

**MONITORING AKTIVITAS *BUNKER* OLEH KEAGENAN PT ARPENI PRATAMA
OCEAN LINE TBK CABANG JEPARA DI *ANCHORAGE AREA*
TANJUNG JATI B**

Ririn Dwi Astuti Kartika Sari, Ilhami Restu Utami
Akademi Pelayaran Nasional Surakarta

ABSTRAK

Monitoring dalam aktivitas *bunker* sangat diperlukan, tetapi masih ada masalah antara lain: penundaan kegiatan *bunker*, selisih *draft survey* dikarenakan *human eror*, diperlukan pengawasan kegiatan *bunker*. Sedangkan penelitian ini bertujuan untuk: 1) untuk mengetahui bagaimana monitoring aktivitas *bunker* kapal yang diageni PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara. 2) untuk mengetahui pelayanan yang dilaksanakan agen dalam aktivitas *bunker*. 3) untuk mengetahui adakah hambatan yang timbul dalam aktivitas *bunker* kapal.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Penelitian ini dilaksanakan di PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara dari bulan Februari 2020 sampai dengan bulan April 2020. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu dengan wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Sedangkan informan yang dijadikan penelitian adalah *Shipping Superintendent* dan Staf Operasional *Agency* PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara. Data yang telah terkumpul kemudian dilakukan reduksi data, penyajian data, dan verifikasi.

Hasil penelitian ini adalah: 1) Monitoring aktivitas *bunker* kapal oleh agen meliputi *pre bunker checklist* (daftar periksa sebelum aktivitas *bunker*), *during bunker checklist* (daftar periksa selama aktivitas *bunker*), *after bunker checklist* (daftar periksa setelah aktivitas *bunker*). 2) Pelayanan agen dalam aktivitas *bunker* yaitu pelayanan pengurusan dokumen *bunker* kapal, pelayanan laporan kegiatan *bunker* (*ship agency report*). 3) Hambatan-hambatan yang terjadi adalah : a) Terjadi selisih *draft survey supplier* dengan *draft survey kapal*. b) Pengurusan dokumen yang masih dilaksanakan secara manual c) Terbatasnya jumlah staf *agency* di PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara d) Kejadian alam (*force majeure*) menyebabkan kegiatan *bunker* ditunda. Akan tetapi pelaksanaan pelayanan *bunker* oleh keagenan dilaksanakan sesuai dengan prosedur perusahaan dan tetap memberikan pelayanan semaksimal mungkin

Kata Kunci: *monitoring, aktivitas bunker*

PENDAHULUAN

Kapal yang berlabuh di perairan pelabuhan diperlukan suatu pelayanan untuk keperluan kapal. Untuk memenuhi keperluan kapal dibutuhkan agen dalam melayani segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal baik itu kapal milik perusahaan itu sendiri, kapal *charter*, maupun kapal yang dioperasikannya. Adapun pelayanan jasa yang diberikan agen dalam pelayanan kapal meliputi pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, pemuatan kapal (*bunker air/ BBM, spare part*). Dalam kegiatan operasi keagenan adapun pelayanannya meliputi *clearance in-out*, tambat kapal, tunda kapal, pandu untuk kapal tiba dan

berangkat, pengawasan bongkar/muat, dokumen muatan (*shipping documents*).

PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang memberikan jasa pelayanan pengelolaan *jetty management*, transportasi batubara di unit 1 & 2 PLTU Tanjung Jati B Jepara, pelayanan jasa keagenan kapal (*shipping agency*) dan *stevedoring* batubara. Untuk mendukung kegiatan operasional transportasi batubara PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk memiliki kapal tetap untuk operasional batubara salah satunya adalah MV Dewi Parwati. Setiap kapal MV Dewi Parwati sandar di Terminal Khusus (Tersus)

PLTU Tanjung Jati sub *agent* membantu memenuhi kebutuhan kapal tersebut dimulai dari pengurusan, dan kebutuhan kapal lainnya. Salah satu contohnya adalah pelayanan *bunker* BBM. *Bunker* merupakan kegiatan pengisian bahan bakar kapal agar kapal dapat berlayar kembali. Dalam kegiatan *bunker*, subagent PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, Cabang Jepara bertugas untuk *monitoring* aktivitas di lapangan dan melaporkan hasil dari kegiatan *bunker*. Hal ini dilaksanakan karena subagen ditunjuk oleh pemilik kapal untuk *monitoring* kegiatan *bunker* kapal yang dilaksanakan di kapal milik PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.

Kegiatan *bunker* dilaksanakan di *Anchorage Area* Tanjung Jati dengan menggunakan *ship to ship system* antara MT Ferimas Akbar ke MV Dewi Parwati. Namun dalam pelaksanaan *bunker* terjadi masalah seperti terjadinya ombak atau hujan yang menyebabkan kegiatan *bunker* ditunda, terjadi selisih perhitungan *draft survey* antara *supplier* dengan *draft* kapal dikarenakan *human error*, diperlukan pengawasan *bunker* untuk mencegah terjadinya *oil spill*. Dari kejadian-kejadian tersebut sub *agent* yang bertindak sebagai wakil pemilik kapal bertugas memo-nitoring jalannya kegiatan *bunker* dan membuat laporan kegiatan *bunker* ke pemilik kapal yaitu PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, maka peneliti telah melakukan penelitian sebagai bahan Tugas Akhir yang berjudul: “**Monitoring Aktivitas Bunker oleh Keagenan PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara di Anchorage Area Tanjung Jati**”.

KAJIAN TEORI

Monitoring adalah langkah untuk mengkaji apakah kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana, mengidentifikasi masalah yang timbul agar dapat langsung diatasi, melakukan penilaian apakah pola kerja dan manajemen yang digunakan sudah tepat untuk mencapai tujuan, mengetahui kaitan antara kegiatan dengan tujuan untuk memperoleh kemajuan (Herlina dan Rasyid, 2016: 43).

Monitoring adalah penentuan yang dapat dijelaskan sebagai kesadaran tentang apa yang ingin diketahui, pemantauan berkadar tingkat

tinggi dilakukan agar dapat membuat pengakuan melalui waktu yang menunjukkan pergerakan ke arah tujuan atau menjauh dari itu. (Rohayati, 2014).

Berdasarkan pendapat 2 (dua) para ahli tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa *monitoring* adalah kegiatan yang dilakukan sesuai dengan rencana apakah sesuai dengan pola kerja dan manajemen yang digunakan dalam mencapai tujuan.

Bunker adalah mensuplai kapal dengan bahan bakar, misalnya minyak lumas, air yang dapat diangkut, yang bisa dilakukan di pelabuhan. Bahan bakar digunakan untuk operasi kapal dan termasuk logistik kapal. Bahan bakar yang didistribusikan di antara tangki *bunker* yang tersedia. Tanki induk dari keseluruhan bahan bakar yang dibutuhkan motor induk selama berlayar berfungsi untuk me-nyimpan bahan bakar yang diperlukan oleh mesin ketika di perjalanan, tangki bahan bakar terbuat dari plat baja tipis yang bagian dalamnya dilapisi oleh anti karat. (Kluijven, 2015: 04).

Bunker adalah bahan bakar yang digunakan untuk berlayar atau kapal untuk beroperasi, yang mempunyai 3 (tiga) jenis bahan bakar yaitu: (1.) *Marine Fuel Oil (MFO) Heavy Fuel Oil (HFO)* Bahan bakar *Marine Fuel Oil (MFO)* adalah bahan bakar minyak yang digunakan untuk pembakaran langsung di dalam industri dan pemakaian lainnya seperti untuk *Marine Fuel Oil*. MFO merupakan bahan bakar minyak yang bukan termasuk distillate, akan tetapi jenis residu yang lebih kental pada suhu kamar beserta berwarna hitam pekat. (2.) *Marine Diesel Oil (MDO)/ Marine Diesel Fuel (MDF)* *Marine Diesel Oil (MDO)* merupakan salah satu hasil produksi yang sama seperti minyak solar mempunyai keunggulan yang sama untuk para meter spesifikasi antara lain: a.) Cetana Number yang lebih tinggi untuk menghasilkan pembakaran yang lebih baik pada mesin. b.) *Water Content* dan *Sulphur Content* yang sangat rendah sehingga mencegah dan menghilangkan korosi.

(3.) *High Speed Diesel (HDS)/ Solar/ Bio Solar*. Minyak solar merupakan salah satu hasil produksi proses *cracking distillate* dari minyak pelumas dari minyak bekas yang mempunyai keunggulan yaitu: a.) Cetana Number dan Cetana Index yang lebih tinggi untuk menghasilkan pembakaran yang lebih baik pada

mesin. b.) *Water Content* dan *Shulpur Content* Yang sangat rendah karena bahan baku sebelum diproses telah melalui tahap dewatering (pemisah air dari minyak pelumas bekas), sehingga dapat mencegah dan mengurangi timbulnya korosi dan terbentuknya endapannya pada ruang bakar mesin.

Dokumen *bunker* adalah semua sumber tertulis saja, dokumen dalam spesifikasi yang berkaitan dengan suplai *bunker* antara lain: 1.) On / Off Hire Dokumen yang menyatakan kondisi kapal selama masa charter mengenai kerusakan kapal dalam masa charter dan saat kapal kondisi siap dipakai lagi. 2.) *Bunker Requisition* Surat permohonan dari kapal yang berisikan tentang permintaan pemenuhan kebutuhan bahan bakar di atas kapal. 3.) Persetujuan *Bunker* Surat yang dikeluarkan oleh pemilik kapal yang disetujui dalam memenuhi kebutuhan bahan bakar di kapal. 4.) ROB (*Remaining On Board*) *Bunker* Dokumen yang berisi mengenai jumlah volume bunker yang ada di atas kapal pada saat dilakukan proses perhitungan (*sounding bunker*). 5.) *Bunker Sounding Before* Dokumen yang berisikan keterangan hasil pengukuran *tanki bunker* dan *density* meter pada saat kapal belum di-suplai *bunker*. 6.) *Bunker Sounding After* Dokumen yang berisikan tentang keterangan hasil pengukuran *tanki bunker* dan *density* meter pada saat kapal sudah di-suplai *bunker*. 7.) *Bunker Receipt* Dokumen tanda terima kepada nahkoda atau KKM yang berisikan tentang jumlah, kualitas dan jenis bahan bakar yang sudah disuplai di atas kapal.

Peralatan *bunker* adalah setiap benda atau alat yang dapat digunakan untuk memperlancar pekerjaan atau kegiatan. Peralatan yang baik (praktis, efisien, dan efektif) dalam hal ini jelas diperlukan untuk bongkar muat. Adapun peralatan dala kegiatan *bunker* kapal sebagai berikut: 1) *Sounding tape*, 2) Botol sampel, 3) Hydrometer, 4) Flometer, 5) Pasta minyak, 6) Pasta air, 7) Tabel ASTM.

a. Prosedur Pengisian *Bunker*

1) Persiapan Awal

a.) KKM harus menyonding seluruh tangki minyak, menghitung jumlah ROB (*Remaining On Board*) didalam tangki, menentukan jumlah *bunker* yang akan diisi ke tiap tangki hingga batas yang aman (maksimum, 80% volume) dan merencanakan urutan pengisian tangkinya,

batas maksimal pengisian tersebut dimaksudkan untuk menghindari *over flow* bila kapal memasuki daerah bercuaca buruk yang menyebabkan kapal *rolling* dengan derajat kemiringan yang besar. b.) KKM harus memeriksa kondisi peralatan, baik peralatan dari pelabuhan atau peralatan yang dipasok oleh pencharter yang akan digunakan untuk operasi bunker dan akan melaporkan kepada Nahkoda. c.) Mualim I harus memastikan bahwa seluruh lubang pembuangan yang ada di *deck* dan *main deck* yang membatasi pipa peranginan udara, lubang pembuangan air *deck* utama harus disumbat selama operasi *bunker*. d.) Disiapkan bahan-bahan untuk penyerapan minyak seperti pasir, serbuk gergaji, majun secukupnya untuk menjaga bila ada tumpahan minyak yang terjadi. e.) KKM harus meminta kepada pihak pemasok *bunker* untuk kecepatan pengisian (*max rate*) dan tekanan pengisian harus sesuai dengan batas yang diijinkan. f.) KKM harus meminta unit pengukuran yang dipakai oleh pemasok *bunker* (*barrels, ton, log* dan *short / matric ton*). g.) Sebelum memulai proses memompa minyak ke kapal kedua belah pihak harus sudah membuat persetujuan tentang tanda/isyarat yang digunakan sebagai contoh untuk memulai penyaluran minyak, *slowdown*, selesai *bunker, emergency stop*. h.) KKM mempersiapkan permintaan *oil boom* tertulis kepada pihak pemasok. Surat permintaan *oil boom* harus ditandatangani pihak kapal dan kapal *bunker*.

2) Menjelang Pengisian BBM

a.) Memulai *bunker* harus dengan pemompaan yang terendah, sehingga aliran dapat segera dihentikan bila terjadi kecelakaan. Tekanan aliran minyak juga harus dipantau saat mulai bunker untuk memastikan tekanan kerjanya tidak melebihi batas maksimal. b.) Pengukuran *sounding* harus diambil sesering mungkin sesuai kebutuhan Masinis yang bertanggung jawab. Katup pengisian ke tangki berikutnya (bila ada direncanakan pengisian) harus dibuka selama katup tangki yang sedang diisi ditutup.

Kecepatan pengisian (*filling rate*) harus direndahkan pada saat tangki mulai penuh (*topping off*). c.) Selang-selang tersebut dan peralatan lainnya harus secara teratur diperiksa untuk mengetahui lebih dini terdeteksinya kebocoran atau kerusakan. Perhatian yang paling khusus adalah untuk menghindari terjepitnya selang diantara kapal dan dermaga. d.) Secara teratur memeriksa posisi *boom/oil fence*, terpasang sesuai dengan kebutuhan pencegahan pencemaran.

3.) Selama Pengisian

a) Katup pengisian dikapal tidak boleh ditutup setelah pompa darat/ SPOB dihentikan. Setelah katup ditutup sisa minyak diselang harus dikeringkan. b.) Pasanglah *blind flange* pada pipa penerimaan *bunker* tersebut (*manifold*). Katup pengisian ke tangki juga harus ditutup. c.) Pengecekan *sounding* yang terakhir harus diambil dan dihitung jumlah minyak yang diterima berdasarkan *table sounding* kapal. Dengan cara yang sama pengukuran *sounding* juga dilakukan terhadap SPOB atau pembacaan *flow* meter didarat untuk mencocokkan dari jumlah yang dipasok dandi terima, bila ada ketidakcocokkan (terlampau jauh berbeda), maka perlu diperiksa sebelum nota tanda terima bunker di tanda tangani.

b. Prosedur Keselamatan *Bunker*

- 1) Mengurus ijin kerja *bunker* bahan bakar.
- 2.) Melakukan pekerjaan sesuai dengan *check list*: a.) Siapkan alat *sounding* dan menghitung volume tangki dengan benar. b.) Siapkan serbuk ger-gaji dan majun. c.) Tutup lubang-lubang yang mengarah ke laut. d.) Siapkan tabung kebakaran yang sesuai. e.) Siapkan alat komunikasi antar personil *bunker* selama *bun-ker*. f.) Siapkan SOPEP (*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*). g.) Siapkan pasir. h.) Memasang tanda larangan merokok dan api terbuka di area pada saat *bunker*. i.) Pasang bendera merah pada siang hari dan nyalakan lampu merah satu buah pada malam hari. j.) Personil *bunker* harus mengetahui tugasnya dengan baik selama *bunker*. k.) Melaksanakan pengisian *bunker* ± 80% dari kapasitas tangki.

c. Perhitungan *Sounding* Bahan Bakar

Proses *sounding* dilakukan sesuai dengan standar perhitungan *sounding* pada kapal *Motor Vessel* di dunia pelayaran, jika kita dapat *sounding* dalam tangki bahan bakar dengan ketinggian x cm, maka cara perhitungannya sebagai berikut : 1.) Perhitungan Trim Kapal

Trim kapal adalah perhitungan dari pemba-caan *draft* kapal untuk mengetahui kemiringan kapal dari depan kapal (*haluan*) atau dari belakang kapal (*buritan*).

$$X = \frac{((a+b)-(c+d))}{2}$$

Keterangan:

X = *Trim*

a = *Draft* Depan (*haluan*) kanan

b = *Draft* Depan (*haluan*) kiri

c = *Draft* Belakang (*buritan*) kanan

d = *Draft* Belakang (*buritan*) kiri.

2.) Perhitungan *Interpolation*

Interpolation adalah cara menentukan nilai yang berada di antara dua nilai diketahui berdasar-kan suatu fungsi persamaan.

Rumus perhitungan *Interpolation*:

$$\left(\frac{C-A}{B-A}\right) X (E-D) + D$$

Keterangan:

A = parameter awal ukuran biasanya dalam centimeter, jarak terdekat bagian bawah

B = rentang terdekat setelah jarak bagian bawah awal ukuran yang akan kita cari hasilnya

C = titik interpolasi ukuran yang akan kita cari hasilnya

D = hasil jumlah di tabel yang ditunjukkan oleh titik A

E = hasil jumlah dalam tabel yang ditunjukkan oleh titik B

Keagenan adalah hubungan yang berkekuatan hukum yang terjadi bilamana 2 (dua) pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) bersedia untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. (Capt.R.P. Suyono, 2007: 101)

Keagenan adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan dengan kapalnya. Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapal, tetapi dapat juga ditunjuk sebagai agen yang dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain. (Soedjono Kramadibrata, 2012: 18)

Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktivitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. (Abbas Salim, 2010: 98) Dari beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa agen pelayaran adalah badan usaha yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran untuk memberika pelayanan kapal untuk memenuhi segala kebutuhan dalam aktivitas kegiatan kapal ketika kapal berlabuh disuatu pelabuhan.

a. Jenis-jenis Keagenan

Jenis-jenis keagenan dibagi menjadi beberapa jenis dari usaha keagenan, dijelaskan sebagai berikut: 1.) *General Agent* (Agen Umum) *General agent* atau agen umum adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah dipelabuhan Indonesia (baik kapal milik, *charter*, maupun kapal yang dioperasikan). Persyaratan menjadi agen umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT dan/ atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang

menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri. (KM 33 Tahun 2001-2001, Bab IV, Pasal 45 Ayat (1) s.d (4). 2.) *Sub-Agen* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk agen umum untuk melayani keperluan-keperluan kapal ke-agenannya masing-masing pelabuhan yang disinggahi kapal tersebut dimana perusahaan itu berada.

b. Tugas Agen

Dalam prakteknya agen pelayaran mempunyai tugas yaitu mengurus semua kebutuhan kapal selama kapal berada di pelabuhan. Hal ini dimaksudkan agar selama kapal berada di pelabuhan tidak mengalami hambatan atau kendala.

Adapun tugas-tugas agen sebagai berikut: 1.) Mengusahakan muatan kapal. 2.) Mengurus kebutuhan awak kapal (misalnya ada awak kapal yang sakit dan perlu pengobatan, perpanjangan buku laut, dan sijiil *on/off* awak kapal). 3.) Mengurus *clearance in* dan *clearance out* kapal di pelabuhan. 4.) Mengurus kebutuhan kapal (seperti *bunker*, air tawar, dan lain-lain). 5.) Mengurus bongkar muat barang. 6.) Menyiapkan dokumen-dokumen muatan.

Dalam hal ini perlindungan terhadap kepentingan kapal, nahkoda, anak buah kapal, muatan pemilik barang dapat diberikan kepada agen kapal. Kepada agen pengusaha kapal dapat dipercayakan pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya. Agen kapal bekerja atas nama pengusaha kapal sesuai dengan batas wewenang yang diberikan oleh pengusaha kapal, oleh karena itu yang bertanggung jawab keluar tetap pada pengusaha kapal.

c. Fungsi Keagenan

Agen sebagai usaha khusus dalam pekerjaan bidang jasa angkutan laut, seperti pekerjaan melayani kedatangan kapal atau keberangkatan kapal dan muatan masuk atau muatan keluar secara langsung dapat memenuhi alat transportasi barang serta menunjang kelancaran arus barang.

Adapun fungsi agen pelayaran dijelaskan sebagai berikut: 1.) Agen Merupakan Perwakilan Perusahaan Pelayaran, Dengan pertimbangan praktis dan ekonomis pengusaha kapal akan menunjuk agen di pelabuhan yang disinggahi oleh kapalnya guna melayani segala aktivitas yang dibutuhkan serta melakukan berbagai macam pekerjaan lain yang menyangkut kebutuhan kapal, hal ini disebabkan karena sangat sulit untuk diselenggarakan dari tempat kedudukannya yang berjauhan. Pengusaha kapal memberitahukan kepada agen pelayaran tentang nama-nama kapal yang akan melakukan pelayaran serta mencantumkan tanggal singgah masing-masing pelabuhan. 2.) Pekerjaan agen dalam hubungan dengan berbagai logistic kapal: a.) Antara *shipper* dan pihak pengusaha kapal. b.) Di kantor pengusaha kapal atau agen

d. Proses Terjadinya Keagenan

Untuk menjadi agen suatu kapal *principal* dapat melalui: 1.) *Principal* umum dalam hal ini *principal* baik atas inisiatif sendiri atau inisiatif perusahaan orang lain (rekomendasi) me-ngontak agen pelayaran untuk menangani kapalnya selama di pelabuhan tertentu. 2.) *General agent* dalam hal ini agen pelayaran sebagai agen kapal yang ditunjuk oleh *general agent* atas nama *principal*. Posisi agen pelayaran disini sebagai *sub agent*.

e. Proses Pelayaran Bunker Oleh Agen

Dalam pelaksanaan *bunker* agen pelayaran yang ditunjuk oleh pemilik kapal akan membuat dokumenn untuk pelaksanaan *bunker* yang ditunjukkan kepada Kantor Otoritas Pelabuhan setempat seperti: 1.) Permohonan Surat Ijin Olah Gerak di pelabuhan. 2.) Permohonan Surat Ijin Bong-kar/ Muat Barang Berbahaya. 3.) Permohonan Surat Ijin Pengawasan Pengisian BBM kapal

Kegiatan *bunker* baru boleh dilaksanakan setelah diterbitkan surat permohonan tersebut. Dalam pelaksanaan *bunker* ada beberapa pihak terkait yang selalu bekerja sama. Adapun pihak-pihak yang terkait yaitu: a.) Syahbandar bertugas sebagai pengawas dalam

kegiatan bunker. b.) KKM bertugas dalam pengisian BBM ke kapal. c.) *Supplier Bunker* bertugas untuk melakukan mengisi bahan bakar. d.) *Surveyor* sebagai pengambil keputusan di lapangan. e.) Agen bertugas sebagai *moni-toring* dari perwakilan *ship owners* dan membuat *bunker report*.

Anchorage area merupakan tempat menunggu gilirannya bertambat untuk bongkar muat sebagai bagian dari fasilitas pelabuhan. Biasanya pelabuhan memiliki antar muka (*interface*) sebagai layanan penghubung antar jenis alat transportasi. (Branch, 2012: 2).

Anchorage area merupakan area “parkir” sementara bagi kapal yang menunggu giliran untuk dimuat dan/atau dibongkar adalah bagian dari pelabuhan tanpa pengaruh oleh jarak antara lokasi labuh jangkar tersebut dengan tempat bertambat. (Hopkins 2012: 2).

Berdasarkan pendapat 2 (dua) para ahli di atas dapat diambil kesimpulan bahwa *anchorage area* adalah tempat kapal menunggu gilirannya untuk melaksanakan kegiatan muat dan/ atau muat barang antara jarak lokasi labuh jangkar tidak jauh dengan tempat bertambat dan merupakan bagian dari fasilitas pelabuhan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian dapat diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan, suatu pengetahuan tertentu sehingga pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah dalam bidang pendidikan (Sugiyono, 2012: 2).

Desain dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan metode deskriptif. Penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Pendekatan kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan perilaku yang dapat diamati dari suatu individu, kelompok, masyarakat, dan atau organisasi tertentu dalam suatu keadaan konteks tertentu yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komperhensif, dan holistik (Bondan dan Tylor, 1992).

Metode deskriptif merupakan proses pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Metode deskriptif mempelajari masalah yang ada di dalam masyarakat dan tata cara yang berlaku di dalam masyarakat serta situasi tertentu, termasuk di dalamnya tentang hubungan, pandangan-pandangan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, serta proses-proses yang berlangsung dan pengaruh-pengaruhnya dari suatu fenomena tertentu.

Penelitian ini dilakukan selama 9 bulan dari bulan November 2019 sampai dengan Juli 2020. Dalam waktu 9 bulan penelitian ini sudah dapat diselesaikan. Hal tersebut termasuk pengajuan judul, usulan penelitian, penyelesaian izin judul dan usulan penelitian, perbaikan, pelaksanaan penelitian dan penulisan laporan hasil penelitian.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Pendekatan kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan atau perilaku yang dapat diamati dari suatu individu, kelompok, masyarakat, dan atau organisasi tertentu dalam suatu setting konteks tertentu yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komprehensif, dan holistik. (Bogdan Taylor, 1992: 21-22)

Pengertian metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat melalui suatu fenomena. (Moh. Nazir, 2003: 16). Oleh karena itu, pendekatan penelitian dilakukan dengan cara pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif yaitu dengan cara pencenderaan dan menghubungkan data-data yang diperoleh dilapangan dengan teori yang digunakan.

Pengumpulan data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah sumber utama yang dapat memberikan informasi, fakta dan gambaran peristiwa yang diinginkan dalam penelitian. Atau sumber dimana sebuah data dihasilkan. (Bungin, 2013: 129).

Sedangkan, data sekunder adalah segala bentuk dokumen, baik dalam bentuk tertulis maupun foto. (Bungin dkk, 2013: 129).

HASIL PENELITIAN

Setiap kapal yang sandar di pelabuhan diperlukan pelayanan kebutuhan kapal. Agen berperan dalam memberikan pelayanan kapal di pelabuhan. Begitu pula dengan pelayanan bunker kapal yang dilaksanakan oleh keagenan kapal di PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk cabang Jepara. Dalam hal ini agen bertugas memonitoring proses *bunker* kapal, memberikan pelayanan pengurusan dokumen *bunker* kapal.

Dalam segala kegiatan dan aktivitas tentunya akan melalui sebuah proses, begitu pula dengan proses *monitoring* aktivitas pelayanan *bunker* yang dilaksanakan PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara dijelaskan sebagai berikut:

1. Monitoring Aktivitas *Bunker* Kapal

Adapun pelaksanaan monitoring aktivitas *bunker* kapal yang dilaksanakan oleh keagenan PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk cabang Jepara yaitu membuat *bunker monitoring worksheet and checklist* yang memberikan keterangan tentang:

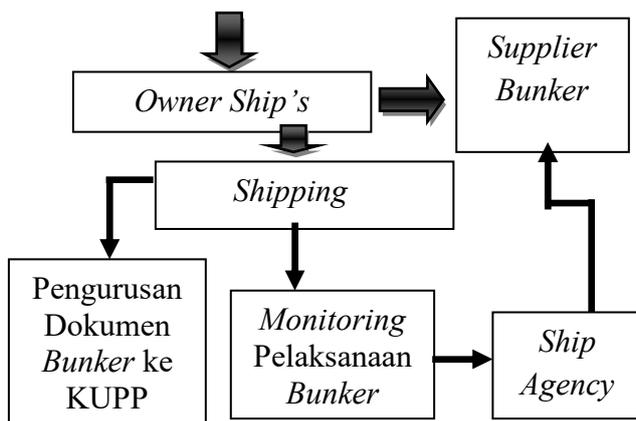
- a. *Pre Bunker Checklist* : 1.) *Bunker ship/ tanker is secutely moored on the ship.* 2.) *All scupper plug in place.* 3.) *“NO SMOKING” signs in place.* 4.) *All bunker hoses inspected, in good condition.* 5.) *Fire extinguisher in place.* 6.) *Risk assessment and tool box meeting carried out.* 7.) *Emergency stop procedure discussed with supplier.* 8.) *All concerned bunker tanks (Tanker & Vessel) sounded, capacity and volume Cheked.* 9.) *Sufficient crew available for carrying out the bunkering operation in a safe manner.* 10.) *Crew involved have read and understood the company is bunkering procedures.* 11.) *Establish communication with tanker & vessel.* 12.) *Take oil sampel on each point as well (by Surveyor)*
- b. *During Bunker Checklist* : 1.) *Check the oil sample taken process in good condition.* 2.) *Check regular sounding through out the operation.* 3.) *Examine supplay line, connection, sounding pipes, air vents for leakages.* 4.) *Always notify supplier at time of changing tanks and when last tank starts to be filled.* 5.) *Close valves of completed tanks*
- c. *After Bunker Checklist* : 1.) *Hoses and lines drained.* 2.) *All flanges and valves*

closed properly, blank-off manifold. 3.) Check sounding/quantities on all ship's tank. 4.) All scupper unplugged. 5.) Complete all bunker documents, bunker receipt received.

2. Pelayanan Agen Dalam Aktivitas Bunker

- a. Pelayanan Pengurusan Dokumen, Adapun pengurusan dokumen bunker kapal di PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk cabang Jepara yang diajukan ke KUPP Kelas II Jepara sebagai berikut : 1.) Membuat permohonan ijin bongkar barang berbahaya. 2.) Membuat permohonan ijin olah gerak kapal. 3.) Membuat permohonan ijin pengawasan kegiatan pengisian BBM kapal.
- b. Pelayanan Laporan Kegiatan *Bunker (Ship Agency Report)*, Setelah pelaksanaan monitoring kegiatan bunker selanjutnya agen akan membuat laporan mengenai kegiatan *bunker* yang dinamakan *ship agency report*. *ship agency report* menjelaskan tentang: 1.) *Ship Parti-cular*; 2.) *Cargo Particular*, 3.) *Arri-vals Report*, 4.) *Berthing Reports*, 5.) *Daily Loading Reports*, 6.) *Un-berthing Report*, 7.) *Departure Report*, 8.) *Performance Report*

Bagan 4.2. Diagram Alur Monitoring Pelayanan *Bunker* Kapal oleh keagenan PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara



3. Hambatan-Hambatan Yang Terjadi Dalam Pelaksanaan Monitoring Kegiatan *Bunker* Kapal Oleh Keagenan

Hambatan-hambatan yang terjadi dalam pelaksanaan monitoring kegiatan bunker yang dilaksanakan oleh keagenan PT Arpeni

Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara, sebagai berikut:

- a. Terjadi selisih *draft survey* antara *supplier* dengan *draft* kapal dikarenakan *human error*. Dalam pelaksanaan *bunker* terjadi selisih *draft survey* antara *supplier* dengan kapal. hal ini disebabkan *human error* seperti kurang jumlah perhitungan *bunker* kebutuhan kapal. kurang komunikasi dalam perhitungan waktu antara pihak *supplier* dengan pihak kapal.
- b. Proses Pengurusan Dokumen, dalam pengurusan dokumen di KUPP Kelas II Jepara masih dilaksanakan secara manual, sehingga agen harus mendatangi instansi untuk mengurus dokumen. Waktu penyelesaian pengurusan dokumen dengan relatif lebih lama dikarenakan masih menggunakan sistem manual. Hal ini kurang efisien dan efektif dalam proses pengerjaan dokumen.
- c. Terbatasnya jumlah staf *agency* PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara. Minimalnya jumlah staf *agency* di PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk cabang Jepara yang terdiri dari dua orang, dimana dalam pelaksanaan kerja satu orang bertugas untuk menangani kapal yang sandar di Jetty Unit 5 & 6 PLTU Tanjung Jati B dan satu orang bertugas menangani kapal di Jetty Unit 1 & 2 PLTU Tanjung Jati B. Dalam pelaksanaan kegiatan bunker agen harus bisa memanfaatkan waktu sebaik mungkin untuk melakukan pengurusan dokumen yang masih manual, dan pelaksanaan monitoring kegiatan bunker, dan membuat laporan kegiatan bunker.
- d. Kejadian Alam (*force majeure*), dalam kegiatan *bunker* yang dilaksanakan di *anchorage area* sangat berbahaya. Kondisi laut harus stabil, jika terjadi ombak yang besar kegiatan bunker ditunda dan menunggu kondisi laut kembali normal. Kondisi ini menyebabkan kemunduran jadwal keberangkatan kapal untuk berlayar

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut : (1.) *Monitoring* aktivitas *bunker* yang dilaksanakan oleh keagenan PT Arpeni Pratama Ocean Line

Tbk Cabang Jepara sudah sesuai dengan prosedur yang di tetapkan. Proses pelayanan *bunker* yang dilaksanakan agen mulai dari persiapan pembuatan dokumen permohonan ijin ke KUPP kelas II Jepara, monitoring pelaksanaan kegiatan bunker di lapangan dan membuat laporan kegiatan bunker ke pemilik kapal. (2.) Kegiatan yang dilaksanakan agen dalam bunker kapal, agen bertugas mempersiapkan dokumen pelaksanaan bunker, memonitoring jalannya kegiatan bunker, dan membuat laporan kegiatan bunker ke *owner ship* dan *supplier* kapal. (3.) Hambatan-hambatan yang terjadi dalam monitoring aktivitas bunker antara lain: terjadinya selisih draft survey antara supplier dengan draft kapal, penyelesaian pengurusan dokumen yang masih dilakukan secara manual membuat kegiatan kurang efisien, kejadian alam (*force majeure*) yang menghambat kegiatan bunker, dan terbatasnya jumlah staf *agency* di PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara.

Monitoring aktivitas *bunker* yang dilaksanakan oleh keagenan PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara telah berjalan dengan lancar. Meskipun masih terdapat hambatan dala pelaksanaan akan tetapi agen bisa mengatasi hal tersebut dan bisa memberikan pelayanan yan terbaik kepada pengguna jasa, sehingga pengguna jasa merasa puas dengan pelayan yang di berikan.

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan dan pembahasan bab-bab sebelumnya, maka peneliti mencoba memberikan saran-saran sesuai dengan kemampuan peneliti, yang diharapkan dapat memberikan manfaat bagi kemajuan dan perkembangan perusahaan dan instansi terkait adalah sebagai berikut : 1.) Bagi perusahaan, penelitian ini dapat menjadi pertimbangan yang bermannfaat dala mengambil kebijakan menejemen PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara dalam mengatasi hambatan-hambatan yang terjadi dalam monitoring aktvitas bunker oleh keagenan PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara menjadi bahan evaluasi untuk kebijakan perusaahaan.

2.)Bagi pembaca, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan memberikan referensi dan masukan bagi perkembangan ilmu ketatalaksanaan pelayaran niaga dan kepelabuhanan mengenai *monitoring* aktivitas *bunker* yang dilaksanakan oleh keagenan kapal.

3.) Diharapkan dari hambatan-hambatan yang telah dijelaskan peneliti diatas antara lain sistem penyelesaian yang masih manual diharapkan pemerataan sistem inaportnet bisa diterapkan di masing-masing instansi. Hambatan mengenai kurangnya karyawan diharapkan perusahaan mempertimbangkan untuk penambahan rekrutmen karyawan supaya pada saat pelaksanaan penanganan kapal bisa berjalan baik dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim. 2010. *Asuransi & Manajemen Resiko*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Ai Rohayati. 2014. *Pengaruh Kepuasan Kerja Terhadap Organizational Citizenship Behavior: Studi Pada Yayasan Masyarakat Madani Indonesia*. Smart-Study & Manajemen Reearch Vol 11. No. 1-2014. Pp 20-38.
- Bogdan & Taylor. 1992. *Pengantar Metode Kualitatif*. Surabaya: Penerbit Usaha Nasional.
- Branch, R. M. 2012. *Instructional Design-The ADDIE Approach*. New York: Springer.
- Candra Pratama 2018. “*Analisis Kerugian Bahan Bakar MDO Pada Saat Bunker Di MV. Tamasek Attaka*” (Belum dipublikasikan)
- Capt. R. P. Suyono, M. Mar. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta.
- Herlina, A & Rasyid, P. M. 2016. *Sistem Informasi Monitoring Pengembangan Software Pada Tahap Development Berbasis WEB*. Jurnal Informatika, 3(1).
- Jevri Eko Satria, 2019.*Pentingnya Pengawasan Bunker Bahan Bakar Kapal TNI-AL Untuk Mengurangi Terjadinya Oil Spill Di Dermaga Koarmada Oleh PT Pertamina Trans Continental Cabang Surabaya*. (Belum dipublikasikan)
- Kluijven, P.C. Van. 2015. *Bunkering At Sea*. London: Kluwer
- Miles, B Mathew dan Michael Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Moleong, Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Soedjono Kramadibrata. 2012. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: ITB.

Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: ALFABETA.

Sutopo, H.B. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif*. Surakarta : Universitas Sebelas Maret.

Sujarweni, V. Wiratna. 2014. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.