

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

1. Kegiatan Bongkar Muat Terhambat karena Buruh Pelabuhan Kurang Memahami Bagaimana Memuat Kontainer dengan Baik dan Benar.

Pada waktu pelaksanaan bongkar muat kontainer selalu ada kegiatan yang tertunda akibat dari buruh pelabuhan yang belum paham mengenai kondisi di kapal kontainer.

Contohnya pada bulan Agustus 2013 di saat kapal telah selesai sandar di pelabuhan Penang Malaysia, kegiatan bongkar muat tidak terlaksana tepat waktu dan berjalan lambat, disebabkan oleh kurangnya buruh pelabuhan dan sopir untuk membawa trailer container tidak siap di tempat.

Dalam perencanaan pemuatan dan pembongkaran kontainer, di sini penulis bisa melihat kurang mampunya sumber daya manusia yang ada di darat khususnya pada bagian operasional.

Senada dengan nakhoda dan juga dibenarkan oleh *local agent*, penulis menilai ada kekurangan kemampuan SDM, seharusnya sebelum kapal tiba di pelabuhan pemuatan atau pembongkaran kontainer tersebut dengan segala sesuatu yang berhubungan kegiatan pemuatan atau pembongkaran harus sudah disiapkan. Sehingga saat kapal sandar tidak diperlukan lagi menunggu, tapi pada kenyataannya di lapangan, setiap kapal sandar, penulis yang saat itu menjabat Mualim Satu sebagai perwira yang bertanggung jawab terhadap pemuatan harus menunggu daftar pemuatan atau pembongkaran kontainer beserta data dari tiap unit kontainer, untuk membuat perencanaan pemuatan atau pembongkaran yang

disebut *Loading/Discharging Plan* atau disebut *Bay Plan* yang seharusnya disiapkan sebelum kapal tiba di pelabuhan dan sudah dibuat oleh *Planner* darat. Hal ini bertujuan mengurangi kelambatan pemuatan atau pembongkaran. Fakta kelambatan (*delay time*) ini dinilai dari data waktu yang tercatat dalam *port log* dan dicocokkan dengan *time sheet* dan *sailing order*. Idealnya (sesuai dengan kebiasaan) waktu yang terpakai untuk kegiatan bongkar 24 kontainer dalam keadaan normal (cuaca, dsb) hanya kurang lebih satu jam. Namun, dalam kasus ini ternyata berkembang menjadi dua jam.

2. Pemasangan *Lashing Gears* pada Kontainer yang Tidak Sesuai dengan Cara pada “*Cargo Securing Manual*”

Pada tanggal 26 Agustus 2013, pukul 09:00 waktu setempat, saat itu kapal MV.Wan Hai 316 telah selesai melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan Penang Malaysia. Sesuai dengan prosedur pihak *crew* kapal melakukan pemeriksaan untuk memastikan bahwa kontainer telah di*lashing* dengan baik, ternyata didapati banyak kontainer yang tidak terlashing dengan sempurna.

Kasus berikutnya 19 September 2013, pukul 11:00 pagi waktu setempat, saat itu kapal MV. WAN HAI 316 sedang sandar untuk melakukan kegiatan bongkar muat kontainer di pelabuhan Port Kelang dan tiba-tiba kegiatan terhenti yang disebabkan adanya kerusakan pada salah satu *twist-lock* yang tidak dapat dibuka sehingga container yang terletak pada tier ketiga tersebut tidak dapat dibongkar dan menghambat kegiatan bongkar muat.

Dan juga di pelabuhan ini kapal memuat cukup banyak *reefer container*. Muatan ini memerlukan penanganan yang khusus pada saat menerima, selama pelayaran dan pada saat dibongkar. Ditemukan bahwa beberapa *reefer plug* di atas dek dalam kondisi yang rusak dimana hal tersebut tidak dapat diperbaiki oleh Kepala

Kamar Mesin dikarenakan tidak adanya suku cadang. Tentunya dengan hal ini juga menjadikan adanya keterlambatan dalam proses pemuatan.

B. Permasalahan

Penulis sering menghadapi permasalahan-permasalahan dalam pelaksanaan angkutan kontainer di kapal MV.WAN HAI 316 pada waktu menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Malaysia, seperti : Port Kelang dan Penang, dimana keadaannya tidak terlepas dari kendala-kendala atau hambatan-hambatan di waktu pelaksanaan bongkar muat. Permasalahan yang dihadapi seperti :

1. Sumber Daya Manusia yang Kurang Terampil Dalam Aktivitas Bongkar Muat Kontainer

SDM adalah bagian penting dalam melaksanakan berbagai kegiatan, begitu pula untuk suatu aktivitas bongkar muat yang merupakan sarana mutlak diperlukan untuk memenuhi persyaratan menjalankan tugas-tugas dalam pekerjaannya dengan sempurna.

Walaupun pada saat ini data-data kontainer telah dimasukkan ke dalam komputer, namun penulis masih mencatat beberapa kejadian yang dianggap kurang tepat, karena kualitas SDM yang masih rendah terutama yang berkaitan dengan pengetahuan tentang pengaturan dan penumpukan kontainer serta penyusunan *bay plan* saat muat.

Bay plan yang dibuat oleh *planner* tidak sesuai dengan kondisi kapal dan data yang tidak lengkap karena *planner* tidak *professional* sehingga mengakibatkan proses pemuatan maupun pembongkaran kontainer mengalami banyak

hambatan dan keterlambatan. Seharusnya sebelum kapal tiba di pelabuhan pemuatan atau pembongkaran, kontainer tersebut segala sesuatunya yang berhubungan dengan kegiatan pemuatan atau pembongkaran harus sudah disiapkan.

Mengapa dalam pembuatan *bay plan* muatan yang berhubungan dengan stabilitas kapal sering kali tidak diketahui oleh *planner* dengan baik, sehingga menyebabkan kapal memiliki *bending* dan *stress* yang tinggi? Hal ini disebabkan berat yang tidak seimbang dalam pengaturan muatan, sehingga perlu diatur ulang oleh Muallim Satu untuk mendapatkan kondisi yang baik.

Perlu diketahui bahwa berat dari beberapa kontainer yang dimuat di Pelabuhan Penang tidak sesuai dengan berat yang tercantum dalam dokumen, hal ini disebabkan karena beberapa kontainer tersebut dipindah langsung melalui tongkang tanpa melewati timbangan yang sebagaimana dengan prosedurnya.

2. **Kurangnya Suku Cadang dan Pemasangan *Lashing Gears* pada Kontainer yang Tidak Sesuai dengan “*Cargo Securing Manual*”**

Salah satu permasalahan yang penting untuk kapal kontainer adalah pemasangan *lashing gears* yang harus sesuai dengan buku *Cargo Securing Manual*. Karena hal ini sangat penting bagi keselamatan selama pelayaran. Mengapa para buruh tidak mengikuti tata cara pemasangan yang benar? Dan bagaimana suku cadang dapat tersedia dengan cukup di atas kapal?

Ada beberapa peralatan *lashing gears* tersedia di atas kapal MV.WAN HAI 316 yang sesuai dengan kegunaannya sebagaimana diatur dalam *Cargo Securing Manual*. Untuk lebih

jelasan, dapat dilihat gambar di bawah ini. Adapun alat-alat tersebut adalah :



- Gambar II.1 *Twist-lock semi auto dual function type C5AM-HC- LIGHT* yang digunakan pada Tier Pertama di atas dek.



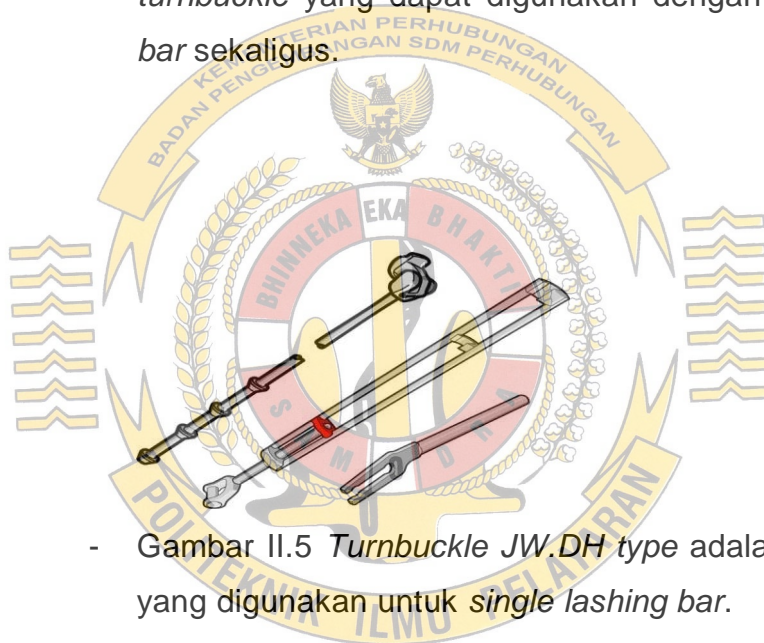
- Gambar II.2 *Twist-lock semi auto dual function type C5AM-DF- LIGHT* yang digunakan di atas dek pada Tier ke dua dan seterusnya.



- Gambar II.3 *Hanging Stacker type C12C* adalah yang digunakan pada kontainer ukuran 20 kaki yang dimuat didalam cargo hold agar tidak bergeser.



- Gambar II.4 *Turnbuckle Equalash type ELT65L* adalah *turnbuckle* yang dapat digunakan dengan dua *lashing bar* sekaligus.



- Gambar II.5 *Turnbuckle JW.DH type* adalah *turnbuckle* yang digunakan untuk *single lashing bar*.



- Gambar II.6 *Hinged Short Bar type ELB-C-50/2150* adalah *solid bar* besi untuk menahan kontainer sepanjang 2.15 meter.



- Gambar II.7 *Hinged Long Bar type ELB-C-36/4800* adalah *solid bar* besi untuk menahan kontainer sepanjang 4.80 meter.

Dengan adanya beberapa peralatan *lashing gears* serta kegunaan yang berbeda maka, perlu adanya penjelasan dan bimbingan untuk *deck crew* kapal agar di dalam melaksanakan tugas di atas dek agar mengawasi para buruh pelabuhan agar penggunaan alat-alat *lashing* tersebut harus sesuai dengan aturan atau ketentuannya.

Adapun alat-alat *lashing gears* ini perlu dilakukan perawatan yang terjadwal agar kondisinya terjaga dengan baik. Apabila menemukan peralatan tersebut dengan kondisi yang tidak layak misalnya berkarat, bengkok, dan lain-lain maka harus disisihkan untuk diperbaiki. Sehingga ketersediaan suku cadangnya harus tersedia di atas kapal, apabila terjadi kerusakan dapat diperbaiki dengan segera.

Adapun gambar-gambar yang dapat memperjelas keadaan atau kondisi *on deck*, *lashing bridge* serta alat-alat *lashing gears* dan perawatannya yang ada di atas kapal MV.WAN HAI 316 dapat dilihat pada lembar lampiran.