Pada penelitian ini peneliti merumuskan masalah penelitian meliputi apa saja kendala yang dihadapi pada saat melakukan optimalisasi dari penggunaan alat lashing container di MV. Selili Baru dan bagaimana cara melakukan optimalisasi penggunaan alat lashing container yang aman untuk mencegah kerusakan container di MV. Selili Baru.

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data primer yang didapat melalui catatan hasil wawancara dengan Chief officer dan Boatswain, lalu data sekunder diperoleh dari data dokumentasi, arsip-arsip resmi, serta referensi buku. Teknik pengumpulan data menggunakan gabungan riset lapangan, wawancara, dan dokumentasi. Teknik Analisis data kualitatif menggunakan metode reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan, selain itu juga digunakan metode Fishbone diagram. Penelitian ini dilaksanakan dan bertempat di MV. Selili Baru sebagai tempat peneliti melaksanakan praktik laut selama 12 bulan.

Pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam rangka meningkatkan keamanan di kapal MV. Selili Baru, peralatan lashing container yang tidak terawat, ketersediaan alat yang terbatas, perubahan cuaca, kurangnya pemahaman teknik penegikatan, serta kebutuhan optimalisasi penggunaan alat lashing memerlukan pendekatan komprehensif. Rekomendasi termasuk jadwal perawatan rutin, pemisahan alat lashing rusak, briefing kepada crew deck, peningkatan pengawasan selama bongkar muat, pemeriksaan pengikatan pasca-muat, dan pelatihan bagi stevedore. Optimalisasi juga mencakup penggunaan metode pelashing yang tepat, dinas jaga optimal, dan peningkatan pengetahuan stevedore untuk memastikan keamanan di MV Selili Baru.

Kata kunci : Kapal Container, keamanan, Muatan, Lashing

ABSTRACT

Bahari, Fahlevi Al, 2023, NIT: 561911137178 N, “OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT LASHING CONTAINER GUNA MENUNJANG KEAMANAN MUATAN DI MV. SELILI BARU”. Thesis. Diploma IV Progam, Nautical Study Progam, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Dr. Iskandar, SH, MT., Advisor II: Pranyoto, S.Pi, M.AP.

In order to reduce physical damage to containers and their contents, proper cargo stowage during the loading process at ports and the use of standard lashing procedures are crucial. Particularly on container ships, strong and secure lashing is necessary to restrain container movements that can occur in six different directions (rolling, pitching, yawing, heaving, swaying, and surging) due to unstable sea conditions during voyages. The safety of the ship and its cargo heavily relies on the proper implementation of lashing. In this study, the author formulates research problems that include identifying the challenges faced in optimizing the use of container lashing equipment on MV Selili Baru and proposing safe optimization methods to prevent container damage on the vessel.

The research methodology employed in this study is a qualitative descriptive approach. Primary data sources were obtained through interview records with the Chief Officer and Boatswain, while secondary data were gathered from documentation, official archives, and book references. Data collection techniques involved a combination of field research, interviews, and documentation. Qualitative data analysis was conducted using data reduction, data presentation, conclusion drawing, and Fishbone diagram methods. The research took place on MV Selili Baru, where the researcher engaged in sea practice for 12 months.

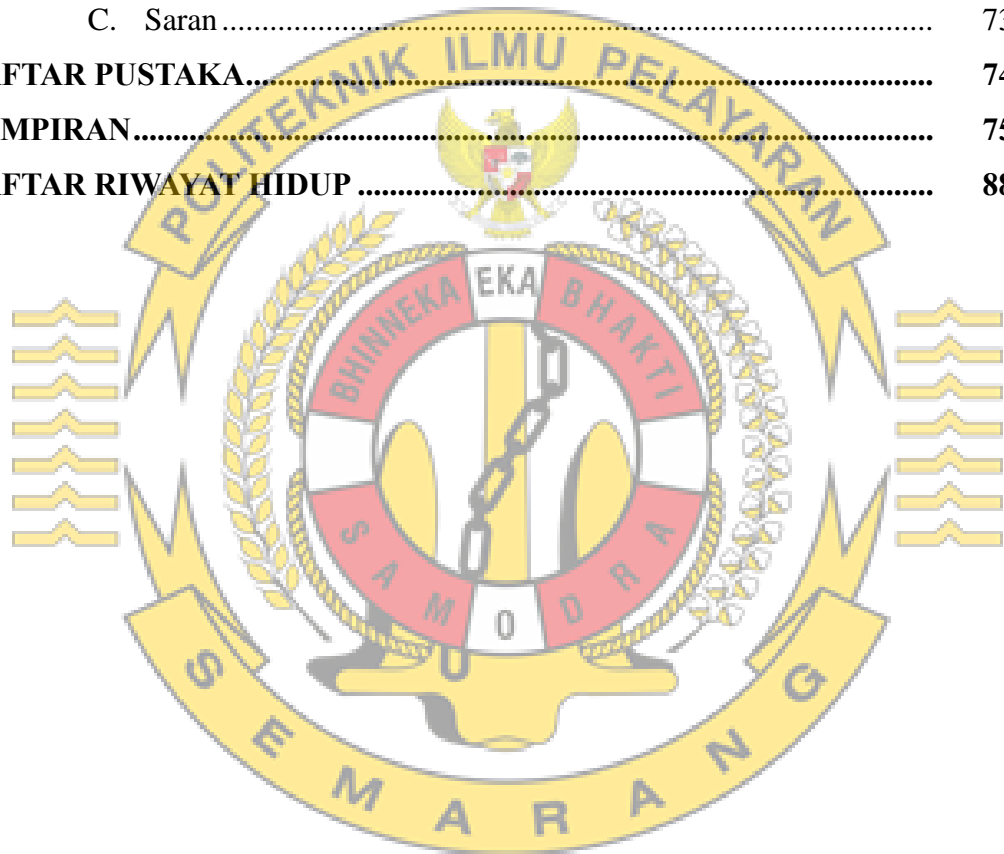
Conclusions drawn from this study indicate that, to enhance safety on MV Selili Baru, a comprehensive approach is required to address issues such as poorly maintained container lashing equipment, limited tool availability, weather changes, lack of understanding of lashing techniques, and the need for optimizing lashing equipment usage. Recommendations include regular maintenance schedules, separation of damaged lashing equipment, crew briefings, increased supervision during loading and unloading, post-loading lashing inspections, and training for stevedores. Optimization also involves using appropriate lashing methods, optimal duty rotations, and enhancing stevedores' knowledge to ensure safety on MV Selili Baru.

Keywords: Container Ships, Security, Cargo, Lashing

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian	6
BAB II KAJIAN TEORI	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian	27
BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Metode Penelitian	30
B. Tempat Penelitian	32
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	32
D. Teknik Pengumpulan Data	34
E. Instrumen Penelitian	37
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	39
G. Pengujian Keabsahan Data	44
BAB IV HASIL PENELITIAN	48

A. Gambaran Konteks Penelitian	48
B. Deskripsi Data	50
C. Temuan	53
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	56
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	71
A. Simpulan.....	71
B. Keterbatasan Penelitian	72
C. Saran	73
DAFTAR PUSTAKA.....	74
LAMPIRAN.....	75
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	88



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Perbandingan penelitian terdahulu dan penelitian sekarang	49
Tabel 4. 2 <i>Ship Particular</i> MV. Selili Baru	51
Tabel 4. 3 <i>Crew List</i> MV. Selili Baru	52



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kapal <i>Full Container</i>	10
Gambar 2. 2 Kapal <i>Semi Container</i>	11
Gambar 2. 3 <i>Container</i>	12
Gambar 2. 4 <i>Thermal Container</i>	13
Gambar 2. 5 <i>Tank Container</i>	13
Gambar 2. 6 <i>Dry Bulk Container</i>	14
Gambar 2. 7 <i>Platform Container</i>	14
Gambar 2. 8 <i>Collapsible Container</i>	15
Gambar 2. 9 <i>Air Mode Container</i>	15
Gambar 2. 10 Penyusunan <i>Container 20' dan 40'</i>	16
Gambar 2. 11 Pintu <i>Container</i> Menghadap Keburitan	16
Gambar 2. 12 Penempatan <i>Refeer Container</i> dekat <i>Electric Plug</i>	17
Gambar 2. 13 Penggunaan <i>lashing bars</i> dan <i>screw bridge fitting</i>	18
Gambar 2. 14 <i>Lashing Bars</i>	19
Gambar 2. 15 <i>Turn Buckle</i>	20
Gambar 2. 16 <i>Bottle Screw</i>	21
Gambar 2. 17 <i>Screw Bridge Fitting</i>	22
Gambar 2. 18 <i>Twistlock</i>	22
Gambar 2. 19 <i>Pigeon Hook</i>	23
Gambar 2. 20 <i>Double Bridge Cone</i>	24
Gambar 2. 21 <i>Single Bridge Fitting</i>	25

Gambar 2. 22 Kerangka Penelitian	29
Gambar 3. 1 <i>Fishbone Diagram</i>	43
Gambar 4. 1 <i>Turn Buckle</i>	54
Gambar 4. 2 <i>Single bridge tones</i>	55
Gambar 4. 3 <i>Fishbone Diagram</i>	57
Gambar 4. 4 <i>Turnbuckle</i> yang sudah berkarat	58
Gambar 4. 5 Peletakkan alat <i>lashing</i> yang sembarangan.....	59
Gambar 4. 6 <i>Form</i> jumlah ketersediaan alat <i>lashing container</i>	59
Gambar 4. 7 <i>Hatchcover</i> akibat terbentur alat <i>lashing</i> yang dilemparkan oleh <i>stevedore</i>	62
Gambar 4. 8 <i>Chief Officer</i> melakukan <i>safety meeting</i> sebelum kegiatan bongkar muat.....	66
Gambar 4. 9 <i>Securing with Parallel Lashing Rods</i>	66
Gambar 4. 10 <i>Container</i> yang telah di <i>lashing</i> dengan baik.....	67
Gambar 4. 11 Pemberian <i>grease</i> pada <i>turnbuckle</i>	69

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> MV. Selili Baru.....	75
Lampiran 2 <i>Crew List</i> MV. Selili Baru.....	76
Lampiran 3 Wawancara Wahyudin <i>Chief Officer</i> dengan.....	77
Lampiran 4 Wawancara dengan <i>Boatswain</i> Yustinus Adolf.....	79
Lampiran 5 Wawancara dengan <i>Stevedore</i>	81
Lampiran 6 Dokumentasi kegiatan Wawancara Wahyudin (<i>Chief Officer</i>).....	83
Lampiran 7 Dokumentasi kegiatan Wawancara <i>Boatswain</i> Yustinus Adolf.....	83
Lampiran 8 Wawancara dengan <i>Stevedore</i> Samsul.....	84
Lampiran 9 Logo Perusahaan PT. Salam Pacific Indonesia Lines.....	84
Lampiran 10 Kapal MV. Selili Baru.....	85
Lampiran 11 Praktik laut.....	86
Lampiran 12 Permintaan Alat <i>Lashing container</i>	87

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan adanya peti kemas (*container*) yang menjadi suatu sistem baru. Sekarang ini sudah berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang makin lama makin meningkat. Kemajuan sistem peti kemas yang cukup pesat ini tidak lain bertujuan untuk mengantar muatan dengan aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin.

Pengangkutan barang atau muatan dengan menggunakan peti kemas di Amerika Serikat dimulai sekitar tahun 1950 oleh Firma *Mc Lean Trucking Company*, milik seorang pengusaha bernama *Malcolm Mc Lean*. Untuk perluasan pelayaran melalui laut maka pada tahun 1957, *Mc Lean* membeli Perusahaan Pelayaran *Pan Atlantic Steamship Company*, kemudian merubah susunan ruang muatan kapalnya menjadi sistem peti kemas dan selanjutnya perusahaan tersebut merupakan cikal bakal dari *Sea Lan Service Inc.*

Penggunaan peti kemas dalam transportasi muatan umum semakin lama semakin meningkat dengan pesat dan dalam waktu dekat ini dunia pelayaran telah terjadi kemajuan yang cukup pesat dalam sistem pengamanan peti kemas yang bertujuan agar muatan bisa sampai di pelabuhan tiba dengan aman, cepat, dan biaya terjangkau. Dalam lancarnya sarana transportasi laut ini kesenjangan

harga barang dari satu pulau dengan pulau lainnya dapat distabilkan terutama pada daerah pulau penghasil (produsen) dan daerah pulau konsumen. Dilihat dari efesiansinya, para produsen telah banyak menggunakan peti kemas untuk pendistribusian barang. Hal ini dikarenakan jalur pendistribusian barang hasil produksi cukup panjang dan jauh hingga ke pelosok desa, sehingga bisa segera sampai ketempat tujuan tanpa harus mengepak kembali muatan yang telah diangkut oleh kapal.

Terminal adalah suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi. Didalam terminal terdapat kegiatan turun naik dan bongkar muat, baik barang, penumpang atau peti kemas, yang selanjutnya akan dipindah ketempat tujuan. Secara teknis, gabungan dari dermaga yang melayani trafik yang serupa (peti kemas saja, atau curah cair, curah kering, dan lainnya) disebut terminal. Secara fungsional, terminal mempermudah pelayanan, pengaturan dan pengawasan kegiatan bongkar muat dan turun naik barang, penumpang, maupun peti kemas (Rusmin, 2023)

Menurut Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 52 Tahun 1987 tentang Terminal Peti Kemas Pasal 1 menjelaskan bahwa Terminal Peti Kemas adalah tempat tertentu didaratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan prasarana dan sarana angkutan barang untuk tujuan ekspor dan impor dengan cara pengemasan khusus, sehingga dapat berfungsi sebagai pelabuhan dan di dalam pasal yang sama juga dijelaskan bahwa Peti Kemas (*Cargo Container*) adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan standar internasional (*Internasional Standard Organization*) sebagai

alat atau perangkat pengangkutan barang. Lapangan penumpukan digunakan untuk menempatkan peti kemas yang akan dimuat kapal atau setelah dibongkar dari kapal, baik yang berisi muatan ataupun peti kemas kosong. Hasil dari proyeksi metode regresi linear digunakan dan dihitung ulang untuk mencari solusi dari peningkatan arus-arus tersebut yang berdampak menurunnya produktifitas ekspor dan impor peti kemas.

Peti kemas dibawa oleh kapal haruslah benar-benar aman baik dari segala situasi dan kondisi selama pelayaran sehingga muatan peti kemas tersebut tidak rusak baik dari pelabuhan muat hingga sampai dipelabuhan bongkar atau pelabuhan tujuan. Dalam melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan sering terjadi berbagai hambatan yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan bongkar muat, yang tentunya akan menghambat atau memperlambat pendistribusian barang ke konsumen dalam kelancaran pendistribusian barang ke konsumen harus diperhatikan kesiapan kapal untuk kegiatan bongkar muat adalah alat *lashing container* yang tersedia terhadap bongkar muat di atas kapal. Peneliti melakukan penelitian ini karena pernah terjadi masalah saat kapal berlayar di Laut Jawa pada tanggal 22 Juli 2022 terjadi benturan antar *container* disebabkan karena kurang optimalnya penggunaan alat *lashing container*.

Dari pengamatan peneliti, dapat diambil beberapa faktor yang dapat menyebabkan kurang optimalnya penggunaan alat *lashing container* di MV. Selili Baru antara lain rusaknya alat *lashing* dan kurangnya perawatan alat *lashing* oleh pihak kapal. Faktor lainnya disebabkan oleh kurangnya pengawasan yang optimal dari awak kapal pada saat bongkar muat peti kemas.

Dalam mengurangi kerusakan fisik terhadap peti kemas dan muatannya maka penataan muatan selama proses pemuatan di pelabuhan dan tata *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 peti kemas mempunyai *lashing* untuk muatan, yang berbeda dengan kapal-kapal pada umumnya. Proses pengikatan terhadap peti kemas haruslah benar-benar kuat dan aman sehingga dapat menahan gerakan-gerakan dari peti kemas, sebuah kapal di laut dapat bergerak ke arah enam jurusan yang berbeda *rolling* (bergulung), *pitching* (mengangguk), *yawing* (berayun), *heaving* (mengoleng), *swaying* (menggeser), dan *surging* (menyentak).

Itu semua dikarenakan oleh keadaan laut yang tidak stabil, sehingga sangat memungkinkan peti kemas itu bergerak ke atas dan ke bawah, dari sisi ke sisi serta maju mundur selama pelayaran, bisa mengakibatkan peti kemas tersebut terjatuh ke laut untuk itu penggunaan *lashing* dalam muatan peti kemas harus kuat dan dapat menahan gerakan-gerakan dari peti kemas tersebut.

Dalam penelitian ini peneliti mencoba mengangkat permasalahan mengenai mengamankan muatan peti kemas selama pelayaran yaitu dengan judul **“OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT *LASHING CONTAINER* GUNA MENUNJANG KEAMANAN MUATAN DI MV. SELILI BARU”**. Hal ini dimaksudkan karena pentingnya keselamatan kapal dan muatannya selama pelayaran, sehingga muatan sampai ke pelabuhan tujuan aman.

B. Fokus Penelitian

Menurut Sugiyono (Sugiyono, 2020) batasan masalah dalam penelitian kualitatif disebut dengan fokus, yang berisi pokok masalah yang masih bersifat universal atau umum. Agar tujuan penelitian tercapai dengan baik, maka peneliti membatasi permasalahan yang akan dibahas. Dalam penelitian ini batasan masalah diambil dari pengalaman peneliti pada saat melaksanakan penelitian yaitu tanggal 09 September 2021 sampai dengan tanggal 10 September 2022 di atas MV. Selili Baru, milik PT. Salam Pacific Indonesia Lines. Pelaksanaannya menitikberatkan pada waktu kapal berada di pelabuhan dan saat sedang melakukan proses kegiatan bongkar muat dan selama pelayaran menuju pelabuhan bongkar. Ada beberapa pelabuhan yang menjadi fokus penelitian dalam melaksanakan penelitian ini, antara lain di Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), di Pelabuhan Perawang (Pekanbaru) dan juga selama pelayaran.

C. Rumusan Masalah

Menurut (Sugiyono, 2020) rumusan masalah merupakan fokus penelitian masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah peneliti masuk lapangan atau situasi sosial tertentu. Dengan meneliti permasalahan tentang pengamatan proses melashing pada muatan peti kemas, dapat dikarenakan bermacam-macam faktor yang dapat menimbulkan permasalahan. Di dalam penyusunan skripsi ini peneliti menggunakan judul, **"Optimalisasi Penggunaan Alat *Lashing Container* Guna Menunjang Keamanan Muatan di MV. Selili Baru"**. Dalam melaksanakan penelitian di MV. Selili Baru

tentang penggunaan alat *lashing* ini, peneliti menemukan beberapa permasalahan, antara lain:

1. Apa saja kendala yang dihadapi pada saat melakukan optimalisasi dari penggunaan alat *lashing container* di MV. Selili Baru ?
2. Bagaimana cara melakukan optimalisasi penggunaan alat *lashing container* yang aman untuk mencegah kerusakan *container* di MV. Selili Baru ?

D. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengetahui apa saja kendala yang dihadapi pada saat melakukan optimalisasi dari penggunaan alat *lashing container* di MV. Selili Baru
2. Untuk mengetahui bagaimana cara melakukan optimalisasi penggunaan alat *lashing container* yang aman untuk mencegah kerusakan *container* di MV. Selili Baru

E. Manfaat Hasil Penelitian

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

1. Penelitian ini diharapkan bisa menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan bongkar-muat khususnya dalam hal *lashing* muatan peti kemas yang kurang sesuai dengan prosedur sehingga pada akhirnya akan mengurangi terjadinya kerusakan peti kemas yang diakibatkan karena kurang optimalnya kegiatan *lashing* muatan peti kemas.
2. Dapat menambah informasi awak kapal mengenai pentingnya pelaksanaan

lashing muatan peti kemas sesuai dengan prosedur yang benar dan baik.

3. Dalam upaya memberikan manfaat bagi pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, dengan harapan bahwa pada akhirnya hal ini dapat berkontribusi pada peningkatan pemahaman yang mengenai pengamanan muatan, terutama dalam konteks *lashing* muatan peti kemas.
4. Menambah pengetahuan bagi peneliti maupun pembaca tentang pengamanan muatan khususnya dalam hal pengikatan dan alat *lashing* di atas kapal MV. Selili baru pada saat sandar dan selama pelayaran.
5. Sebagai referensi bagi perusahaan pelayaran untuk mengetahui akan pentingnya alat *lashing* sehingga jika terjadi kekurangan dalam alat - alat baik peralatan maupun perlengkapan *lashing* perusahaan dapat segera mengatasi kebutuhannya.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Menurut (Sugiyono, 2020) Deskripsi teori berisi tentang definisi terhadap masing masing variable yang diteliti, uraian rinci tentang ruang lingkup setiap variabel, dan kedudukan antara variabel satu dengan yang lain dalam konteks penelitian itu. Sedangkan menurut (Hariyati, 2020) deskripsi teori dalam suatu penelitian merupakan uraian sistematis tentang teori dan hasil-hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti. Teori yang digunakan bukan sekedar pendapat dari pengarang, pendapat penguasa, tetapi teori yang betul-betul telah teruji kebenarannya secara empiris. Jumlah kelompok teori yang perlu dideskripsikan tergantung pada luasnya permasalahan dan pada jumlah variabel yang diteliti. Untuk membantu pembahasan dalam skripsi yang berjudul "Optimalisasi penggunaan alat *lashing container* guna menunjang keamanan muatan di MV. *Selili Baru*", peneliti mengambil beberapa teori pendukung dari berbagai sumber pustaka yang relevan dengan topik skripsi ini. Hal ini dilakukan dengan bertujuan untuk menyempurnakan dan mendukung penelitian skripsi ini.

1. Kapal *Container*

Kapal pengangkut *container* adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut *container*. Biasanya pada kapal demikian akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan *container*, seperti: *container base cone* atau sering disebut sepatu *container*. Begitu

juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat untuk memikul beban *container* yang diangkutnya. (Fakhrurrozi, 2017)

Dalam konteks pengiriman muatan *container* jenis kapal *container* dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu *Full Container Loaded* dan *Less Than Container*. Berikut ini penjelasannya :

a. *Full Container Loaded*

Menurut (Subandi, 2018) *Full Container loaded* adalah Suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan *container* yang menyatakan bahwa muatan sepenuhnya dimuat secara *container*. Artinya dalam suatu *container* berisi muatan penuh yang dimiliki oleh suatu pemilik (eksportir/importir). Kapal jenis ini biasanya hanya digunakan untuk mengangkut *container* saja. Pada ruangan-ruangan muatannya sudah dipasang *cell guide*, sehingga *container* yang akan dimasukkan ke dalam ruang muatan dapat dengan mudah diarahkan melalui *cell guide* tersebut. Ada kapal-kapal yang membangun *cell*-nya khusus untuk peti kemas ukuran 20 kaki, tetapi umumnya dibuat ukuran *cell* 40 kaki. *Cell guide* tidak hanya dibangun di dalam palka saja, tapi ada pula kapal-kapal yang membangun *cell guide*-nya di atas geladak. Pemuatan dilaksanakan dengan menurunkan peti kemas ke dalam tempat yang tersedia (berbentuk sel-sel) dalam palka, ataupun menumpuk dalam susunan vertikal ke atas pada geladak utamanya. Tanpa menggeser-geser lagi ke arah horizontal.



Gambar 2. 1 Kapal *Full Container*

Sumber: <https://www.fleetmon.com>

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan disini hanyalah faktor stabilitas kapal dan kurang faktor pengamanan peti kemas di dalam tempatnya. Sel-sel (ruang) muat untuk masing-masing peti kemas dibentuk oleh 4 (empat) buah penghantar vertikal yang berada pada tiap-tiap sudut dari pada ruang muat peti kemas yang berjalan dari ambang palka turun sampai *tank top*

b. *Less Than Container Loaded*

Suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan *container* yang menyatakan bahwa muatan tidak sepenuhnya dimuat secara *container*. Artinya dalam suatu *container* berisi bermacam-macam barang dengan pemilik barang (eksportir/importir) yang berlainan (Subandi, 2018). Yang dimaksud dari deskripsi diatas adalah kapal yang biasanya digunakan untuk mengangkut *container* bersama-

sama *break bulk* atau dengan kata lain muatan yang dibungkus biasa secara konvensional. Pada bagian-bagian palka kapal terdapat lubang-lubang untuk pemasangan *base cone* bila akan dimuati *container* dan terdapat juga di atas geladaknya. Kapal-kapal jenis ini biasanya tidak dipasang *cell guide*, karena bila dipasang maka akan menghalangi muatan *break bulk cargo*.



Gambar 2. 2 Kapal Semi Container

Sumber: <https://www.fleetmon.com>

Menurut (Fakhrurrozi, 2017) kontainer adalah suatu muatan dalam ukuran standar kontainer diciptakan dan didesain dalam berbagai ukuran dan jenis, setiap jenis kontainer dapat disesuaikan dengan jenis dan macam muatan yang dapat diangkat masuk *container*. Sedangkan menurut (Nur Rohmah, 2018) Pengertian *container* secara formal ditetapkan *Custom Convention on Container* yang diselenggarakan pada 2 Desember 1972 di Geneva, Swiss dan telah di ratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui KEPPRES RI No. 33 Th. 1989 Tentang Pengesahan *International*

Convention for Save Containers. *Container* adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Organization for Standardization* (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk *container*, kereta api dan kapal peti kemas laut.

International Standard Organization (ISO) membagi jenis peti kemas dalam 7 golongan yaitu *General Cargo Container*, *Thermal Containers*, *Tank Container*, *Dry Bulk Container*, *Platform Container*, *Collapsible Container*, dan *Air Mode Container*. Berikut ini adalah gambar serta Penjelasan dari 7 golongan jenis peti kemas :

- a. Golongan I *General Cargo Container* sebuah *container* yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*General Cargo*).



Gambar 2. 3 *Container*

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

- b. Golongan II *Thermal Containers* yang dilengkapi dengan pengatur suhu.



Gambar 2. 4 *Thermal Container*

Sumber: <https://kontainerindonesia.co.id>

- c. Golongan III *Tank Container* sebuah *Container* berupa tangki yang ditempatkan dalam kerangka *container* yang dipergunakan untuk muatan, baik muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).



Gambar 2. 5 *Tank Container*

Sumber: <http://id.industrialgastank.com>

- d. Golongan IV *Dry Bulk Container* sebuah jenis ini digunakan terutama untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah (*bulk cargo*), seperti butiran, bahan pakan, rempah-rempah.



Gambar 2. 6 *Dry Bulk Container*

Sumber: <https://www.bulktechpack.com>

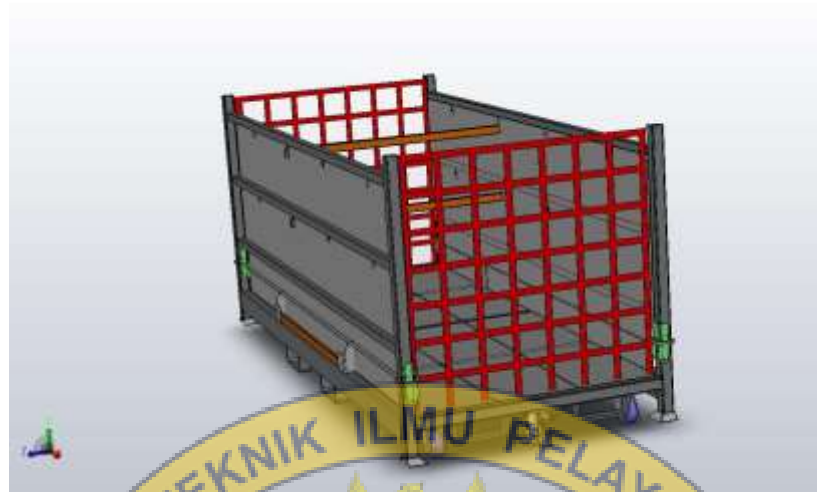
- e. Golongan V *Platform Container* adalah *container* yang terdiri dari lantai dasar.



Gambar 2. 7 *Platform Container*

Sumber: <https://www.shanghaimetal.com>

- f. Golongan VI *Collapsible Container* yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti *container* untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*auto container*).



Gambar 2. 8 *Collapsible Container*

Sumber: <https://www.spsidealsolutions.com>

g. *Golongan VII Air Mode Container* yang khusus dibuat dan dipergunakan oleh pesawat terbang yang berbadan besar untuk mengangkut barang-barang penumpang atau *air cargo* melalui udara.



Gambar 2. 9 *Air Mode Container*

Sumber: <https://www.spsidealsolutions.com>

2. Keamanan muatan *container*

Menurut (Rohman, 2019) dalam buku Penanganan dan Pengaturan Muatan Untuk Diklat ANT-III menjelaskan penyusunan *container* sebagai berikut:

- a. *Container 40'* bisa ditempatkan di atas *Container 20'* sedangkan *Container 20'* tidak bisa ditempatkan di atas *Container 40'*. Karena, *Container 40'* hanya memiliki 4 *corner casting* jadi tidak bisa dimuat dibawah *Container 20'* yang setiap muatannya memiliki 4 *corner casting*.



Gambar 2. 10 Penyusunan *Container 20'* dan *40'*

Sumber: Buku Penanganan Dan Pengaturan Muatan

- b. Pintu *container* ditempatkan menghadap buritan kapal. Supaya mudah dalam mengecek jika terjadi pintu *container* terbuka atau tidak terkunci.



Gambar 2. 11 Pintu *Container* Menghadap Keburitan

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

- c. *Container* yang dilengkapi alat pendingin (*Reefer container*) dipasang di dekat *electric plug* untuk *power* listriknya. Karena, setiap muatan *reefer container* hanya bisa dimuat didekat *plug reefer* nya atau lebih tepatnya dibagian *bay* terakhir kapal.



Gambar 2. 12 Penempatan *Reefer Container* dekat *Electric Plug*

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

3. Penggunaan Alat *Lashing Container* beserta alat-alatnya

hal yang terpenting dari cara penggunaan alat *lashing container* untuk mencegah muatan agar tidak bergerak pada waktu kapal mengoleng, mengguk, atau merewang. *Lashing bars* adalah kawat baja di lengkapi dengan *turn buckles (Spanscroefp)* dipasang melintang kapal. *Bridge Fitting* dapat dipasang dibagian antara 2 (dua) *container*.



Gambar 2. 13 Penggunaan *lashing bars*

Sumber: Dokumen pribadi (2022)

Dalam melakukan bongkar muat peti kemas, ada beberapa perlengkapan yang harus diketahui dan dipahami fungsi dari alat tersebut yaitu *Lashing Rods*, *Turnbuckle*, *Bottle Screw*, *Screw Bridge Fitting*, *Twist Lock*, *Pigeon hook*, *Double Bridge Cone*, dan *Single Bridge Cone*. Dibawah ini beberapa alat yang dibutuhkan dalam penanganan bongkar muat peti kemas, antara lain:

a. *Lashing Rods*

Menurut (Transelasi, 2023) *Lashing* merupakan alat keselamatan pada kapal yang berfungsi untuk mengikat kontainer. Sistem pada *lashing* terbagi kepada dua bagian, yaitu *turnbuckle* dan *lashing bar*. Pada saat di pelabuhan, pengutan dilakukan oleh

turnbuckle. Kenapa harus dilakukan *lashing* setelah pemuatan, agar peti kemas tidak bergeser sewaktu kapal melakukan pelayaran.



Gambar 2. 14 *Lashing Bars*

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

b. *Turnbuckle*

Menurut (Transelasi, 2023) Alat ini biasanya dipasang digeladak di tempat-tempat *lashing deck*. Bentuknya berupa dua buah batang berulir di mana salah satu ujungnya mempunyai ikatan berupa segel dan ujung yang lain berbentuk kaitan ganco yang nantinya akan dihubungkan ke mata dari *lashing rod*. Bila bagian tengahnya diputar, maka kedua batang berulir akan berputar mengencang ataupun mengendor. Dari definisi di atas, *turnbuckle* adalah alat untuk menghubungkan ke *lashing bar* dan fungsi dari alat ini untuk mengikat muatan pada *tier* keempat.



Gambar 2. 15 *Turn Buckle*

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

c. *Bottle Screw*

Alat ini berfungsi sama dengan *turnbuckle*, yaitu untuk mengencangkan *lashing rod* geladak. Bentuknya terdiri dari dua buah batang berulir dimana kedua ujungnya batangnya kaitan ganco. Di bagian tengahnya terdapat tabung berulir yang merupakan tempat masuknya kedua batang tersebut. Menurut (Transelasi, 2023). Pada tabung berulir ini terdapat roda pemutar atau *wheel* sehingga bila akan mengencangkan dapat dengan mudah dilakukan, yaitu memutar *wheel* tersebut. Dari definisi diatas, *bottle screw* adalah untuk sama dengan *turnbuckle*, tetapi alat ini tepatnya sebagai kaitan ganco.



Gambar 2. 16 *Bottle Screw*

Sumber: <https://www.ubuy.co.id>

d. *Screw Bridge Fitting*

Menurut (Transelasi, 2023) *Screw bridge fitting* adalah sejenis *top lock* juga dan fungsinya pun sama, hanya pada *top lock* pengencangnya berada di bagian luar catok sedangkan pada *screw bridge fitting* pengencangnya berada dibagian tengah. Bila pengencangnya diputar, maka kedua catoknya akan saling merapat dan mengencang. Bila diputar baut pengencangnya hanya satu catok yang bergerak mengencang, jadi proses pengencangnya akan lebih lama bila dibandingkan dengan *screw bridge fitting*. Dari definisi diatas, *Lashing screw bridge fitting* adalah alat untuk mengaitkan muatan peti kemas pada tier paling atas dengan muatan peti kemas di sebelahnya agar dapat terikat supaya muatan peti kemas tidak jatuh kelaut.



Gambar 2. 17 Screw Bridge Fitting

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

e. *Twist Lock*

Bentuk alat *twist lock* ditunjukkan pada gambar di bawah ini yang kegunaannya untuk mengikat peti kemas di tumpuk-tumpukan atas dan berada di paling tepi (Traselasi, 2023). Dari definisi diatas, *twist lock* adalah alat untuk mengikat muatan peti kemas pada tumpuk-tumpukan. Alat ini terdapat berbagai jenis, antara lain *twist lock semi-auto*, *twist lock manual* dan *twist lock automatic*.



Gambar 2. 18 Twistlock

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

f. *Pigeon Hook*

Alat ini berfungsi sama seperti *corner casting pin*, yaitu untuk tempat mengaitkan *lashing rod*, hanya karena bentuknya mirip burung merpati hingga disebut sebagai *pigeon hook* (Transelasi, 2023). Jenis alat tersebut paling sering digunakan dalam waktu belakangan ini. Dari definisi diatas, *pigeon hook* adalah alat untuk membantu dalam hal pengikatan muatan peti kemas, tepatnya dipakai untuk mengaitkan *lashing rod*.



Gambar 2. 19 *Pigeon Hook*

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

g. *Double Stacking Double Bridge Cone*

Menurut (Transelasi, 2023) *Double stacking double bridge cone* adalah alat untuk mengikat muatan peti kemas di dua tier dan alat ini bisa digunakan sekaligus dengan dua muatan peti kemas dengan satu alat. Nama lain dari alat ini adalah *double stacker "c" type* dan *double*

bridge cones. Alat ini biasanya digunakan pada tingkat kedua susunan peti kemas dibagian tengah di mana akan mengikat dua peti kemas yang saling berdampingan ataupun yang berderatan. Pada prinsipnya, *container fitting* jenis *double bridge* ini ada dua jenis sesuai penggunaannya, yaitu:

- 1). Jenis yang dipakai untuk penyusunan secara membujur atau pemasangan muka belakang dan biasanya dipakai didalam palka di mana disebut sebagai *longitudinal double stacker*.
- 2). Jenis yang dipakai untuk penyusunan secara menyamping atau mengikat peti kemas yang berada pada kedudukan berdampingan yang biasanya dipakai diatas geladak dan sering disebut sebagai *vertical double stacker*.



Gambar 2. 20 *Double Bridge Cone*

Sumber: <https://repository.pip-semarang.ac.id>

h. *Single Bridge Cone*

Menurut (Transelasi, 2023) *Double stacking single bridge cone* adalah alat untuk mengikat muatan peti kemas di dua tier karena bentuknya yang bisa dimasukan dari atas dan bawah. Alat ini biasanya digunakan pada penyusunan peti kemas di tingkat kedua di bagian atau sisi paling luar. Jadi, pada peti kemas yang berada disisi paling kiri dan sisi paling kanan, serta pada tepi luarnya saja, baik dimuka maupun di tepi belakang peti kemas.



Gambar 2. 21 *Single Bridge Fitting*

Sumber: Dokumen Pribadi (2022)

4. Optimalisasi Penggunaan Alat *Lashing Container*

Dalam pelaksanaan pemuatan pada kapal *container* erat halnya dengan pengikatan pada peti kemas. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam pelaksanaannya karena pengikatan biasanya dilakukan oleh buruh darat (*stevedore*). Dalam hal tersebut proses pengikatan mengalami beberapa masalah dan menyebabkan terjadinya kerusakan atau

kecelakaan pada muatan. Oleh karena itu dilaksanakan optimalisasi pada pengawasan *lashing* peti kemas tersebut. Adapun tujuan mengoptimalkan pengikatan adalah agar keselamatan kapal, muatan, serta awak kapal dapat terjaga dengan baik dan aman.

Menurut (Hidayat & Irvanda, 2022) Optimalisasi merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan agar ditemukannya solusi terbaik dari sekumpulan alternatif solusi yang ada. Optimalisasi dilakukan dengan memaksimalkan suatu fungsi objektif dengan tidak melanggar batasan. Dengan adanya optimalisasi, suatu sistem dapat meningkatkan efektifitasnya, yaitu meningkatkan keuntungan, meminimalisir waktu proses, dan sebagainya. Berdasarkan pengertian di atas peneliti menyimpulkan pengertian optimalisasi adalah dari uraian tersebut diketahui hanya diwujudkan apabila pelaksanaannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, tujuan diarahkan untuk mencapai hasil yang efektif dan efisien agar optimal.

Dari penjelasan tersebut, peneliti dapat menyimpulkan bahwa optimalisasi penggunaan alat *lashing container* melibatkan proses kegiatan untuk mengoptimalkan penggunaan dan meningkatkan agar tercapainya tingkat fungsionalitas yang lebih tinggi, atau efektivitas penggunaan alat *lashing container* yang lebih memuaskan dengan cara mencari solusi terbaik dalam mengatasi beberapa masalah yang ada sehingga tujuan optimalisasi penggunaan dapat tercapai dengan baik.

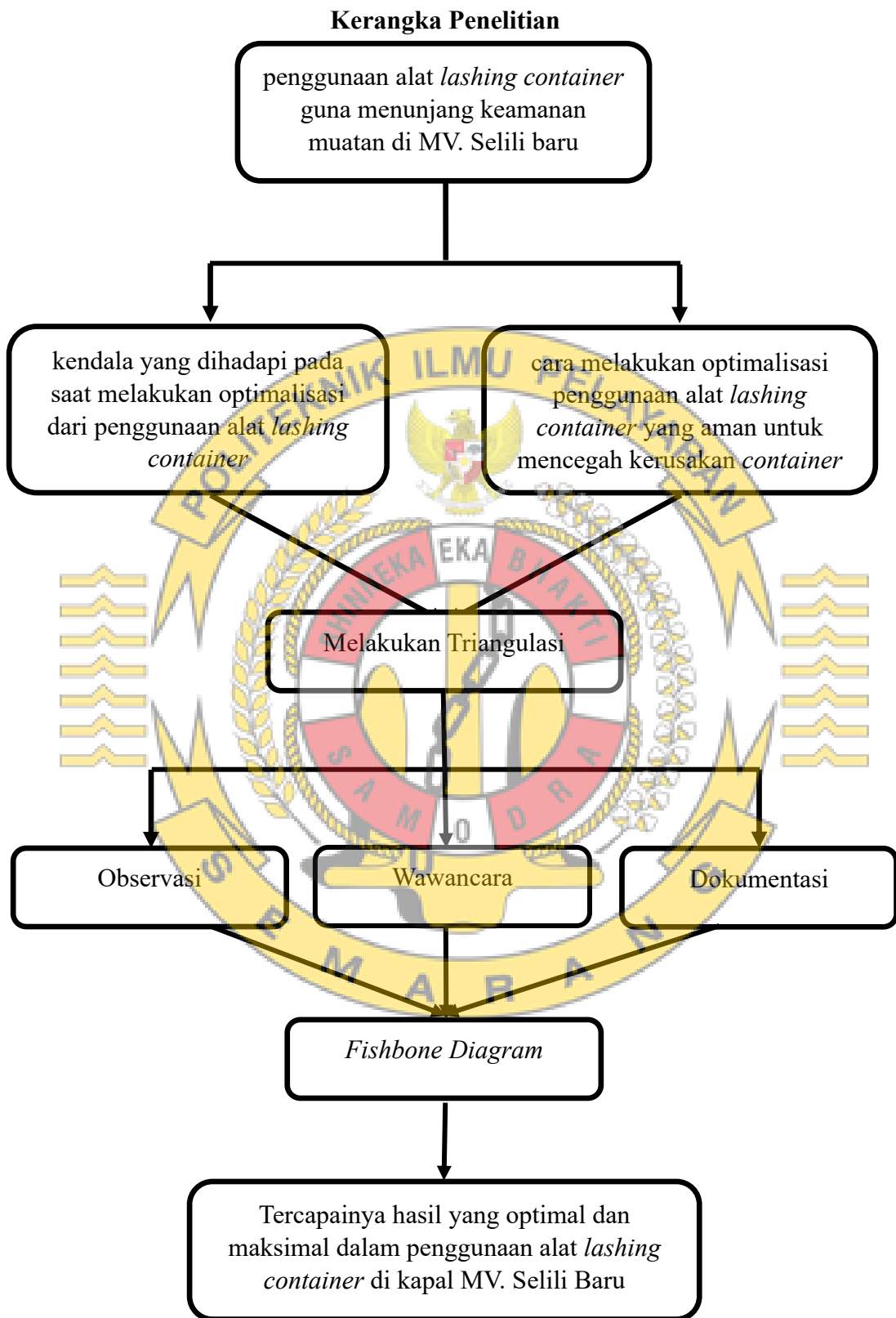
B. Kerangka Penelitian

Dalam menjalankan usahanya suatu perusahaan pelayaran selalu mengharapkan setiap kapalnya dapat melakukan kegiatan pelayaran, bongkar-muat dengan aman serta efisiensi waktu serta dalam keadaan baik, oleh karena itu diperlukan kerja sama oleh beberapa pihak terkait seperti, awak kapal, pihak perusahaan bagian armada pelayaran dan yang lainnya. Dalam kerangka ini peneliti membahas tentang Optimalisasi Penggunaan Alat *Lashing Container* Guna Menunjang Keamanan Muatan di MV. Selili Baru. Menurut (Sugiyono & Setiyawami, 2022) kerangka berfikir yang baik akan menjelaskan secara logis pertautan antar variabel yang akan teliti. Menurut (Sugiyono & Setiyawami, 2022) yang dikutip dari Uma Sekaran dalam bukunya *Business Research* mengemukakan bahwa kerangka berfikir yang baik, memuat hal-hal sebagai berikut:

1. Variabel-variabel yang akan diteliti harus dijelaskan
2. Diskusi dalam kerangka berfikir harus dapat menunjukkan dan menjelaskan pertautan/hubungan antar variabel yang akan diteliti, dan ada teori yang mendasari.
3. Diskusi juga harus dapat menunjukkan dan menjelaskan apakah hubungan antar variabel itu positif atau negatif, berbentuk simetris, kausal atau interaktif (timbang balik)
4. Kerangka berfikir tersebut selanjutnya perlu ditanyakan dalam bentuk diagram (paradigma penelitian), sehingga pihak lain dapat memahami kerangka penelitian yang dikemukakan dalam penelitian.

Jadi berdasarkan beberapa pendapat yang dikutip peneliti di atas, untuk menghasilkan kerangka berfikir yang mudah dipahami, maka dalam proses penyusunannya kerangka berfikir harus saling terhubung antar satu dengan lainnya sehingga mewujudkan kerangka berfikir yang relevan dengan topik permasalahan.





Gambar 2. 22 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan dan hasil temuan yang telah didapat peneliti selama melakukan penelitiannya di kapal MV. Selili Baru. Kesimpulan yang diambil oleh peneliti dari beberapa uraian yang telah disampaikan oleh peneliti mengenai pengoptimalisasian penggunaan alat *lashing container* guna menunjang keamanan di kapal MV. Selili Baru. Dari pembahasan di atas maka dapat ditarik simpulan diantaranya sebagai berikut :

1. Peralatan *lashing container* yang tidak terawat dan mengalami deformasi, seperti berkaratnya alat *lashing*, *turnbuckle*, *slings hook*, dan ulir *turnbuckle*. menimbulkan potensi risiko keselamatan dan keamanan dalam proses pengikatan dan pengamanan muatan.
2. Ketersediaan alat *lashing container* yang terbatas dapat menyebabkan masalah keselamatan dan keamanan selama proses pemuatan dan pengangkutan, dengan risiko pergeseran atau jatuhnya *container* selama perjalanan laut.
3. Perubahan cuaca yang tidak menentu dapat menyebabkan karat pada peralatan *lashing*, memperburuk kondisi alat-alat, dan meningkatkan risiko kerusakan.
4. Kurangnya pemahaman dalam teknik pengikatan yang benar oleh *crew* kapal dan *stevedore* dapat menyebabkan pelaksanaan yang kurang optimal dan meningkatkan risiko kecelakaan.

5. Optimalisasi penggunaan alat *lashing* di MV Selili Baru melibatkan pendekatan komprehensif dengan jadwal perawatan rutin, pemisahan alat *lashing* rusak, dan *briefing* kepada *crew deck*. Prioritaskan peningkatan pengawasan selama bongkar muat, pemeriksaan alat *lashing* yang terpasang pasca-muat, dan ketersediaan cadangan alat *lashing*. Gunakan metode pelashing yang tepat, laksanakan dinas jaga secara optimal, dan tingkatkan pengetahuan *stevedore* melalui pelatihan untuk memastikan keamanan di MV Selili Baru.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan data primer yang diambil langsung oleh peneliti. Keterbatasan tersebut meliputi triangulasi teknik dengan *cross-check* terhadap data melalui keterlibatan informasi berbeda baik secara observasi, dokumentasi, dan wawancara dengan subjek yang diperlukan untuk penelitian. Berikut adalah beberapa aspek dalam keterbatasan penelitian.

1. Triangulasi teknik dilakukan dengan melakukan *cross-check* terhadap data melalui keterlibatan informan yang berbeda. Ini bertujuan untuk mengkonfirmasi dan memvalidasi hasil penelitian dengan memperoleh perspektif dari berbagai sumber.
2. Triangulasi sumber dilakukan dengan menggabungkan data dari berbagai sumber, termasuk observasi, dokumentasi, dan wawancara dengan subjek yang memiliki sudut pandang yang berbeda. Pendekatan ini membantu dalam mendapatkan gambaran yang lebih lengkap dan akurat tentang yang diteliti.

Meskipun metode ini memberikan keuntungan dalam meningkatkan

keandalan dan validitas penelitian, perlu diingat bahwa subjektivitas peneliti tetap menjadi faktor yang perlu diperhatikan. Oleh karena itu, tindakan pencegahan dan langkah-langkah untuk mengurangi pengaruh subjektivitas harus terus dipertimbangkan selama seluruh proses penelitian.

C. Saran

Berdasarkan pembahasan atas masalah yang ada dan beberapa simpulan yang telah dikemukakan, maka berikut akan diajukan beberapa saran untuk mengoptimalkan penggunaan alat *lashing container* guna menunjang keamanan muatan di atas kapal MV. Selili Baru. Saran-saran yang peneliti ajukan adalah :

1. Melakukan perawatan rutin terhadap alat *lashing container*, termasuk pemberian *grease* secara berkala, bertujuan untuk mencegah karat dan memastikan kinerja optimal alat tersebut.
2. Memeriksa kondisi alat *lashing* setelah pelashingan guna memastikan ketersediaan alat yang memadai untuk proses pelashingan.
3. Memberikan *briefing* kepada *crew deck* sebelum dan sesudah bongkar muat, serta memastikan bahwa *stevedore* memiliki pemahaman yang cukup tentang prosedur pengikatan yang benar.
4. Menerapkan prosedur pemisahan antara alat *lashing* yang masih baik dan yang rusak untuk memastikan penggunaan alat yang aman dan efisien.
5. Menyusun jadwal perawatan dan pemberian *grease* secara teratur, serta menyediakan tempat penyimpanan khusus untuk alat *lashing container* agar dapat terjaga dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif* (Ed. D. Ella Lestari). CV Jejak.
- Fakhrurrozi. (2017). *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal* (Ed. I. Candrawinata). CV Budi Utama.
- Hariyati, N. R. (2020). *Metodologi Penelitian Karya Ilmiah*. Penerbit Graniti.
- Hek, T. K. (2021). *Pengantar Statistika*. Yayasan Kita Menulis.
- Hidayat, A., & Irvanda, M. (2022). *Optimalisasi Penyusunan dan Pembuatan Laporan untuk Mewujudkan Good Governance*. *Hospitality*, 11(1), 281–290.
- Iryana, & Kawasafi, R. (2019). *Teknik Pengumpulan Data Metode Kualitatif. Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Soron*.
- Rohman, M. A. (2019). *Penanganan dan Pengaturan Muatan Untuk Diklat ANT-III* (Ed. A. Maryati). Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Roosinda, et al. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Zahir Publishing.
- Rusmin, M., Desembardi, F., Mawarsari, N., & Saputra, A. (2023). *Proyeksi Kapasitas Terminal Peti Kemas Pelabuhan Kota Sorong Pada Tahun 2036*. *Konstruksia*, 15(1), 59-65.
- Subandi. (2018). *Manajemen Peti Kemas*. Arcan.
- Sugiyono, & Setiyawami. (2022). *Metode Penelitian Sumber Daya Manusia* (Ed. A. Nuyanto). Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi (Mixed Methods)* (Ed. Sutopo). Alfabeta.
- Transelasi, F. (2023). *Operasional Peti Kemas* (Ed. Hanita). Samudra Biru.
- Wada, F. H., Pertiwi, A., Hasiolan, M. I. S., Lestari, S., Sudipa, I. G. I., Patalatu, J. S. & Rahman, A. (2024). *Buku Ajar Metodologi Penelitian*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.
- Yaniawati, R. P. (2020). *Problematika & Strategi Penyusunan Proposal Penelitian Kemristek/BRIN* (8th ed.).
- Zakariah, M. A., Afriani, V., & Zakariah, K. M. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Action Research, Research and Development* (R n D). Yayasan Pondok Pesantren Al Mawaddah Warrahmah.

LAMPIRAN

Lampiran 1 *Ship Particular* MV. Selili Baru



SHIP PARTICULAR
MV. SELILI BARU

Name of Vessel	MV. SELILI BARU
Nationality	INDONESIA
Port of Registry	SURABAYA
IMO / MSSI of Registry	9745586 / 525005321
Call Sign	YBYE
Owner / Operator	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
Place Date of Build	CHINA, 2014
Classification	BKI
Dead Weight Tonnage (DWT)	8100 T
Gross Tonnage	5526 T
Nett Tonnage	3094 T
Length Over All	119.99 M
LBP	111.00 M
LBP Breadth Moulded / Depth	18.20 M / 8.20 M / 6.15 M
Light Ship / Displacement	2628.1 T / 10845.8 T
Hold / Hatch / Crane	3/3 (FULL CONTAINER)
In Hold Capacity / On Deck	412 TEUS / 346 TEUS
Total	576 TEUS
Tpc	18.89
Type / HorsePower AE	YANMAR 6N33EN(2574 KW)/620RPM)ECON RPM 520-540
Fuel Consumption	FO 10.8 KL / DAY (10.800 LTR / DAY)
Type / Horse Power AE	CUMMINS & MARATHON, 2 X 200 KW, 1500 RPM
Fuel Consumption	FFO 10.8 KL / DAY (10.800 LTR / DAY)
Emergency Gen	CUMMINS & MARATHON (1 X 75 KW) CONSUMTION 360 LTR / DAY
Fuel Tank Capacity	FO 150 M3 / DO 60 M3 / LO 24.5 M3
Fwt / Dwt	70 T / 2950 T
Service Speed	12 KNOTS

Lampiran 2 Crew List MV. Selili Baru

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

N.23

CR.21
Revisi: 0, 08/15
Hal: 1/1

CREW LIST

Nama Kapal : KM. SELILI BARU						Tanggal :		12 December 2021			
No.	Nama	Jabatan	Tingkat Ijazah	Pengukuran*	Buku Pelaut*	Suhu Tubuh	Medical Sertifikat*	Sertifikat Penunjang			
								BST*	SCRB*	MEFA*	AFF*
1	ABD. KADIR	MAKHOOD	ANT I	22 Sep 2025	01 Juli 2022	36,1	v	v	v	v	v
2	WAHYUDIN	MUALIM I	ANT II	10 Sep 2025	3 Jan 2022	36,3	v	v	v	v	v
3	AGUSTINUS RAHAJAN	MUALIM II	ANT III	14 Aug 2024	05 Mar 2024	36,5	v	v	v	v	v
4	PRATAMA YUDHIA HERWIBOWO	MUALIM III	ANT III	26 Nov 2024	16 Okt 2022	36,5	v	v	v	v	v
5	SUKANTO	KKM	ATT II	20 Feb 2024	15 Sep 2024	35,8	v	v	v	v	v
6	BAMBANG HARSOYO	MASINIS II	ATT III	10 Oct 2024	15 Sep 2024	35,9	v	v	v	v	v
7	FEBRY EKO ROMADHON	MASINIS III	ATT II	25 Jun 2025	31 Mei 2022	36,3	v	v	v	v	v
8	ANTO	MASINIS IV	ATT III	25 Agus' 2025	15 Apr 2024	36,3	v	v	v	v	v
9	HERYANSYAH WIJAYA	ELECTRICIAN	BST	-	10 Agus 2024	36,5	v	v	v	v	v
10	YUSTINUS ADOLF A.P	SERANG	ANT V	05 Feb' 2025	29 Mei 2022	36,4	v	v	v	v	v
11	DIDIT SUJAYANTO	JURUMUDI III	RATING	-	11 Jul 2022	35,9	v	v	v	v	v
12	SAIFUL BAHRI	JURUMUDI	RATING	-	30 Des 2022	35,8	v	v	v	v	v
13	IFAN HANDIKA	JURUMUDI	ANT V	14 Agus' 2024	9 Mar 2022	36,1	v	v	v	v	v
14	RIVAY LAHU	MANDOR	RATING	-	Agus 2024	36,5	v	v	v	v	v
15	BUDI UTOMO	JURU MINYAK II	RATING	-	19 Jan 2024	36,6	v	v	v	v	v
16	AHMAD IRVAN AFANI	JURUMINYAK I	RATING	-	15 Sep 2024	35,9	v	v	v	v	v
17	GUNAWAN RHIDONO	JURUMINYAK II	ATT III	16 Sep 2025	13 Nov 2022	35,9	v	v	v	v	v
18	ARPAN	JURUMASAK	BST	-	21 Jan 2022	36,6	v	v	v	v	v
19	FAHLEVI AL BAHARI	CADET	BST	-	1 Jul 2023	36,5	v	v	v	v	v
20	MOHAMMAD IQBAL KHANAWI	CADET	BST	-	6 Jul 2023		v	v	v	v	v

CATATAN:

1. *) diisi Tanggal bertakunya saja.
2. *) diisi (✓) bila mempunyai sertikat tersebut.
3. Diisi setiap saat dan dikirim ke kantor

Tanda tangan

Nama



PRATAMA Y. HERWIBOWO

Mengetahui,

CAPT. ABD KADIR

Computer Generated Document, No Signature / Stamp Needs

Lampiran 3 Wawancara Wahyudin *Chief Officer* dengan

Laporan Wawancara : Optimalisasi Penggunaan Alat *Lashing Container* di MV.
Selili Baru

Tempat Wawancara : *video call* WhatsApp

Narasumber : Wahyudin (*Chief Officer*)

Tujuan Wawancara : Mendapatkan wawasan tentang kendala dan solusi dalam optimalisasi penggunaan alat *lashing container* untuk menunjang keamanan muatan di MV. Selili Baru.

Peneliti : Selamat Pagi, Pak *Chief*. Terima kasih telah berkenan untuk diwawancarai terkait optimalisasi penggunaan alat *lashing container* di MV. Selili Baru. Pertama-tama, saya ingin menanyakan kendala-kendala yang dihadapi dalam proses optimalisasi tersebut. Apa saja yang Anda temui?

Chief Officer : Selamat siang juga. Tentu, mas. Salah satu kendala yang kami hadapi adalah peralatan *lashing container* yang tidak terawat dengan baik. Beberapa alat *lashing*, seperti *turnbuckle*, *sling hook*, dan ulir *turnbuckle*, sering mengalami deformasi dan berkarat. Hal ini menimbulkan potensi risiko keselamatan dan keamanan dalam proses pengikatan dan pengamanan muatan.

Peneliti : Mengerti, Pak *Chief*. Apakah ada kendala lain yang mungkin memengaruhi keamanan muatan di MV. Selili Baru?

Chief Officer : Ya, mas. Ketersediaan alat *lashing container* yang terbatas juga menjadi masalah. Hal ini bisa menyebabkan masalah keselamatan dan keamanan selama proses pemuatan dan pengangkutan. Risiko pergeseran atau jatuhnya *container* selama perjalanan laut dapat meningkat akibat keterbatasan alat *lashing* yang ada.

- Peneliti : Perubahan cuaca juga tampaknya menjadi faktor yang perlu diperhitungkan. Bagaimana cuaca memengaruhi penggunaan alat *lashing*?
- Chief Officer* : Cuaca yang tidak menentu dapat menyebabkan karat pada peralatan *lashing*, memperburuk kondisi alat-alat, dan meningkatkan risiko kerusakan. Ini menjadi tantangan tambahan bagi kami dalam menjaga keamanan muatan di kapal.
- Peneliti : Terima kasih, Pak *Chief*, atas penjelasannya. Sekarang, bagaimana cara yang diambil untuk mengatasi kendala-kendala tersebut?
- Chief Officer* : Kami mengambil pendekatan komprehensif. Prioritas utama kami adalah menjadwalkan perawatan rutin untuk alat *lashing*, memisahkan alat *lashing* yang rusak, dan memberikan *briefing* kepada *crew deck* tentang teknik pengikatan yang benar. Kami juga meningkatkan pengawasan selama proses bongkar muat, melakukan pemeriksaan alat *lashing* yang terpasang pasca-muat, dan memastikan ketersediaan cadangan alat *lashing*. Selain itu, kami juga melakukan pelatihan untuk meningkatkan pengetahuan *stevedore* tentang penggunaan alat *lashing* yang tepat.
- Peneliti : Terdengar sangat komprehensif. Terima kasih banyak, Pak *Chief*, telah berbagi wawasan dan pengalaman Anda dalam hal ini.
- Chief Officer* : Terima kasih juga, mas. Semoga informasi ini bermanfaat untuk penelitian Anda.

Lampiran 4 Wawancara dengan *Boatswain* Yustinus Adolf

Laporan Wawancara : Optimalisasi Penggunaan Alat *Lashing Container* di MV.
Selili Baru

Tempat Wawancara : *video call* WhatsApp

Narasumber : *Boatswain* Yustinus Adolf

Peneliti : Selamat pagi, Mas bos. Terima kasih telah bersedia berpartisipasi dalam wawancara ini. Pertama-tama, saya ingin bertanya mengenai kendala-kendala yang dihadapi dalam melakukan optimalisasi penggunaan alat *lashing container* di MV. Selili Baru. Menurut pengalaman Anda, apa saja kendala yang sering dihadapi?

Boatswain : Selamat pagi juga. Tentu, mas. Salah satu kendala utama yang kami hadapi adalah terkait dengan kondisi peralatan *lashing container*. Seringkali, peralatan seperti *turnbuckle*, *slings hook*, dan ulir *turnbuckle* mengalami deformasi dan berkarat karena kurangnya perawatan. Hal ini sangat mengkhawatirkan karena dapat menimbulkan risiko keselamatan dan keamanan selama proses pengamanan muatan.

Peneliti : Mengerti. Bagaimana cara yang biasa Anda lakukan untuk mengatasi masalah tersebut dan melakukan optimalisasi penggunaan alat *lashing container* agar aman?

Boatswain : Kami melakukan pendekatan komprehensif dalam mengatasi masalah tersebut. Pertama-tama, kami menjadwalkan perawatan rutin untuk semua alat *lashing container*. Selain itu, kami juga melakukan pemisahan alat *lashing* yang rusak dan memberikan *briefing* kepada *crew deck* tentang teknik pengikatan yang benar. Kami

juga meningkatkan pengawasan selama proses bongkar muat, serta melakukan pemeriksaan pengikatan pasca-muat secara teliti. Menurut kami, hal ini sangat penting untuk memastikan keamanan di MV Selili Baru.

Peneliti : Sangat baik. Bagaimana dengan kendala terkait ketersediaan alat *lashing container* yang terbatas? Bagaimana Anda mengatasinya?

Boatswain : Keterbatasan alat *lashing* memang seringkali menjadi masalah bagi kami. Untuk mengatasinya, kami memastikan agar selalu ada cadangan alat *lashing* yang tersedia. Selain itu, kami juga melakukan pelatihan kepada *stevedore* untuk meningkatkan pengetahuan mereka tentang penggunaan alat *lashing* yang tepat. Dengan demikian, kami berharap dapat mengurangi risiko pergeseran atau jatuhnya *container* selama perjalanan laut.

Peneliti : Terima kasih, Mas bos, atas waktunya dan wawasan yang berharga. Apakah ada hal lain yang ingin Anda tambahkan?

Boatswain : Terima kasih juga kepada Anda. Saya hanya ingin menekankan pentingnya kerjasama tim dan komunikasi yang baik dalam menjaga keamanan muatan di kapal. Semoga penelitian Anda dapat memberikan kontribusi yang positif dalam upaya meningkatkan keselamatan di industri pelayaran.

Peneliti : Begitu juga harapan kami. Terima kasih sekali lagi, Mas bos.

Lampiran 5 Wawancara dengan *Stevedore*

Laporan Wawancara : Optimalisasi Penggunaan Alat *Lashing Container* di MV.
Selili Baru

Tempat Wawancara : *video call* WhatsApp

Narasumber : *Stevedore* bapak Samsul

Peneliti : Selamat siang, Pak. Terima kasih telah berkenan untuk diwawancarai terkait penggunaan alat *lashing container* di MV Selili Baru.

Stevedore : Selamat siang juga, Pak. Ya, saya siap membantu dengan pertanyaan yang ada.

Peneliti : Pertama-tama, bagaimana menurut Anda kondisi peralatan *lashing container* di kapal ini?

Stevedore : Sebagian besar peralatan *lashing container* di MV Selili Baru sudah cukup tua dan beberapa bahkan mengalami deformasi seperti berkarat atau rusak pada bagian-bagian tertentu. Hal ini tentu mempengaruhi keamanan selama proses bongkar muat.

Peneliti : Apakah Anda pernah mengalami masalah keamanan atau keselamatan yang berkaitan dengan penggunaan alat *lashing container*?

Stevedore : Ya, beberapa kali kami mengalami masalah seperti alat *lashing container* yang rusak atau kurangnya peralatan yang memadai, terutama saat cuaca buruk. Ini memang menjadi risiko yang harus kami tanggung.

Peneliti : Bagaimana menurut Anda solusi terbaik untuk mengatasi masalah-masalah tersebut?

Stevedore : Menurut saya, penting untuk melakukan perawatan rutin terhadap peralatan *lashing container*, memastikan

ketersediaan alat yang *lashing container* memadai, dan memberikan pelatihan kepada *Crew deck* dan *stevedore* mengenai teknik pengikatan yang benar.

Peneliti : Apakah Anda memiliki saran lain yang dapat meningkatkan keamanan selama proses bongkar muat?

Stevedore : Ya, selain perawatan rutin, penting juga untuk meningkatkan pengawasan selama proses bongkar muat, melakukan pemeriksaan pasca-muat terhadap alat *lashing* yang terpasang, dan menyediakan cadangan alat *lashing* jika diperlukan.

Peneliti : Terima kasih banyak atas waktunya, Pak. Saran-saran yang Anda berikan akan sangat membantu dalam penelitian saya.

Stevedore : Terima kasih juga, Pak. Semoga hasil penelitian Anda bisa memberikan kontribusi positif bagi keamanan di kapal ini.



Lampiran 6 Dokumentasi kegiatan Wawancara Wahyudin (*Chief Officer*)



Lampiran 7 Dokumentasi kegiatan Wawancara *Boatswain* Yustinus Adolf



Lampiran 8 Wawancara dengan *Stevedore* Samsul



Lampiran 9 Logo Perusahaan PT Salam Pacific Indonesia Lines



Lampiran 10 Kapal MV. Selili Baru



Lampiran 11 Praktik laut



Lampiran 12 Permintaan Alat *Lashing container*

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

M.4

CON.7
Revisi: 0, 06/15
Hal. 1/1

PERMINTAAN ALAT LASING

(Diisi dan dilaporkan ke kantor tiap 3 bulan)

Nama Kapal : KM.SELILI BARU

Bulan JULY
Tahun 2022

NO	DESKRIPSI	Jumlah Yg Diperlukan Sesuai CARGO SECURITY MANUAL	SPEKIFIKASI	Sisa Bulan Sebelumnya (Jumlah terpakai)*	Sisa Bulan sekarang (Jumlah Terpakai)*	Jumlah Yg Hilang Selama Bulan ini	Jumlah Yg Rusak Selama Bulan ini	Jumlah Yg display Selama Bulan ini	Jumlah permintaan selama bulan ini
1	DOVETAIL TWISTLOCK	364	DA	75	101	0	20	31	50
2	TWINS LOCK	73	SEMI-AUTOMATIC	27	27	NIL	NIL	NIL	30
3	BOTTOM SINGLE STACKERS	288	BE	75	62	NIL	0	25	NIL
4	BRIDGE FITTING	78	20MM/100MM	109	109	NIL	NIL	NIL	NIL
5	TWIST LOCK	718	MANUAL	913	145	NIL	21	30	50
6	FURNBUCKLE	78	MANUAL	55	55	NIL	0	NIL	NIL
7	LASING BAR	60	05 METER	42	42	NIL	2	4	10
8	STEK BUKA LASING	5	01 METER	5	5	NIL	NIL	NIL	NIL
9	TOP LOCK	4	MANUAL	8	8	NIL	NIL	NIL	NIL
10	SBGEL	4	STANDART	4	4	NIL	NIL	NIL	NIL
11	CREAT PANTON	72	STANDART	72	72	NIL	NIL	NIL	NIL
12	LASHING BAR	46	05 METER	45	44	NIL	3	NIL	10
13	EXTENSION ROD	6	03Y - 1/2CK	20	20	NIL	NIL	NIL	NIL

Catatan : Berikan data terperinci berikut ini: 1) Kerusakan/Hilang, 2) Laporan Kerusakan yang ditubuhkan, 3) Item ditrima/diperbaiki bulan ini, 4) Poin penting lainnya

DOVETAIL TWISTLOCK 31 bh
TWINS LOCK (manual) 30 bh
BOTTOM SINGLE STACKERS 25 bh
tanggal 27 July 2022 di getubuh jakarta

Mualim 1 : Wahyudin

NAKHODA : Capt. Abd. Kadir

* Jumlah yang digunakan mengenai peralatan yang bekerja baik. Peralatan yang rusak tidak termasuk.

Computer Generated Document, No Signature / Stamp Needs

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Fahlevi Al Bahari
2. Tempat, Tanggal Lahir : Cirebon, 14 November 2001
3. NIT : 561911137178 N
4. Agama : ISLAM
5. Jenis kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Gsp Jalan Sonokeling V T15 Rt. 006 Rw. 017
Kelurahan Karyamulya Kecamatan Kesambi Kota
Cirebon
8. Nama Orang Tua
- Ayah : Fajar Suharto
- Pendidikan : S2
- Pekerjaan : Pegawai Swasta
- Ibu : Dwi Yusir Atmayanti
- Pendidikan : SMA
- Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
9. Riwayat Pendidikan
- SD : SDN Karyamulya 1 Kota Cirebon, Tahun
(2007-2013)
- SMP : SMPN 11 Kota Cirebon, Tahun
(2013- 2016)
- SMA : SMAN 6 Kota Cirebon, Tahun
(2016- 2019)
- Perguruan tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Tahun
(2019-2024)
10. Praktik Laut
- Perusahaan : PT. Salam Pacific Indonesia Lines
- Alamat : Jl. Cumi No. 31 4, RT. 4/RW. 8, Tj. Priok, Kec.
Tj. Priok, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota
Jakarta 14310