

ANALISIS PENYEBAB TERLEPASNYA LASHINGAN KONTAINER DI ATAS KAPAL DI MV.MARINA STAR 1

Fauzil Adhim¹, Aries Allolayuk², Mukhlis Muhayyang³

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Fauzil Adhim, 2019. Analisis Terlepasnya Lashingan Kontainer Pada MV.MARINA STAR.1 (Dibimbing oleh Aries Allo Layuk dan Mukhlis Muhayyang). Peranan pelaksanaan pemasangan lashingan kontainer merupakan salah satu sarana untuk mengurangi kecelakaan pada saat berlayar. Oleh Karena itu diharapkan untuk kepada seluruh kru atau pekerja di atas kapal agar selalu memperhatikan sistim pemasangan lashingan kontainer dan selalu menggunakan peralatan keselamatan kerja pada saat bekerja untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Penelitian ini dilaksanakan di MV.MARINA STAR 1 perusahaan milik PT.MERATUS LINE . Selama 1 tahun yaitu terhitung mulai dari 27 Maret 2017 sampai 29 Maret 2018. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan dan tanya jawab langsung dengan cara melakukan pengamatan tanya jawab langsung dengan perwira, anak buah kapal khususnya bagian dek, dan literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kurangnya kedisiplinan terhadap pemasangan lashingan kontainer sehingga dapat terlepas lashingan kontainer di atas kapal.

Kata Kunci : *Lashingan, Kontainer, MV. Marina Star 1*

1. PENDAHULUAN

Persaingan dunia pelayaran pada saat ini sangatlah ketat dimana kapal sangat penting dan merupakan suatu sarana angkutan yang banyak digunakan oleh negara-negara asing maupun negara kita sendiri. Oleh karena begitu ketatnya persaingan dalam mencari muatan di masa sekarang ini maka perusahaan pelayaran meningkatkan

pelayanan jasa angkutan laut, untuk kelancaran arus barang dan jasa angkutan pulau bahkan antar negara.

Peningkatan pelayanan jasa angkutan laut oleh perusahaan pelayaran dan pemilik kapal tidaklah cukup hanya dengan menyelesaikan kapal dalam jumlah yang banyak, tetapi kewajiban pemilik kapal adalah untuk menjaga keselamatan barang atau jiwa penumpang yang diangkutnya. Adapun dalam meningkatkan atau memenuhi tuntutan masyarakat akan pelayanan jasa angkutan laut, maka pada tahun 1955 muncullah kapal kontainer pertama sebagai uji coba, yang dirintis oleh perusahaan SEALAND dan MADSON LINE dengan memakai kapal tua, sehingga kontainer dapat diatur di atas deck dan setiap bongkar muatnya menggunakan *crane* darat.

Dalam setiap pengangkutan barang dengan jasa peti kemas maka diperlukan lashing untuk muatannya yang memang agak sedikit berbeda dengan kapal-kapal pengangkutan lainnya.

Pelashingan muatan kontainer di kapal MV.MARINA STAR 1 akan diuraikan berdasarkan pengalaman, pengamatan dan penelitian selama penulis melakukan praktek laut. Adapun dalam setiap proses pelashingan seharusnya dapat memenuhi ketentuan cara lashing peti kemas yang benar, tetapi pada kenyataannya di lapangan, banyak terdapat kekurangan pengetahuan tentang cara pelashingan yang sesuai dengan prosedur dalam keamanan muatan. Misalnya : Pada setiap pemasangan twist lock yang mana dalam aturan penggunaannya harus menggunakan 4 buah lashing dalam setiap susunan peti kemas, tetapi pada kenyataannya di lapangan hanya menggunakan 2 buah twist lock. Adapun pemasangan yang seharusnya secara melintang tetapi pada kenyataannya lebih sering dipasang secara membujur. Kekurangan pengetahuan ini membuat keamanan muatan tidak sesuai prosedur keamanan muatan.

Seperti yang diketahui bahwa prosedur keamanan salah satunya adalah peranan pelashingan muatan terutama bagi muatan-muatan di atas deck. Pelashingan muatan yang benar akan membuat muatan-muatan tidak bergeser dari tempatnya selama dalam pelayaran baik pada saat menghadapi cuaca buruk ataupun tidak. Muatan yang bergeser tersebut dapat berakibat buruk pada stabilitas kapal yang dapat mengakibatkan kerugian bagi pihak kapal dan pemilik muatan.

Seperti diketahui ada beberapa jenis kontainer muatan kering yang sering dipergunakan untuk mengangkut muatan barang campuran dan itu dilakukan selama muatan tersebut tidak merusak muatan lain. Kontainer pada umumnya mempunyai lekukan melintang dan membujur atau kombinasi keduanya yang memang disiapkan sebagai tambahan agar mudah memasang penopang kayu yang dipergunakan untuk menggoyangkan muatan.

Kontainer-kontainer yang tidak diberi penguatan seperti dilashing, biasanya akan berakibat bergeser dan jatuh dari kedudukannya. Maka berdasarkan fakta yang terjadi di lapangan, penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut dan membuat bentuk skripsi dengan judul "ANALISIS PENYEBAB TERLEPASNYA LASHINGAN KONTAINER DI ATAS KAPAL DI MV.MARINA STAR 1".

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan maka masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini dirumuskan yaitu "PENYEBAB TERLEPASNYA LASHINGAN KONTAINER ". Di kapal marina star 1

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Jenis Kapal Container

Kemajuan ilmu dan teknologi pelayaran khususnya penanganan pelayaran muatan pada tahun 1970 mulai memakai peti kemas. Kapal pengangkutan kontainer atau *container ship* adalah

sebuah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut peti kemas (container). Biasanya pada kapal demikian akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan peti kemas, seperti U-VRAME atau yang sering disebut kaki kontainer atau sepatu kontainer begitu juga peti kemas yang diangkutnya. Dibawah ini penulis uraikan tentang beberapa jenis kapal pengangkut peti kemas. (Arso Martopo, Penanganan Muatan 2001, hal 73).

Kapal pengangkut peti kemas adalah kapal-kapal dan peralatannya seperti BOOM (batang pemuat) dan kran yang mempunyai kekuatan yang cukup memadai untuk mengangkut peti kemas, ataupun kalau kapal-kapal itu tidak mempunyai alat-alat bongkar muat maka kapal-kapal yang dimaksud adalah kapal-kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut peti kemas. Uraian tentang jenis kapal-kapal pengangkut peti kemas serta peralatan-peralatannya dan semua pekerjaan serta termasuk perhitungan-perhitungan dapat diuraikan sebagai berikut : (A.H Tumbel, Peti Kemas dan Penanganannya 1991, hal 65).

1. Kapal Semi Container

Kapal semi kontainer adalah kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut kontainer atau peti kemas bersama-sama dengan muatan break bulk atau barang-barang yang tidak dalam peti kemas atau dengan kata lain muatan yang di bungkus biasa secara konvensional pada bagian-bagian kapal terdapat soket pemasangan u-vrame bila akan dimuati peti kemas dan terdapat juga di atas geladak. Kapal-kapal ini biasanya tidak dipasang akan menghalangi muatan break bulk selain itu ruangan untuk break bulk cargo juga akan berkurang.

2. Kapal Full Container

Kapal jenis ini biasanya hanya digunakan untuk mengangkut peti kemas saja. Pada ruangan-ruangan muatannya sudah di pasang cell guide hingga peti kemas yang akan dimasukkan ke dalam ruangan muatan dapat dengan mudah diarahkan melalui cell guide tersebut. Ada kapal-kapal yang membangun cell khusus untuk peti kemas ukuran 20 kaki tetapi pada umumnya dibuat ukuran cell untuk 40 kaki.

B. Konstruksi Peti Kemas

Konstruksi yang akan diuraikan disini adalah konstruksi peti kemas yang terbuat dari baja. Adapun bagian-bagian peti kemas adalah: (A.H Tumbel, Peti Kemas dan Penanganannya 1991, hal 23).

1. Walls (dinding)

Konstruksi peti kemas terdiri atas dinding-dinding samping yang umumnya dibangun dari besi baja terbentuk corrugated atau berlekuk-lekuk dimana dengan penggunaan dinding jenis ini maka tidaklah diperlukan kerangka atau penguat karena lekukan-lekukan dinding tersebut merupakan penguat langit atasnya juga dibangun dari bahan yang sama dengan dinding meskipun ada kalanya dipakai plat baja yang rata. Mengingat pada bagian ini tidak banyak memikul beban selain hanya merupakan pelindung terhadap cuaca. Bagian lantai biasanya ditopang dengan kerangka-kerangka melintang dan di atasnya ditutup dengan papan secara merata, baik dinding, atap dan lantai adalah salah satu kesatuan penguat konstruksi dan pelindung muatan terhadap cuaca.

2. Corner Poss (tiang-tiang pojok)

Kekuatan yang besar dari peti kemas dipikul oleh corner poss, dimana apabila peti kemas diangkat, maka bagian inilah yang menahan seluruh berat peti kemas beserta muatannya. Demikian juga bila peti kemas disusun, maka seluruh berat akan dipikul oleh keempat tiang pojok ini. Oleh karena itu sebaiknya diatur peti kemas yang berat berada di bawah. Hal ini bermanfaat untuk menjaga keutuhan peti kemas yang baik untuk pengaturan keseimbangan kapal.

3. Corner Castings

Bagian-bagian ini merupakan bagian peti kemas yang paling pokok yang terletak pada pojok-pojok dari peti kemas, corner casting ini dipasang di bagian atas dan bawah dari setiap corner poss. Lubang-lubang dari masing-masing corner casting berguna sebagai tempat meletakkan alat lashing seperti, lashing pigeon atau bridge fitting yang nanti diikat ke geladak kapal dengan menggunakan lashing rods atau lashing crain. Corner casting yang berada pada bagian di atas peti kemas berfungsi untuk tempat mengikat peti kemas ke base cone.

4. Container Doors (pintu-pintu peti kontainer)

Pintu engsel berdaun dua pada salah satu ujung peti kemas memberi kemudahan dalam penyusunan muatan ke dalam peti kemas kemudahan dalam penyusunan muatan ke dalam peti kemas. Packing karet yang dipasang mengelilingi pintu memberikan jaminan agar peti kemas menjadi kedap air. Sistem ini disebut "bolting system" kerangka membentuk satu kesatuan yang utuh dari seluruh konstruksi peti kemas.

C. Pengikatan Muatan / Lashing Muatan

Pada pengaturan muatan yang banyak kemasan, kadang-kadang dalam pengaturannya tidak dapat dilakukan sedemikian rupa sehubungan dengan bentuk kemasannya yang berbeda sehingga oleh karenanya memerlukan pengikatan / lashing hendaknya tidak terlupakan sebab kemungkinan kerusakan muatan dapat terjadi akibat bergeraknya muatan dari tempatnya yang disebabkan oleh olengan kapal (rolling) ataupun anggukan (pitching) yang dialami kapal sehubungan dengan kondisi laut selama dalam pelayaran.

Untuk menjadikan muatan tidak bergerak, maka perlu mendapat pengikatan atau lashing agar muatan yang telah dipadatkan tersebut tetap kokoh dan menyatu dengan badan kapal.

Dalam pengikatan muatan ada prosedur standar pelashingan yang harus dipenuhi yaitu :

1. Prosedur pengamanan

- a. Securing plan harus terpampang di *ship office*. Copynya harus diarsipkan untuk digunakan oleh officer jaga atau foreman.
- b. Muallim jaga harus mengecek lashingan agar memastikan semua kontainer telah di lashing dengan benar
- c. Sebelum operasi muatan selesai, officer jaga harus menjamin bahwa semua *twist lock* dan lashingan telah di kembalikan dari darat ke kapal.

2. Selama Pelayaran

- a. Pada saat akan berlayar, semua lashing yang tidak digunakan disimpan dengan baik.
- b. Kontainer lashing harus di cek dan dikuatkan, tambahan cek dilakukan bila terjadi cuaca buruk, dan hasil cek agar di catat dalam dek log book.

3. Perawatan Lashing Material

- a. Lashing material harus dirawat secara rutin dan dicatat dalam monthly maintenance report.
- b. daftar inventaris lashing material agar dicatat dan dilaporkan setiap 3 bulan sekali menggunakan form perusahaan.

4. Perbaikan Lashing Material

- a. C/O bertanggung jawab bahwa kapal dilengkapi dengan fitting on yang cukup untuk pemuatan dan kondisinya selalu baik
- b. Fitting yang rusak segera disingkirkan dari penggunaan dan disimpan di tempat yang terpisah
- c. Bila ada memungkikan, fitting diperbaiki oleh kru kapal

5. Pencegahan

- a. Lashing material harganya sangat mahal sehingga personil kapal harus menjaga terhadap kerusakan dan pencurian
- b. Fitting dapat dengan mudah rusak dan tidak aman untuk digunakan karena kecerobohan stevedore dengan cara menjatuhkan *twist lock* dari ketinggian, dan bila terjadi kerusakan harus dicatat dalam damage report.
- c. jika terdapat lashingan yang tidak terpakai maka segera disingkirkan
- d. Lashing *turn buckle* agar tidak digunakan berlebihan dan paling tidak 50mm masih tersisa di dispenle turn buckle body.

3. METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain dan variable penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan untuk menganalisa hasil-hasil penelitian dengan menggunakan analisis kualitatif dengan berdasarkan pada rumusan masalah dan hipotesis sebelumnya dan membandingkan dengan hasil penelitian. Dari hasil penelitian tersebut ditarik kesimpulan yang selanjutnya

direkomendasikan ke manajemen MV MARINA STAR 1, selama satu tahun terhitung mulai tanggal 27 Maret 2017 sampai dengan 29 Maret 2018

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan rencana dan struktur penyelidikan terhadap pengumpulan data di lapangan serta rencana untuk memilih sumber-sumber dan jenis informasi yang dipakai sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian mengenai penyebab terlepasnya lashingan container di kapal MV. MARINA STAR 1.

3. Variabel penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian adalah jenis variable terkait. Variable terkait merupakan variabel yang member dampak, hasil, ataupun akibat kepada objek

B. Definisi Operasional Variabel

1. Pengertian Kapal

Kapal adalah setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa benaman dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air.

2. Kapal Full Kontainer

Kapal jenis ini hanya digunakan untuk mengangkut peti kemas saja. Pada ruangnya sudah dipasang cell guide hingga petikemas yang dimasukkan kedalam ruang muat dapat diarahkan dengan mudah.

3. Penyusunan Kontainer

Dalam penyusunan pemuatan container dikenal dengan adanya BAY PLAN yang merupakan bagian pemuatan container secara melintang, membujur, dan tegak yang di kenal dengan istilah bay, row dan tier.

C. Populasi Dan Sampel

a. Populasi

Menurut Margono (2004) populasi merupakan seluruh data yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti dalam ruang lingkup dan waktu yang ditentukan. Populasi berkaitan dengan data-data. Jika setiap manusia memberikan suatu data, maka ukuran atau banyaknya populasi akan sama dengan banyaknya manusia. Populasi yang diambil pada penelitian ini adalah seluruh muallim dan jurumudi pada kapal MV.MARINA STAR 1 yang berjumlah 6 orang.

b. Sampel

Menurut Suharsimi Arikuntoro, sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Sampel yang diambil muallim 1 dan seorang muallim jaga pada saat adanya proses pemuatan..

D. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah yang penting dalam suatu penelitian yang akan digunakan sebagai bahan analisis dan pengujian kesimpulan.

Dalam melaksanakan penelitian seseorang peneliti harus menggunakan metode tertentu dalam mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai tujuan penelitian ada beberapa metode yang dipergunakan untuk mengumpulkan data. Oleh karena itu metode pengumpulan data lebih dari satu dengan yang lainnya untuk kesempurnaan proposal.

Didalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain:

a. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data melalui pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian untuk menganalisa penyebab terlepasnya lashingan container pada kapal MV.MARINA STAR 1.

b. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara memperoleh informasi dari dokumen yang ada di kapal dan mengambil gambar dan merekam kondisi yang ada di kapal secara visual dalam bentuk gambar atau foto-foto dalam proses pelashingan muatan.

E. Teknik Analisis Data

Berdasarkan analisis yang diperoleh maka digunakan metode deskriptif kualitatif yaitu menganalisa temuan-temuan yang terdapat di lapangan dengan alat ukur berupa teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, sehingga ditemukan penyebab timbulnya masalah. Dengan menggunakan metode ini segala permasalahan yang ditemukan dan diamati di atas kapal akan digambarkan dan dijelaskan secara terperinci. Baik dan buruknya penelitian tergantung dari metode pengumpulan data dan analisis data yang digunakan. Pengumpulan data yang dimaksud adalah dengan memperoleh data-data relevan, akurat, dan mengidentifikasi data yang ada. Data-data yang diperoleh ini kemudian dianalisa dan dari hasil dari analisa ini diharapkan akan menghasilkan suatu gambaran yang lebih jelas dari penyusunan skripsi ini baik dari permasalahannya maupun hasil akhirnya. Nawawihadari 1998:63 menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan penelitian kasus adalah kegiatan lapangan untuk meneliti kasus dan membuat uraian tentang latar belakang penyebabnya. Adapun penerapan penelitian kasus ini, penulis mencoba mengamati faktor-faktor yang menyebabkan tidak optimalnya pelashingan kontainer di atas kapal.. Yang dimaksud penelitian deskriptif kualitatif adalah prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek atau objek.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian ini di dapatkan pada saat penulis melakukan praktek laut di atas kapal MV.MARINA STAR 1. Setiap permasalahan yang ditemukan penulis pada saat kegiatan bongkar muat, maupun selama melaksanakan pelayaran di diskripsikan dalam bab ini.

Sesuai dengan prosedurnya , seluruh kegiatan diatas kapal memiliki perencanaan, sebelum seluruh kontainer dimuat ataupun dibongkar. Pertama mualim I sebagai perwira yang bertanggung jawab atas muatan dan stabilitas kapal. Mualim I menerima loading list dari seorang planner berdasarkan perhitungan dari mualim I bay plan dan lashing plan harus disesuaikan dengan stabilitas kapal dan keselamatan pemuatan begitu juga dengan dokumennya harus lengkap dan telah disegel oleh pejabat pabean.

Nahkoda sebagai orang terakhir yang menyetujui perencanaan setiap pengoperasian bongkar muat yang ada di atas kapal. Setelah semua persyaratan di setujui, barulah proses bongkar muat di atas kapal dapat di lakukan. Setelah itu mualim I memberi salinan dari bay plan dan lashing plan sebagai tugas perwira jaga baik mualim II maupun mualim III sesuai jam jaganya untuk mengawasi setiap proses bongkar muat dan pelashingan mulai dari kegiatan dilaksanakan sampai selesainya dan semua kegiatan tersebut dicatat dalam *port log book*.

Buku ini nanti akan berguna sebagai bukti dari laporan setiap kegiatan bongkar muat di pelabuhan, dimana terdapat keterangan waktu dari setiap proses bongkar dan pelashingannya. Berdasarkan peraturan waktu dari setiap kapal yang disesuaikan dengan jumlah kru di atas kapal, dalam mengawasi pengoperasian muatan perwira jaga dibantu oleh seorang kru atau juru mudi dan

seorang kadet sesuai masa jaga di kapal.

Pada intinya dalam pemuatan di atas kapal menyangkut beberapa aspek antara lain prinsip pemuatan dan cara memuat. Sesuai fakta-fakta yang ada, sumber-sumber kerusakan terhadap muatan terjadi pada saat pelayaran. Dengan alat lashing yang kurang baik, maka membahayakan kapal maupun muatannya. Hal ini yang sering dialami saat kapal mengalami olengan akibat cuaca buruk sehingga muatan yang tidak di lashing terutama muatan yang berada di susunan paling atas mengalami pergerakan-pergerakan yang bisa membahayakan kapal dan muatannya. Oleh karena itu untuk menghindari hal yang tidak diinginkan terhadap muatan pada saat dalam pelayaran, maka perlu adanya pengamanan dengan cara melashing muatan sebagaimana petunjuk dalam CSS (cargo securing stowage) tentang pengamanan kontainer.

Dalam bab ini penulis akan mencoba menguraikan beberapa kendala yang dihadapi ketika melaksanakan praktek berlayar di kapal MV. MARINA STAR 1 :

1. Kasus pertama Mei 2017 Palaran, samarinda

Berawal dari pada saat kapal melakukan proses muat di pelabuhan Palaran, perkiraan waktu muat yaitu 14 jam, namun perkiraan yang di informasikan oleh foreman mengenai waktu yang dibutuhkan memuat sampai selesai beserta pelashingan memberikan dampak bagi keterlambatan waktu berangkat kapal beserta kualitas pelashingannya. Akibatnya saat pandu telah naik ke kapal masih terdapat beberapa bay kontainer yang belum terlashing sehingga mengakibatkan penguluran waktu berangkat kapal dan oleh karena itu kru tidak memerdulikan kualitas pelashingan. Namun foreman membela diri dengan menyalahkan kru yang lambat dalam proses pelashingan yang menyebabkan penguluran waktu. Dalam hal ini seharusnya tidak perlu terjadi jika ada ketegasan dan

pengawasan yang baik dari perwira jaga terhadap abk jaga dalam pelaksanaan jaga pelabuhan dan pelashingan yang berlangsung di pelabuhan tersebut.

2. kasus kedua tanggal Januari 2018 posisi laut jawa dari pelabuhan Tri Sakti Banjarmasin menuju pelabuhan Tg.Perak Surabaya

Pada saat itu penulis bersama para crew kapal mengalami masalah akibat lashingan petikemas yang renggang pada saat dalam pelayaran yang dikarenakan kapal mengalami cuaca buruk di laut jawa pada saat itu. Penulis pada saat itu jaga jam 16.00-20.00 bersama muallim I memperhatikan muatan petikemas merenggang dan merapat semakin lama semakin lebar. Sehingga kami mengadakan pengamatan langsung dari anjungan secara lebih teliti dan ternyata ada alat lashingan yang lepas (bridge fitting), dan ada pula sebagian yang jatuh ke deck kapal dan ada yang terjepit oleh petikemas.

Karena dinilai oleh muallim I membahayakan, maka muallim I memanggil dan memerintahkan bosun, serta juru mudi untuk berkumpul dan mempersiapkan perlengkapan untuk memperbaiki lashingan yang lepas.

Setelah perlengkapan dan kru berkumpul maka muallim I memerintahkan agar bridge fitting yang berada di atas petikemas diperbaiki dahulu dan dikencangkan. Setelah yakin bahwa semua bridge fitting telah dikencangkan maka muallim I memerintahkan untuk memeriksa lagi lashingan yang ada disamping kanan dan kiri serta muka dan belakang untuk memastikan bahwa tidak terdapat lashingan yang belum dikencangkan. Setelah semua telah diperiksa dan dikencangkan maka muallim I memerintahkan untuk kembali beristirahat.

B. PEMBAHASAN

Berdasarkan analisa data yang penulis peroleh saat sedang melaksanakan praktek berlayar di kapal MV.MARINA STAR 1.Dimana penulis mencoba menguraikan bagaimana cara lashing peti kemas yang baik serta solusi untuk menanggulangi kendala-kendala yang timbul pada saat lashing peti kemas lainnya.Maka langkah-langkah yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut adalah :

1. Menambah cadangan alat lashing peti kemas

Cadangan alat lashing peti kemas dikapal sangatlah perlu bagi kapal-kapal peti kemas karena jika mana kapal memuat muatan peti kemas dalam jumlah berlebihan maka penggunaan alat lashing yang dibutuhkan akan berubah sebab akan ada beberapa yang tidak dapat terlashing jika alat pelashingan kurang.Selama penulis melaksanakan praktek berlayar di kapal MV.MARINA STAR 1.Penulis melihat mualim I kurang memperhatikan cadangan alat lashing peti kemas diatas kapal.Ini bisa penulis katakan karena penulis melihat tidak terdapatnya cadangan alat lashing di kapal yang menyebabkan kurangnya alat lashing diatas kapal.

Dengan memperhatikan hal tersebut diatas kapal,dimana alat lashing peti kemas sangatlah penting sekali karena sewaktu-waktu jika permintaan alat lashing dari perusahaan mengalami keterlambatan ,maka alat lashing peti kemas yang ada diatas kapal dapat dimanfaatkan atau digunakan sebagai alat lashing peti kemas sudah sampai dikapal dapat difungsikan sebagai cadangan atau spare.Dengan cara demikian maka masalah kekurangan alat pelashingan peti kemas tidak akan terjadi lagi.

2. Pemeriksaan dan Perawatan alat lashing

Untuk menjaga kualitas serta kelayakannya sebuah alat lashing peti kemas sangatlah penting,karena dengan perawatan yang baik dan terkontrol maka akan menambah umur pemakainya alat lashing

tersebut. Adapun cara perawatan alat lashing peti kemas tersebut antara lain :

- a. Pemberian grease/gemuk secara berkala terhadap alat lashing peti kemas. Pemberian gemuk sangatlah perlu, karena dengan pemberian gemuk/grease secara berkala akan menghindari :
 - 1) Alat lashing cepat berkarat.
 - 2) Alat lashing yang berulir macet karena berkarat.
- b. Memasukkan alat lashing peti kemas kedalam kotak-kotak setelah pembongkaran. Karena setelah proses pembongkaran akan lebih baik apabila semua alat lashing peti kemas yang telah dilepas untuk dipindahkan satu dan dipisah-pisahkan menurut fungsinya serta kemudian dimasukkan kedalam kotak yang tersedia diatas kapal (mean deck).

Adapun keuntungan yang diperoleh :

 - 1) Deck kapal akan kelihatan lebih rapi.
 - 2) Jumlah dari alat-alat lashing peti kemas selalu terkontrol.
 - 3) Menghindari pencurian.
 - 4) Pengawasan terhadap alat pelashingan lebih mudah.
- c. Pengawasan terhadap proses lashing peti kemas oleh pihak kapal

Pengawasan terhadap buruh darat yang melaksanakan pelashingan peti kemas sangatlah penting. Sebab dengan pelashingan yang baik kapal dan muatan yang dibawanya akan keselamatan sampai pelabuhan sesuai dengan tujuan sebuah pelayaran. Di dalam proses pelashingan peti kemas biasanya pasukan lashing yang terdiri dari bosun, juru mudi dan kadet tidak teliti dalam proses pelashingan peti kemas. Pelashingan peti kemas yang tidak prosudural ini, dapat diketahui dengan pengamatan secara langsung pada peti kemas yang telah di muat dan dalam proses pelashingan. Maka akan diketahui.

5. SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari keseluruhan uraian-uraian yang terdapat dalam bab-bab sebelumnya maka penulis dapat mengambil suatu kesimpulan bahwa lepasnya lashingan peti kemas disebabkan karena :

1. Kurangnya cadangan peralatan alat lashing peti kemas di kapal MV.MARINA STAR 1 yang disebabkan hilang atau rusaknya dan tidak segera dilakukan pergantian.
2. Tidak teraturnya pelaksanaan perawatan alat alat lashing yang dijadwalkan oleh mualim ! yang menyebabkan beberapa alat lasing yang berulir macet karena berkarat
3. Penggunaan alat lashing yang tidak sesuai dengan prosedur pelashingan yang benar sehingga lashingan tidak kuat dan kencang.

B. Saran

Pihak kapal harus menangani cadangan atau spare alat-alat lashing peti kemas diatas kapal.Jika kurang alat pelashingan tersebut maka sebaiknya secepat mungkin membuat permintaan kepada perusahaan.

1. Disarankan kepada perusahaan pada waktu permintaan alat-alat tersebut sebaiknya dikirimkan secepat mungkin guna untuk menghindari kekurangan alat lashing pada saat pemuatan peti kemas diatas kapal.
2. Mualim I atau bosun harus memiliki jadwal tersendiri untuk perawatan alat-alat lashing peti kemas diatas kapal dengan periode atau jangka waktu yang teratur.
3. Pihak kapal terutama yang terlibat dalam proses pelashingan harus melakukan pelashingan sesuai dengan prosedur dan menghindari pemakaian alat yang berlebihan yang tidak sesuai dengan fungsinya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Edward, Egbert dan Samuel Palembang (2008),
Penanganan dan Pengaturan Muatan. PIP Makassar.
- [2]. Istopo (2003) Kapal dan Muatannya. Jakarta : Yayasan Bina Citra
Samudera.
- [3]. Jhon R. Immer (1984), Cargo handling, Marine Education Textbooks.
- [4]. Jhon R Knot (1994), Lashing And Securing Of Deck Cargoes, London.
- [5]. Subandi (1996), Manajemen Peti Kemas.
- [6]. Suzdayan, (2012), container Ships And Cargo Securing Training.
- [7]. TIM BPLP Semarang ,emuat Untuk Perwira Kapal Niaga, Tanpa Penerbit,
Tanpa tahun.
- [8]. <https://www.google.is/search?q=kegunaan+lashing+bar+pada+kontainer.com>. Diakses pada tanggal 8 juli 2018.
- [9]. [https://www.scribd.com/doc/94171023/Container Ship And argo](https://www.scribd.com/doc/94171023/Container_Ship_And_argo). Diakses pada tanggal 7 juli 2018.
- <https://www.google.is/search?q=ARPALLashingSecuring>. Diakses pada tanggal 14 juli 2018.
- [https://www.google.is/search?q=kapal petikemas wikipediabahasaindonesia.ensiklopedia bebas.htm](https://www.google.is/search?q=kapalpetikemas-wikipediabahasaindonesia.ensiklopedia%20bebas.htm) –