

Optimalisasi Penanganan Pelashingan Container Di Kapal KM. Alexindo I

Andi Herlina

Politeknik Maritim AMI Makassar

Corresponding Author: Andi Herlina

Penulis Pertama: Telp: 081343997625

E-mail: andiherlinatoha@gmail.com

Abstrak:

Kapal jenis container mempunyai caralashing yang berbeda dengan kapal-kapal lain pada umumnya. Lashingan harus kuat dan dapat menahan gerakan-gerakan serta geseran dari petikemas oleh karena itu pengecekan lashing harus dilakukan secara teratur selama pelayaran dan pada saat dipelabuhan sangat diperlukan demi keselamatan kapal dan muatannya, terutama saat meghadapai cuaca buruk dan ombak besar. Pada penelitian ini bertujuan untuk menganalisis optimalisasi penanganan pelashingan container di kapal KM. ALEXINDO I. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif sehingga data penelitian yang di peroleh dari hasil observasi, pengamatan lapangan, wawancara kemudian data direduksi dan disajikan secara naratif. Hasil penelitian menunjukkan masih kurang optimalnya penanganan pelashingan container di kapal KM. ALEXINDO I disebabkan karena terbatasnya alat-alat lashing container di kapal dan minimnya pengetahuan crew dalam melakukan pelashingan container sehingga penanganan pelashingan container kurang optimal.

Kata Kunci: Optimalisasi, Pelashingan Container, Kapal

1. PENDAHULUAN

Angkutan laut memegang peran yang sangat penting terhadap pengiriman barang-barang bagi Negara kita yang merupakan negara maritim. Angkutan laut mempunyai daya angkut yang relative besar dan banyak. Jarak yang di tempuh lebih jauh dan bisa menjangkau daerah-daerah yang tidak bisa dijangkau oleh kendaraan darat maupun kendaraan udara. Tarif angkutannya lebih murah serta lebih aman. Pengangkutan barang ataupun muatan melalui laut telah mengalami perubahan, dengan hadirnya container. Sistem container ini bertujuan untuk mengangkut muatan secara aman, cepat dan efisien dari pelabuhan asal hingga pelabuhan tujuan.

Dalam proses pemuatan container banyak hal yang harus diperhatikan, yaitu alat-alat lashing, pelaksanaan pengawasan atau dinas jaga dari pihak kapal dan prosedur pelashingan container di atas deck kapal oleh para buruh di pelabuhan. Pada saat melaksanakan praktek laut di KM. ALEXINDO I sering ditemukan container di atas deck yang tidak dilashing, lashingan longgar, dan teknik pelashingannya tidak sesuai dengan prosedur yang ada. Hal ini disebabkan karena setiap crew naik di kapal pihak perusahaan atau pihak kapal kurang melaksanakan familiarisasi bagaimana cara pemuatan container yang baik serta pengawasannya pada saat proses bongkar muat. Untuk mengurangi kerusakan fisik terhadap container penataan muatan di pelabuhan dan tata cara lashing yang sesuai harus dilakukan karena dapat berpengaruh pada keselamatan kapal dan muatannya selama pelayaran

Kapal jenis container mempunyai cara lashing yang berbeda dengan kapal-kapal lain pada umumnya. Lashingan harus kuat dan dapat menahan gerakan-gerakan serta geseran dari petikemas oleh karena itu pengecekan lashing harus dilakukan secara teratur selama pelayaran dan pada saat dipelabuhan sangat diperlukan demi keselamatan kapal dan muatannya, terutama saat menghadapi cuaca buruk dan ombak besar. Ketika kapal berlayar dilaut hantaman gelombang laut dapat menyebabkan gerakan rolling dan pitching pada kapal. Rolling adalah gerakan kapal berupa olengan ke arah

starboard-portside, sedangkan pitching adalah gerakan kapal berupa anggukan by the bow-by the stern. Gerakan rolling dan pitching ini tidak hanya berbahaya terhadap muatan container karena bisa jatuh ke laut, tetapi juga mengganggu stabilitas kapal. Untuk itu penanganan muatan container harus lebih hati-hati untuk menjamin keamanan kapal dan muatannya pada saat berlayar. Oleh karena itu, dalam penelitian ini akan membahas tentang optimalisasi penanganan pelashingan container di kapal KM. ALEXINDO I.

2. METODE

Pada penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif. Untuk pengambilan data di gunakan metode teknik observasi langsung di tempat penelitian dan teknik wawancara yang dilakukan peneliti yaitu dengan cara bertanya langsung kepada perwira dan anak buah kapal KM. ALEXINDO I untuk memperoleh data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam objek penelitian

3. PEMBAHASAN

A. Faktor Penyebab Kurang Optimalnya Penanganan Lashing Container di KM. ALEXINDO I

Dari hasil penelitian ada beberapa faktor yang menyebabkan pelashingan container kurang optimal sebagai berikut:

1. Pelashingan tidak dilaksanakan dengan baik

Pelashingan container seharusnya sudah dipahami oleh crew yang akan on board di kapal container seperti KM. ALEXINDO I. Jadi setiap crew sudah dapat memahami betul mengenai standard lashing container di kapal. Namun pada kenyataannya di KM. ALEXINDO I beberapa crew masih belum memahami betul mengenai standard tata cara lashing tersebut, khususnya A/B (Able Bodied Seaman) dan O/S (Ordinary Seaman) yang baru pertama kali on board di atas kapal. Pelashingan container yang tidak sesuai prosedur ini, diketahui dengan

melaksanakan pengamatan secara langsung pada container yang telah ada dalam proses lashing ditemukan beberapa kejadian sebagai berikut:

- Adanya sebagian lashingan container yang tidak terkunci terutama Twist Lock.
- Adanya sebagian alat lashing container yang sudah tidak layak pakai.
- Terdapat juga alat lashing yang tidak seharusnya digunakan.

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 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.

Pada kenyataannya di kapal KM. ALEXINDO I, Proses lashing container untuk tiap tier tidak sesuai dengan standart aturan 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 ketetapan baku perihallasingan container tiap tier di kapal sebagai mana yang diatur oleh Cargo Securing Manual Book harus diterapkan di kapal oleh semua crew yang melaksanakan proses lashingan container. Dimana harus memperhatikan aturan yang berlaku, yang dapat menjaga keselamatan dalam proses pelayaran. Seharusnya Nahkoda sebagai penanggung jawab atas kinerja dan kegiatan anak buah kapal dan kegiatan pengoperasian di kapal memberikan sosialisasi, arahan, penerapan dalam kegiatan pengoperasian bongkar muat khususnya lashing container atau muatan container tiap tier di kapal. Sehingga Able Bodied Seamen (A/B), Kelasi dan Deck Officer melakukan proses lashing dengan baik dan benar.

2. Kurangnya familiarisasi terhadap Perwira jaga dan ABK jaga dalam melakukan pengecekan terhadap lashingan muatan yang dipasang.

Kegiatan familiarisasi yang dilakukan, memegang peranan penting dalam meningkatkan kemampuan dan pengetahuan Awak kapal yang bekerja di kapal, sehingga target atau standar-standar yang diinginkan dapat tercapai seefisien mungkin. Dalam penerapannya, kegiatan familiarisasi dilaksanakan oleh pihak perusahaan pelayaran yang mana metode pendekatan yang harus dipergunakan adalah metode kontrol dan pengarahan terhadap Awak kapal, sehingga seluruh prosedur kegiatan yang ada di kapal dapat berjalan sesuai dengan aturan yang ada.

Kurangnya kontrol terhadap cara kerja anak buah kapal, menyebabkan mereka tidak bekerja dengan semestinya dan seluruh kegiatan-kegiatan yang melibatkan mereka tidak akan mencapai hasil yang maksimal sesuai dengan standar yang diinginkan. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kinerja anak buah kapal maka dapat dilakukan dengan peningkatan kontrol kerja dan pengarahan yang pelaksanaannya harus :

- Relevan
- Tepat pada waktunya
- Ekonomis
- Mudah dan dapat dikerjakan.

Jadi, kontrol yang diikuti dengan kegiatan pengarahaan terhadap cara kerja anak buah kapal merupakan inti dalam pelaksanaan manajemen di kapal. Pelaksanaan familiarisasi sendiri merupakan tugas dari Nakhoda kapal yang merupakan Top Management di atas kapal. Penerapannya di kapal dapat dilaksanakan oleh Mualim 1 sebagai Perwira senior di kapal karena memiliki pengetahuan dan pemahaman yang lebih baik tentang bentuk dan karakteristik kapal beserta segala sesuatunya yang ada di kapal (muatan, dll).

3. Tidak adanya Check List yang mengatur tentang pengecekan terhadap alat-alat pengamanan muatan.

Seperti yang telah diketahui bahwa penggunaan Check List di kapal memiliki manfaat yang sangat besar dalam menunjang optimalnya segala

aktivitas yang dilaksanakan di kapal sehingga segala sesuatunya dapat dikerjakan dengan baik dan benar. Penggunaan Check List di kapal dimaksudkan agar kegiatan pengoperasian kapal dapat berlangsung dengan efisien karena seluruh alat yang digunakan dalam menunjang operasi ini berfungsi dengan baik sehingga keselamatan muatan, kapal dan awak kapal terjamin.

Check List dapat dijadikan pedoman dan pegangan dalam pengoperasian kapal dan muatannya. Hal ini karena Check List berisikan tentang tindakan-tindakan apa yang harus diperhatikan, diperiksa dan disiapkan sebelum kegiatan pengoperasian kapal dan muatannya dilaksanakan. Tidak adanya Check List yang mengatur tentang pengecekan terhadap alat-alat pengamanan muatan menyebabkan lashing muatan di kapal KM. ALXINDO I tidak terlashing, lashingnya longgar dan teknik pelashing muatan banyak yang salah. Yang diakibatkan karena kurang efisiennya kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Perwira jaga dan ABK jaga terhadap proses pelashing di KM. ALXINDO I.

4. Faktor Prosedur

Pengawasan dari perwira terhadap crew kapal yang melaksanakan pelashing container kurang dioptimalisasi, maka crew kapal melakukan pelashing container sesuai dengan keinginan dan kemampuannya saja. Sehingga jika terdapat lashing yang tidak sesuai maka perlu dilaksanakan perbaikan terhadap lashing tersebut sesuai dengan prosedur lashing yang benar. Contohnya pada pemasangan twistlock atau pemasangan bridge fitting. Di kapal KM. ALEXINDO I lashing container sering tidak sesuai dengan sistem prosedur lashing muatan container di kapal dimana pada tier teratas bridge fitting tidak terikat dengan baik atau kendur.

5. Faktor Peralatan

Cadangan alat lashing container di kapal sangatlah perlu karena jika kapal memuat muatan peti kemas dalam jumlah teus yang maksimal maka penggunaan alat lashing yang dibutuhkan akan berubah sebab jika alat lashing kurang maka

akan terdapat beberapa muatan yang tidak dapat terikat. Oleh karena itu, pihak kapal dalam hal ini Muallim I sebagai perwira yang bertanggung jawab pada muatan perlu mengadakan pemeriksaan secara rutin, jika terdapat kekurangan terhadap peralatan lashing maka segera mengirim permintaan. Selain itu, jika permintaan alat lashing dari perusahaan mengalami keterlambatan, maka alat lashing container yang ada di kapal dapat dimanfaatkan atau digunakan sebagai alat lashing container sudah sampai di kapal dapat difungsikan sebagai cadangan atau spare. Dengan cara demikian maka masalah kekurangan alat lashing container tidak akan terjadi lagi.

B. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengoptimalkan Penanganan Lashing Container di KM. ALEXINDO I

1. Melakukan pengawasan proses lashing container oleh crew kapal dan pihak pelabuhan

Adapun upaya-upaya yang dilakukan oleh pihak crew kapal dan pihak pelabuhan dalam memperlancar pelaksanaan lashing container di KM. ALEXINDO I antara lain:

- Melakukan pengecekan lashing container sebelum kapal berlayar dan melaporkan kepada Chief Officer. Setelah itu Chief Officer melaporkan kepada Nakhoda.
- Lebih memperhatikan jalannya bongkar muat serta saat proses lashing.
- Crew kapal tetap memperhatikan keselamatan stevedore, untuk menghindari kejadian yang tidak diinginkan

Pengawasan di kapal saat kegiatan bongkar muat menyangkut beberapa aspek, antara lain prinsip keselamatan mengenai kapal, crew, dan stevedore. Sesuai dengan fakta yang ada, kerusakan container pada saat kapal berlayar. Maka dari itu jika crew dan stevedore dapat bekerja sama dengan baik untuk mengikuti tata cara lashing yang telah ditetapkan maka kerusakan dapat dihindari. Tujuannya untuk untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terhadap muatan container pada saat dalam pelayaran yang dapat mengganggu

atau mengancam keselamatan dalam pelayaran di kapal KM. ALEXINDO I, maka perlu adanya penanganan lashing container yang baik dan benar sesuai prosedur di kapal. Dimana hal ini tergantung pada kesadaran crew di kapal tentang arti penting lashing container terhadap keselamatan.

2. Pelatihan dan familiarisasi crew kapal mengenai tata cara lashing.

Pelatihan pada saat crew on board di kapal mengenai standard lashing container, sehingga proses lashing muatan dilakukan dengan baik dan benar sesuai dengan standard yang ada hal ini salah satu upaya untuk mengoptimalkan kinerja proses bongkar muat muatan container.

4. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan dalam penelitian ini ialah :

1. Kurang optimalnya penanganan pelashingan container di kapal KM. ALEXINDO I disebabkan karena terbatasnya alat-alat lashing container di kapal dan minimnya pengetahuan crew dalam melakukan pelashingan container sehingga penanganan pelashingan container kurang optimal.
2. Setelah pemuatan selesai ABK mempersiapkan alat-alat lashing dan memeriksa apakah dalam kondisi baik/layak pakai, mengencangkan lashingan muatan agar tidak terjadi pergeseran pada muatan di kapal sehingga pelayaran dapat berjalan tanpa adanya hambatan.

DAFTAR RUJUKAN

- [1] Ahmad Asrofi, 2016. Muatan dan PetiKemas, Jakarta; Erlangga
- [2] Capt. SuzdayanM.Mar, 2012. Container Ship and Cargo Securing, Jakarta; PT. TangguhSamudera Jaya
- [3] Istopo. 1999. Kapal dan Muatannya, Jakarta; Koperasi Karyawan BP3IP
- [4] Kamus Oxford, 2008. Oxford Learner's Pocket Dictionary, New York; Oxford University
- [5] Sugono, 2003. Buku praktis Bahasa Indonesia, Jakarta; Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional
- [6] Suyono, R.P, 2005. Muatan dan PetiKemas, Bandung; Alfabeta