

Analisis Keterlambatan Penyandaran Kapal Tanker di Terminal Khusus Pertamina TBBM DONGGALA

Sukirno¹⁾, Suyuti²⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan
Email: sukirnobbptl@gmail.com¹⁾, suyuti@gmail.com²⁾

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui hambatan-hambatan yang terjadi pada saat penyandaran kapal di terminal khusus PERTAMINA TBBM Donggala dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi hambatan yang terjadi pada saat penyandaran kapal di terminal khusus PERTAMINA TBBM Donggala. Penelitian ini dilaksanakan di PT. PERTAMINA TBBM Donggala, selama 12 bulan yaitu Bulan Agustus 2020 sampai dengan Bulan Agustus 2021. Sumber data yang diperoleh melalui metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, dengan teknik analisa pengumpulan data berdasarkan hasil observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian ditemukan bahwa pelaksanaan proses penyandaran kapal tanker di terminal khusus PERTAMINA TBBM Donggala masih mengalami keterlambatan. Ada beberapa faktor penyebab keterlambatan antara lain jetty atau dermaga rusak parah akibat gempa dan tsunami 2018 silam, kapasitas jetty hanya 1 sehingga harus mengantri, cuaca yang tidak memungkinkan untuk proses sandar, kapasitas tanki darat yang lebih kecil, dan tidak bisanya melaksanakan proses sandar pada malam hari.

Kata kunci: Penyandaran, kapal tanker, keterlambatan, agen.

1. PENDAHULUAN

Pada perkembangan zaman dan teknologi angkutan laut telah dikenal cukup luas oleh masyarakat sehingga proses pengiriman bahan bakar dan gas melalui angkutan laut, Sehingga makin banyak pula jumlah angkutan laut yang di gunakan. Dalam hal ini proses untuk pengiriman bahan bakar minyak dan gas akan menjadi cepat. sehingga dalam keadaan ini didukung oleh keadaan wilayah Indonesia yang menjanjikan, karena hampir Sebagian wilayah Indonesia merupakan laut.

Berkaitan dengan proses pendistribusian bahan bakar minyak yang meningkat di Indonesia, PT. PERTAMINA (Persero) membuka pelabuhan khusus Marine Region disetiap kilang dan depot yang ada di berbagai daerah. Marine Region merupakan pelabuhan yang termasuk dalam terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) salah satunya yang berada di daerah Donggala (Sulawesi Tengah) dimana penulis melaksanakan penelitian khususnya keagenan mengurus proses penyandaran kapal.

Adapun latar belakang untuk melakukan penelitian ini dikarenakan dalam proses penyandaran kapal masih ditemukan beberapa hambatan yang

mengakibatkan keterlambatan pada kapal yang akan bersandar di dermaga. adapun keterlambatan kapal yang akan sandar di terminal khusus PT. PERTAMINA adalah keadaan cuaca yang sering kali tidak mendukung, tidak bisa melaksanakan penyandaran pada malam hari dan terbatasnya fasilitas jetty yang mengakibatkan kapal terhambat dalam proses sandar kapal.

Berdasarkan latar belakang yang di kemukan di atas maka penulis menemukan pokok permasalahan yaitu:

- a. Hambatan – hambatan apa yang terjadi pada saat penyandaran kapal di Terminal Khusus PERTAMINA TBBM Donggala?
- b. Apa upaya yang dilakukan dalam mengatasi hambatan yang terjadi pada saat penyandaran kapal di Terminal Khusus PERTAMINA TBBM Donggala?

2. KAJIAN PUSTAKA

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2012: 52), analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran,keamanan,dan ketertiban arus lalu lintas kapal ,berlayar,tempat perpindahan intra dan antar armada transportasi serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Operasional akan di mulai dari sisi laut (*marine service*) kemudian di lanjutkan sisi darat (*handling service*) terminal operator dan di lengkapi dengan pelayanan tambahan maupun pendukung *marine service* (Edy Hidayat, 2009: 19).

Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar di kenal tiga jenis agen kapal yaitu general agen, sub-agent, dan cabang agen. (Abbas Salim, 2010: 98)

Beberapa hal yang perlu diperhatikan oleh agen pelayaran sebelum penyandaran kapal adalah sebagai berikut : Raja Oloan Saut Gurning (2007: 49)

- a. Pastikan dermaga sudah kosong dan tidak ada kapal lain yang menggunakan dermaga
- b. Jika sudah kosong tempatkan dua buah tanda (bendera) masing-masing pada muka dan belakang kapal di dermaga sesuai dengan panjang kapal.
- c. Hubungi bagian pemandu (*pilotage*) untuk meminta pelayanan pandu.
- d. Siapkan tugas karantina, kesehatan pelabuhan dan petugas imigrasi untuk memeriksa dermaga.
- e. Siapkan peralatan bongkar muat yang diperlukan di sisi dermaga
- f. Perairan di sepanjang dermaga harus dibersihkan dari kapal kapal kecil.

3. METODE PENELITIAN

Dalam Penelitian ini berdasarkan data yang telah didapatkan Peneliti mengenai data menggunakan metode deskriptif dan kualitatif yang dianalisa berdasarkan hasil-hasil data lapangan yang telah dikumpulkan dan diperoleh yang didapatkan dari studi kepustakaan, hasil pengamatan atau observasi, dan juga dokumentasi. Dimana dari beberapa metode penelitian tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing dengan menggunakan beberapa metode penelitian penulisan ini dapat saling melengkapi.

Populasi yang di maksud dalam penelitian ini adalah 9 (Sembilan) kapal yang akan datang di Terminal Khusus PT. Pertamina TBBM Donggala, Sedangkan Sampel yang di maksud dalam penelitian ini ialah 9 kapal yang di ambil di Terminal Khusus PT. Pertamina TBBM Donggala.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode Observasi dan Studi Dokumentasi, Dimana Metode Observasi dilakukan melalui objek pengamatan secara langsung, Sedangkan metode studi dokumentasi ini di lakukan dengan kegiatan proses kapal dapat bersandar dengan aman di Jetty Pertamina TBBM Donggala yang sementara waktu menggunakan modular floating dan dokumentasi.

Dalam penelitian ini peneliti menganalisa data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari catatan lapangan, dan dokumen yang dapat

mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) Donggala adalah salah satu bagian dari PT. PERTAMINA (Persero) marketing operation Region VII yang terletak di Provinsi Sulawesi Tengah dan berlokasi di Desa Loli Oge Kecamatan Banawa Kabupaten Donggala. Dibangun dan mulai beroperasi pada tahun 1980, saat ini luas lahan yang digunakan adalah terdiri dari : Tanah Daratan 57.666 M² dan Perairan 24.520 M² dengan status sertifikasi HGB.

Proses Penyandaran kapal yang dilakukan oleh Marine PERTAMINA TBBM Donggala :

- a. Ketika kapal sudah memasuki area Donggala (Tanjung Karang) Maka pihak kapal akan menghubungi pihak Marine untuk mengabari estimasi tibanya di Terminal Khusus PERTAMINA TBBM Donggala.
- b. Marine akan menghubungi pihak distribution apakah tangki pembin bun siap digunakan atau tidak. Setelah sudah mendapat persetujuan maka pihak marine akan menghubungi pihak Pandu dan Tug Boat Martha Pilot mengenai penyandaran kapal.
- c. Anggota mooring gang sudah harus lengkap dan memastikan Speed Boat dan Robber Boat aman digunakan untuk proses pelaksanaan penyandaran kapal.
- d. Ketika kapal sudah mendekati area Jetty maka Pandu Akan Naik (*Pilot Onboard*) kapal diikuti dengan TugBoat.
- e. Pihak kapal (Nahkoda) dan juga Pandu akan melakukan Komunikasi melalui radio ke Mooring Gang untuk proses sandar kapal.
- f. Pandu akan menghubungi anggota Mooring Gang untuk mengambil tali tambang untuk diikatkan di Bouy (*FirstLine*) kemudian dikaitkan di bolder yang ada di darat.
- g. Ketika tali tambat sudah selesai di kaitkan maka pandu akan menghubungi marine yang ada di area jetty untuk memastikan kapal sudah berada dititik aman.
- h. Kapal bersandar dengan aman, Pilon turun (*Pilot Off Board*) dari kapal dan Tug Boat selesai membantu proses sandar kapal.

- i. Pihak agen naik ke atas kapal untuk mengambil dan memeriksa berkas kapal yang dibolehkan untuk melakukan proses Clearance.
- j. Dokumen pendukung yang diperlukan untuk proses perizinan masuk Pelabuhan di beberapa instansi Pelabuhan seperti :
 - 1) Ship Registry Certificate.
 - 2) International Ship Security Certificate.
 - 3) Minimum Safe Manning Certificate.
 - 4) Safety Management Certificate.
 - 5) Port State Control.
 - 6) Document of Compliance.
 - 7) International Tonnage Certificate.
 - 8) International Load Line Certificate.
 - 9) International Oil Pollution Prevention Certificate.
 - 10) Maritime Declaration of Health
- k. Melakukan pengurusan dokumen kapal di beberapa instansi di pelabuhan, yaitu :
 - 1) Kantor Karantina dan kesehatan pelabuhan, dengan melampirkan dokumen – dokumen :
 - a) Buku kesehatan
 - b) Crew list
 - c) Voyage memo (Daftar perjalanan Kapal)
 - d) Maritime Declaration Helath (surat kesehatan Karantina)
 - e) Bukti PNBK (Penerimaan Negara Bukan Pajak)
 - 2) Syahbandar dengan melampirkan dokumen – dokumen :
 - a) Sertifikat dan surat-surat kapal (Asli)
 - b) Ship Particular (Data-Data Kapal)
 - c) Crew list (Daftar Awak Kapal)
 - d) Surat Persetujuan Berlayar dari pelabuhan terakhir yang disinggahi
 - e) Warta Kapal
 - f) Master Sailing Declaration
 - g) Buku kesehatan
 - h) Pembayaran Jasa Pelabuhan
- l. Menyediakan kebutuhan – kebutuhan yang diminta oleh pihak kapal seperti penyediaan makanan, penyediaan air bersih, suku cadang kapal

- m. Melayani kru kapal untuk perpanjangan paspor, jika masa berlakunya habis, buku pelaut (Seaman Book) dan lain – lain yang dianggap perlu.
- n. Membantu kru kapal yang akan turun kapal ataupun yang akan naik ke kapal untuk bekerja.
- o. Setelah pengurusan *cleareance* telah selesai dan surat persetujuan berlayar telah terbit, agen akan onboard untuk membawakan dokumen kapal yang telah digunakan untuk pengurusan serta melampirkan surat persetujuan berlayar.
- p. Pada saat kapal telah selesai bongkar muat dan jika kapal sudah mau keluar maka mekanisme dan prosedurnya akan sama pada saat kapal ingin masuk ke *jetty*.

Hambatan – Hambatan yang dihadapi oleh PT. PERTAMINA (PERSERO) TBBM Donggala pada saat proses penyandaran kapal :

- a. Jetty atau Dermaga TBBM Donggala rusak parah akibat Gempa dan Tsunami yang menimpa Donggala pada tahun 2018 lalu sehingga untuk sementara jetty yang dipakai adalah Modular floating. Proses sandar kapal memakan waktu lebih sebab Modular Floating terombang ambing ketika arus lagi kuat.
- b. Jika Jetty yang akan dipakai untuk bersandar masih ditempati oleh kapal lain mengakibatkan kapal harus menunggu sampai Jetty yang sudah ditempatkan kapal tersebut untuk sandar sudah kosong dari kapal sebelumnya yang melakukan bongkar muatan di Jetty itu. Untuk itu kapal harus menunggu yang tentunya sangat membuang waktu yang seharusnya jika kapal bisa langsung sandar, kapal dapat langsung melakukan aktivitas bongkar muatan.
- c. Cuaca yang tidak memungkinkan untuk melaksanakan proses sandar kapal untuk itu kapal harus menunggu hingga cuaca kembali normal, jika dipaksakan untuk proses sandar akan sangat menyulitkan anggota Mooring Gang untuk mengaitkan tali tambang di Bouy.
- d. Kapasitas tangki darat yang lebih kecil, sehingga kapal harus menunggu tanki hingga dapat dilakukan pengisian kembali, karena kecenderungan tanki yang masih full. Hal ini yang mengakibatkan kapal harus menunggu lebih lama.

- e. Ketika kapal tiba pada saat malam hari, kapal akan diinformasikan terlebih dahulu untuk tidak langsung sandar melainkan akan berlabuh terlebih dahulu sebab di Jetty TBBM Donggala tidak dianjurkan untuk proses sandar kapal pada malam hari karena kurangnya pencahayaan yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja bagi anggota Mooring gang oleh sebab itu Proses Penyandaran kapal hanya dilakukan pada saat pencahayaan masih memungkinkan.

Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi Hambatan yaitu :

- a. Agar pihak PT. PERTAMINA TBBM Donggala segera melakukan pembangunan kembali Jetty atau Dermaga agar proses penyandaran kapal dapat berjalan aman dan tidak memakan waktu yang lama.
- b. Agar pihak PT. PERTAMINA TBBM Donggala merencanakan Penambahan Jetty atau Dermaga agar kapal yang datang tidak lagi menunggu kapal yang sedang sandar di Jetty. Penambahan Jetty harus Memperhatikan semua aspek yang ada.
- c. Agar pihak PT. PERTAMINA TBBM Donggala khususnya anggota Mooring Gang sebaiknya menunggu cuaca kembali normal agar pada saat proses penyandaran kapal dapat berjalan lancar dan dalam keadaan selamat.
- d. Agar pihak PT. PERTAMINA TBBM Donggala mengatur lebih baik lagi tentang pendistributian bahan bakar ke distributor agar kapal yang tiba bias langsung melakukan pembongkaran dan tanki siap untuk diisi.
- e. Agar pihak PT. PERTAMINA TBBM Donggala memperhatikan fasilitas Jetty khususnya pada malam hari agar menambah pencahayaan di sekitar area Jetty agar kapal yang tiba pada malam hari tidak berlabuh untuk menunggu pagi hari sehingga dapat langsung disandarkan ketika kapal tiba pada malam hari.

Tabel 1. Data kunjungan kapal yang diageni oleh Marine PERTAMINA
TBBM Donggala

No	Nama Kapal/Voyage	Time Arrival	Time Anchor	POB	Time Berthing	Keterangan
1	MT. ALTHEA VIII	02/03/2021 22.00.00	02/03/2021 22.30.00	02/03/2021 06.36.00	03/03/2021 07.36.00	Labuh 8 Jam
2	MT. BALONGAN	11/03/2021 09.00.00	11/03/2021 09.54.00	11/03/2021 16.06.00	11/03/2021 17.00.00	Labuh 6 Jam
3	MT. ARCADIA	16/03/2021 07.00.00	16/03/2021 07.18.00	16/03/2021 11.06.00	16/03/2021 12.00.00	Labuh 4 Jam
4	MT. OLYVIA T	27/03/2021 03.54.00	27/03/2021 05.30.00	27/03/2021 06.30.00	27/03/2021 07.30.00	Labuh 1 Jam
5	MT. ANDHIKA VIDYANANTA	31/03/2021 22.00.00	31/03/2021 22.30.00	01/04/2021 06.48.00	01/04/2021 08.00.00	Labuh 8 Jam
6	MT. MICHIKO XXVII	05/04/2021 22.36.00	05/04/2021 23.18.00	06/04/2021 17.30.00	06/04/2021 18.06.00	Labuh 18 Jam
7	MT. ALICE XXV	13/04/2021 22.30.00	14/04/2021 01.00.00	14/04/2021 06.30.00	14/04/2021 07.30.00	Labuh 6 Jam
8	MT. BINTANG FORTUNA	07/05/2021 01.30.00	07/05/2021 02.18.00	07/05/2021 06.36.00	07/05/2021 08.00.00	Labuh 4 Jam
9	MT. KASIM	14/05/2021 20.06.00	14/05/2021 20.30.00	15/05/2021 07.00.00	15/05/2021 08.36.00	Labuh 11 Jam 30 menit

Dari tabel kunjungan kapal yang diageni oleh Marine PERTAMINA TBBM Donggala. Adapun kapal yang mengalami hambatan yaitu:

- a. MT. ALTHEA VIII (Labuh 8 jam)
- b. MT. BALONGAN (Labuh 6 jam)
- c. MT. ARCADIA (Labuhh 4 jam)
- d. MT. OLYVIA T (Labuh 1 Jam)
- e. MT. ANDHIKA VIDYANANTA (Labuh 8 Jam)
- f. MT. MICHIKO XVII (Labuh 18 Jam)
- g. MT. ALICE XXV (Labuh 6 jam)
- h. MT. BINTANG FORTUNA (Labuh 4 Jam)

i. MT. KASIM (Labuh 11 Jam 30 Menit)

Dari semua data kapal – kapal yang diageni oleh Marine PERTAMINA TBBM Donggala tersebut diatas mengalami hambatan untuk langsung sandar di Jetty/Dermaga Khusus PERTAMINA yang disebabkan oleh :

Agen Marine PERTAMINA TBBM Donggala mengageni 9 (sembilan) Kapal yang tidak langsung sandar melainkan harus berlabuh terlebih dahulu disebabkan 5 (lima) Kapal yaitu kapal MT. Althea VIII, MT. Olyvia T, MT. ANDIHKA VIDYANANTA, MT. MICHIKO XXVII, MT. ALICE XV, MT. BINTANG FORTUNA tiba di Area Jetty pada malam hari yang sangat tidak memungkinkan untuk sandar sebab sangat kurangnya pencahayaan sedangkan 2 (dua) kapal yaitu Kapal MT. Balongan dan MT. Arcadia mengalami hambatan sebab Tanki Penimbun belum siap untuk digunakan dan juga terjadinya bocoran pada pipa (Hosse) yang harus segera diganti baru.

5. PENUTUP

a. Simpulan

Dalam melaksanakan penelitian ini peneliti menarik kesimpulan dan mengemukakan saran-saran berdasarkan kesimpulan yang ada. Adapun kesimpulan tersebut adalah Hambatan-Hambatan yang dihadapi oleh PT PERTAMINA (PERSERO) TBBM DONGGALA dalam proses penyandaran kapal. Terjadinya kerelambatan sandar kapal disebabkan oleh factor Jetty yang digunakan diganti oleh Modular Floating untuk sementara, dermaga yang akan ditempati sandar masih digunakan oleh kapal lain, cuaca yang sering berubah-ubah ketika akan melaksanakan proses sandar kapal, tangki darat yang akan ditempati untuk pembongkaran belum siap dan belum bisanya penyandaran kapal pada malam hari.

b. Saran

Dari penelitian ini peneliti dapat mengambil kesimpulan mengenai penanganan penyandaran kapal pada PT PERTAMINA (PERSERO) TBBM DONGGALA, maka peneliti menyarankan: Agar pihak Dermaga Khusus Pertamina segera membangun kembali Jetty atau Dermaga, merencanakan penambahan Jetty atau Dermaga, mengatur lebih baik lagi tentang pendistributian bahan bakar ke distributor, dan penambahan pencahayaan di sekitar area Jetty atau Dermaga. Sebaiknya anggota

Mooring Gang ketika cuaca tidak memungkinkan maka harus menunggu cuaca kembali normal.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Djohari. S (2004) Pokok-pokok Hukum Perkapalan. Yogyakarta : UII Press
- [2] Gianto Herry dan Arso Martopo (1990) Pengoperasian pelabuhan laut.
- [3] Gurning, dan Budiyanto, H. 2007. Manajemen Bisnis Pelabuhan, APE Publishing
- [4] Radiks. P. (1997) Angkutan Muatan Laut. Jakarta. Rineke Cipta
- [5] Sumardi (2002 : 2), Referensi Kepelabuhanan Seri 2 Manajemen Kepelabuhanan, Jakarta
- [6] Suyono R. P. (2003) pengangkutan intermoda Ekspor Impor Melalui laut
- [7] Undang-Undang (2008) Tentang pelayaran Nomor 17 Tahun 2008
- [8] Peraturan Pemerintah (2009) Tentang kepelabuhanan Nomor 61 tahun 2009
- [8] Saidi, M. H., Syamsiah, S., & Alfiani, D. (2019). Analisis pelaksanaan eksternal Audit SMC oleh BKI (Biro Klasifikasi Indonesia) pada kapal tanker milik PT. Bahari Nusantara. *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda*, 3(8), 213-226.