

BAB IV

ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

1. Gambaran Umum Perusahaan

PT. BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT, L.td memulai kegiatan komersial pada tahun 1883 di Papenburg, Jerman. PT. BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT, L.td memiliki banyak cabang kantor di beberapa negara seperti Hong Kong, Singapura, Latvia, China, Inggris, India, Mexico, Venezuela, Syprus, Rumania, Ukraina, Estonia, Kroasia, Polandia dan Indonesia. Untuk kantor di Indonesia berada di Jalan Pemuda No. 61, Rawamangun, Jakarta Timur. Di tahun 2017 ini, PT. BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT L.td memiliki dan mengoperasikan 95 (sembilan puluh lima) armada kapal dan 10.000 (sepuluh ribu) pelaut yang mengikat kontrak. PT. BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT, Ltd. merupakan perusahaan ternama dan terbesar nomor dua di dunia.

2. Gambaran Umum MV. MOL GLIDE

MV. MOL GLIDE merupakan kapal *Gear Less Container* yang dibangun di galangan kapal *Hyundai Samho Heavy Industries*, Korea Selatan. Nama lain dari MV. MOL GLIDE adalah HENRIKA SCHULTE,

nama tersebut diberikan oleh pemilik perusahaan BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT yaitu Dr. Heinrich Schulte. Kapal ini memiliki rute pelayaran Singapura, Brasil, Afrika Selatan, Hong Kong, China, Jepang dan Amerika Selatan. MV. MOL GLIDE memiliki jumlah 25 (dua puluh lima) *Crew* yang terdiri dari 5 (lima) *Deck Officer*, 1 (satu) *Deck Officer Cadet*, 4 (empat) *Engine Officer*, 1 (satu) *Engine Officer Cadet*, 1 (satu) *Electrician*, 1 (satu) *Electrician Assistant*, 1 (satu) *Fitter*, 2 (dua) *Oiler*, 1 (satu) *Engine Trainee*, 1 (satu) *Bosun*, 3 (tiga) *Able Bodied Seaman*, 1 (satu) *Ordinary Seaman*, 1 (satu) *Deck Trainee*, 1 (satu) *Chief Cook*, dan 1 (satu) *Messman*. Dari seluruh *crew* yang dimiliki oleh MV. MOL GLIDE memiliki aneka kebangsaan seperti Russia, Bulgaria, Ukraina, China, Myanmar, India, Estonia, Rumania, Ghana dan Indonesia.

MV. MOL GLIDE memiliki 7 (tujuh) *Cargo Holds*, 64 (enam puluh empat) *Bay*, dan mampu menampung *Container* sebanyak 5606 TEUS (*Twenty Feet Equivalent Units*). Pada MV. MOL GLIDE tidak memiliki *Crane* untuk bongkar muat, maka dari itu diperlukannya *Gantry* di setiap pelabuhan untuk melayani kegiatan bongkar muat.

a. Personel Dinas Jaga Pelabuhan

Pada MV. MOL GLIDE, *Chief Officer* selaku penanggung jawab untuk membuat dinas jaga dalam bentuk tabel yang sudah ditetapkan oleh pihak perusahaan yang telah diketahui oleh *Chief Officer*. Yang di

dalamnya tertulis nama-nama regu jaga dan waktu periode jaga, *crew* kapal dalam hal ini sangat berperan dalam pelaksanaan dan pengawasan proses bongkar muat muatan di suatu pelabuhan. Dalam pelaksanaan tugas jaga tersebut hanya personel yang bertugas di bagian *deck* antara lain:

1. *Second Officer* (2/O)
2. *Third Officer* (3/O)
3. *Able Bodied Seaman* (A/B)
4. *Deck Officer Cadet* (D/CDT)
5. *Ordinary Seaman* (O/S)
6. *Deck Trainee* (D/TRN)

b. Organisasi Dinas Jaga

Perencanaan dinas jaga yang telah dibuat oleh *Chief Officer* mencakup tiap-tiap tugas dan tanggung jawab untuk 1 (satu) regu jaga terutama pada saat kapal sedang bersandar di pelabuhan. Yang dimana setiap *Duty Officer* bertanggung jawab penuh pada saat melaksanakan dinas jaga pelabuhan. Untuk pembuatan daftar jaga menyesuaikan dengan jumlah *Deck Crew* yang ada di atas kapal, dikarenakan setiap kapal memiliki jumlah *Deck Crew* yang berbeda-beda.

MV. MOL GLIDE memiliki 3 (tiga) *Officer* dan masing-masing memiliki tugas dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan pada saat

melaksanakan tugas jaga di pelabuhan. *Chief Officer* tidak bertugas sebagai pemimpin regu jaga melainkan sebagai *Supervised* dikarenakan *Chief Officer* memiliki kewajiban dan tanggung jawab kepada 2 (dua) perwira jaga yakni *Second Officer* dan *Third Officer*, tetapi tanggung jawab penuh di atas kapal terhadap muatan, awak kapal dan kapal itu sendiri tetap dipegang oleh *Master* atau Nakhoda.

Second Officer dan *Third Officer* memiliki tugas sebagai pemimpin regu jaga yang dibagi menjadi 2 (dua) tim jaga dan setiap pemimpin regu jaga wajib melaksanakan jam jaganya selama 6 (enam) jam setiap periode jaga. Pelaksanaan dinas jaga 1 (satu) tim regu jaga dipimpin oleh seorang perwira jaga dan dibantu oleh 1 (satu) A/B (*Able Bodied Seaman*) sebagai pembantu 1 (satu) dan 1 (satu) O/S (*Ordinary Seaman*), 1 (satu) D/TRN (*Deck Trainee*) atau 1 (satu) D/CDT (*Deck Officer Cadet*) sebagai pembantu 2 (dua). Pembantu 1 (satu) memiliki tugas dan tanggung jawab membantu proses bongkar muat *Container* dan melaporkan setiap kegiatan bongkar muat ke Pembantu 2 (dua) yang memiliki tugas dan tanggung jawab untuk menuliskan kegiatan bongkar muat di *Cargo Log Book* dan menjaga keamanan akses satu-satunya ke atas kapal (*Gangway*) Pembagian dinas jaga diatur oleh *Chief Officer*, adapun pengaturan jaga yang terdapat di MV. MOL GLIDE pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan yang sudah di bagi tiap-tiap regu jaga adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Daftar Dinas Jaga

	TIM JAGA	JABATAN	PERIODE JAGA
REGU DINAS JAGA I	<i>Second Officer</i>	Pemimpin Regu	00.00 – 06.00 dan 12.00 – 18.00
	<i>Able Bodied Seaman A/B/C</i>	Pembantu 1	00.00 – 04.00 04.00 – 08.00 12.00 – 16.00 16.00 – 20.00
	<i>Ordinary Seaman, Deck, Deck Trainee, atau Deck Officer Cadet</i>	Pembantu 2	00.00 – 04.00 04.00 – 08.00 12.00 – 16.00 16.00 – 20.00
REGU JAGA II	<i>Third Officer</i>	Pemimpin Regu	06.00 – 12.00 dan 18.00 – 24.00
	<i>Able Bodied Seaman A/B/C</i>	Pembantu 1	04.00 – 08.00 08.00 – 12.00 16.00 – 20.00 20.00 – 24.00
	<i>Ordinary Seaman, Deck Trainee, atau Deck Officer Cadet</i>	Pembantu 2	04.00 – 08.00 08.00 – 12.00 16.00 – 20.00 20.00 – 24.00

Sumber Data: MV. MOL GLIDE

Dari tabel daftar dinas jaga di atas tersebut dapat diketahui bahwa *Second Officer* dan *Third Officer* mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan dinas jaga setiap 6 (enam) jam dalam satu periode jaga yang dimulai dari pukul 00.00 dan seterusnya. Jadi setiap perwira jaga memiliki

12 (dua belas) jam kerja dan 12 (dua belas) jam istirahat setiap hari selama kapal berada di dermaga pada saat melakukan proses bongkar muat *container* di pelabuhan tersebut.

B. Analisa Hasil Penelitian

Peneliti melakukan praktek laut di MV. MOL GLIDE selama 11 (sebelas) bulan 11 (sebelas) hari yang dimulai pada tanggal 18 Januari 2016 sampai 29 November 2016. Beberapa kejadian-kejadian di atas kapal ketika peneliti melaksanakan praktek laut di MV. MOL GLIDE, mengenai masalah *lashing* pada muatan *container*. Beberapa masalah yang kemudian peneliti mengambil analisa data diantaranya yaitu :

1. Faktor penyebab kurang optimalnya pelaksanaan *lashing* muatan *container* di MV. MOL GLIDE
 - a. Standard Operasional Prosedur di atas kapal kurang detail dan terperinci

Standar Operasional Prosedur atau Standar Operasional Prosedur adalah dokumen yang berisi serangkaian instruksi tertulis yang dibakukan mengenai berbagai proses penyelenggaraan administrasi perkantoran yang berisi cara melakukan pekerjaan, waktu pelaksanaan, tempat penyelenggaraan dan aktor yang berperan dalam kegiatan (Insani, 2010:1), jadi yang dimaksud dengan Standar Operasional Prosedur(Standar Operasional Prosedur) *lashing* di atas kapal merupakan dokumen yang berisi tentang tata cara melakukan

lashing, waktu pelaksanaan *lashing*, tempat penyelenggaraan *lashing* dan *crew* kapal yang melakukan proses *lashing*. Dari fakta-fakta yang ada dan ditemukan peneliti lalu di pilih menggunakan metode deskriptif kualitatif pada saat melakukan praktek laut di MV. MOL GLIDE dapat disimpulkan bahwa masalah utama penyebab tidak optimalnya Standar Operasional Prosedur *lashing* di atas kapal disebabkan oleh sumber daya manusia yang tidak mengetahui prosedur ataupun tata cara *lashing* yang benar dan sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan, hal ini dapat menyebabkan pengoperasian bongkar muat kurang optimal. Berikut adalah contoh Standar Operasional Prosedur *lashing* muatan *container* di atas MV. MOL GLIDE tempat peneliti melaksanakan praktek yang kurang efisien dan masih banyak kekurangan-kekurangan yang belum tertera pada Standar Operasional Prosedur sehingga pelaksanaan proses *lashing* tidak terlaksana dengan baik dan benar sesuai dengan aturan yang ditetapkan.

Banyak kekurangan yang membuat Standar Operasional Prosedur di atas menjadi kurang detail dan terperinci

- 1) Tidak adanya persiapan dalam pelaksanaan Standar Operasional Prosedur di atas. Seperti pada saat proses pengecekan, pada saat muatan datang harusnya terlebih dahulu mempersiapkan *cargo manifest* sehingga dapat memudahkan proses pada saat pengecekan muatan.
- 2) Lalu pada saat proses *lashing* muatan, tidak ada persiapan dalam proses *lashing* muatan di atas, seperti mempersiapkan

perlengkapan pada saat proses *lashing* yaitu *lashing bar*, *turn buckle*, *twist lock*, *bridge fitting* dan sebagainya.

- 3) Tidak adanya tata cara dalam melaksanakan Standar Operasional Prosedur tersebut, sehingga dapat menyulitkan para ABK dalam melaksanakan prosedur tersebut. Khusus bagi para ABK yang baru *on board* dan belum memiliki pengalaman melaksanakan Standar Operasional Prosedur *lashing* muatan di atas kapal *container*.
 - 4) Tidak ditentukannya waktu kapan pelaksanaan prosedur di atas dan waktu yang diperlukan di dalam setiap prosedur di dalam Standar Operasional Prosedur tersebut, sehingga membingungkan para ABK dalam melaksanakan prosedur tersebut.
- b. Tata cara *lashing* muatan tidak dilaksanakan dengan baik

Tata cara *lashing container* seharusnya sudah menjadi pemahaman dasar bagi *crew* yang akan *on board* di atas kapal *container* seperti MV. MOL GLIDE. Jadi setiap *crew* sudah dapat memahami betul mengenai standar *lashing container* di atas kapal. Namun pada kenyataannya di atas kapal tempat peneliti melaksanakan praktek laut, yaitu MV. MOL GLIDE beberapa *crew* masih belum memahami betul mengenai standar tata cara *lashing* tersebut, khususnya A/B (*Abdled Bodied Seaman*) dan O/S (*Ordinary Seaman*) yang baru pertama kali *on board* di atas kapal.

Cara *lashing container* yang tidak sesuai prosedur ini, dapat diketahui dengan melaksanakan pengamatan secara langsung pada *container* yang telah ada dalam proses *lashing*. Sebagai contoh :

1. Adanya sebagian *lashing container* yang tidak terkunci terutama *twistlock*
 2. Adanya sebagian alat *lashing container* yang sudah tidak layak pakai
 3. Terdapat juga alat *lashing* yang tidak seharusnya digunakan
2. Upaya untuk mengatasi permasalahan pelaksanaan *lashing* muatan yang kurang tersebut
- a. Pengawasan proses *lashing container* oleh *crew* kapal dan pihak pelabuhan

Sesuai hasil wawancara dilakukan oleh peneliti kepada *Chief Officer*, yang mengatakan bahwa upaya-upaya yang dilakukan oleh pihak *crew* kapal dan pihak pelabuhan dalam memperlancar pelaksanaan *securing cargo container* di MV. MOL GLIDE antara lain :

1. Melakukan pengecekan *lashing container* sebelum kapal berlayar dan melaporkan kepada *Chief Officer*. Setelah itu *Chief Officer* melaporkan kepada Nakhoda.

2. Lebih memperhatikan jalannya bongkar muat serta saat proses *lashing*
 3. *Crew* kapal tetap memperhatikan keselamatan *stevedore*, untuk menghindari terjadi yang tak diinginkan
- b. Pelatihan dan familiarisasi *crew* kapal mengenai tata cara *lashing*

Ketika MV. MOL GLIDE berada di Pelabuhan Oakland, Amerika Serikat sebelum berlayar ke Tokyo, saat proses bongkar muat hampir selesai di atas deck, *stevedore* meminta perwira jaga untuk menyediakan *turn buckle*, karena tidak tersedianya *turnbuckle* pada *lashing bridge* pada bay 62 (enam puluh dua). Dengan terjadinya kejadian tersebut, pada saat proses *lashing* muatan *container* masih ditemukan bahwa kurangnya jumlah *turnbuckle*, menyebabkan kurangnya efisien waktu dan tenaga dalam kegiatan bongkar muat. Hal ini disebabkan oleh ABK yang sedang melaksanakan dinas jaga pelabuhan tidak memeriksa jumlah tersedianya jumlah *turnbuckle* di setiap bay. Jika ABK kapal mengerti dan memahami fungsi alat-alat *lashing* tersebut, *turnbuckle* siap ketika kegiatan bongkar muat akan dilaksanakan, karena *turnbuckle* berfungsi sebagai *lashing* yang mengikat *container* dengan *lashing bridge*.

Di sinilah dituntut untuk *crew* di atas kapal untuk dapat memahami dan mengerti alat-alat *lashing container*. Pada saat proses

pemuatan sangat diharapkan kepada *Chief Officer* sebagai perwira yang bertanggung jawab terhadap muatan dan *lashing container* berjalan dengan baik.

C. Pembahasan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang sudah didapatkan melalui penentuan dengan menggunakan analisa data yang didiskusikan bersama *Chief Officer* di atas kapal seperti permasalahan di atas, maka dalam pembahasan ini peneliti akan membahas tentang permasalahan yang menempati prioritas teratas, sehingga diperoleh suatu pemecahan masalah yang paling tepat untuk penanggulangan masalah tersebut. Dalam pembahasan ini akan menjelaskan tentang Standar Operasional Prosedur yang harus dilakukan pada saat bongkar muat serta *lashing* muatan *container* di atas kapal MV. MOL GLIDE yang sesuai dengan aturan yang berlaku. Berikut merupakan pembahasan mengenai permasalahan dalam penelitian ini :

1. Faktor penyebab kurang optimalnya pelaksanaan *lashing* muatan *container* di MV. MOL GLIDE

- a. Standar Operasional Prosedur *lashing* di atas kapal kurang detail dan terperinci

Di kapal, Nakhoda seharusnya memberikan pemahaman kepada anak buah kapal mengenai prosedur dinas jaga pelabuhan

yang baik dan benar di atas kapal dalam penanganan muatan *container* yang akan diangkut dapat dilakukan melalui berbagai cara yang dimana dapat memberikan pemahaman kepada anak buah kapal mengenai prosedur dinas jaga pelabuhan yang baik dan benar:

- 1) Melakukan pengenalan dan pelatihan tentang proses *lashing* yang benar (familiarisasi).
- 2) Pengenalan dan familiarisasi lebih baik dilakukan secara langsung oleh *Chief Officer* agar tidak terjadi kesalahan pada saat proses *lashing container*.
- 3) Dilakukan pengarahan atau komunikasi yang baik pada saat proses *lashing container*. Pentingnya pengarahan oleh perwira pada saat *lashing container* dapat mencegah terjadinya salah komunikasi dan dapat mengurangi terjadinya *human error*.

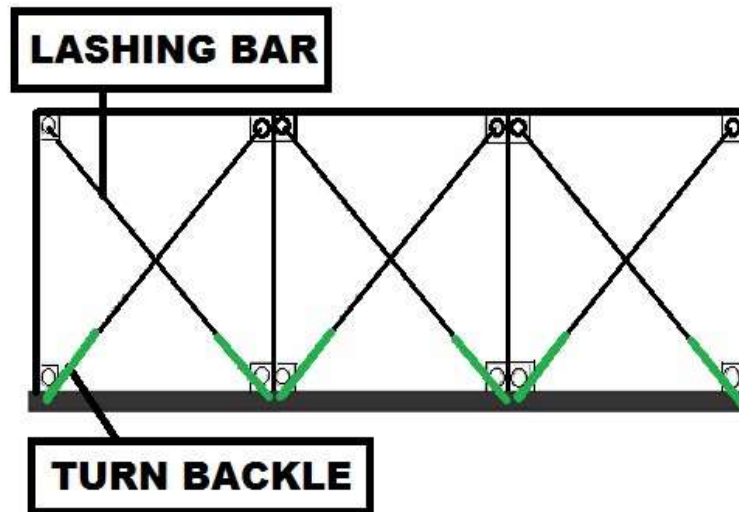
Tujuannya agar para *crew* kapal mengerti tentang tata cara proses *lashing container* yang baik dan benar dan memungkinkan untuk penggantian Standar Operasional Prosedur di atas kapal yang kurang detail dan kurang terperinci tentang prosedur-prosedur di dalamnya dengan Standar Operasional Prosedur yang baru tetapi lebih detail dan terperinci, sehingga memudahkan para awak kapal untuk melakukan prosedur-prosedur yang tertera.

Simpulan yang dapat di ambil dari pembahasan submasalah ini yaitu, Standar Operasional Prosedur di atas kapal memang kurang detail dan terperinci sehingga membuat para awak kapal bingung

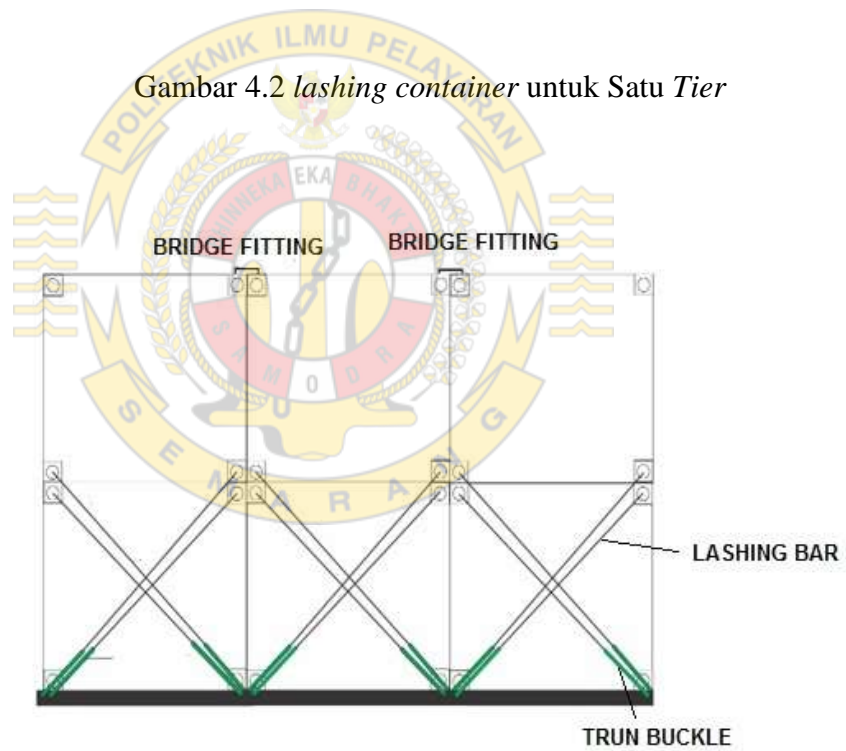
dalam pelaksanaannya di atas kapal yang dimana dapat membahayakan keselamatan muatan, kapal, *crew* maupun lingkungan disekitarnya. Sehingga harus dilakukan familiarisasi terhadap proses *lashing container* dan pembaruan untuk Standar Operasional Prosedur yang lebih detail dan terperinci yang dapat memudahkan para awak di atas kapal MV. MOL GLIDE dalam proses *lashing container*.

b. Tata cara *lashing* tidak dilaksanakan dengan baik

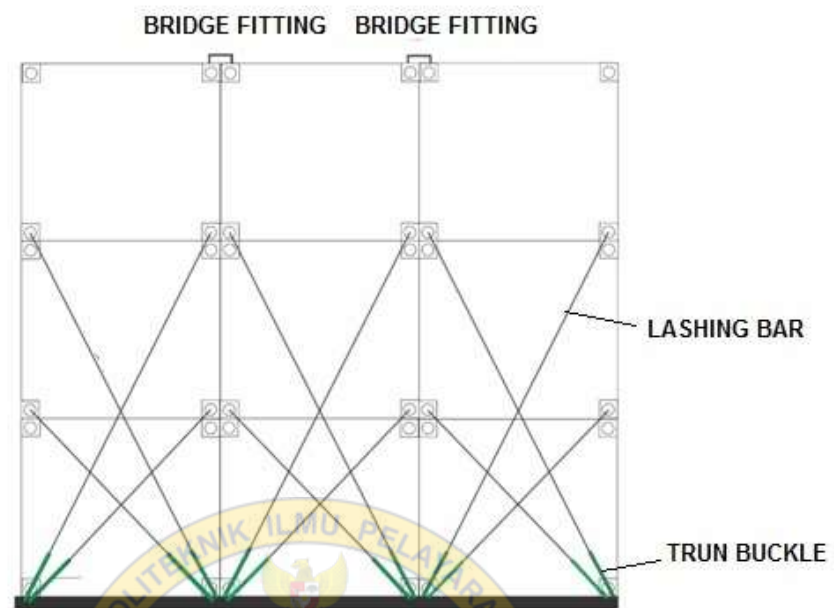
Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti kepada *Chief Officer*, dalam mengoptimalkan kinerja proses *lashing* muatan *container* perlu adanya ketetapan baku tentang *standard lashing container* tiap *tier* di atas kapal, yang mana kita harus menerapkan ketentuan yang telah ditetapkan oleh *Cargo Securing Manual Book*. Dalam hal ini telah dijelaskan mengenai peraturan bongkar muat dan pengoptimalan bongkar muat. Berikut contoh gambar *lashing* yang benar untuk tiap *tier* yang sesuai dengan aturan yang berlaku



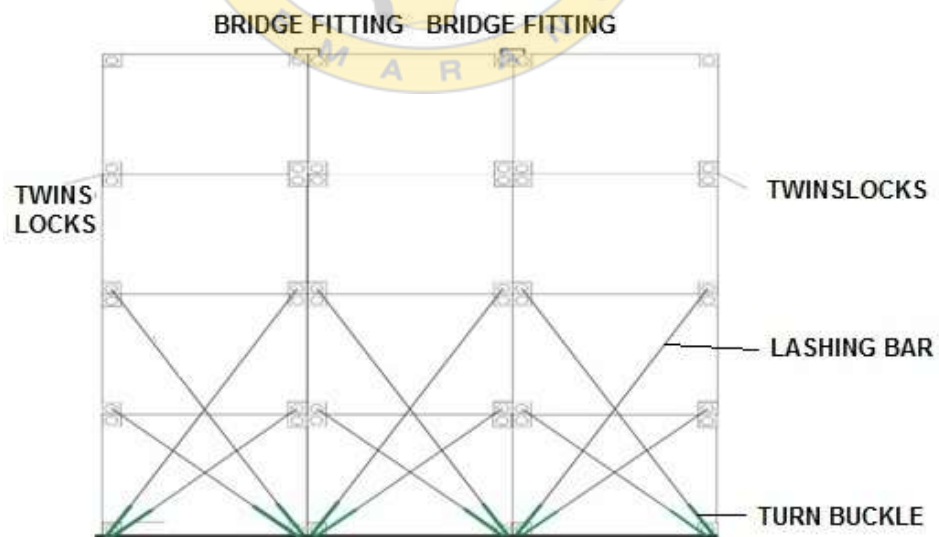
Gambar 4.2 *lashing container* untuk Satu Tier



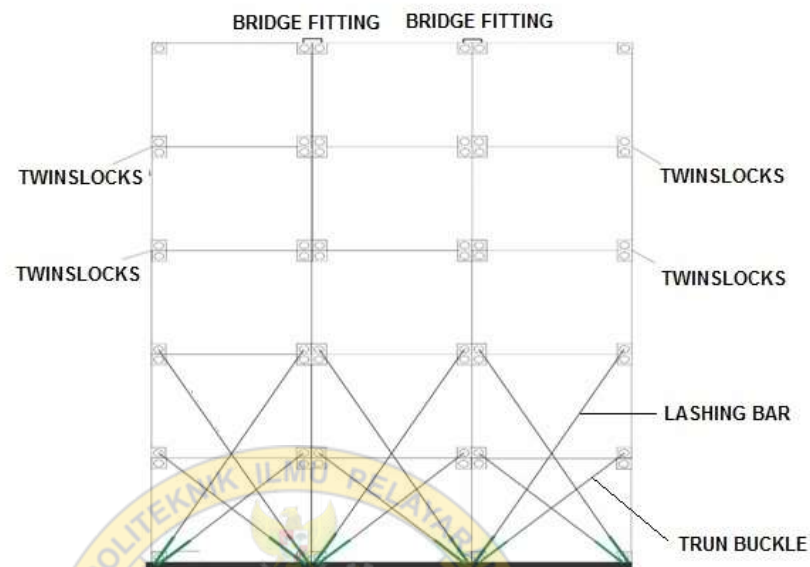
Gambar 4.3 *Lashing container* untuk Dua Tier



Gambar 4.4 *Lashing container* untuk Tiga Tier



Gambar 4.5 *Lashing container* untuk Empat Tier



Gambar 4.6 *Lashing container* untuk Lima Tier

Pada kenyataannya di atas kapal MV. MOL GLIDE tempat dimana peneliti melakukan praktek laut. Proses *lashing container* untuk tiap *tier* tidak sesuai dengan gambar di atas yang mana dapat membahayakan keselamatan dalam pelayaran kapal tersebut. Dikarenakan proses *lashing container* yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ada pada *Cargo Securing Manual Book* yang mengatur tentang tata cara proses *lashing* tiap *tier*.

Seharusnya ketentuan baku perihal *lashing container* tiap *tier* di atas kapal sebagai mana yang diatur oleh *Cargo Securing Manual Book* harus diterapkan di atas kapal oleh semua *crew* kapal yang melaksanakan proses *lashing container*. Dimana harus memperhatikan

aturan yang berlaku, yang dapat menjaga keselamatan dalam proses pelayaran. Seharusnya sebagai pemimpin di kapal seorang Nakhoda yang bertanggung jawab atas kinerja dan kegiatan awak kapal dan kegiatan pengoperasian di atas kapal memberikan sosialisasi, arahan, penerapan dalam kegiatan pengoperasian bongkar muat khususnya *lashing container* atau muatan *container* tiap *tier* di atas kapal. Sehingga *Able Bodied Seaman (A/B)*, Kelasi dan *Deck Officer Cadet* melakukan proses *lashing* dengan baik dan benar.

Tujuannya yaitu agar para *crew* yang melakukan proses *lashing container* di kapal MV. MOL GLIDE mengerti tata cara *lashing container* tiap *tier* sesuai dengan *cargo securing manual* yang mengatur tentang tata cara proses *lashing* tiap *tier* di atas kapal. Sehingga dapat menjaga keselamatan pelayaran kapal tersebut.

Simpulan mengenai pembahasan submasalah ini tentang ketidaktahuan *crew* di atas kapal mengenai proses *lashing container* tiap *tier* dipengaruhi oleh tidak adanya ketentuan baku seperti *Cargo Securing Manual Book* di atas kapal yang dimana seharusnya *crew* melakukan proses *lashing container* tiap *tier* sesuai dengan aturan yang mengatur cara *lashing container* tiap *tier* yaitu *cargo securing manual book*.

2. Upaya untuk mengatasi permasalahan pelaksanaan *lashing* muatan yang kurang tersebut

a. Pengawasan proses *lashing container* oleh *crew* kapal dan pihak pelabuhan

Pada intinya, pengawasan di atas kapal saat kegiatan bongkar muat menyangkut beberapa aspek, antara lain prinsip keselamatan mengenai kapal, *crew*, dan *stevedore*. Sesuai dengan fakta yang ada, kerusakan *container* terjadi pada saat kapal sedang berlayar. Maka dari itu jika *crew* dan *stevedore* dapat bekerja sama dengan baik untuk mengikuti tata cara *lashing* yang telah ditetapkan maka kerusakan muatan dapat dihindari.

Sesuai ketentuan dari *STCW Code section A part 5 Watch Arrangement point 91*. Yang menyatakan bahwa personel dinas jaga pelabuhan wajib:

- 1) Memastikan keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan, lingkungan dan seluruh operasi yang berkaitan dengan bongkar muat.
- 2) Memperhatikan aturan internasional, nasional dan setempat
- 3) Sesuai dengan perintah dan rutinitas di atas kapal

Berdasarkan ketentuan di atas, ditemukan masih ada personel dinas jaga yang tidak memperhatikan keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan, lingkungan serta seluruh operasi yang berkaitan dengan bongkar muat yaitu kesadaran tentang arti penting *lashing container* pada keselamatan kapal yang dimana masih menganggap remeh hal tersebut. Hal itu tentu saja bertentangan dengan ketentuan dari *STCW Code section A part 5 Watch Arrangement point 91*.

Seharusnya semua *crew* di atas kapal memahami tentang arti penting *lashing container* karena dengan mengerti arti penting dari *lashing container* tersebut, para awak kapal yang melakukan proses *lashing container* bisa melakukan proses tersebut sesuai standar yang ada di atas kapal sehingga dapat mengurangi terjadinya resiko-resiko di atas kapal, dimana dapat mengganggu pada saat pelayaran berlangsung. Hal itu bisa merugikan atau membahayakan keselamatan kapal, muatan, lingkungan dan bahkan keselamatan jiwa para *crew* di atas kapal.

Tujuannya yaitu untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terhadap muatan *container* pada saat dalam pelayaran yang dapat mengganggu atau mengancam keselamatan dalam pelayaran di atas kapal MV. MOL GLIDE,

maka perlu adanya pengamanan dengan cara *lashing container* yang baik dan benar sesuai ketentuan Standar Operasional Prosedur di atas kapal. Dimana hal ini tergantung pada kesadaran *crew* di atas kapal tentang arti penting *lashing container* terhadap keselamatan kapal.

Simpulan dari pembahasan submasalah hasil penelitian yang dilakukan pada waktu melaksanakan praktek laut di atas kapal *MV. MOL GLIDE* tujuan dari teknik pengamanan *container* belum sepenuhnya tercapai yang semuanya disebabkan oleh tidak optimalnya pengamanan muatan kontainer di atas kapal karena masih adanya kebiasaan melakukan teknik *lashing* yang tidak benar, dimana seharusnya di *lashing* dengan baik dan benar tanpa menganggap remeh hal tersebut.

- b. Pelatihan dan familiarisasi *crew* kapal mengenai tata cara *lashing*

Seharusnya dilakukan pelatihan sebelum *crew on board* di atas kapal mengenai *standard lashing container*, sehingga proses *lashing* muatan dilakukan dengan baik dan benar sesuai dengan *standart* yang ada hal ini salah satu upaya untuk mengoptimalkan kinerja proses bongkar muatan *container*.

Untuk mengoptimalkan penyampaian informasi mengenai penanganan muatan *container* oleh *Chief Officer* kepada personel jaga dapat dilaksanakan dengan cara:

- 1) Dilakukan pengarahan atau komunikasi yang baik oleh *Chief Officer* kepada personel jaga pada sebelum atau saat proses dinas jaga muatan. Pentingnya pengarahan oleh *Chief Officer* pada saat dinas jaga dapat mencegah terjadinya kesalahan komunikasi dan dapat mengurangi terjadinya *human eror*.
- 2) *Chief Officer* membuat *form* pengecekan muatan *container*, yang disitu sudah tertulis *stowage* muatan, kelas, dan *UN number*, untuk selanjutnya dapat dilakukan pengecekan oleh personel jaga.

Berkaitan dengan pengetahuan mengenai proses pemuatan muatan *container* dari darat sampai dimuat di kapal, ada beberapa tindakan yang dilakukan oleh *Chief Officer*, dan hal ini perlu diketahui oleh personel jaga supaya mereka paham dan mempunyai inisiatif dalam melaksanakan dinas *jaga* di pelabuhan yang harus sesuai dengan tata cara yang sudah diatur dalam *cargo securing manual book*.

Untuk memaksimalkan penjagaan dan pengawasan pada saat kegiatan *lashing container* berlangsung maka tindakan-tindakan yang perlu dilakukan pada saat memaksimalkan proses penjagaan dan pengawasan pada kegiatan *lashing container* yaitu:

- 1) Hal-hal yang kurang dipahami oleh pengawas dalam kegiatan *lashing container* agar dikonfirmasi pada perwira jaga.
- 2) Pengawas tidak meninggalkan tempat pada saat dilaksanakan *lashing container* oleh *stevedore* dan personel dinas jaga.
- 3) Penambahan personil jaga untuk lebih mengoptimalkan pengawasan terhadap buruh *lashing container*.

Untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan dalam proses *lashing container* yang dilakukan buruh darat oleh pihak kapal (*officer*) maka perlu perhatian khusus sehingga apabila terjadi proses *lashing container* yang tidak sebagaimana mestinya maka pihak kapal atau *crew* kapal yang melaksanakan dinas jaga pelabuhan bisa mengingatkan langsung dan segera diperbaiki. Peneliti menganalisa permasalahan yang ada di atas kapal yang terjadi selama peneliti melakukan praktek di MV. MOL GLIDE dengan pengawasan secara langsung tidak cukup, akan tetapi apabila proses pemuatan sudah selesai ada baiknya pihak kapal memeriksa ulang kembali hasil dari *lashing container* dimana pihak tersebut adalah perwira jaga pada saat tersebut untuk meyakinkan bahwa semua alat-alat *lashing* telah terpasang dengan sebagaimana mestinya atau benar dan semua alat *lashing container* telah terkunci dan kencang semua. Setelah dipastikan telah terpasang sempurna ada baiknya alat *lashing container* yang tidak terpakai dimasukkan kembali ke tempat masing-

masing untuk memastikan jika *lashing* terpasang dengan benar sesuai yang ditetapkan.

Tujuannya yaitu supaya *crew* kapal sudah mengetahui apa yang harus dilakukan saat melakukan *lashing* muatan *container* di atas kapal. Menurut *STCW Code* yang sudah dijelaskan pada *section VIII part 5,6* tentang dinas jaga muatan, *Chief Officer* wajib memastikan bahwa operasi tersebut dilakukan dengan aman melalui penanganan resiko, termasuk ketika tidak ada personil yang terlibat, harus memastikan bahwa pengaturan dinas jaga yang benar tetap dipelihara. Pada kapal yang mengangkut muatan *container* dalam jumlah besar, ini akan dicapai dengan siap ketersediaannya dari personil yang memenuhi syarat dan kemampuan yang sesuai, bahkan ketika kapal sandar dan berlabuh jangkar. Dalam keadaan ini semua awak kapal telah memenuhi syarat untuk melakukan proses bongkar muatan.

Simpulannya dari pembahasan sub masalah ini yaitu setiap awak kapal yang akan bergabung dengan awak kapal harus memahami dasar dari pemahaman stardat lasing, agar kedepannya atau pada saat melakukan bongkar muat, awak kapal dan mualim tidak mengalami masalah, dan proses bongkar muat menjadi aman tanpa ada masalah sedikitpun.

