

PROSEDUR PELAYANAN BONGKAR MUAT MUATAN BERBAHAYA PADA PT. PERTAMINA (PERSERO) REFINERY UNIT II DUMAI

¹Yuris Danilwan, ² Dafid Ginting ,³ Agam Parnomo .S

^{1,3} KPNK, ² NAUTIKA , Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email: dafidginting12@gmail.com

Abstrak. Dalam bidang maritim pelayaran merupakan hal yang sangat penting. Khususnya dalam pendistribusian BBM. Namun dalam memberikan pelayanan terhadap Bongkar muat BBM adanya terdapat kendala, hal ini timbul dikarenakan oleh berbagai pihak, misalnya pihak kapal, perusahaan pelayaran (shipping agency), shipper, consignee dan instansi-instansi dipelabuhan serta bagaimana proses tersebut di jalankan. Pengiriman barang melalui laut akan lebih baik apabila didukung oleh adanya pemberdayaan suatu pelabuhan. Pemberdayaan pelabuhan artinya melengkapi pelabuhan dengan berbagai fasilitas, baik dari kondisi dermaga maupun fasilitas untuk kapal serta bagaimana memberikan pelayanan terhadap kapal yang melakukan bongkar muat di pelabuhan tersebut. Pemberdayaan ini bertujuan untuk menunjang kelancaran bongkar muat pada pelabuhan tersebut. Dalam penulisan penelitian ini, penulis membahas tentang prosedur pelayanan bongkar muat muatan berbahaya yaitu bahan bakar minyak (BBM) dan non BBM oleh sebab itu PT. Pertamina (persero) Refinery Unit II Dumai menerapkan prosedur pelayanan bongkar muat muatan berbahaya agar dalam melakukan pengerjaan bongkar muat berjalan dengan lancar, dan efisien. Dalam menangani kapal, pihak agen melakukan koordinasi dengan instansi-instansi yang terkait yang ada di pelabuhan agar proses bongkar muat berjalan lancar dan efisien. Pelayanan terhadap bongkar muat kapal bertujuan untuk meningkatkan pengiriman BBM dan Non BBM yang menggunakan Kapal Tanker.

Kata Kunci: Pelayanan, Bongkar, Muat, Berbahaya

Abstract, In the maritime sector, shipping is very important, especially in the distribution of fuel. However, in providing services for loading and unloading fuel, there are obstacles, this arises due to various parties, for example the ship, shipping company (shipping agency), shipper, consignee and agencies at the port and how the process is carried out. Shipping goods by sea will be better if supported by the empowerment of a port. Empowerment of the port means equipping the port with various facilities, both from the condition of the dock and facilities for ships as well as how to provide services to ships carrying out loading and unloading at the port. This empowerment aims to support the smooth loading and unloading at the port. In writing this research, the author discusses the procedures for loading and unloading services for dangerous cargo, namely fuel oil (BBM) and non-fuel oil. Therefore, PT. Pertamina (Persero) Refinery Unit II Dumai applies procedures for loading and unloading services for dangerous cargo so that the loading and unloading process runs smoothly and efficiently. When handling ships, agents coordinate with relevant port agencies to ensure smooth and efficient loading and unloading. Ship loading and unloading services aim to increase fuel and non-fuel shipments using tankers.

Keywords: Service, Loading, Unloading, Dangerous

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara yang di kenal sebagai negara maritim yang sebagian besar luas wilayahnya merupakan perairan dan terdiri atas pulau-pulau. Oleh sebab itu transportasi laut sangat penting untuk menghubungkan pulau-pulau yang tersebar di Indonesia. Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan juga barang, angkutan kapal laut merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang penyediaan jasa angkutan laut dan bongkar muat.

Kegiatan bongkar muat barang menjalankan dua fungsi utama, yakni perencanaan dan pengawasan, perencanaan kegiatan bongkar muat muatan berbahaya, secara prinsip tidak berbeda dengan penanganan barang-barang umum dan tata kerja yang berpedoman pada rekomendasi Internasional Maritime Organization (IMO) mengenai tatacara penanganan serta pemindahan muatan berbahaya di area pelabuhan laut.

Pengalokasian sumberdaya bongkar muat meliputi antara lain peralatan pokok maupun peralatan bantu, dan tenaga kerja bongkar muat yang memiliki pengetahuan dan keterampilan khusus dalam penanganan muatan berbahaya dilengkapi dengan alat-alat pelindung diri agar terhindar dari berbagai resiko kecelakaan atau penyakit. Perlunya fungsi pengawasan atau supervisi dijalankan oleh petugas yang ditunjuk berdasarkan taraf pengetahuan serta pengalaman luas atas penanganan muatan berbahaya mulai kemasan, penanganan, label, pergudangan, transportasi dan dokumentasi.

Pengawasan dilapangan dipandang tidak cukup untuk menjamin keamanan dan keselamatan kerja, sehingga di perlukan pengawasan secara administratif dari pengusaha pelabuhan (Port administration) yang berkompeten mengambil keputusan penting.

Barang siapa membawa masuk barang ke area pelabuhan yang termasuk muatan berbahaya yang diatur dalam IMDG Code (International Maritime Dangerous Good) Code, baik dari laut maupun darat diwajibkan membuat surat perizinan kepada pengusaha pelabuhan. Syahbandar berwenang memberi persetujuan atau menolak permintaan tersebut menurut pertimbangannya setelah melakukan investigasi diatas kapal, terhadap kapal tanker muatan khusus.

Untuk lebih menjamin keamanan serta keselamatan umum diareal pelabuhan. Selama dalam pembongkaran dan penanganan diareal pelabuhan banyak faktor yang harus di perhatikan karena jika keliru menangani bahan-bahan sensitif itu dapat mengakibatkan kerugian dan mengakibatkan kecelakaan yang tidak diinginkan. Bahaya yang mungkin terjadi antara lain bahaya keracunan, iritasi, kebakaran, ledakan yang dapat merusak harta benda lingkungan kerja, dan juga jiwa Manusia.

METODE PENELITIAN

Adapun metode-metode penelitian yang digunakan dalam memperoleh data dan informasi dalam penelitian ini sebagai berikut :

A. Metode Pengamatan Lapangan (Field Study)

Penelitian lapangan merupakan penelitian yang dilakukan secara langsung kelapangan.

1. Metode Kepustakaan (Library Study)

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari buku-buku, catatan, arsip, maupun dokumen yang berhubungan dengan masalah yang di teliti,

2. Penelitian melalui wawancara (interview)

Penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan tatap muka dengan mewawancarai satu orang dimana melalui penelitian ini kita bisa mendapatkan informasi tentang sistem dan prosedur pelayanan kapal sandar dan bongkar muat barang secara langsung kepada responden. Cara penelitian inilah yang lebih efisien dan akurat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Prosedur Pelayanan Bongkar Muat Muatan Berbahaya Pada PT. Pertamina (Persero) Refinery Unit II Dumai.

1. Manager Marine Region I :

- Menerima pemberitahuan/informasi Accepted Loading Date (ALD) / Accepted Discharge Date (ADD) Perihal program bongkar / muat per 10 (sepuluh) hari
- Menerima pemberitahuan / informasi rencana bongkar muat BBM & Non BBM Kapal Tanker, tongkang satgas, dari fungsi operasi perkapalan.
- Menerima pemberitahuan/informasi/berita bahwa kapal akan tiba di ambang luar (Outer Bar) dalam waktu kurang lebih 2 (dua) jam (NOR Tender) dari pihak kapal.

2. Marine Operasi

- Melaporkan tentang laporan posisi harian kapal melalui internet, kepada :
 - Manager Marine Region I
 - ITP (instalasi tanki dan perkapalan).
 - Fungsi Operasi Tanker Perkapalan
- Mengatur pelaksanaan sandar/ lepas kapal.
- Memerintahkan kepala pandu pertamina guna melayani kapal-kapal yang akan masuk dan keluar / sandar / lepas di dermaga
- Memberitahukan informasi kedatangan kapal untuk penentuamn dermaga. Ke ITP
- Memeriksa dan meneliti dokumen kapal setelah kapal tiba di kolam pelabuhan
- Menerima tembusan SPP (Surat Perintah Pemuatan/ Pembongkaran) & LO/DO
- Menghubungi pandu bandar untuk proses sandar kapal

- h. Mengadakan diskusi dengan pihak kapal, ditandatangani Loading Master. Jaga Marine operation, jaga plan dan control facility
- i. Memberikan informasi untuk pelaksanaan bongkar muat BBM & Non BBM kepada ITP (instalasi tanki dan perkapalan)
- j. Melaksanakan penyegelan Sea chest (kerangan air laut)
- k. Loading Master melaksanakan bongkar / muat BBM sesuai Loading Order (LO) Dischard Order (DO)
- l. Setelah selesai dilaksanakannya Bongkar Muat, mengadakan penghitungan bongkar / muat BBM & Non BBM
- m. Apabila ada selisih, Pihak darat / Kapal mengeluarkan Letter Of Protes, selanjutnya Keuangan Minyak (Kumin) mengeluarkan dokumen Cargo (B/L & Sertifikat Quantity) antara pihak kapal dan Instalasi Tanki Perkapalan (ITP)
- n. Menyerahkan Dokumen ke kapal setelah selesai Bongkar / Muat.

3. Kapal :

Siap berangkat setelah menerima semua dokumen pendukung dan di keluarkannya Sailig Order.

- a. Pengertian
Surat perintah pemuatan/ pembongkaran (SPP) adalah Loading Cargo Tanker (LCT), sedangkan Loading Order (LO) dan Dischard Order (DO) untuk bongkar/ muat kapal tanker. Notice Of Readiness (NOR) Tender adalah Kapal bersandar dengan cara merapat di sepanjang tubuh kapal lainnya.
- b. Batasan
Bongkar / Muat BBM & Non BBM untuk kapal tanker / tongkang satgas untuk melayani kebutuhan dalam dan luar negeri.
- c. Tujuan
Pelaksanaan pelayanan Bongkar Muat BBM dan Non BBM Kapal Tanker/ Tongkang Satuan Tugas untuk menghindari terjadinya selisih perhitungan cargo ketika Bongkar / Muat BBM & Non BBM antara pihak Kapal Tanker / Tongkang, marine region I
 - 1) Dokumen Terkait
 - a) Memorandum / Telex
 - b) Accepted Loading Date (ALD), tanggal pemuatan yang di terima
 - c) Accepted Discharge Date (ADD), tanggal pembongkaran yang di terima
 - d) Surat perintah pemuatan / pembongkaran (SPP)
 - e) Loading Order (LO) / Discharge Order (DO)
 - f) Bill Of Lading (BL) dari Keuangan Minyak
 - g) Dokumen Muatan (Manifest) dari Marine

- h) Letter Of Protest (dari kapal dan darat / bila ada selisih muatan)
- i) Time Sheet (waktu bongkar muat selesai muat dari kapal)

B. Hal-Hal Yang Perlu Di Perhatikan Dalam Melakukan Kegiatan Bongkar Muat Muatan Berbahaya.

1. Safety First pengawasan dan memberi perlengkapan alat pelindung diri kepada tenaga kerja bongkar muat (TKBM).
2. Mengenali muatan (Cargo) yang akan di kerjakan
3. Peralatan bongkar muat
4. Dokumen khusus untuk muatan berbahaya.
5. Persyaratan penyimpanan (Stowage Requirements).

Dalam membuat atau membongkar muatan barang berbahaya, stevedore sebaiknya meminta pihak kapal agar ikut mengawasi juga. Selain itu Dangerous cargo list dan intruksi tentang pepadatan dan pemuatan harus diperhatikan, sesuai International Maritime Dangerous Code (IMDG Code) Muatan berbahaya yang di kelola oleh PT. Pertamina (persero) Refinery Unit II Dumai yaitu tergolong dalam Kelas 3 (cairan yang mudah terbakar) diantaranya adalah bahan bakar minyak (BBM) yang mempunyai jenis cargo (minyak) yaitu Avtur, pertamax, solar, pertalite, lpg dll.

Hal-hal yang perlu diperhatikan pada saat pemuatan di kapal yaitu bagaimana menempatkan muatan pada tempatnya sesuai dengan yang telah ditetapkan oleh IMDG CODE seperti :

- a. Muatan berbahaya yang khusus ditempatkan di deck.
- b. Muatan yang ditempatkan di dalam palka
- c. Pisahkan muatan dari muatan yang lain
- d. Pemisahan muatan antara palka satu dengan yang lain
- e. Pemisahan muatan secara melintang

C. Tujuan Pencegahan kecelakaan

Untuk mencegah kecelakaan yang ditimbulkan karena adanya suatu bahaya di lingkungan kerja. Karna itu pengembangan manajemen keselamatan kerja, keselamatan proses, kesehatan kerja (K3) harus berbasis pengendalian resiko sesuai sifat dan kondisi bahaya yang ada. Bahkan secara ekstrim dapat di katakana bahwa K3 tidak diperlukan jika tidak ada sumber bahaya keberadaan bahaya dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja atau insiden pada saat melakukan kegiatan bongkarmuat Muatan berbahaya yang membawa dampak terhadap manusia, peralatan, material dan lingkungan.

PT. Pertamina (persero) Refinery Unit II untuk mencapai visi menjadi kilang minyak petrokimia yang kompetitif di Asia Tenggara bertekad menerapkan Sistem Manajemen terpadu melalui cara-cara sebagai berikut :

1. Mematuhi dan menaati ketentuan peraturan perundangan dalam bidang mutu, keselamatan

- kerja, keselamatan proses, kesehatan kerja, keamanan dan lindungan lingkungan serta mengintegrasikan kesemua aspek kegiatan.
2. Menghasilkan produk dengan mutu terbaik yang ramah lingkungan, memenuhi persyaratan pelanggan dan pasar
 3. Menjaga proses produksi yang efisien untuk mendapatkan hasil yang kompetitif serta mengoptimalkan keuntungan bagi perusahaan
 4. Menerapkan dan melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan terhadap Sistem Manajemen Mutu, keselamatan kerja, keselamatan proses, kesehatan kerja (K3). Pengamanan dan lindungan lingkungan serta melakukan efisiensi pemakaian sumber daya alam, untuk mencegah pencemaran, kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja serta gangguan keamanan dalam setiap kegiatan operasional perusahaan dengan mempertimbangkan faktor teknologi.
 5. Melakukan konservasi sumber daya alam melalui efisiensi energy dan air, pengurangan dan pemanfaatan limbah B3 limbah padat non B3, pengurangan pencemaran udara serta perlindungan keaneka ragaman hayati.

Partisipasi pekerja dalam Sistem Manajemen keselamatan dan kesehatan kerja K3 dapat melalui berbagai cara misalnya:

1. Perencanaan dan memberikan masukan mengenai adanya kondisi berbahaya di lingkungan masing-masing
2. Menjalankan dan melaksanakan kegiatan dengan cara yang aman menurut prosedur kerja aman yang telah ditetapkan
3. Terlibat aktif dalam kegiatan K3 atau program lain yang berkaitan dengan K3, misalnya . Tim tanggap darurat, komite kebersihan, tim internal audit, tim penanggulangan kebakaran dan lainnya.
4. Memberikan masukan dalam penyusunan prosedur, standar dan cara kerja aman.

D. Tindakan Keselamatan Terhadap Kesalahan Penanganan Muatan Berbahaya

1. Panduan P3K

Hal pertama yang harus dilakukan di kapal bila terjadi insiden yaitu pertolongan pertama terhadap korban sebelum ditangani langsung oleh pihak medis di darat. Dimana pada umumnya di kapal yang berhak menanganinya adalah muallim dua.

2. Panduan Prosedur Marabahaya

- a. Garis Umum Untuk Kebakaran :
 - 1) Selalu berpikir tentang keselamatan
 - 2) Jangan bersentuhan dengan substansi berbahaya
 - 3) Jauhkan dari, asap dan uap
 - 4) Bunyikan alarm kebakaran dan mulai dengan prosedur pemadaman kebakaran

- 5) Posisikan anjungan kapal melawan arah angin bila kondisi memungkinkan
- 6) Lokasi muatan yang terbakar
- 7) Kenali muatan yang terakar
- 8) Siapkan peralatan p3k

b. Pengantar Jadwal Darurat Untuk Tumpahan Muatan :

- 1) Persiapan harus sesuai dengan Safety Management Sistem di kapal
- 2) Peralatan perlindungan pribadi
- 3) Tugas masing-masing anggota
- 4) Mengenali setiap muatan berbahaya
- 5) Pertolongan
- 6) Reaksi atau tindakan
- 7) Pemisahan terhadap muatan yang lain
- 8) Laporkan pada pihak authorities baik pihak perusahaan maupun pihak pelabuhan
- 9) Peralatan yang digunakan
- 10) Tindakan yang dilakukan setelah kejadian

3. Panduan muatan minyak

Kapal tanker merupakan alat angkut komoditas minyak yang tergolong muatan berbahaya, oil Tanker. Kapal-kapal yang mengangkut oil product dan crude oil ini terdiri dari tiga kategori :

- a. Melayani pelayanan jarak jauh dengan daya angkut antara 350.000 DWT dan 550.00 DWT
- b. Melayani pelayanan jarak jauh dengan daya angkut antara 100.000 DWT dan 350.000 DWT
- c. Medium size Crude Carriers dengan daya angkut antara 70.000 DWT dan 100.000 DWT melayani pelayanan jarak dekat.

4. Resiko Muatan Berbahaya.

Dalam penanganan Dangerous Cargo (muatan berbahaya) diberbagai tempat sangat diutamakan safety karna didalam penanganan muatan berbahaya juga dapat menimbulkan resiko yang besar, oleh karena itu perusahaan menerapkan Prosedur pelayanan dalam bongkar muat khususnya muatan berbahaya supaya memperlancar kegiatan bongkar muat agar dapat berjalan dengan baik dan efisien menghindari resiko yang dapat menimbulkan kecelakaan, kerusakan, kerugian dan hilangnya jiwa manusia.

Dalam penanganan bongkar muat beberapa upaya dilakukan untuk mengurangi tingkat resiko kecelakaan kerja diantaranya para pekerja harus mematuhi segala peraturan/ manajemen keselamatan dari perusahaan, menggunakan peralatan (safety) yang lengkap sebelum memasuki daerah kerja, dan juga orang yang bekerja didalam nya merupakan orang yang profesional dan berkompeten di bidangnya terterntu.

Didalam penanganannya dalam pelayanan bongkar muat muatan berbahaya juga di perhatikan beberapa alat bongkar muat yang memadai dan juga peralatan antisipasi penanganan apabila terjadi insiden berupa kebocoran tanki,

sehingga apabila terdapat ledakan dapat diantisipasi dengan alat pemadam kebakaran misalnya (Fire). D

alam bongkar muat barang berbahaya perusahaan menerapkan prosedur bongkar muat supaya dapat memperlancar pelayanan kegiatan bongkar muat dan juga agar dapat mencegah resiko muatan berbahaya yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja, yang beresiko mengakibatkan kerugian harta benda dan menghilangkan Jiwa Manusia, pencemaran lingkungan dan dapat merusak ekosistem laut.

KESIMPULAN

Prosedur Pelayanan Bongkar / Muat Muatan Berbahaya yang tergolong dalam Kelas 3, flammable liquid (cairan mudah terbakar) yaitu bahan bakar minyak (BBM) dan Non BBM di PT. Pertamina (persero) Refinery Unit II Dumai berjalan dengan baik dan efisien dengan prosedur pelayanan yang sudah di terapkan perusahaan, tetapi harus ada peningkatan yang lebih baik lagi dalam pelayanan prosedur bongkar/muat muatan berbahaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. M. B. (2021, November). PROSES PERGANTIAN CREW PADA KAPAL MV. ELISABETH OLDENDORF OLEH PT. SEA ASIH LINES (SAL) CABANG BELAWAN. In Prosiding Seminar Nasional (Vol. 3, No. 1, pp. 213-224).
- Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 400-406.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta : PT.Gramedia Pustaka Utama, 2014.
- Lasse D.A. Manajemen Kepelabuhan. Jakarta : PT.Raja Grafindo Persada, 2011.
- Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318-324.
- Suryono, R.P. Shipping : Intermoda eksport import melalui laut. Jakarta : PPM, 2005.
- Undang – Undang Republik Indonesia No. 69, 2001