

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**


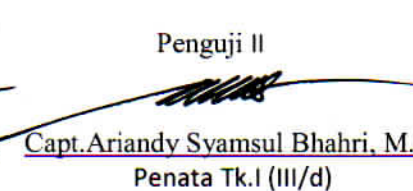



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : STANLEY RIDAT
No. Induk Siwa : 01969 / N
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER OLEH
MT.HARMONY DI SINGAPURA

Jakarta, 12 Oktober 2016

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Penguji I</p>  <u>Capt. Dodo Rukanda, MM</u> | <p>Penguji II</p>  <u>Capt. Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si</u> Penata Tk.I (III/d) NIP.197605141999031004 | <p>Penguji III</p>  <u>Drs. Renhard Manurung, MM</u> Pembina Utama Muda (IV/c) NIP.195509261976031001 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika



Capt. Irfan Faozun, MM
Penata (III/c)
NIP.197309082008121001

PENJELASAN ISTILAH

| | |
|------------------|-----------------------------------------------------------------|
| AEBB | : Anchor Eastern Bunkering Bravo |
| AEBA | : Anchor Eastern Bunkering Alva |
| AEPA | : Anchor Eastern Petroleum Alva |
| ABK | : AnakBuahKapal |
| ASTM-IP | : American Society for Testing and Material-Institute Petroleum |
| API-IP | : American Petroleum Indexes - Institute petroleum |
| ANSI | : American National Standards Institute |
| SS 600 | : Singapore Standard 600 |
| CSt 380°c | : viscosities 380°c |
| E/OPL | : East Out Port Limit |
| JIS | : Japanese Industrial Standards |
| MPA | : Marine Port Authority |
| MFO | : Marine Fuel Oil |
| ROB | : Remaining On Board |
| SB | : Singapore Bunker |
| VCF | : Volume Correction Factor |
| W/OPL | : West Out Port Limit |
| WCF | : Weight Correction Factor |
| MFm | : Mass Flow Meter |

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**"OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER
OLEH MT. HARMONY DI SINGAPURA"**

Oleh :

STANLEY RIDAT
NIS. 01969 / N

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2016

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**"OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER
OLEH MT. HARMONY DI SINGAPURA"**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan
Untuk Menyelesaikan program ANT - I**

Oleh :

**STANLEY RIDAT
NIS. 01969 / N**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2016

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul:

“OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER OLEH MT.HARMONY DI SINGAPURA “

Makalah ini disusun sebagai persyaratan untuk memenuhi Kurikulum Program Diklat Pelaut-I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Dalam penyusunan Makalah ini penulis menyadari atas kekurangan dan hasilnya belum sempurna. Oleh karena itu penulis membukakan diri untuk menerima kritik dan saran-saran yang bersifat positif guna perbaikan makalah ini.

Penyusunan makalah ini berdasarkan pada pengalaman yang didapat sewaktu bekerja diatas kapal dan ditunjang dengan teori-teori serta bimbingan dari para Dosen Pembimbing di STIP Jakarta.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, sehingga makalah ini dapat terwujud terutama kepada yang terhormat :

1. Bapak.Pranyoto,Spi.MAP selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

2. Capt.Irfan Fauzon, MM selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
3. Bapak Bambang Sumali, M.Sc selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt.Sukirno, M.MTr, M.Mar sebagai Dosen Pembimbing Materi Makalah.
5. Bapak Ferry Budi Cahyono, ST, MM. sebagai Dosen Pembimbing Penulisan Makalah dan seluruh dosen dan staff Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberi bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
6. Orang Tua, Istri tercinta Tio Melva, Anak - Anakku tercinta Maria Aprilia Dauhan, Abraham Dauhan dan semua saudara yang telah memberikan doa, dukungan serta semangat kepada penulis.
7. Teman – teman Perwira Siswa (PASIS) angkatan XLIV Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 30 September 2016

Penulis

Stanley Ridat
NIS : 01969/N

DAFTAR ISI

| | |
|----------------------------------------------------------|-----|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR LAMPIRAN | vii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang..... | 1 |
| B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah..... | 3 |
| C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian..... | 4 |
| D. Metode Penelitian..... | 4 |
| E. Waktu Dan Tempat Penelitian..... | 5 |
| F. Sistematika Penulisan..... | 6 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka..... | 8 |
| B. Kerangka Pemikiran..... | 24 |
| BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN | |
| A. Deskripsi Data..... | 25 |
| B. Analisis Data..... | 29 |
| C. Pemecahan Masalah..... | 36 |
| BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN | |
| A. Kesimpulan..... | 40 |
| B. Saran..... | 40 |
| DAFTAR PUSTAKA | |
| LAMPIRAN | |

PENJELASAN ISTILAH

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Ships Particulars MT. Harmony.
- Lampiran 2 Crew List MT. Harmony.
- Lampiran 3 Checklist permintaan pensuplaian bahan bakar.
- Lampiran 4 Diagram pemasangan botol sampel.
- Lampiran 5 Gambar isyarat tangan.
- Lampiran 6 Gambar kapal MT. Harmony sedang loading Ship To Ship (STS) dengan MT. Southernpac 5 di Tg. Pelepas-Malaysia.
- Lampiran 7 Gambar kapal MT. Harmony sedang loading operation di terminal Universal jetty no. 9 Singapura.
- Lampiran 8 Gambar crew MT. Coastal No.3 sedang melakukan penyambungan selang muatan pada manifold kapal yang akan di suplai bahan bakarnya.
- Lampiran 9 Gambar ukuran reducer yang ada diatas kapal MT. Harmony

DAFTAR PUSTAKA

- Arthur W. Sherman, Perencanaan Sumber Daya Manusia, South Western 1984.
- Engkos Kosasih, SE, MM & Capt.R M Situmorang, SE, M.Mar, Buku Diktat ANT I Ekonomi Pelayaran, Jakarta 2000.
- Fatansyah, Ir, Basis Data, Informatika, Jakarta 2005.
- Farida Jasfar, Prof, Dr, ME, Ph.D, Manajemen Jasa : Pendekatan Terpadu, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi (LPFE) Usakti, Jakarta 2003.
- G. A. Steiner, Strategic Planning, Harcourt Brank, New York 1964
- Gordon B. Davis, Kerangka Dasar Sistem Informasi Manajemen, PT Pustaka Binamas Pressindo, Jakarta 1991.
- Gregory Bateson, Communication : The Social Matrix of Psychiatry, Transaction Pubhiser, London 2006.
- Hadari Nawawi, Prof, Dr, Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis Yang Kompetitif, Gajah Mada University Press, Yogyakarta 2005
- Jogiyanto H.M, MBA, Analisa dan Sistem, Andi, Jakarta 2005.
- Joseph. Devito, Human Communication, Pearson Education Limited, Michigan 1983.
- Mohammad Abdul Mukyi, Pengantar Manajemen Umum, Gunadarma, Jakarta 1991.
- Onong Uchjana Effendy, M.A, Ilmu Komunikasi dan Praktek, PT Remaja Rosdakarya, Jakarta 1984.
- Rogers, Carl, Freedom to Learn for the 80's, Charles, Meril, Publishing Company, California 1982.
- Richard L Draft, Organization Theory and Design, Chicago 1986
- International Safety Guide Oil Tanker & Terminal (ISGOTT) Fifth Edition.
- Port Limit Master Refresh Course.
- The Singapore Standart For Bunker (SS CP 600) 2016.
- _____, SOLAS 1974
- _____, ISM CODE
- _____, MARPOL 73/78
- _____, Work Instruction from Company

ISTILAH-ISTILAH

| | |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Alongside | : Proses kapal sandar / masuk ke dennaga. |
| Bunker Craft Operator | : Sebuah perusahaan yang memegang ijin dari otoritas setempat untuk melakukan pensuplaian bahan bakar kepada kapal niaga. |
| Bunker Delivery Note (BDN) | : Dokumen yang dibuat oleh perusahaan supplier yang berisi tentang jumlah dan kualitas dari bahan bakar yang diterima oleh kapal penerima bahan bakar. |
| Bollard | : Tiang tambat. |
| Bow Thruster | : Sebuah mesin yang terletak di bagian depan / haluan kapal. |
| Cast Off | : Proses kapal keluar / bertolak dari dermaga. |
| Loading | : Proses pemuatan muatan. |
| Discharging | : Proses pembongkaran muatan. |
| Connected | : Disambung. |
| Disconnected | : Dilepas. |
| Hose Connected | : Selang sudah disambung. |
| Hose Disconnected | : Selang sudah dilepas. |
| Reporting Point | : Tempat memberi laporan / tempat wajib lapor. |
| Marine Port Authority (MPA) | : Penguasa pelabuhan Singapore. |
| Tank Cleaning | : Suatu proses pencucian tanki ruang muat, agar tanki bersih dan kering untuk siap dimuat kembali. |
| Gas Free Port Control | : Keadaan tanki ruang muat yang telah terbebas :Station pengawas lalu lintas di pelabuhan. |
| Estimate Time Arrival (ETA) | : Perkiraan waktu tiba kapal. |
| Estimate Time Departure (ETD) | :Perkiraan waktu berangkat kapal. |

| | |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bunker Surveyor | : Seseorang yang memegang lisensi sebagai pengawas operasi bunker yang diberikan oleh penguasa pelabuhan setempat, yang membantu Ch. Engineer untuk menghitung bahan bakar yang telah diterima oleh kapal penerima bahan bakar. |
| Bunker Tanker | : Kapal tanker yang digunakan sebagai kapal yang mensuplai bahan bakar kapal-kapal niaga. |
| Oil Indicating Paste | : Pasta yang mengandung bahan kimia yang dapat benibah warna bila terkena / terkontak dengan minyak. Pasta bila dioleskan ke alat pengukur tanki akan menunjukkan tingkat minyak dalam tanki. |
| Water Indicating Paste | : Pasta yang mengandung bahan kimia yang dapat berubah warna bila terkena / terkontak dengan air. Pasta bila dioleskan ke alat pengukur tanki akan menunjukkan tingkat air dalam tanki. |
| Sediment | : Bahan padat yang merupakan kombinasi dari pasir, karat dan lumpur. |
| Bottle Sample | : Suatu kumpulan bahan bakar yang ditampung di dalam botol sebagai contoh dan bukti bahwa bahan bakar yang telah di suplai dan diterima oleh kapal penerima sesuai dengan standar kualitasnya. |
| Overflow | : Muatan minyak yang meluap dari dalam tanki. |
| Owner's handling agent | : Agen yang mengurus semua kepentingan kapal termasuk muatannya selama kapal di pelabuhan. |

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**"OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER
OLEH MT. HARMONY DI SINGAPURA"**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan
Untuk Menyelesaikan program ANT - I**

Oleh :

**STANLEY RIDAT
NIS. 01969 / N**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2016

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : STANLEY RIDAT
No. Induk Siwa : 01969/N
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER OLEH
MT. HARMONY DI SINGAPURA

Pembimbing Materi,

Jakarta, 30 September 2016
Pembimbing Penulisan,

Capt. Sukirno, M.Mtr , M.Mar

Pembina (IV/a)
NIP:196712101999031001

Ferry Budi Cahyono, ST , MM

Penata Tk.I (III/d)
NIP:198102152002121001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt.Irfan Faozun, MM

Penata (III/c)
NIP.19730908 2008121001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : STANLEY RIDAT
No. Induk Siwa : 01969 / N
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER OLEH
MT.HARMONY DI SINGAPURA

Jakarta, 12 Oktober 2016

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt.Dodo Rukanda, MM

Capt.Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si

Drs.Renhard Manurung, MM

Penata Tk.I (III/d)

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP.197605141999031004

NIP.195509261976031001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika

Capt.Irfan Faozun, MM

Penata (III/c)

NIP.197309082008121001

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul:

“OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER

OLEH MT.HARMONY DI SINGAPURA “

Makalah ini disusun sebagai persyaratan untuk memenuhi Kurikulum Program Diklat Pelaut-I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Dalam penyusunan Makalah ini penulis menyadari atas kekurangan dan hasilnya belum sempurna. Oleh karena itu penulis membukakan diri untuk menerima kritik dan saran-saran yang bersifat positif guna perbaikan makalah ini.

Penyusunan makalah ini berdasarkan pada pengalaman yang didapat sewaktu bekerja diatas kapal dan ditunjang dengan teori-teori serta bimbingan dari para Dosen Pembimbing di STIP Jakarta.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, sehingga makalah ini dapat terwujud terutama kepada yang terhormat :

1. Bapak.Pranyoto,Spi.MAP selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

2. Capt.Irfan Fauzon, MM selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
3. Bapak Bambang Sumali, M.Sc selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt.Sukirno, M.MTr, M.Mar sebagai Dosen Pembimbing Materi Makalah.
5. Bapak Ferry Budi Cahyono, ST, MM. sebagai Dosen Pembimbing Penulisan Makalah dan seluruh dosen dan staff Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberi bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
6. Orang Tua, Istri tercinta Tio Melva, Anak - Anakku tercinta Maria Aprilia Dauhan, Abraham Dauhan dan semua saudara yang telah memberikan doa, dukungan serta semangat kepada penulis.
7. Teman – teman Perwira Siswa (PASIS) angkatan XLIV Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 30 September 2016

Penulis

Stanley Ridat
NIS : 01969/N

DAFTAR ISI

| | |
|--------------------------------------------------------|-----|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR LAMPIRAN | vii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang..... | 1 |
| B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah..... | 3 |
| C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian..... | 4 |
| D. Metode Penelitian..... | 4 |
| E. Waktu Dan Tempat Penelitian..... | 5 |
| F. Sistematika Penulisan..... | 6 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka..... | 7 |
| B. Kerangka Pemikiran..... | 23 |
| BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN | |
| A. Deskripsi Data..... | 24 |
| B. Analisis Data..... | 28 |
| C. Pemecahan Masalah..... | 34 |
| BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN | |
| A. Kesimpulan..... | 39 |
| B. Saran..... | 39 |
| DAFTAR PUSTAKA | |
| LAMPIRAN | |
| PENJELASAN ISTILAH | |

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Ships Particulars MT. Harmony.
- Lampiran 2 Crew List MT. Harmony.
- Lampiran 3 Checklist permintaan pensuplaian bahan bakar.
- Lampiran 4 Diagram pemasangan botol sampel.
- Lampiran 5 Gambar isyarat tangan.
- Lampiran 6 Gambar kapal MT. Harmony sedang loading Ship To Ship (STS) dengan MT. Southernpac 5 di Tg. Pelepas-Malaysia.
- Lampiran 7 Gambar kapal MT. Harmony sedang loading operation di terminal Universal jetty no. 9 Singapura.
- Lampiran 8 Gambar crew MT. Harmony sedang melakukan penyambungan selang muatan pada manifold kapal yang akan di suplai bahan bakarnya.
- Lampiran 9 Gambar ukuran reducer yang ada diatas kapal MT. Harmony

dan ke Eropa, Asia serta Australia akan melewati perairan Singapura atau singgah untuk melakukan pengisian BBM serta keperluan kapal lainnya.

Oleh karena itu pemerintah Singapura mengembangkan sektor kemaritiman dengan memanfaatkan jasa pelayanan pelabuhan sebagai penampungan barang eksport-import ke negara-negara di seluruh dunia. Salah satu perwujudannya adalah dengan menyediakan kapal bunker yang digunakan khusus untuk memberikan pelayanan dengan berbagai macam jenis bahan bakar kepada kapal-kapal niaga yang datang dan singgah di Singapura. Kapal-kapal bunker di Singapura pada umumnya dikelola oleh perusahaan-perusahaan swasta dan pemerintah Singapura memberikan kesempatan yang besar kepada perusahaan-perusahaan tersebut untuk dapat mengelola usaha kapal bunker dengan memberikan persyaratan dan perjanjian yang cukup mudah serta dalam prosesnya yang sangat cepat seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang canggih, negara ini mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang begitu pesat khususnya dibidang kemaritiman, dengan sendirinya memberi peluang dan kesempatan lapangan kerja yang besar bagi pelaut-pelaut asing yang datang dari berbagai negara. Dalam dimensi aktivitas yang demikian itulah, kapal bunker tampil dengan menunjukkan perannya yang cukup dominan di dalam penyuplaian bahan bakar di wilayah perairan Singapura, dan padatnya arus bisnis penyuplain bahan bakar. Sehingga setiap perusahaan suplier bahan bakar harus memberikan pelayanan terbaik kepada para konsumennya. Akan tetapi keinginan setiap perusahaan untuk memberikan pelayanan terbaik masih terbentur dengan keadaan dilapangan seperti adanya masalah keterlambatan kapalbunker tiba dilokasi untuk menyuplai bahan bakar. Sehingga kapal bunker itu sendiri mengalami keterlambatan keberangkatan untuk menuju pelabuhan selanjutnya atau order bunker selanjutnya. Berdasarkan atas keterangan diatas maka penulis mengambil judul makalah ini yaitu :

**“ OPTIMALISASI PELAYANAN JASA BUNKER OLEH MT.
HARMONY DI SINGAPURA “**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut Penulis dapat mengidentifikasi masalah yang sering terjadi dan menghambat kelancaran operasi kapal bunker MT.HARMONY sebagai penyuplai bahan bakar di pelabuhan Singapura diantaranya :

- a. Kurang maksimalnya koordinasi antara pihak perusahaan, agen dan kapal.
- b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam kegiatan bunkering.
- c. Kurang maksimalnya motivasi ABK dalam kegiatan bunkering.
- d. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam melaksanakan sistem prosedur tentang bunkering.
- e. Kurang maksimalnya pemahaman ABK terhadap sistem prosedur tentang bunkering.

2. Batasan masalah

Karena begitu banyaknya masalah yang terjadi diatas kapal yang berkaitan dengan bunkering dan keterbatasan waktu untuk penelitian, maka Penulis perlu membatasi permasalahan yang akan dibahas meliputi :

1. Kurang maksimalnya koordinasi antara pihak perusahaan, agen dan kapal.
2. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam kegiatan bunkering.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi dan batasan masalah di atas, Penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa koordinasi antara pihak perusahaan, agen, dan kapal belum maksimal ?
- b. Mengapa keterampilan ABK dalam kegiatan bunkering belum maksimal ?

C. TUJUAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Menemukan masalah-masalah dan penyebab lambatnya proses bongkar muat BBM.
- b. Menganalisa masalah-masalah yang ada.
- c. Mencarikan solusi dari masalah-masalah yang ada.

2. Manfaat Penelitian

Tidak hanya tujuan tapi juga manfaat suatu penelitian sangat diharapkan untuk dapat memberikan aplikasi ilmu pengetahuan yang berguna dari beberapa aspek yang ada kaitannya, aspek-aspek tersebut diantaranya :

- a. Manfaat bagi dunia akademis.

Adalah sangat bermanfaat untuk menambah wawasan dan meningkatkan ilmu pengetahuan tentang pengoperasian kapal bunker khususnya bagi para pembaca dan pelaut yang belum pernah bekerja diatas kapal bunker yang mengangkut bahan bakar minyak.

- 1) Sebagai wawasan bagi pembaca.
- 2) Menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP.

- b. Manfaat bagi dunia praktisi.

Adalah sebagai pedoman bagi para rekan-rekan pelaut yang ingin bekerja di kapal-kapal bunker di Singapura, sekaligus referensi ilmu pengetahuan untuk meningkatkan profesionalisme kerja kapal-kapal bunker.

- 1) Sebagai pedoman.
- 2) Sebagai masukan untuk perusahaan.

D. METODE PENELITIAN

1. Dalam penulisan makalah ini penulis menggunakan metode studi kasus yang dianalisa secara deskriptif, kualitatif dan perolehan data menggunakan beberapa teknik pengolahan data sebagai berikut :

a. Studi Pustaka

Yaitu metode atau teknik yang berdasarkan pada perolehan buku-buku sebagai acuan yang penting guna menggali teori dan konsep dasar, baik itu buku-buku perpustakaan dan buku-buku pelajaran serta buku instruksi dari kapal untuk melengkapi penulisan makalah ini, selain itu juga ditambah pengetahuan penulis selama mengikuti pendidikan di STIP baik lisan maupun tulisan.

b. Observasi

Yaitu pengumpulan data secara langsung melalui pengamatan penulis selama bekerja di atas kapal MT. Harmony.

c. Wawancara

Merupakan suatu proses yang dilakukan penulis dalam mengadakan tanya jawab dengan para perwira, Anak Buah Kapal (ABK), serta semua pihak yang dilibatkan di kapal-kapal dimana penulis bekerja terutama para perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) MT.Harmony.

d. Studi Dokumentasi

Pengumpulan data melalui dokumentasi-dokumentasi yang secara langsung didapat dari pengamatan di lapangan selama berada di atas kapal MT. Harmony.

2. Subyek penelitian

Tentang kegiatan bunker di MT. Harmony.

3. Teknik analisis data

Menggunakan akar permasalahan yang dianalisis secara deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan disaat penulis bekerja sebagai Nakhoda diatas MT. Harmony pada tanggal 01 November 2015 sampai dengan tanggal 30 April 2016.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan diatas kapal MT. Harmony berbendera Singapura, isi kotor GT 3474 ton, yang merupakan sebuah kapal tanker yang beroperasi di perairan Singapura dan pelabuhan-pelabuhan sekitarnya. Kapal ini dioperasikan oleh perusahaan Transoceanoil PTE LTD.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk penulisan makalah ini menggunakan sistematika penulisan yang berlaku di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta, dimana penulis menyajikan uraian secara garis besar tentang isi makalah agar mudah dimengerti. Adapun sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi mengenai latar belakang masalah yang diambil, identifikasi, batasan, dan rumusan masalah yang akan digunakan. Tujuan dan manfaat dari penelitian. Metode penelitian yang digunakan. Kapan waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan yang baik.

BAB II : LANDASAN TEORI

Berisi data-data dan informasi dari tinjauan pustaka apa saja yang memudahkan penyusunannya.

BAB III : ANALISA DAN PEMBAHASAN

Berisi deskripsi dan masalah-masalah yang terjadi di lapangan yang kemudian akan di analisis data guna dapat dicarikan jalan pemecahan masalahnya.

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

Terdiri dari beberapa kesimpulan yang berhasil diambil setelah melalui tahap-tahap sebelumnya. Yang kemudian akan diberikan saran-saran sebagai langkah terbaik yang perlu diambil.

PENJELASAN ISTILAH

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Arus perdagangan internasional dalam era globalisasi sekarang ini dinilai telah mencapai tahap yang baik, hal ini dikarenakan semakin banyaknya pihak yang menyadari akan pentingnya pengangkutan melalui laut yang memanfaatkan beberapa fasilitasnya untuk beberapa instansi seperti perusahaan pelayaran serta perusahaan bongkar muat sehingga masing-masing instansi tersebut berlomba memberikan pelayanan yang terbaik pada penggunaan jasa tersebut.

Dukungan oleh pemerintah Singapura dalam hal ini terkait pada peran sektor transportasi laut membantu pembangunan nasional serta membawa konsekuensi pada sektor transportasi yang merupakan bagian yang dominan dalam pembangunan di bidang politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan. Sejalan perekonomian global, maka arus persaingan ekonomi menjadi sangat ketat, sebuah persaingan yang menuntut adanya bisnis yang cepat, aman dan efisien. Seluruh keterkaitan ini akan menjadi penentu dalam era perdagangan saat ini.

Negara Singapura adalah negara kecil yang diapit oleh dua negara besar yaitu, Indonesia dan Malaysia. Keberadaan negara kecil tersebut sudah diakui oleh dunia dengan keberhasilannya menjadi negara pelabuhan tersibuk di dunia. Karena letaknya yang sangat strategis, maka kapal-kapal asing yang datang dari

ditetapkan sebelumnya dengan frekuensi yang tetap dan mempunyai *sailing schedule* tertentu dimana kesemuanya diumumkan kepada semua pemilik muatan (*cargo owner*) sedangkan pelayaran tidak tetap (*Tramper service*) adalah pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal, tidak mempunyai jalur pelayaran tetap, kapal dapat berlayar kemana saja tergantung prospek muatan.

b. Ship Operating

Bisnis *ship operating* berarti perusahaan pelayaran mengoperasikan kapal baik milik sendiri maupun milik pihak lain untuk mengangkut kargo. *Ship operating* dibagi atas *Liner service* dan *Tramper service*.

c. Ship Chatering

Ship chartering merupakan bentuk penyewaan kapal dari owner kepada si pencharter untuk selanjutnya dioperasikan bisa oleh owner maupun charterer sendiri. Untuk ship chatering terbagi menjadi 3 pola :

1. Voyager charter

Merupakan sistem penyewaan kapal antara *owner* dan *charterer* atas dasar satu atau beberapa trayek angkutan atau perjalanan kapal. Trayek yang dimaksud adalah owner akan menyerahkan seluruh atau sebagian ruang muat (*cargo space available*) kepada charterer, setelah charterer membayar tarif sewa per voyage sesuai *charter party*. Pada term ini kapal disewa untuk suatu rute tertentu dimana pemilik kapal menanggung biaya pengoperasian kapal yang terdiri dari *running cost* dan *voyage cost*, sedangkan charterer menanggung *biaya freight*.

2. Time charter

Sistem penyewaaan kapal antara owner dengan charterer berdasarkan jangka waktu lamanya penyewaan yang telah disetujui bersama oleh kedua belah pihak. Pada bagian ini kapal disewa untuk jangka waktu tertentu dimana pemilik kapal menanggung *running cost*, sedangkan charterer menanggung *voyage cost* ataupun ditentukan pula dalam *charter party* biaya-biaya apa saja yang akan menjadi beban *owner* dan *charterer*. *Running cost* adalah biaya tetap kapal yang muncul

meskipun kapal tidak sedang beroperasi dan *Voyage cost* adalah biaya operasional kapal.

3. *Bareboat charter*

Sistem sewa menyewa kapal, dimana *owner* menyerahkan kapal dalam keadaan kosong, tanpa Nakhoda dan awak kapal, tetapi lengkap dengan segala sarana peralatan dan perlengkapan kapal untuk berlayar secara aman, setelah menerima uang sewa dari charter.

d. *Ship agency*

Keberadaan agen merupakan konsekuensi logis bagi pemilik perusahaan untuk memperluas jaringan usahanya di suatu daerah yang menjadi sasaran, karena keterbatasan dalam sumber data. Dengan menjadi agen berarti bertindak sebagai perpanjangan tangan principal dalam mengurus dan bertanggung jawab atas berbagai macam kepentingan principal yang ada di suatu wilayah tertentu.

e. *Ship management*

Ship management merupakan bisnis usaha yang bergerak dalam memanajementi segala keperluan kapal dan awaknya secara teknis. Meliputi unsur technical kapal (repair, docking, supply & purchases spare part) serta kepentingan awak baik di kapal maupun di darat. Bidang *ship management* bertanggung jawab atas *running cost* yang timbul.

f. *Ship brokering*

Ship brokering bisa bertindak sebagai pihak ketiga antara *sellers-buyers, supplier-receivers, shippers-consignee*. Biasanya bergerak sebagai perantara jual beli kapal, perantara dalam tender suatu proyek kapal, atau perantara suplai barang-barang kapal.

2. Menurut M. Abdul Mukhyi (1991 : 2-3), bahwa pengertian manajemen dapat dilihat dari tiga pengertian :

a. Manajemen sebagai suatu proses.

Manajemen sebagai suatu proses, melihat bagaimana cara orang untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu. Pengertian manajemen sebagai suatu proses dapat dilihat dari pengertian menurut :

- 1) *Encyclopedia the social science*, manajemen yaitu suatu proses dimana pelaksanaan suatu tujuan tertentu dilaksanakan dan diawasi.
- 2) MiecislausHaiman, manajemen yaitu fungsi untuk mencapai suatu tujuan melalui kegiatan orang lain, mengawasi usaha-usaha yang dilakukan individu untuk mencapai tujuan.
- 3) George R. Terry, manajemen yaitu cara pencapaian tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu dengan melalui kegiatan orang lain.

b. Manajemen sebagai suatu kolektivitas manusia.

Manajemen sebagai suatu kolektivitas yaitu merupakan suatu kumpulan dari orang-orang yang bekerja sama mencapai tujuan bersama. Kolektivitas atau kumpulan orang-orang inilah yang disebut manajemen, sedang orang yang bertanggung jawab terhadap terlaksananya suatu tujuan atau berjalannya aktivitas manajemen disebut manajer.

c. Manajemen sebagai ilmu dan sebagai seni.

Manajemen sebagai suatu ilmu seni, melihat bagaimana aktivitas manajemen dihubungkan dengan prinsip-prinsip dari manajemen. Pengertian manajemen sebagai suatu ilmu dan seni dari Chaster I Bernard dalam bukunya yang berjudul *The function of the executive*, bahwa manajemen yaitu seni dan ilmu.

Dari definisi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa manajemen yaitu koordinasi semua sumber daya melalui proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengawasan untuk mencapai tujuan yang telah di tetapkan terlebih dahulu.

3. Menurut M. Abdul Mukhyi (1991 : 7-9), bahwa Fungsi-Fungsi Manajemen yaitu : “POAC”
 - a. **Planning (Perencanaan):** Penentuan serangkaian tindakan dan kegiatan untuk mencapai hasil yang diharapkan.

- b. **Organizing (Organisasi):** Pengelompokan kegiatan untuk mencapai tujuan, termasuk dalam hal ini penentuan susunan organisasi, tugas dan fungsinya.
- c. **Actuating/Directing(Pengarahan):** Usaha memberi bimbingan saran-saran dan perintah dalam pelaksanaan tugas masing-masing bawahan untuk dilaksanakan dengan baik dan benar sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.
- d. **Controlling(Pengawasan) :** Penemuan dan penerapan cara dan peralatan untuk menjamin bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan tujuan.

4. Definisi Sistem Informasi Manajemen

- a. Menurut Jogiyanto H.M (2005 : 2), bahwa pengertian sistem informasi manajemen adalah jaringan dari elemen-elemen yang saling berhubungan, membentuk satu kesatuan untuk melaksanakan suatu tujuan pokok dari sistem tersebut.
- b. Menurut Fathansyah Ir. (2015 : 41), bahwa pengertian sistem informasi manajemen adalah sebuah tatanan (keterpaduan) yang terdiri atas sejumlah komponen fungsional (dengan satuan fungsi atau tugas khusus) yang saling berhubungan dengan cara bersama-sama bertujuan untuk memenuhi suatu proses dan pekerjaan tertentu.
- c. Menurut Farida Jasfar (2003 : 62), bahwa kualitas jasa adalah bagaimana tanggapan konsumen terhadap jasa yang dikonsumsi atau yang dirasakan
- d. Menurut Farida Jasfar (2003 : 200), bahwa kunci-kunci keberhasilan bisnis jasa ada 9 kunci yaitu :
 - a.) Kepemimpinan yang menentukan nilai (*Value Driven Leadership*) ciri-ciri seorang pemimpin antara lain :
 - 1) Memiliki kondisi fisik yang sehat, sesuai dengan fungsinya.
 - 2) Berpengetahuan luas.
 - 3) Percaya diri dan tidak sering ragu-ragu
 - 4) Dapat menangani kompleksitas dari berbagai kegiatan organisasinya.
 - 5) Tidak mudah putus asa.
 - 6) Cepat mengambil keputusan.
 - 7) Berbuat dan bersikap adil.
 - 8) Dapat membina teamwork yang harmonis.

9) Dapat bertindak sebagai penasehat, guru dan kepala terhadap bawahannya.

- b.) Strategi Focus (*Strategic Focus*), yang artinya melayani hanya sekelompok konsumen atau hanya melayani suatu kebutuhan konsumen.
- c.) Penerapan rencana yang selalu istimewa (*Executional Excellence*)
- d.) Pengendalian diri yang tinggi (*Control of Destiny*).
- e.) Hubungan berdasarkan kepercayaan (*Trust-Based relationship*)
- f.) Investasi di bidang SDM (*Investment in employee succes*).
- g.) Bertindak sebagai perusahaan kecil (*Acting Small*).
- h.) Pengembangan merek (*Brand cultivation*).
- i.) Kedermawaan (*Generosity*).

5. Menurut Onong Uchjana Effendy (1986 : 13), bahwa Pengertian komunikasi dan komunikasi antar pribadi, fungsi komunikasi dan ciri-ciri komunikasi yang baik sebagai berikut :

a. Pengertian komunikasi

Keberadaan manusia sebagai individu maupun makhluk sosial tidak terlepas dari komunikasi yang setiap saat dilaksanakannya baik secara verbal (bahasa lisan dan tulisan) maupun non verbal (isyarat). Aktivitas komunikasi yang senantiasa muncul melukiskan betapa beraneka ragamnya dan rumitnya kehidupan manusia itu. Baik dalam berpikir, menyatakan keinginannya, keragu-raguan, sedih dan gembira, mempertahankan dan mempertahankan pendapat dalam membutuhkan saling pengertian dan kerjasama serta masih banyak hal lainnya.

Situasi demikian tersebut menunjukkan berlangsungnya proses komunikasi yang melibatkan berbagai komponen yang terdiri atas komunikator, komunikan, pesan atau informasi serta media atau saluran yang digunakan untuk menjembatani pihak-pihak yang berkomunikasi dengan tujuan yang diharapkan. Selain itu sering ditemui adanya hambatan sehingga menyebabkan *miss communication*.

Ternyata komunikasi memang penting bagi setiap manusia, karena yang menjadi inti dalam komunikasi itu sendiri adalah manusia. Manusia dalam

menerjemahkan isi komunikasi itu adalah berdasarkan lingkup pengalaman atau *frame of experience* dan lingkup pengetahuannya atau *frame of reference*.

Onong Uchjana Effendy (1984:13) menjelaskan bahwa cara yang baik untuk menjelaskan komunikasi ialah menjawab pertanyaan sebagai berikut :*who, what, in which channel, to whom and with what effect*. Berdasarkan paradigma diatas tersebut, komunikasi adalah suatu proses penyampaian pesan oleh komunikator kepada komunikan melalui media dan menimbulkan efek tertentu.

Jika diperhatikan definisi tersebut diatas, pada dasarnya mengemukakan bahwa komunikasi itu merupakan proses penyampaian pesan dari seseorang kepada orang lain dengan maksud agar mengerti, memperkuat atau mempengaruhi sikap, pendapat atau perilaku seseorang.

b. Komunikasi antar pribadi

Komunikasi antar pribadi merupakan bentuk komunikasi yang pada dasarnya bersifat dua arah atau timbal balik, artinya kedudukan komunikator dan komunikan sama-sama sebagai penyampain pesan atau gagasan, saling membagi informasi dan sekaligus sebagai penerima suatu informasi.

Pada saat aktivitas komunikasi antar pribadi berlangsung, media yang digunakan berupa kontak langsung secara tatap muka atau juga melalui telepon maupun surat. Dalam situasi ini dapat segera diketahui reaksi yang timbul mengenai isi pembicaraan. Masing-masing pihak dapat menilai kemampuan atau keterampilannya pada saat memberikan tanggapan dari isi komunikasi tersebut.

- 1) Menurut Carl Rogers (1982:16) mengemukakan bahwa komunikasi antar pribadi adalah komunikasi yang terjadi dari mulut yang terjadi dalam interaksi tatap muka antar beberapa pribadi.

- 2) Menurut Carl Rogers (1982:18), bahwa Fokus pandangan berpikir apabila dihubungkan dengan penelitian ini berupa komunikasi antara orang tua dengan remaja. Saluran dari mulut ke mulut meliputi komunikasi verbal (bahasa lisan) dan non verbal (isyarat) sewaktu orang tua memberi nasehat atau memberi informasi dan sebaliknya menerima tanggapan dari remaja.

Selanjutnya Gregory Bateson (2006:49) memberikan pengertian komunikasi antar pribadi sebagai berikut :

“Ditandai oleh adanya tindakan pengungkapan oleh pihak seseorang atau lebih, pengamatan secara sadar maupun tidak sadar terhadap tindakan oleh pihak lain dan kemudian melakukan pengamatan kembali bahwa tindakan yang pertama sudah diamati pihak lain. Kesadaran akan pengamatan merupakan kejadian yang mengisyaratkan terciptanya jalinan antar pribadi”.

Pendapat yang dikemukakan tersebut memberi penekanan pada kesadaran akan pengamatan, maksudnya antar komunikator dan komunian baru dapat membentuk jalinan komunikasi antar pribadi apabila keduanya saling mengerti, berminat serta memahami isi pesan yang disampaikan. Kesadaran akan pengamatan meliputi kata atau kalimat yang disampaikan melalui mulut (bahasa) bahkan isyarat tubuh seperti ekspresi muka, gerakan tangan, anggukan atau gelengan kepala dan sebagainya. Tujuannya agar komunikasi ini berlangsung secara lancar dan efektif.

- 3) Menurut Liliweri (1997 :30), bahwa usaha untuk mengenal secara pribadi dan secara lebih jauh dalam komunikasi antar pribadi dari mereka yang saling mengenal lebih bermutu karena setiap pihak mengetahui secara baik tentang liku-liku hidup pihak seseorang yang sudah saling mengenal secara mendalam lebih baik ketimbang yang belum mengenal. Kesimpulannya bahwa jika hendak menciptakan komunikasi antar pribadi lebih bermutu maka harus didahului dengan suatu keakraban.

6. Menurut Devito Joseph (1983: 25), bahwa ciri – ciri komunikasi antar pribadi yang efektif yaitu :

1) Keterbukaan (Openess)

Pihak orang tua dan remaja saling mengungkapkan segala ide atau gagasan bahkan permasalahan secara bebas, tidak ditutupi dan terbuka tanpa rasa takut dan malu. Jadi antara remaja dan orang tua dapat berkomunikasi secara jujur.

2) Empati (Emphaty)

Empati adalah suatu perasaan individu yang merasakan sama seperti yang dirasakan oleh orang lain. Dalam melakukan komunikasi segala kepentingan yang berkomunikasi ditanggapi dengan penuh perhatian oleh kedua belah pihak.

3) Dukungan (Supportiveness)

Situasi keterbukaan, empati masih belum cukup apabila komunikasi berada dalam situasi ketakutan dan tekanan. Apabila kita berada pada situasi yang tidak mendukung untuk melaksanakan komunikasi maka kita tidak berani mengungkapkan gagasan kita. Setiap pendapat, ide atau gagasan yang disampaikan mendapat dukungan dari gagasan kita. setiap pendapat ide atau gagasan yang disampaikan mendapat dukungan dari orang tua atau remaja. Dengan demikian keinginan dan hasrat adalah yang dimotivasi untuk mencapainya. Dukungan membantu seseorang untuk lebih bersemangat dalam melaksanakan aktivitas agar meraih tujuan yang diinginkan.

4) Rasa positif (Positiveness)

Apabila seseorang yang berkomunikasi mempunyai wawasan negatif, dia kan menyampaikan komunikasi secara negatif dan orang lain akan menerima secara negatif. Apabila respons yang diterima positif maka akan lebih mudah melanjutkan percakapan selanjutnya. Rasa positif menghindarkan pihak – pihak yang berkomunikasi untuk curiga atau berprasangka yang mengganggu jalinan interaksi.

5) Kesamaan (Equity)

Kesamaan disini termasuk dalam hal mendengar. Apabila seseorang berbicara dan orang lain mendengar terus maka tidak mungkin komunikasi menjadi efektif. Kesamaan dimaksudkan juga mungkin kesamaan tingkat pendidikan, sosial, ekonomi, status, nasib dan perjuangan dan sebagainya. Hal tersebut perlu dipertimbangkan dalam topik pembicaraan agar berkomunikasi antar pribadi dapat mencapai keefektifannya.

a. Fungsi – fungsi komunikasi adalah sebagai berikut :

1. Informasi massa

Dengan adanya komunikasi yang memberikan informasi mengenai arti kunci dan penting mengenai kejadian – kejadian. Komunikasi memberikan informasi atau memberikan pesan atau bertukar informasi dari satu individu kepada individu yang lain. Komunikasi berguna untuk memberikan informasi untuk mempelajari ancaman – ancaman dan kesempatan – kesempatan untuk mencoba realitas dan untuk membuat keputusan.

2. Pendidikan massa

Komunikasi berguna untuk memberikan pengajaran, untuk memperoleh ketrampilan dan pengetahuan, dan yang penting untuk memfungsikan secara efektif nilai – nilai, perilaku dan peranan yang tepat terhadap penerimaan di komunitas.

3. Pembujukan massa

Komunikasi berfungsi untuk membujuk atau untuk mencapai keputusan, untuk menggunakan alat – alat, perilaku dan peranan yang tepat terhadap penerimaan dalam komunitas.

4. Hiburan massa

Komunikasi berfungsi untuk menyenangkan, untuk memuaskan kebutuhan – kebutuhan penerima, untuk kesenangan hati, dihibur dan dialihkan dari masalah – masalah yang ada. Suatu keberhasilan dalam berkomunikasi dapat dicirikan berbagai faktor. Adapun faktor dan ciri-ciri komunikasi yang dilakukan berjalan baik adalah sebagai berikut:

- a. Tidak ada dominasi antar pihak komunikator dan pihak komunikan
- b. Pesan yang disampaikan cukup jelas, singkat dan padat.
- c. Isi pesan dapat dipahami oleh komunikan, baik perseorangan maupun kelompok.
- d. Munculnya *feedback* atau umpan balik yang didapatkan dari komunikasi tersebut.
- e. *Feedback* yang muncul bisa berupa tindakan ataupun jawaban secara verbal.

b. Jenis – jenis komunikasi

Jenis – jenis komunikasi terdiri dari :

- 1) Komunikasi verbal yaitu komunikasi dengan kata – kata, Komunikasi verbal di atas kapal seperti komunikasi antar kapal dengan kapal ataupun kapal dengan radio pantai dengan menggunakan alat seperti : Radio SSB, Radio VHF, Handphone dll.
- 2) Komunikasi non verbal yaitu komunikasi dengan bahasa tubuh. Komunikasi non verbal di atas kapal seperti komunikasi antara kapal dengan kapal ataupun kapal dengan radio pantai dengan menggunakan alat seperti : Kode morse baik menggunakan bendera morse, lampu ataupun dengan telegraph.

- 6. Menurut Hadari Nawawi (2005: 40-42), bahwa ada 3 pengertian sumber daya manusia (SDM)
 - a. Sumber daya manusia (SDM) adalah manusia yang bekerja di lingkungan suatu organisasi (disebut juga personil, tenaga kerja, pekerjaan atau karyawan).
 - b. Sumber daya manusia (SDM) adalah potensi manusiawi sebagai penggerak organisasi dalam mewujudkan eksistensinya.
 - c. Sumber daya manusia (SDM) adalah potensi yang merupakann aset dan berfungsi sebagaimodal (*non material/non finicial*) didalam organisasi bisnis, yang dapat diwujudkan menjadi potensi nyata secara fisik dan non-fisik dalam mewujudkan eksistensinya.

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan pengertian manajemen sumber daya manusia adalah proses mendayagunakan manusia sebagai tenaga kerja secara manusiawai, agar potensi fisik dan psikis yang dimilikinya berfungsi maksimal bagi pencapain tujuan organisasi (perusahaan).

7. Sumber daya Manusia :

- a. Menurut Arthur W Sherman dan George W Bohlander dalam bukunya *Managing Human Resource* (1984 : 40), mengatakan : Perencanaan Sumber Daya manusia adalah proses mengantisipasi dan membuat ketentuan (persyaratan) untuk mengatur arus gerakan tenaga kerja ke dalam, di dalam dan diluar organisasi.
- b. Menurut G. Steiner dalam bukunya *Strategic Planning* (1964 : 75) mengemukakan bahwa : Perencanaan SDM merupakan cara meningkatkan kemampuan organisasi dalam mencapai tujuan/sasarannya melalui strategi pengembangan kontribusi pekerjaanya di masa depan.
- c. Pengertian lain mengatakan bahwa perencanaan SDM adalah serangkaian kegiatan yang berkaitan dengan peramalan kebutuhan tenaga kerja di mana data pada suatu organisasi meliputi penyediaan tenaga kerja yang baru dan pendayagunaan yang sudah ada.
- d. Pengertian berikut ini mengatakan bahwa Perencanaan SDM adalah proses untuk menggiatkan kembali upaya mempelajari kebutuhan tenaga kerja di lingkungan suatu organisasi (perusahaan) agar selalu terintegrasi dengan perencanaan bisnisnya.
- e. Pengertian terakhir yang dipandang layak diketengahkan mengatakan bahwa Perencanaan SDM adalah proses untuk menetapkan strategi memperoleh, memanfaatkan, mengembangkan, dan mempertahankan tenaga kerja sesuai dengan kebutuhan perusahaan sekarang dan pengembangannya di masa mendatang.

8. Menurut Edy Sutrisno (2006 : 22), bahwa manfaat dari perencanaan Sumber Daya Manusia (SDM) adalah meningkatkan sistem informasi SDM yang secara terus menerus diperlukan dalam mendayagunakan secara efektif dan efisien bagi tercapainya tujuan bisnis perusahaan.

Bertolak dari manfaat di atas, perencanaan SDM Manusia :

- 1) Meningkatkan pendayagunaan Sumber Daya Manusia.
- 2) Menyelenggaraan aktivitas SDM dengan sasaran organisasi secara lebih efisien.
- 3) Menghemat tenaga, waktu, dan dana serta dapat meningkatkan kecermatan dalam proses penerimaan tenaga kerja.
- 4) Mengembangkan dan menambah informasi SDM.

Untuk itu diperlukan sejumlah Sumber Daya Manusia yang kompetitif dengan karakteristik sebagai berikut :

- a) Memiliki kemampuan menjaring, mengolah dan memanfaatkan informasi dalam mencari peluang bisnis yang menguntungkan.
- b) Memiliki kemampuan merespon secara tepat, dalam arti mampu mengambil keputusan untuk mewujudkan bisnis yang menguntungkan.
- c) Memiliki kemampuan secara cepat, dalam arti mampu dan berani memerintahkan pelaksanaan keputusan pada saat yang tepat.
- d) Mampu menghindari atau memperkecil resiko dalam melaksanakan keputusan, dalam arti mewujudkan pekerjaan secara efektif dan efisien dalam melaksanakan keputusan, dengan atau tanpa bantuan orang lain.
- e) Mampu mengendalikan *cost benefit ratio* yang menguntungkan, dalam arti mampu bekerja dengan produktivitas dan kualitas tinggi, dan mampu pula merebut dan memperluas pemasarannya.

9. Menurut *SS 600:2016 Code of Practice for Bunkering* bahwa prosedur penyambungan selang bahan bakar sesuai dengan :

- a. Kapal tanker harus menyediakan awak kapal dalam jumlah yang cukup untuk membantu penambatan dan semua peralatan penambatan diatas kapal dalam keadaan berfungsi.

b. Menggunakan *flexible hose* pada crane kapal. :

- 1) Setelah operasi penambatan selesai, selang muat akan di sambungkan ke *bunker connection* kapal penerima bahan bakar, dalam proses penyambungan tersebut dilakukan oleh awak kapal dan dibawah kendali Mualim I.
- 2) Selang muatan dalam keadaan kosong dan kering sebelum di sambungkan ke *bunker connection* kapal penerima muatan.
- 3) Bosun sebagai operator crane kapal berkoordinasi dengan Juru Mudi yang sedang melakukan pemasangan selang bahan bakar di kapal penerima bahan bakar.
- 4) Pastikan semua baut dan mur terpasang dengan kencang dan baik.
- 5) Pastikan gasket terpasang dengan baik dan benar .

10. Menurut Handoko (2003:195), bahwa koordinasi adalah suatu usaha yang sinkron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat, dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan.

Demi tercapainya tujuan pokok organisasi dimana koordinasi merupakan suatu proses pengelompokan, pengumpulan, penghimpunan dalam sebuah organisasi dalam mencapai tujuan organisasi. Koordinasi harus direncanakan, dikembangkan, dipelihara secara terus menerus oleh organisasi dalam setiap kegiatan bersama atau yang mempunyai hubungan manfaat bagi orang banyak.

Pada hakekatnya koordinasi adalah perwujudan daripada kerjasama, saling membantu dan menghargai, menghayati tugas dan fungsi serta tanggung jawab masing-masing agar suatu kegiatan dapat dilaksanakan dengan lancar ataupun jika ada masalah tidak akan terlalu banyak kesulitan untuk mengatasinya.

11. Menurut Richard L Draft (2007:13-16), bahwa keterampilan dapat digolongkan atas 3 bagian yaitu :

1) Keterampilan Teknis.

Adalah keterampilan dalam melaksanakan tugas tertentu yang mencakup penguasaan metode, teknik dan peralatan yang digunakan didalam fungsi tertentu seperti : rekayasa, manufaktur, teknologi informasi atau keuangan.

2) Keterampilan Manusiawi.

Adalah keterampilan untuk bekerja dengan dan melalui orang lain, serta secara efektif sebagai anggota kelompok. Keterampilan ini terlihat dari cara berhubungan dengan orang lain, termasuk kemampuan untuk memotivasi, memfasilitasi, mengkoordinasi, memimpin, berkomunikasi dan menyelesaikan konflik.

3) Keterampilan Konseptual.

Adalah keterampilan dalam mengkoordinasikan, mengintegrasikan dan mengaktifkan organisasi dan biasanya jenis keterampilan ini banyak dimiliki oleh seorang manajer yang sudah berpengalaman dalam bidang tertentu dan digunakan untuk suatu keputusan mulai dari perencanaan sampai dengan evaluasi.

Berdasarkan tinjauan pustaka diatas didapat indikator-indikator sebuah pelayanan yang baik sebagai berikut :

1. Manajemen di dalam perusahaan suplier bahan bakar minyak berjalan dengan baik dan mempunyai sinkronisasi dengan manajemen di kapal bunker.
2. Mempunyai sistem informasi manajemen yang baik sehingga terhindar salah komunikasi diantara perusahaan dan kapal.
3. Mempunyai seorang pemimpin yang baik
4. Selalu menjaga kualitas jasanya sehingga membuat konsumen merasa puas akan pelayanan jasa yang diberikanya.
5. Mempunyai sumber daya manusia yang cukup dan berkemampuan kompetensi.
6. Adanya koordinasi yang baik antara pihak perusahaan, agen dan kapal.
7. Adanya komunikasi yang baik antar pihak perusahaan, agen dan kapal sehingga terhindar dari *miss communication*.
8. Adanya komunikasi yang baik pula diantara awak kapal sehingga tercipta *team work* (kerjasama tim) yang baik di atas kapal.

B. Kerangka Pemikiran

Untuk memudahkan penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis membuat kerangka penulisan dalam bentuk blok diagram sehingga antara variabel yang sudah teridentifikasi sebagai masalah-masalah yang penting berkaitan dengan peraturan-peraturan internasional dan teori-teori yang berkaitan dengan kegiatan bunker sehingga akan ditemukan pemecahan masalahnya.

(Kerangka pemikiran terlampir)

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Menurut Engkos Kosasih (2000:30) dalam buku Manajemen Perusahaan Pelayaran, bahwa :

Permintaan jasa yang datang kepada perusahaan minyak berasal dari perusahaan yang mana kapal-kapalnya membutuhkan pasokan bahan bakar untuk kelancaran operasi kapal tersebut. Perusahaan kapal tersebut diwakili oleh agen kapal yang berada di Singapura dan akan membuat kontrak perjanjian kerja dengan perusahaan penyuplai bahan bakar minyak yang beroperasi di Singapura. Inti dari perjanjian tersebut adalah mengenai *term charter*, lingkup kerja, jenis kapalnya, waktu tiba di Singapura, lokasi berlabuhnya, jenis bahan bakar yang akan disuplai dan banyaknya, cara pembayarannya dan lain-lain. Secara umum *shipping business* diklasifikasikan kedalam 6 bidang usaha :

a. *Ship owning*

Bisnis *ship owning* berarti bahwa perusahaan pelayaran memiliki armada kapalnya sendiri untuk kepentingan pengangkutan atas kargo yang dimilikinya sendiri pula ataupun bertindak sebagai *carrier* atas permintaan principal, yang berarti bahwa seluruh armadanya akan dioperasikan secara *liner service* ataupun secara *tramp*. Pelayaran tetap (*Liner service*) adalah jalur pelayaran (*Trade lane*) dan perjalanan kapal tertentu dan teratur, menyinggahi pelabuhan yang

Kerangka Pemikiran

INSTRUMENTAL INPUT

- SOLAS 1974
- ISM CODE
- MARPOL
- SOP (Work Instruction)
- Literatur-literatur Ilmiah

INPUT

Pelayanan jasa bunker di Singapura oleh MT.Harmony kurang optimal

PROSES

| SUBJEK | OBJEK | METODE |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kegiatan pelayanan bunkering yang dilakukan oleh MT.Harmony | <ul style="list-style-type: none">- Koordinasi antar kapal, perusahaan dan agen yang kurang baik- Keterampilan ABK tentang bunkering yang masih rendah | <ul style="list-style-type: none">- Studi kasus- Metode Deskriptif / Kualitatif |

OUT PUT

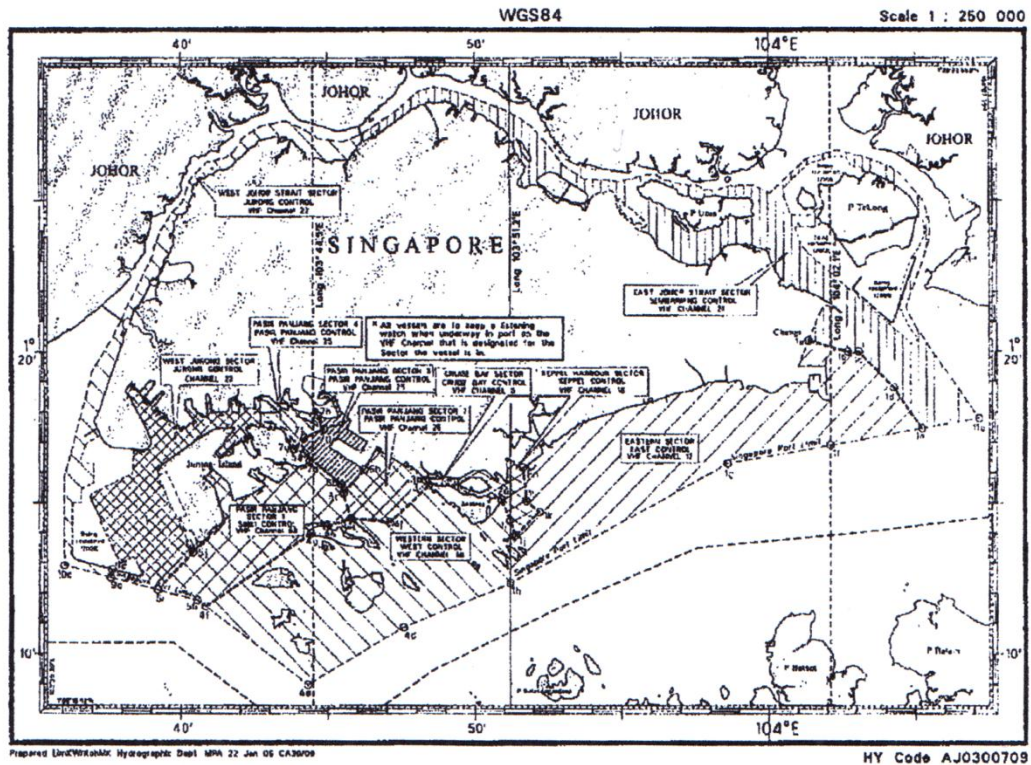
ABK yang handal dan terampil dalam rangka bunkering

OUT COME

Pelayanan jasa bunker berjalan secara optimal

ENVIROMENTAL INPUT

- Take Home Pay
- Perusahaan terkait yang bisa mensuplai *spare part*
- Cuaca
- Padatnya kegiatan bunkering ke kapal-kapal
- Peralatan kurang berfungsi secara maksimal
- Perizinan dari Harbour Master yang lambat



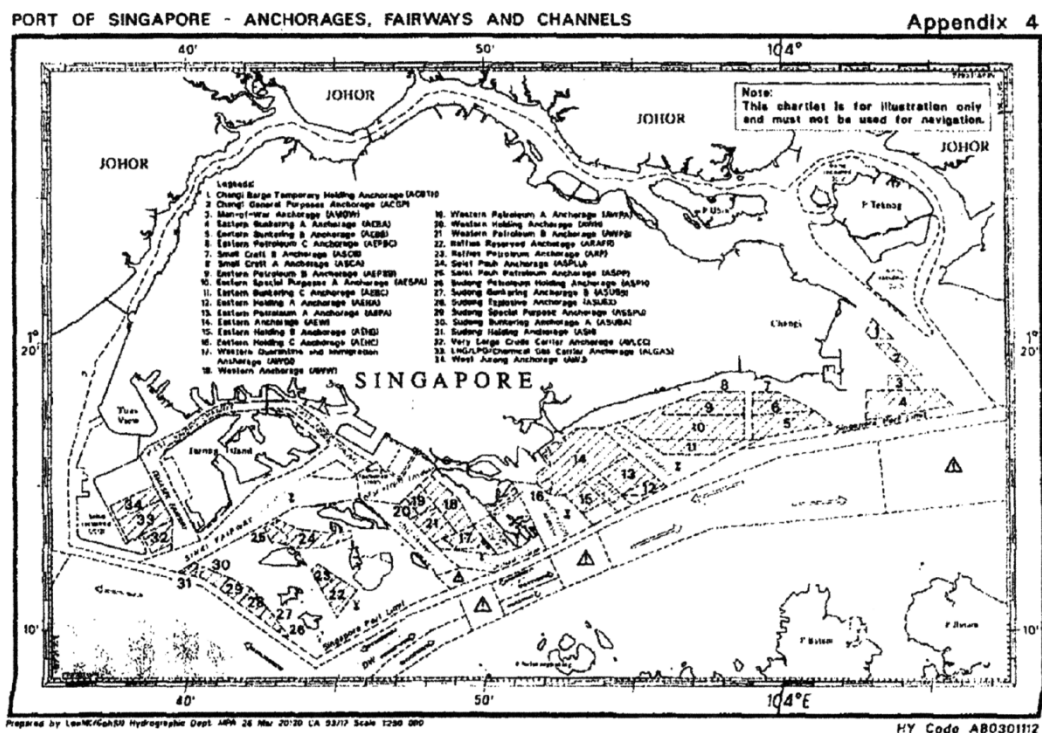
Gambar 3.1
Singapore sector

Pelaksanaan kegiatan pensuplaian bahan bakar dapat berjalan sesuai dengan rencana dari target yang telah ditentukan, apabila diimbangi dengan adanya jalinan komunikasi antara pihak pensuplai dan pihak pengguna jasa. Kenyataan membuktikan bahwa di dalam pengoperasiannya sering terjadi kesalahan penentuan posisi kapal serta data yang kurang jelas dari kapal penerima bunker melalui informasi yang diberikan oleh pihak agen ke perusahaan. Dimana lokasi tempat kapal yang akan di suplai kadangkala berada pada tempat atau daerah yang cukup jauh dari posisi semula yang diberikan. Kesalahan informasi ini bukan berarti dibebankan seluruhnya kepada pihak agen, namun sebagai pihak pensuplai dalam hal ini perusahaan dan kapalnya sebagai pelaksana seharusnya mengambil langkah-langkah yang tepat untuk mengatasinya.

Agar senantiasa dilakukan pengecekan secara terus-menerus kepada pihak agen dan Singapura *Port Control* untuk menanyakan dan memastikan posisi kapal yang akan di suplai.

Keadaan ini jelas merugikan pihak penyuplai, karena pekerjaan yang seharusnya bisa dilaksanakan dengan cepat akhirnya mengalami penundaan bahkan waktu

yang sudah sangat terbatas serta order-order penundaan, bahkan waktu yang sudah sangat sempit sehingga mengakibatkan pekerjaan dilaksanakan dengan terburu-buru dan untuk menjamin kelancaran penyuplai bahan bakar, perlu adanya komunikasi antara pihak-pihak yang berkepentingan dengan baik. Agar tidak terjadi kemungkinan kekeliruan penentuan posisi kapal maka perlu dipertimbangkan kesalahan lain akibatnya dari suatu keadaan tertentu yang menyebabkan kapal yang akan disuplai telah berubah rencana. Untuk itu perlu adanya komunikasi yang terus menerus agar kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat ditekan sekecil mungkin.



Gambar 3.2

Port of Singapore-anchorages, fairways and channels

2. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam kegiatan bunkering.

Pada tanggal 12 januari 2016 jam 15:30 Lt Kapal MT. Harmony telah tiba dilokasi di Eastern Bunkering A Anchorage (AEBA) (gambar 3.2) dan sandar disebelah belakang lambung kiri MV. Sea Legend Adapun panjang MV. Sea Legend adalah 308 meter dan lebar 42 meter dan pada saat melakukan bunker kapal tersebut dalam keadaan kosong sehingga kapal tersebut mempunyai *freeboard* (dinding kapal yang tidak tenggelam) yang cukup tinggi sekitar 30

meter. Sehingga pada waktu akan dilakukan penyambungan selang ke *manifold* kapal penerima bunker sering kali ABK deck mendapat kendala serta kesulitan karena letak dan posisi permukaan manifold yang sangat sulit untuk dihubungkan sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama, disini keterampilan crew dalam melaksanakan tugasnya sangat berpengaruh terhadap kelancaran operasi kapal MT. Harmony selanjutnya sehingga sangat diperlakukan adanya pelatihan –pelatihan dan pengawasan langsung oleh perwira jaga untuk memberikan bimbingan dan petunjuknya secara langsung serta dituntut adanya kesiapan fisik dan mental yang prima demi menjalankan setiap tugas yang diberikan dengan penuh rasa tanggung jawab, oleh karena itu apabila sistem kerja yang dibuat secara teratur dan terencana oleh operasional kapal akan memberikan dampak yang positif terhadap setiap order yang diberikan ke kapal serta melihat akan kesiapan dari awak kapal termasuk kondisi kapal itu sendiri.

Bukan menjadi rahasia umum lagi bahwa pihak perusahaan mempunyai target yang harus dipenuhi segera dan secepat mungkin demi tercapainya tujuan yaitu memperoleh keuntungan semaksimal mungkin dan disamping itu untuk menjaga hubungan baik dengan relasi-relasinya sehingga berusaha akan memberikan pelayanan secara cepat dan tepat waktu akan tetapi kurang memperhatikan keadaan dan kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) di lapangan yang menjalankan pengoperasian bunker sehingga kapal bunker MT. Harmony seringkali mengalami keterlambatan.

Beberapa fakta yang ditemui dan dialami selama bekerja di kapal bunker MT.Harmony di Singapura yang dapat mempengaruhi kelancaran pemasangan selang bahan bakar adalah:

- a. Alat penyambung (*reducer*) yang masih tidak sesuai.
- b. Sebagian ABK kurang terampil dalam mengoperasikan alat-alat bongkar muat di kapal bunker.
- c. Persiapan bongkar muat dan kerjasama yang kurang antara ABK.

Dengan mempertimbangkan kendala-kendala diatas dengan cermat maka perlu adanya antisipasi pada operasional kapal MT.Harmony ke depan dan agar tidak merugikan pihak lain.

B. ANALISIS DATA

Setiap perusahaan bunker mempunyai tujuan bersama yang ingin dicapai. Usaha pencapaian tujuan itu dapat dilaksanakan melalui koordinasi dan melaksanakan fungsinya melalui proses komunikasi. Komunikasi yang di maksud ialah suatu proses pertukaran ide, konsep, informasi dan perasaan oleh seseorang kepada orang lain agar dapat mempengaruhi sikap dan prilaku individu atau kelompok yang ada dalam organisasi. Komunikasi dalam organisasi seperti itu bukan hanya sekedar proses pertukaran yang dapat dilihat dan didengar atau dimengerti semata, namun termasuk perilaku dan perasaan-perasaan. Begitu pula informasi yang diterima, bukan sekedar informasi saja tetapi termasuk perilaku dan perasaan ketika terjadinya peristiwa tersebut.

Setiap pemberi jasa dan konsumen atau pemakai jasa selalu membutuhkan komunikasi dalam bekerjasama dengan sesamanya maupun dengan lingkungan yang merupakan sumber kedinamisan hubungan diantara pemberi jasa dan pemakai jasa.

Jika komunikasi tidak berjalan semestinya, maksud-maksud mungkin tidak akan dipahami sama sekali dan orang akan cenderung untuk berbuat dengan cara yang sedikit banyak sewenang-wenang dan tak terkoordinasi.

Komunikasi dalam organisasi bermaksud memberi pengertian kepada orang-orang di dalam organisasi tentang maksud-maksud organisasi. Setiap anggota organisasi memahami maksud-maksud organisasinya banyak ditentukan oleh lancar tidaknya pola-pola komunikasi para anggotanya.

1. Kurang maksimalnya koordinasi antara pihak perusahaan, agen dan kapal.

Komunikasi dan koordinasi yang baik sangat dibutuhkan dalam proses kelancaran pelaksanaan tugas-tugas serta tanggung jawab dari masing-masing pihak untuk mencapai suatu hasil pekerjaan yang efektif dan efisien, sebagaimana yang dialami oleh penulis selama bertugas di atas kapal MT.Harmony sering mengalami keterlambatan akibat kesalahan informasi yang

diberikan oleh pihak darat seperti posisi kapal yang akan dibunker tidak berada sesuai dengan order yang diberikan dan setelah dilakukan pengecekan dengan pihak darat ternyata kapal tersebut berlabuh jangkar di lokasi yang lain sehingga menyebabkan kapal menjadi terlambat dan banyak membuang waktu serta telah menghambat pelayanan yang akan diberikan ke kapal yang segera memerlukan bahan bakar, akhirnya mengalami kerugian operasi kapal bagi perusahaan, karena pekerjaan yang seharusnya bisa dilaksanakan dengan cepat akhirnya mengalami penundaan, bahkan waktu yang sudah sangat terbatas oleh adanya order-order yang lain menjadi sangat sempit sehingga mengakibatkan pekerjaan dilaksanakan dengan terburu-buru.

Untuk itu perlu adanya komunikasi yang terus menerus agar kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat ditekan sekecil mungkin. Disamping itu untuk menjaga agar jalur komunikasi tetap berjalan dengan baik maka pihak perusahaan sedapat mungkin melakukan usaha-usaha untuk kelancaran pelaksanaan tugas-tugas guna menghasilkan satu bentuk pelayanan kapal bunker yang efektif dan efisien.

Berdasarkan deskripsi data tentang komunikasi yang belum maksimal, maka penulis dapat menganalisis masalah tersebut disebabkan oleh:

- a. Tidak adanya komunikasi yang baik antara pihak darat ke pihak kapal.

Pelaksanaan kegiatan pensuplaian bahan bakar akan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan target yang telah ditentukan, apabila diimbangi dengan adanya jalinan komunikasi antara pihak pensuplai dan pihak pengguna jasa. Kenyataan membuktikan bahwa di dalam pengoperasiannya sering terjadi kesalahan dalam pemberian order oleh pihak *programmer* yang bertugas membuat perencanaan untuk pengoperasian kapal yang disebabkan karena kesalahan informasi dari pihak agen yang tidak selalu meng up date dari pada posisi dan kondisi kapal yang akan di suplai bahan bakarnya. Kesalahan informasi ini bukan berarti di bebaskan seluruhnya kepada pihak agen, namun sebagai pihak pensuplai dalam hal ini perusahaan dan kapalnya sebagai pelaksana seharusnya mengambil langkah-langkah untuk mengatasinya. Agar senantiasa dilakukan pengecekan secara terus-menerus kepada pihak agen untuk memastikan kapal yang akan disuplai.

Sedangkan apabila akan melakukan pengecekan kendala lain yang ditemui yaitu bahwasannya sulit sekali untuk menghubungi agen. Keadaan ini jelas merugikan pihak pensuplai, karena pekerjaan yang seharusnya bisa dilaksanakan dengan cepat akhirnya mengalami penundaan, bahkan waktu yang sudah sangat terbatas oleh adanya order-order yang lain menjadi sangat sempit sehingga mengakibatkan pekerjaan dilaksanakan dengan terburu-buru dan tidak cukup waktu.

b. Data- data kapal penerima bunker yang belum tertata dengan baik.

Dengan tidak adanya koordinasi yang kurang baik dari pihak darat ke pihak kapal dalam hal data-data kapal yang akan disuplai tentu akan menyulitkan bagi Nakhoda untuk menemukan kapal yang akan disuplai bahan bakarnya. Permasalahan seperti ini sudah sering kali terjadi sehingga mengakibatkan keterlambatan-keterlambatan dalam penyediaan bahan bakar ke kapal-kapal niaga yang segera membutuhkan bahan bakar dan ini merupakan tanggung jawab perusahaan sebagai perusahaan pemberi jasa bunker.

Hal ini pernah penulis alami, pada saat perusahaan memberikan order kepada Nakhoda untuk mensuplai bahan bakar ke kapal penerima bunker, perusahaan tidak memberikan data-data yang jelas, sehingga Nakhoda harus menanyakan kepada *port control* tentang data-data kapal tersebut seperti nama kapal, *call sign*, lokasi kapal dan *ETA* kapal. Karena data-data tersebut sangat dibutuhkan untuk menghindari kekeliruan terhadap nama kapal yang sama tapi *call sign*nya berbeda dan pemberian data-data tersebut sangat penting untuk komunikasi kapal MT.Harmony kepada kapal penerima bahan bakar.

c. Lokasi yang belum jelas untuk berlangsungnya kegiatan operasi bunker.

Untuk dapat menjalankan tugas-tugas yang menyangkut sistem operasional kapal bunker di Singapura, seorang Nakhoda harus telah mempunyai sertifikat tambahan yang dikeluarkan oleh *Marine Port Authority* (MPA), seperti Modul I, Modul II dan *Pilot Exemption*. Dengan memiliki sertifikat ini berarti seorang Nakhoda telah memiliki ijin sebagai operator kapal di dalam pelabuhan tanpa seorang Pandu karena telah memahami peraturan-peraturan dan sistem pelaporan ke *Port Operation Control* yang melakukan

pengawasan selama 24 jam untuk setiap pergerakan kapal di perairan Singapura. Maka untuk meningkatkan pelayanan serta menjamin kelancaran pensuplaian bahan bakar, perlu adanya komunikasi antara pihak-pihak yang berkepentingan dengan urutan-urutan sebagai berikut:

- 1) Pihak Agen yang pertama menerima berita tentang waktu kedatangan kapal (*ETA*) yang membutuhkan bahan bakar. Informasi ini kemudian diteruskan kepihak perusahaan untuk menyiapkan jenis dan jumlah bahan bakar yang dibutuhkan.
- 2) Order-order yang diberikan oleh agen kapal, ditampung oleh perusahaan penyedia jasa yang kemudian membuat daftar pelaksanaan pengoperasian secara lengkap dan terinci termasuk lokasi / posisi-posisi kapal yang akan di suplai.
- 3) Daftar yang telah tersusun selanjutnya diberikan ke pihak kapal sebagai pelaksana untuk memberikan pelayanan suplai bahan bakar.

Dengan melihat tahapan atau urutan sampai adanya daftar pensuplaian berada di atas kapal, bahwa kemungkinan terjadinya kekeliruan penentuan posisi kapal bisa saja terjadi akibat kesalahan teknis dalam penyusunan ataupun kesalahan lain akibat dari suatu keadaan tertentu yang menyebabkan kapal yang akan disuplai telah berlabuh jangkar pada lokasi yang lain

Untuk itu perlu adanya komunikasi yang terus menerus agar kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat ditekan sekecil mungkin. Disamping itu untuk menjaga agar jalur komunikasi tetap berjalan dengan baik maka pihak perusahaan sedapat mungkin melakukan usaha-usaha guna pemenuhan kebutuhan fasilitas di atas kapal. Suasana kerja yang menyenangkan harus selalu diciptakan setiap waktu dan berlanjut terus-menerus untuk menghindari kejenuhan dan kebosanan selama bekerja di atas kapal.

2. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam kegiatan bunkering .

Pada proses penyambungan selang bahan bakar diperlukan kecepatan waktu dan ketepatan pemasangan selang bahan bakar, karena dengan pemasangan selang bahan bakar yang cepat dan memperlancar pengoperasian bunker. Untuk itulah proses pemasangan selang bahan bakar memerlukan kerjasama yang baik dan ketrampilan yang baik pula bagi setiap anak buah kapal. Dalam pemasangan selang bahan bakar sering kali penulis alami memakan waktu yang lama yang di sebabkan oleh:

a. Alat penyambung (*reducer*) yang masih tidak sesuai

Agar di dalam pengoperasian sebuah kapal bunker dapat berjalan dengan lancar dan baik, maka perlu ditunjang peralatan bongkar yang sesuai dan siap pakai sehingga tidak membutuhkan waktu yang cukup lama pada saat menyambungkan ke *manifold* kapal penerima bahan bakar. Pada saat penulis berkerja di kapal MT. Harmony masalah seperti ini sering sekali ditemui jika akan mensuplai bahan bakar ke kapal yang ukuran *manifold*nya berbeda dan letaknya yang sangat sulit di jangkau karena terhalang oleh bangunan lain yang ada didekatnya sehingga tidak mudah di pasang. Dalam melakukan tugas ini seorang awak kapal yang bertugas harus mampu untuk menyelesaikan pekerjaan ini walaupun ruang geraknya sangat sulit dan memerlukan beberapa ukuran *reducer* untuk dapat disambungkan ke *manifold* kapal penerima. Yang sering menjadi kendala adalah selang yang tidak sama besar dengan *manifold* kapal penerima dan letaknya tidak dapat di jangkau oleh *crane* kapal MT.Harmony sehingga memerlukan penyambungan selang kembali dengan ukuran yang sesuai agar dapat mensuplai bahan bakar ke kapal penerima akan tetapi membutuhkan waktu yang cukup lama untuk mempersiapkan dan pensuplaian akan menjadi terlambat.

b. Sebagian ABK kurang terampil dalam mengoperasikan alat-alat bongkar muat di kapal bunker.

Keterampilan ABK untuk menggunakan peralatan-peralatan yang tersedia di atas kapal adalah sangat menunjang efesiensi dan kelancaran setiap kegiatan tugas yang di berikan dan sangat

berpengaruh terhadap keberhasilan pensuplaian bahan bakar ke kapal-kapal yang telah direncanakan dapat terlaksana dengan baik. Seperti penulis pernah alami di kapal tempat penulis bekerja dimana sering terjadi hambatan apabila pergantian ABK yang baru naik dan yang belum berpengalaman harus dilatih terlebih dulu sampai mereka *familiar* dibawah pengawasan perwira deck, sebelum mengoperasikan peralatan yang ada dan alat-alat pendukung lain yang ada diatas kapal dengan baik. Sehingga benar-benar siap bekerja sewaktu-waktu akan dioperasikan. Anak buah kapal yang baru bekerja di kapal MT.Harmony seringkali menjadi kendala seperti:

- 1) Pengoperasian *crane* kapal kurang terampil.
- 2) Sistem pembukaan dan penutupan kran-kran tangki muatan pada waktu kegiatan bongkar muat kurang dimengerti.
- 3) Pemasangan *gasket* yang tidak tepat sehingga menyebabkan adanya kebocoran.
- 4) Pemasangan botol sampel yang salah pada *manifold* kapal penerima bahan bakar.

Agar kegiatan bongkar muat kapal tetap dapat berjalan dengan lancar tanpa mengalami kendala yang sangat berarti, Nakhoda atau Mualim I (satu) sebagai perwira senior harus lebih berperan dalam mengawasi ABK atau perwira yang dianggap masih kurang terampil dalam melaksanakan tugas-tugasnya, agar dapat langsung memberikan pengarahan beserta pelatihan yang berhubungan dengan tugas dan tanggung jawab diatas kapal.

- c. Persiapan bongkar muat dan kerjasama yang kurang antara ABK dan kurangnya koordinasi yang baik antara ABK tentu akan berpengaruh terhadap kelancaran operasi kapal terutama persiapan-persiapan yang harus dilakukan sebelum pelaksanaan operasi bunker, karena peralatan-peralatan yang di gunakan harus terlebih dahulu sudah di siapkan dengan baik untuk memudahkan jika segera dipergunakan.

Untuk Anak Buah Kapal yang baru dan pertama kali bekerja di atas kapal tanker khususnya *bunker barge*, tentunya akan mengalami kesulitan dan kendala-kendala yang akan dihadapi olehnya karena banyak hal-hal yang belum di ketahui terutama yang menyangkut tata cara penggunaan dan pengoperasian semua peralatan yang ada secara profesional yang dapat mengakibatkan kerusakan terhadap alat bongkar muat apabila tidak dilakukan dengan mengikuti prosedur yang benar. Jika ditinjau dari segi latar belakang pendidikan formalnya maka tidak semua awak kapal dapat menerima atau mengerti dengan mudah setiap arahan atau perintah yang diberikan oleh Nakhoda atau perwira kapal untuk menjalankan tugas-tugas yang menjadi tanggung jawabnya dan tidak dapat dilakukan dengan baik seperti yang diharapkan sehingga mengakibatkan kegiatan bongkar muat menjadi kurang lancar atau mengalami hambatan karena disebabkan oleh kemampuan dan ketrampilan yang dimiliki oleh setiap anak buah kapal terbatas.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif pemecahan masalah.

- a. Kurang maksimalnya koordinasi antar pihak perusahaan agen dan kapal.
 - 1) Adakan safety meeting terpadu diatas kapal.
 - 2) Lakukan komunikasi antar pihak.
- b. Kurang maksimalnya keterampilan ABK dalam kegiatan bunkering.
 - 1) Lakukan rekrutmen crew lebih sefektif.
 - 2) Lakukan latihan secara rutin yang berkaitan dengan bongkar muat bahan bakar minyak .

2. Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah.

a. Adakan safety meeting terpadu diatas kapal .

Keuntungannya :

- (1) Koordinasi akan lebih baik.
- (2) Pelaksanaan bongkar muat bahan bakar minyak akan lebih lancar.

Kerugiannya :

- (1) Perlu waktu
- (2) Menyita pekerjaan crew.

Anak buah kapal yang baru bekerja di atas kapal tingkat Mengadakan safety meeting dengan ABK sebelum kegiatan bongkar muat BBM.

Dalam mewujudkan suatu keberhasilan yang di harapkan maka perlu diadakan musyawarah yang melibatkan semua anggota yang berkepentingan untuk membahas setiap kegiatan, terutama dalam melakukan persiapan muat bongkar apabila sudah mendapat order dari perusahaan mengenai tempat, waktu, jenis muatan serta jumlahnya. Oleh karena itu Mualim I sebagai pimpinan tertinggi di deck harus membuat perencanaan serta mengadakan briefing kepada ABK deck lainnya untuk membuat persiapan dan perlengkapan yang diperlukan.

Komunikasi yang baik dan benar serta mudah dimengerti dalam kegiatan diatas kapal terutama pada saat proses bongkar muat sangat penting guna menghindari kejadian-kejadian yang tidak diinginkan, maka sarana komunikasi seperti *handy talky* sangat diperlukan untuk berkomunikasi antar ABK dalam menunjang kegiatan tersebut. Tentunya alat komunikasi yang dimaksud harus *safety* dan sesuai dengan ketentuan yang diijinkan untuk dapat dipergunakan diatas kapal tanker. Dengan menggunakan *handy talky* sebagai alat bantu dalam berkomunikasi diharapkan dapat membantu kelancaran kegiatan diatas kapal. Disamping menggunakan *handy talky*

dapat juga menggunakan bahasa isyarat yang sudah dimengerti oleh ABK terutama yang sedang bertugas di deck.

BAB III

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Selama penulis melakukan penelitian diatas MT. Harmony telah terjadi beberapa kejadian sebagai berikut :

1. Kurang maksimalnya koordinasi.

Pada tanggal 10 Januari 2016 jam 10.30 pagi waktu Singapura, Kapal MT. Harmony telah selesai loading di Helios Terminal dan mendapat order untuk mensuplai bahan bakar ke MV. Sea Legend di Eastern Bunkering C Anchorage (AEBC) (gambar 3.2) Ketika semua dokumen muatan kapal selesai ditanda tangani oleh Cargo Officer, maka Nahkoda meminta ijin bertolak ke posisi berlabuh jangkar Kapal MV. Sea Legend kepada West Control, VHF Channel 68 (gambar 3.1) Setelah kapal bergerak dan melewati Sister Island, Nahkoda melapor kembali ke West Control untuk pindah channel karena telah memasuki wilayah East Control di channel 12 (gambar 3.1) dan setiap kapal yang melintas *Reporting Point* (tempat laporan) yang telah ditentukan sebagai tempat melaporkan posisi kapal ke *Port Control* dan setibanya kapal MT. Harmony di Eastern Bunkering C Anchorage (AEBC) (gambar 3.2) ternyata kapal yang akan disuplai tidak berada di lokasi yang diberikan oleh kantor (programmer), tapi kapal tersebut sedang bergerak menuju ke tempat berlabuh di Eastern Bunkering A Anchorage (AEBA) (Gambar 3.2). Tindakan selanjutnya Nahkoda menghubungi programmer untuk mendapatkan informasi yang tepat dan akurat mengenai kapal yang akan disuplai bahan bakarnya. Kemudian Nahkoda minta ijin ke *East Control* untuk berlabuh jangkar sementara di Eastern Petroleum B Anchorage (AEPB) (gambar 3.2) sambil menunggu informasi dari kantor selanjutnya.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pemecahan masalah yang terdapat dalam BAB III, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan antara lain :

1. Kurangnya koordinasi antara pihak perusahaan, agen dan kapal menyebabkan keterlambatan kapal tiba dilokasi bunker.
2. Kurangnya keterampilan ABK dikapal dalam pengoperasian alat-alat bongkar muat dan kurangnya ketersediaannya *reducer* dikapal sesuai dengan keadaan dilapangan menyebabkan pemasangan selang bahan bakar memakan waktu yang cukup lama.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan permasalahan diatas, sebaiknya diharapkan dapat untuk menerina saran – saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan koordinasi yang baik antara perusahaan, agen, dan kapal disarankan agar para pihak terkait memberikan data-data yang akurat untuk kelancaran kegiatan bongkar BBM.
2. Untuk meningkatkan keterampilan ABK disarankan kepada Nakhoda untuk mengadakan latihan-latihan yang berkaitan dengan kegiatan bongkar muat BBM.