
**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE
OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO**

Putri Dwi Jayanti¹, Ishak Triandra.², Septian Dwi Imani³
^{1,2,3,,} Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati Jakarta

Alamat : Marunda, Cilincing, Jakarta Utara, Daerah Khusus Jakarta 14150

Korespondensi penulis: putri.dwijayanti57@gmail.com

ABSTAK : Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan penyandaran kapal Karmol LNGT Powership Europe oleh PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan penyandaran Kapal Karmol LNGT Powership Europe oleh PT. MOL di Pelabuhan Santo Domingo. Penelitian ini dilaksanakan dikapal Karmol LNGT Powership Europe oleh PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo, selama penulis melaksanakan penelitian dari bulan Agustus 2024 hingga bulan Juli 2025. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung didapat dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada Karyawan PT. MOL serta sumber data sekunder yaitu literature-literature yang berkaitan dengan judul skripsi. Teknik Analisis Data yang digunakan adalah Teknik Analisa deskriptif dan pembahasan penelitian ini, menunjukkan bahwa keterlambatan Kapal Karmol LNGT Powership Europe disebabkan oleh keterbatasan dermaga dan terlambatnya kapal pandu atau kapal tunda saat cuaca buruk karena tidak adanya kolam Pelabuhan sebagai pemecah gelombang saat arus kencang. Solusi untuk mengurangi keterlambatan penyandaran kapal maka perlu menambah dermaga dan membangun kolam Pelabuhan.

Kata kunci : *Penyandaran, PT. MOL*

LATAR BELAKANG

Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah tempat, semuanya itu memerlukan penyandaran pada suatu pelabuhan. Pelabuhan sebagai salah

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO

satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran, menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi lainnya yang ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Pelayanan terhadap kapal dimulai sejak kapal berada di luar atau di anchorage area dimana kapal boleh lego jangkar, berlabuh atau menunggu kedatangan pandu, selanjutnya dipandu/tunda hingga di dermaga atau mooring buoy dan dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang sampai berangkat kembali meninggalkan pelabuhan. Penyandaran kapal merupakan kegiatan untuk membantu nahkoda agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan air setempat untuk menjaga keselamatan kapal dan lingkungan.

Kegiatan penyandaran kapal di pelabuhan Santo Domingo yang dilakukan oleh PT. MOL merupakan salah satu pengurusan dokumen-dokumen penyandaran kapal ke instansi-instansi terkait agar kapal yang diageni dapat sandar dan melakukan aktivitas di dermaga. Maka agen harus memahami apa dan bagaimana pengurusan dokumen penyandaran kapal di laksanakan secara profesional dan efisien.

Peningkatan produktifitas pelabuhan sangat ditentukan oleh adanya kelancaran dan kecepatan pelayanan administratif dan operasional dari seluruh aparaturnya di pelabuhan dan semua pihak yang terkait dalam pengurusan keluar masuknya kapal dan barang di pelabuhan.

PT. MOL adalah salah satu perusahaan pengapalan terbesar di dunia. Aktivitas yang dilakukan disini adalah mengurus clearance in/out kapal dan juga dokumen muatan kapal. Dalam kegiatan penyandaran kapal juga sering muncul hambatan karena banyaknya aktifitas bongkar muat.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis desain Penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif kualitatif, dengan menggambarkan dengan kalimat yaitu suatu sistem pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal oleh perusahaan PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo.

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. MOL. Untuk waktu penelitian tentang Analisis Penyandaran Kapal Karmol LNGT Powership Europe oleh PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo selama 6 bulan pada tanggal 12 Agustus 2024 – 12 Maret 2025.

Definisi Operasional Variabel / Deskripsi

Fokus Judul penelitian adalah analisis penyadaran kapal karmol LNGT powership europe di pelabuhan Santo Domingo. Pengertian operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Jasa Keagenan adalah suatu jenis kegiatan untuk mengurus kapal yang berada di dalam atau diluar negeri karena tidak adanya kantor cabang/perwakilan/owner representative di pelabuhan tempat kapal berada atau sandar, maka ditunjukkan suatu agen dari perusahaan pelayaran setempat untuk mengurus dokumen saat kapal sandar.
2. Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang melalui perairan menuju Kawasan atau pulau tertentu.
3. Perusahaan MOL adalah sebuah perusahaan transportasi yang berkantor pusat di Toranomon, Minato, Tokyo, Jepang. MOL adalah salah satu perusahaan pengapalan terbesar di dunia.

Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2022). Populasi dilihat dari jumlahnya dapat dibedakan menjadi dua ukuran.

- a. Populasi terhingga, yaitu populasi yang dibatasi jumlahnya atau populasi yang terdiri dari elemen dengan jumlah tertentu.
- b. Populasi tidak terhingga, yaitu populasi yang terdiri dari elemen yang sukar sekali dicari batasannya.

Populasi merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO

penelitian ini untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kapal yang diageni perusahaan PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo.

2. Sampel

Menurut Sujarweni (2024:65), Sampel adalah bagian dari sejumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang digunakan untuk penelitian. Sehingga sampel merupakan dari populasi yang ada. Dalam penelitian ini anggota sampel adalah Karyawan PT. MOL dan ABK Karmol LNGT Powership Europe. Untuk menentukan jumlah sampel sehingga jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan beberapa sample wawancara.

Menurut Sugiyono (2022:82), terdapat berbagai teknik sampling yang digunakan seperti berikut ini :

- 1) Probability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Adapun teknik probability sampling berupa :
 - a. Simple Random Sampling. Dikatakan simple (sederhana) karena pengambilan anggota sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu.
 - b. Proportionate Stratified Random Sampling. Teknik ini digunakan bila mempunyai anggota/unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proposional.
 - c. Dispropotionate Stratified Random Sampling. Teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sampel, bila populasi berstrata tetapi kurang proposional.
 - d. Cluster Sampling (Probability Sampling). Teknik sampling ini digunakan untuk menentukan jumlah sampel bila objek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas, misal penduduk dari suatu negara, provinsi atau kabupaten. Untuk menentukan penduduk mana yang akan dijadikan sumber data maka pengambilan sampelnya berdasarkan daerah populasi yang ditetapkan.
3. Nonprobabilty Sampling adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.

- a. Sampling Sistematis Teknik pengambilan sampel berdasarkan urutan dari anggota populasi yang telah diberi nomor urut.
- b. Sampling Kuota Sampling Kuota adalah Teknik menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah kuota yang diinginkan.
- c. Sampling Insidental Sampling Insidental adalah Teknik penentuan Sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel.
- d. Sampling Purposive Sampling Purposive adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.
- e. Sampling Jenuh Sampling Jenuh adalah Teknik penentuan sampel jika semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Hal ini dikarenakan populasi yang relative kecil, kurang dari 30 (tiga puluh) orang, atau peneliti yang ingin membuat generalisasi dengan kesalahan yang sangat kecil.
- e. Snowball Sampling Snowball Sampling adalah teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian membesar ibarat bola salju yang menggelinding.

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah kapal yang diageni oleh perusahaan PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo. Cara pengambilan sampel menggunakan metode acak sederhana yaitu penarikan sampel dimana pemilihan elemen-elemen populasinya dilakukan sedemikian rupa sehingga setiap elemen mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih

Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode adalah sebagai berikut :

1. Teknik observasi

Dalam metode ini penulis mengamati secara langsung di lapangan untuk mengetahui sesuatu yang belum jelas sampai penulis betul-betul mengerti. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah checklist.

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO

2. Wawancara (interview)

Untuk mendapatkan data melalui temu wicara dan wawancara langsung dengan pegawai atau staf dan pihak-pihak terkait. Maka instrumen penelitian dari wawancara (interview) adalah pedoman wawancara.

3. Teknik Dokumentasi

Untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar dan dokumen lainnya yang sesuai. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui profil perusahaan yaitu perusahaan PT MOL yang beroperasi di pelabuhan Santo Domingo dan literature yang ada kaitannya dengan masalah ini baik melalui buku-buku, laporan penelitian, artikel, jurnal penelitian dan lain-lain. Maka instrumen penelitian dari teknik dokumentasi adalah checklist.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dipakai dalam laporan ini adalah teknik analisis deskriptif yaitu teknik yang menjelaskan atau menggambarkan penelitian ini sebagaimana judul yang penulis ambil yaitu Analisis Penyandaran Kapal Karmol LNGT Powership Europe oleh PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo.

Peneliti menggunakan data kualitatif yaitu semua bahan, keterangan, dan fakta-fakta yang tidak dapat diukur dan dihitung secara matematis karena wujudnya adalah keterangan verbal (kalimat dan data) dengan teknik ini peneliti hanya mengumpulkan data-data, informasi-informasi, fakta-fakta, keterangan-keterangan yang bersifat kalimat dan data dari permasalahan yang peneliti anggap penting dan mendukung dalam hal pengumpulan data instansi terkait yang sudah dipersiapkan oleh peneliti. Miles dan Huberman (2022:16) analisis data kualitatif adalah suatu proses analisis yang terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi bersamaan yaitu sebagai berikut:

1. Reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. proses reduksi data adalah merupakan suatu proses pemilihan data penyederhanaan, pengabstrakan data dan transformasi kasar yang manual dari catatan-catatan lapangan.
2. Penyajian Data adalah merupakan sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan dengan melihat

penyajian-penyajian kita akan dapat memahami apa yang sedang terjadi dan yang harus dilakukan

PEMBAHASAN

Proses Clearance in kapal Oleh PT. MOL

Rencana kedatangan sebuah kapal yang akan ditangani (diageni) oleh perusahaan PT. MOL, terlebih dahulu memonitoring schedule dimana untuk memudahkan atau mengetahui kapan kapal itu akan tiba. Schedule itu diberikan 2 bulan sebelumnya oleh pihak perusahaan asing kepada General Agent yang ada di Indonesia lalu General Agent memberitahukan ke PT. MOL sebagai Local Agent yang ditunjuk sebagai agen untuk menyiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan kapal tiba Estimated Time Arrival (ETA), kapal telah diketahui oleh PT. MOL selaku agen sebelum kedatangan kapal.

Sebelum kapal tiba, Nahkoda atau principal mengirimkan berita melalui telex maupun E-mail (Master Cable) dan pemberitahuan 3 hari/7 hari sebelum kapal tiba di pelabuhan tujuan, kapal tersebut memberikan data kapal dan ketentuan perkiraan kapal akan tiba lalu disampaikan ke kantor perusahaan pelayaran PT. MOL yang mengageni kapal tersebut. Antara kantor pusat sebagai General Agent dari kantor cabang sebagai Local Agent mengadakan rapat koordinasi yang berhubungan dengan kedatangan kapal tersebut. Informasi yang didapat baik dari Principal atau dari kapal tersebut kepada perusahaan pelayaran yang mengageni (Bagian Operasional) dalam hal ini Boarding Agent sehingga bagian operasional sebelumnya telah mempersiapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan kedatangan kapal.

Adapun persiapan-persiapan yang dilakukan oleh keagenan PT. MOL antara lain :

1. Persiapan Terhadap kapal

- a. Penerimaan dokumen penunjukan keagenan Kantor agen PT. MOL harus sudah menerima dokumen-dokumen yang menyatakan bahwa perusahaannya sebagai Local Agent yang akan melayani segala keperluan kapal yang bersangkutan selama sandar di pelabuhan. Adapun dokumen-dokumen yang harus sudah diterima antara lain sebagai berikut :
 - 1) Letter Of Appointment (Surat Penunjukan Kegaenan).
 - 2) Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA) dari dirjen Perhubungan Laut jika kapal yang diageni adalah kapal asing.
 - 3) Permohonan Rencana Kedatangan Kapal (PRKK).

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE
OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO**

- 4) Ship's particular data-data kapal.
- b. Mengajukan surat Permohonan Rencana Kedatangan Kapal (PRKK) dan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) ke Bea Cukai. Boarding Agent membuat Permohonan Rencana Kedatangan Kapal (PRKK) dan RKSP ke Bea dan Cukai yang dijadikan sebagai bahan informasi bahwa terdapat kapal yang diageni akan sandar dan melakukan proses bongkar muat di pelabuhan.
- c. Membuat Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) ke PT. PELINDO II. Boarding Agent dari PT. MOL membuat Pemintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) yang ditujukan kepada Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) untuk memberikan ijin tambat, pandu serta tunda dimana pembuatan PPKB dilakukan 24 jam sebelum kapal tiba.
- d. Rapat Pra Rencana di PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap). Boarding Agent dari PT. MOL mengikuti rapat bersama perwakilan PBM yang di tunjuk PPSA yang diadakan oleh PT. PELINDO II guna membahas dan menetapkan waktu kapal melaksanakan pembongkaran/pemuatan. Biasanya rapat dilaksanakan keesokan harinya, setelah dari loket laporan Pra Rencana dengan melampirkan 1 (satu) lembar fotocopy RKSP yang disetujui oleh PPSA.
- e. Keputusan Penetapan Penyandaran Kapal (KPPK) dari PT. PELINDO II. Setelah adanya Keputusan Penetapan Penyandaran Kapal dari PT. PELINDO II setelah itu Boarding Agent PT. MOL dapat melakukan pelaksanaan dari kedatangan kapal. Adapun proses kerjanya sebagai berikut :
- 1) Aksi Boarding Agent selanjutnya membuat permohonan dan juga penetapan PPKB tambat di PPSA adapun dokumen-dokumen yang digunakan sebagai lampiran penetapan PPKB antara lain :
 - a) Form RKSP
 - b) Copy Bay plan/stowage plan dari pelabuhan muat.
 - c) Manifest bongkar muat
 - d) Container loading list (jika kapal container)
 - 2) Setelah penetapan PPKB selesai kemudian mengajukan permohonan pandu.
2. Persiapan terhadap muatan

- a. Penerimaan terhadap dokumen-dokumen muatan
 - 1) Manifest
 - 2) Bill of Loading
 - 3) Stowage/cargo loading plan
 - 4) Dangerous cargo list, jika kapal membawa muatan berbahaya
 - 5) Cargo hatch list (daftar muatan dalam palka)
 - 6) Store list/provision
 - 7) Notice of radines
 - b. Persiapan pengeluaran Delivery Order atau Shipping Order Sebelum kapal tiba agen PT. MOL sudah menyiapkan Dilevery Order atau Shipping Order yang akan diserahkan kepada masing-masing consignee sesuai masing-masing Bill Of Loading nya.
3. Proses pengambilan shipping order dari agen cabang sebagai berikut
- a. Dengan menggunakan Bill Of Loading asli. Jika menggunakan Bill Of Loading asli diperhatikan apakah datanya serta endorsenya pada Bill of Loading tersebut sesuai dengan manifest dan sudah melunasi freight. Jika diambilnya melalui ekspeditur maka harus ada tanda tangan pimpinannya dan jika diurus sendiri harus ada surat kuasa dari perusahaannya.
 - b. Dengan menggunakan Bill of Loading copy Harus melampirkan dokumen-dokumen yang menjaminnya seperti:
 - 1) Surat jaminan bank
 - 2) Invoice (copy)
 - 3) Packing list
 - 4) Laporan pemeriksaan surveyor (copy)
 - 5) Menyerahkan manifest copy dan cargo list ke PBM yang melaksanakan pembongkaran dan pemuatan ke kapal.
4. Pelaksanaan yang dilakukan oleh keagenan PT. MOL dalam pengurusan Clearance In kapal
- Maksud dari clearance in kapal adalah proses pengurusan dokumen dari penyandaran kapal, hingga kapal siap melakukan kegiatannya di pelabuhan. Proses penanganan clearance in (kapal masuk) sebagai berikut:
- a. Pemeriksaan kedatangan kapal. Kapal yang akan masuk harus diperiksa oleh :

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO

1) Karantina dan kesehatan pelabuhan,

Yaitu memeriksa kapal, crew dan penumpang kapal serta muatan, memeriksa health book (buku kesehatan) dan yellow book (buku vaksinasi) serta manifest muatan dan mengeluarkan free pratique (bebas penyakit), memeriksa persediaan obat-obatan di atas kapal sesuai ketentuan yang ada dan memberikan sanitasi kapal. Dimana 2 jam sebelum kapal tiba pihak boarding agent membuat laporan perihal kedatangan kapal ke pihak karantina dan kesehatan pelabuhan.

2) Imigrasi

Boarding agent PT. MOL membuat laporan ke pihak imigrasi 6 jam sebelum kapal tiba, hal Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dimana PKK tersebut akan diperiksa dan distempel oleh Imigrasi yang menyatakan bahwa kapal tersebut layak masuk pelabuhan. Setelah kapal tiba, pihak Imigrasi memeriksa kewarganegaraan crew (Crew list dan passport) bila dalam keadaan baik maka akan diterbitkan clearance in (disetujui diperiksa).

3) Bea dan Cukai

Yaitu memeriksa barang-barang dan dokumen-dokumen muatan yang ada diatas kapal yang tertera dalam dokumen Storage List.

b. Pemeriksaan dokumen-dokumen kapal Kapal yang akan masuk harus diperiksa dokumennya terlebih dahulu yaitu :

1) Dokumen tersebut dibawah ini harus dipersiapkan sebelum tiba di pelabuhan, khususnya untuk kapal-kapal yang berbendera asing :

- a) PKKA (pembertahuan keagenan kapal asing)
- b) PPKB (pusat pelayanan kapal dan barang)
- c) RKSP (rencana kedatangan sarana pengangkutan) diajukan oleh agen ke Bea dan Cukai
- d) Memorandum pemeriksaaan dokumen kapal diajukan ke harbor master
- e) Letter of appointment dari owners/kapal
- f) International Tonnage Certificate (Surat Ukur Kapal)
- g) Master cable dari master yang mengatakan bahwa kapal akan masuk ke pelabuhan
- h) ISSC (International Ship Security Certificate) dari owners

- i) Ship particular dari owners/kapal
 - j) Crew list
 - k) Cargo manifest, bill of lading
 - l) Last Port Clearance (surat izin berlayar pelabuhan terakhir)
 - m) Deratting Certificate (sertifikat bebas tikus)
 - n) Indonesian health book yang sudah di clearance in (disetujui dan diperiksa oleh karantina)
 - o) Passport
 - p) Minimum safe manning certificate (sertifikat muatan berharga)
 - q) Document of compliance (dokumen izin pelaksanaan aktifitas kapal)
 - r) Seaman book (buku pelaut)
 - s) Maritime declaration of health (peraturan kesehatan laut)
 - t) Arrival condition of ship
- 2) Untuk kapal berbendera Indonesia, selain dokumen diatas ditambah :
- a) Sertifikat kesempurnaan
 - b) Buku sijil awak kapal
 - c) Surat keterampilan pelaut
- 3) Surat-surat muatan
- a) Manifest (jika kapal membawa muatan)
 - b) Store list (daftar inventaris kapal)
 - c) Personnel effect list (daftar barang bawaan awak kapal)
 - d) List port of call (daftar pelabuhan yang disinggahi)
 - e) The letter of drug (surat izin penggunaan obat)
- 4) Dokumen-dokumen yang diisi dan yang disahkan oleh nahkoda yaitu, warta kapal yang terdiri dari :
- a) General declaration/ Pernyataan umum kapal
 - b) Cargo declaration/ Pernyataan muatan kapal
 - c) Passenger list (daftar penumpang) jika kapal membawa penumpang yang telah disahkan oleh imigrasi

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO

5. Penyerahan buku kesehatan ke karantina dan kesehatan pelabuhan Boarding agent PT. MOL menyerahkan buku kesehatan yang sudah di clearance in/diperiksa oleh karantina maksud untuk diperiksa adalah memastikan apakah masih berlaku dan kapal dalam keadaan sehat dan layak untuk memasuki pelabuhan tersebut.
6. Melaporkan kedatangan kapal ke kantor syahbandar Setelah dokumen dan surat kapal diisi dan di tanda tangani oleh nahkoda dan diterima, selanjutnya dilaporkan dan diserahkan untuk diperiksa oleh syahbandar dengan melampirkan memorandum pemeriksaan dokumen kapal dan ship condition. Dokumen ini diambil kembali ketika kapal akan berlayar kembali, yang pelapornya tidak lebih dari 1 (satu) hari setelah kapal sandar :

Proses Clearance Out Kapal oleh PT. MOL

Sebuah kapal baru dapat berangkat (meninggalkan) pelabuhan jika kapal tersebut sudah menyelesaikan kegiatannya di pelabuhan dan telah mendapatkan Clearance Out dari instansi-instansi terkait di pelabuhan.

Untuk mempermudah Clearance Out kapal, sebelum meminta ijin ke Syahbandar, boarding agent PT. MOL terlebih dahulu membuat laporan perihal clearance out kapal ke pihak penguasa pelabuhan diantaranya :

1. Permintaan PPKB keberangkatan kapal ke pihak PT. Krakatau Style bagian PPSA. Selambat-lambatnya 3 jam sebelum kapal berangkat, boarding agent mengajukan permintaan pelayanan kapal kepada pihak (PPSA) perihal keberangkatan kapal. Untuk pembayaran biaya upper dilakukan paling lama 7 hari setelah kapal berangkat.
2. Clearance out dari karantina dan kesehatan pelabuhan. Dalam hal ini, pihak karantina dan kesehatan pelabuhan akan mengeluarkan sertifikat Port Health Clearance dan dinyatakan dalam Buku Kesehatan Indonesia dengan catatan Port Health Clearance sudah diketahui sehingga Deratting Certificate dan Buku Kesehatan dapat diambil.
3. Clearance out Imigrasi

Clearance out dikeluarkan oleh imigrasi jika seluruh crew dan penumpang kapal memiliki surat-surat kewarganegaraan yang lengkap dan masih berlaku. Clearance dari imigrasi dinyatakan dalam crew list kapal, pengajuan sebagai berikut :

- a. Mengajukan clearance out ke imigrasi dengan dilampirkan crew list yang sudah disetujui dan diperiksa oleh imigrasi sebanyak 5 lembar.

- b. Setelah disetujui, crew list diberikan kembali kepada petugas boarding agent.
4. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/Port Clearance seksi kesyahbandaran. Untuk mengurus SPB, boarding agent harus melaksanakan prosedur sebagai berikut :
- a. Mengajukan permohonan SPB ke seksi kesyahbandaran, dengan melampiri :
- 1) Sailing declaration / surat keberangkatan kapal yang ditanda tangani oleh Nahkoda.
 - 2) Crew list yang sudah di clearance out dari imigrasi
 - 3) Kuitansi pembayaran uang rambu
 - 4) Buku Kesehatan/Port Health Clearance
 - 5) Manifest, jika kapal memuat muatan.
- b. Pengembalian surat-surat dan dokumen kapal
- Setelah permohonan Port Clearance disetujui oleh syahbandar, diadakan pemeriksaan surat-surat dan dokumen kapal, jika semuanya dinyatakan masih berlaku baru diselesaikan dan kembalikan ke Boarding agent, dan disiapkan port clearance.
- c. Pemeriksaan fisik kapal, yaitu :
- 1) Pemeriksaan pelaksanaan bongkar muat kapal apakah sudah benarbenar selesai.
 - 2) Crew on board (crew sudah di atas kapal)
 - 3) Pemeriksaan equipment (perlengkapan) kapal, apakah semuanya berfungsi dengan baik dimana pemeriksaan ini dilakukan oleh pihak KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai) atau PSC (Public Safety Center).
- d. Penyerahan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/Port Clearance SPB diserahkan setelah segala sesuatunya dinyatakan baik dan masih berlaku termasuk dalam pemeriksaan yang dilakukan oleh pihak KPLP/PSC sebagaimana yang telah dijelaskan pada proses pemeriksaan kapal sebelum kapal sandar, maka syahbandar mengijinkan kapal untuk berlayar dengan dikeluarkannya SPB dan boarding agent menyerahkan SPB dari syahbandar dan mengembalikan kembali surat-surat dan dokumen kapal serta awak kapal ke kapal. Jika kapal tersebut melaksanakan pemuatan maka diserahkan juga dokumen-dokumen muatan, yaitu :
- 1) Manifest muatan yang baru dimuat
 - 2) Copy Bill of Loading muatan yang baru dimuat

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO

5. Booking pandu dan kapal tunda keluar Setelah SPB diterima dan waktu pemberangkatan sudah ditentukan boarding agent melakukan booking pandu dan kapal tunda untuk menarik kapal luar pelabuhan dengan pelaksanaannya sebagai berikut:
 - a. Pelaksanaan booking pandu sama dengan dijelaskan terdahulu pada sub bab pelaksanaan pandu kapal masuk tetapi dengan menggunakan PPKB keberangkatan
 - b. Pengajuan booking pandu keluar tidak kurang dari 2 (dua) jam sebelum kapal keluar
6. Melaporkan kegiatan kapal (bongkar-muat) Setelah kapal meninggalkan pelabuhan, boarding agent harus melaporkan kegiatan bongkar muat kapalnya selama di pelabuhan ke administrator pelabuhan.

Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi dan Pemecahaanya.

Dalam melaksanakan atau menjalankan tugasnya dalam proses penyandaran kapal, khususnya PT. MOL tidak luput pula dari hambatan-hambatan yang terjadi selama melaksanakan prosedur penyandaran kapal. Hal-hal yang biasanya menjadi hambatan kelancaran dalam kegiatan penyandaran kapal di pelabuhan yaitu : Dermaga dalam keadaan penuh. Jika dermaga penuh dengan kapal, maka kapal yang datang harus menunggu sampai kade tersebut dalam keadaan kosong sehingga kapal tidak dapat sandar dan tidak dapat memulai melaksanakan kegiatannya, selain itu hambatan yang terjadi lainnya adalah karena cuaca buruk yang mengakibatkan kapal Pandu atau Kapal Tunda yang terlambat karena tidak adanya kolam Pelabuhan yang berfungsi sebagai pemecah gelombang sehingga kapal langsung kontak langsung dengan dermaga. Menurut PP No 64 Tahun 2015 tentang Pelayaran, Kolam Pelabuhan adalah perairan didepan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan Olah Gerak.

Tabel 4.1 Data kunjungan Kapal selama Bulan
Desember 2024-Januari/Februari 2025

No	Nama Kapal	Arrival Time	Berthing Time	Keterangan	Alasan
1	MT EAGLE ASIA 02	05/12/2024 10:42	05/12/2024 21:50	Labuh 11 Jam	Dermaga Penuh
2	ST KAMBRIA 2	19/12/2024 10:10	19/12/2024 11:52	Labuh 1 Jam	Terlambatnya Kapal Tunda
3	ST KAMBRIA 2	25/01/2025 19:45	25/01/2025 20:02	Labuh 1 Jam	Terlambatnya Kapal Tunda
4	MT YOU SHEEN 3	29/01/2025 19:30	29/01/2025 20:10	Labuh 1 Jam	Terlambatnya Kapal Pandu
5	MT EAGLE SAKURA	14/02/2025 02:54	14/02/2025 09:12	Labuh 8 Jam	Dermaga Penuh

Sumber:PT MOL

Berdasarkan tabel diatas dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kapal MT EAGLE ASIA 02 yang seharusnya sandar jam 10:42 terlambat sandar hingga jam 21:50 yang mengakibatkan 11 jam labuh dan Kapal MT EAGLE SAKURA yang seharusnya sandar jam 02:54 terlambat sandar hingga jam 09:12 yang mengakibatkan 8 jam labuh.
2. Kapal ST KAMBRIA 2 pada tanggal 19 Desember 2024 yang seharusnya sandar jam 10:10 terlambat sandar hingga jam 11:25 yang mengakibatkan labuh selama 1 jam, Kapal ST KAMBRIA 2 pada tanggal 25 Januari 2025 yang harusnya sandar jam 19:45 terlambat sandar hingga jam 20:02 yang mengakibatkan labuh selama 1 jam, dan Kapal MT YOU SHEEN 3 yang seharusnya sandar jam 19:30 terlambat sandar hingga jam 20:10 yang mengakibatkan labuh selama 1 jam.

Hambatan yang terjadisaat pelaksanaan penyandaran Kapal di Pelabuhan Santo Domingo sebagai berikut :

1. Dermaga dalam Keadaan penuh

Hambatan yang terjadi saat penyandaran Kapal LNGT yang mengakibatkan terlambatnya semua aktivitas bongkar muat dikarenakan dermaga di Pelabuhan Santo Domingo dalam keadaan penuh sehingga kapal-kapal yang di ageni oleh PT MOL harus menunggu antrian dengan kapal yang sebelumnya sedang melakukan kegiatan bongkar muat di jetty yang akan di tempati oleh kapal-kapal tersebut untuk melaksanakan aktivitas bongkar muat. Hal ini disebabkan kapasitas Dermaga Pelabuhan Santo Domingo hanya mampu menampung 10 kapal dalam 1 Jetty. Jadi kapal yang akan sandar selanjutnya harus menunggu di luar pelabuhan sampai jetty yang telah ditetapkan kapal tersebut untuk sandar kosong dari kapal yang sebelumnya melakukan kegiatan bongkar muat.

2. Terlambatnya Kapal Pandu atau Kapal Tunda saat cuaca buruk karena tidak adanya kolam Pelabuhan

Cuaca buruk mempengaruhi proses penyandaran kapal di karena kan tidak adanya kolam Pelabuhan di Pelabuhan Santo Domingo, yang mengakibatkan proses penyandaran kapal mengalami keterlambatan. Dimana hal tersebut terjadi karena saat cuaca buruk pilot yang akan on board ke kapal mengalami kesulitan membawa kapal pandu atau tunda keluar ditempat kapal berlabuh dan susahny kapal pandu dalam menjangkau kapal yang akan disandarkan pada saat cuaca buruk dan jika dipaksakan kapal untuk bersandar dengan

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO

kondisi tidak adanya kolam Pelabuhan bisa mengakibatkan arus yang dibawa oleh kapal tersebut langsung masuk ke dermaga. Resiko terbesar kapal tersebut akan mengalami tabrakan dengan dermaga. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang terjadi saat pelaksanaan penyandaran Kapal Karmol LNGT Powership Europe di Pelabuhan Santo Domingo sebagai berikut :

1. Pada Pelabuhan Santo Domingo terdapat dua terminal yaitu terminal 1A dan 1B, Terminal 1A telah dioperasikan sejak tahun 2014 yang memiliki Panjang dermaga 600 m, kedalaman dermaga 7 m,serta mampu melayani kapal sandar hingga kapasitas 10.000 DWT dan hanya 4 kapal yang bisa sandar. Sedangkan Terminal 1B memiliki Panjang dermaga 1020 m, kedalaman dermaga 9,5 m, dan mampu melayani kapal sandar hingga kapasitas 40.000 DWT, diterminal ini mampu melayani kapal sandar hanya 6 kapal. Jadi dalam satu jetty hanya 10 kapal yang bisa sandar sedangkan kapal yang akan sandar dalam sehari kurang lebih 8 kapal, sehingga kapal yang akan sandar selanjutnya harus menunggu dermaga kosong. Dalam hal ini sebaiknya pihak Pelabuhan menambah Panjang dermaga agar kapal yang akan sandar tidak mengantri terlalu lama hingga 8 jam-11 jam lamanya.
2. Kolam Pelabuhan berguna untuk memecah gelombang agar arus yang kencang tidak langsung mengenai dermaga, dan mempermudah kapal pandu atau kapal tunda yang berukuran kecil untuk menjemput kapal yang labuh dan kapal yang akan sandar saat cuaca buruk. Di Pelabuhan Santo Domingo hanya mempunyai 2 kapal pandu dan 2 kapal Tunda. Maka dalam hal ini sebaiknya pihak Pelabuhan membangun kolam Pelabuhan agar aktivitas saat penyandaran kapal saat cuaca buruk atau tidak, dapat berjalan dengan baik ataupun tidak menunggu terlalu lama. Jika kapal Pandu dan Tunda terlambat menjemput kapal yang berlabuh dan akan sandar maka Pihak Pelabuhan mengkonfirmasi kepada pihak Agent agar tidak terjadi kesalahpahaman dan tidak menghambat aktivitas lainnya.

Demikianlah kegiatan agen dalam melaksanakan kegiatan dari penanganan penyandaran kapal, sebelum kedatangan kapal, serta kegiatankegiatan operasional lainnya yang ada kaitannya dengan kunjungan kapal di Pelabuhan Santo Domingo Oleh PT MOL.

KESIMPULAN

Dalam pembahasan masalah pokok yang telah diuraikan di atas, maka dapatlah penulis menarik kesimpulan dan memberikan saran-saran tentang Penyandaran Kapal Karmol LNGT Powership Europe oleh PT MOL di Pelabuhan Santo Domingo. Berdasarkan hal tersebut terdapat kesimpulan yaitu:

1. Dermaga dalam keadaan penuh dan terlambatnya Kapal Pandu atau Kapal Tunda dikarenakan tidak adanya kolam Pelabuhan sehingga kapal harus antri untuk sandar dan data yang diperoleh adalah 2 (Dua) Kapal tunggu Dermaga, 1 (Satu) Kapal tunggu Pandu, dan 2 (Dua) Kapal Tunda. Hal ini menyebabkan kapal yang datang harus menunggu sampai dermaga tersebut ada yang kosong atau terlambatnya kapal pandu atau kapal tunda yang berukuran kecil saat menjemput kapal ketika cuaca buruk karena tidak adanya kolam Pelabuhan yang berfungsi untuk memecah gelombang saat arus kencang. Dengan kejadian ini maka penjadwalan kapal dapat mundur atau terhambat.
2. Untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan penyandaran kapal, diperlukan peningkatan infrastruktur, pemanfaatan teknologi, koordinasi yang efektif antar pihak terkait, ketersediaan sumber daya manusia dan alat yang memadai, serta penerapan prosedur operasional yang terstandar dan pelatihan berkelanjutan. Dengan langkah-langkah tersebut, proses penyandaran dapat berlangsung lebih efisien, aman dan minim gangguan.

DAFTAR PUSTAKA

- Amsya, Zulkifli (2022). Manajemen Sistem Informasi. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.
- Darminto, Dwi Prastowo (2022). Pengertian Analisis.
- Gianto, Herry & Arso Martopo (2020), Pengoperasian Pelabuhan Laut.
- Husein, Rusman, (2023). Kamus Pelabuhan dan Pelayaran. Jakarta: Citra Harta Prima.
- Kramadibrata (2022). Perencanaan Pelabuhan. Bandung: ITB Bandung.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (2015). Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, No 64 Tahun 2015. Peraturan
- Pemerintah Republik Indonesia (2014). Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Pelabuhan No 60 Tahun 2014.

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL KARMOL LNGT POWER SHIP EUROPE
OLEH PT. MOL DIPELABUHAN SANTO DOMINGO**

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2020). Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Nomor PM 57 Tahun 2020.
- Septian, Yuni dkk (2020). Analisis Kualitas Layanan Sistem Informasi Akademik Universitas Abdurrahman Terhadap Kepuasan Pengguna Menggunakan Metode Sevqual (Online), Vol. 30, No. 1. Diakses pada tanggal 02 Februari 2021.
- Schreiter, Robert J. (2021). Pengertian Analisis Menurut Para Ahli. Triatmojo (2020), Pelabuhan, Yogyakarta: Beta Offset.
- Undang-Undang Republik Indonesia (2006). Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabebeanan, No 17 Tahun 2006.
- Undang-Undang Republik Indonesia (2008). Tentang Pelayaran, No 17 Tahun 2008.