

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Keagenan

1. Pengertian Keagenan

Menurut Budi Santoso, (2015) adalah keterikatan hubungan antara dua pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan *agent*, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu *principal*. *Principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen di sebut *third party*.

Keagenan di dalam dunia pelayan atau *shipping business* dapat didefinisikan sebagai pihak yang mewakili untuk dan atas nama perusahaan pelayaran atau kapal dalam mempersiapkan segala suatu agar kegiatan kapal selama di pelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana, mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan menyelesaikan kewajiban-kewajiban *financial* setelah kapal berangkat, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan. Bila pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dinilai baik dan dianggap sesuai dengan kebutuhan para pelanggan serta beban biaya yang harus dibayar oleh pelanggan dianggap wajar, maka terbuka kemungkinan pelanggan akan tetap menunjuk agen tersebut melayani kapal yang dioperasikan pelanggan pada kunjungan-kunjungan berikutnya.

2. Klasifikasi agen

Berdasarkan kewenangan yang melekat pada agen, maka agen dapat di klasifikasikan dalam beberapa golongan, yaitu :

- a. *Universal agent*; terjadi pada saat prinsipal menunjuk seseorang untuk melakukan semua pekerjaan atau tindakan yang secara hukum dapat didelegasikan pada agen.

- b. *General agent*; dengan memberikan kewenangan pada seseorang untuk mengeksekusi semua transaksi yang berkaitan dengan bisnis, maka prinsipal telah menunjuk general agen.
- c. *Special agent*; prinsipal dapat menentukan bahawa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu atau beberapa transaksi.
- d. *Agency coupled with an interest*; pada saat agen telah melakukan pembayaran dalam rangka menjalankan kewenangan yang diberikan padanya oleh prinsipal dalam aktivitas bisnis, dalam hal ini agen disebut *Agency coupled with an interest*.
- e. *Gratuitous agent*; walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi atas jasa-jasanya, namun kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya.
- f. *Sub agent*; dalam keadaan tertentu, kemungkinan prinsipal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan kewenangannya pada pihak lain. (Budi Santoso, 2015)

3. Tugas Keagenan

Menurut Suwarno, (2011) tugas pokok keagenan antara lain:

- a. Pelayanan Operasional kapal-kapal principal.
 - 1) *Port Information (port facility, port formality, custom of the port)*
 - 2) Keperluan kapal, seperti bunker air, *provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya
 - 3) Penyelesaian dokumen, *Bill of lading, Manifest, Hatch List, Stowage Plan, Crew List*, dokumen bongkar muat, *Ship Husbanding (in & out clearance*, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, *Port Administration*, dokumen kapal lainnya)
 - 4) Permintaan *Advance Payment* untuk *Part expenses, Cargo Expenses*, keperluan kapal, dan lain-lain.

5) Memberikan informasi kepada principal sebagai berikut:

a) Sebelum kapal tiba.

Port Agent melalui *General Agent* memberi informasi kepada *principal* tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect/booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*. Agen juga memberi tahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.

b) Waktu kapal tiba.

Port Agent memberi tahu *General Agent* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat, keadaan muatan kapal.

c) Waktu kapal tiba di pelabuhan

Port Agent melaporkan kepada *General Agent* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.

d) Waktu kapal berangkat.

Port Agent memberitahukan kepada *General Agent* untuk diteruskan ke principal tentang tanggal/jam, selesai bongkar/muat, berangkat, draft kapal/bunker on board/isi, jumlah muatan yang di bongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan freight, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.

e) Selanjutnya *Port Agent* segera mengirimkan dokumen bongkar/muat dan lain-lain serta dokumen pemuatan (*stowage plane, B/L, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.

b. Memonitor Perkembangan muatan,

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain:

- 1) Menjalin hubungan baik antara *shipper* dan memberi pelayanan informasi kepada *consignee*.
- 2) Menandatangani B/L atas nama principal.

- 3) Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin principal (tertulis)
- c. Pelayanan Terhadap Kapal dan Muatannya.
Secara rinci hampir sama dengan tugas cabang.
- d. Penyelesaian masalah Claim.
Penyelesaian masalah claim sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada principal sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar claim tersebut setelah mendapat persetujuan dari principal.
- e. Pelayanan claim yang menyangkut keputusan *Owner's Representative*.
Dalam hal ini Unit Keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain ke :
- 1) Departemen Perhubungan dan Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
 - 2) Departemen Perhubungan kerja.
 - 3) Direktorat Jendral Imigrasi.
 - 4) Pemerintah Daerah (Dinas Pajak).
 - 5) Komando Daerah Kepolisian.
 - 6) Departemen Luar Negeri.
 - 7) Badan Koordinasi Intelegen.

2.2 Dokumen Pelayaran

Menurut Budi Sasono, (2012) dalam transaksi ekspor impor tentu berbagai dokumen yang akan melindungi komoditas bila barang tersebut tiba di Negara importer harus diterbitkan. Pihak Customs atau Bea Cukai di Negara importer pasti mempertanyakan dokumen untuk seluruh barang yang ada di dalam palka kapal, yang bisa diperiksa oleh Bea Cukai dengan melihat manifest kapal atau customs manifest yang di laporkan oleh kapten kapal atau perusahaan pelayaran yang mengageninya. Berikut ini adalah contoh dokumen pelayaran yang umumnya digunakan:

1. *Commercial Invoice* : merupakan faktor penjualan (eksportir) yang dikirimkan kepada pembeli (importer)

2. *Certificate of Origin* : suatu sertifikat yang dibuat oleh kamar dagang dari Negara produsen.
3. *Certificate of inspection* : merupakan sertifikat yang dibuat independent surveyor perihal barang yang dikirim.
4. *Certificate of Insurance* : merupakan polis assurance yang dikeluarkan oleh maskapai asuransi yang menggunakan barang tersebut.
5. *Delivery Order* : adalah dokumen yang dibentuk di pelabuhan, pembongkaran yang disediakan oleh pengangkut dan di serahkan pada penerima barang.
6. *Freight Manifest* : adalah daftar muatan yang menerangkan berat serta jenis dan satuan barang-barang.
7. *Mates Receipt* : merupakan surat muatan yang ditandatangani oleh mualim yang merupakan bukti bahwa barang-barang yang disebutkan benar-benar diangkut dalam kapal.
8. *Bill of Lading* : adalah surat muatan yang merupakan dokumen yang disiapkan oleh pengangkut yang di bentuk di pelabuhan muat, B/L untuk lautan disebut ocean B/L atau marine B/L.

2.3 Pelayanan Kapal (*clearance in/out*)

Menurut Lasse, (2014) untuk kapal masuk (*clearance in*) inisiatif berawal dari perusahaan pelayaran/agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari Stasiun Radio Operasi Pantai. Lantas perusahaan pelayaran/agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tugas pokok dan fungsi (tupoksi) masing-masing kepada (a) operator pelabuhan/terminal untuk fasilitas barang bongkar muat. (b) Instansi Bea Cukai, Imigrasi, Karantina (CIQ), dan Kpanduan untuk personel pandu sandar dan kapal tunda.

Kantor ADPEL merespons dengan menyelenggarakan rapat koordinasi berbentuk pusat perencanaan dan pengendalian pelayanann terpadu (P4T) yang menghasilkan pra-rencana (*pre-planning*) yang selanjutnya diangkat menjadi rencana penambatan kapal (*operation planning*) di pusat pelayanan satu atap (PPSA) oleh Operator Pelabuhan. Bersamaan dengan itu perusahaan

pelayaran/agen atau nahkoda menyampaikan warta kapal lengkap dengan dokumen yang disyaratkan undang-undang, sehingga Syahbandar memutuskan untuk memeberikan *clearance in*.

Sewaktu kapal datang ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh syahbandar ialah :

1. Menunjuk tempat sandar/labuh
 2. Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditanda tangani oleh Nahkoda
 3. Meneliti dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Nahkoda
- Pelayanan untuk kapal keluar (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (*comply*), dan terhadap semua kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan untuk laik untuk belayar, maka Syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SIB).

Sebelum diberikan surat ijin berlayar oleh syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:

- a. Perusahaan pelayaran semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum pelabuhan sudah diselesaikan.
- b. Pandu harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan panduan.
- c. Nahkoda memberikan *clearing declaration* kepada Syahbandar.
- d. Syahbandar harus meneliti :
 - 1) Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku.
 - 2) Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan.
 - 3) Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat.
 - 4) Pengawasan tertib Bandar.

2.4 Penyebab Terjadinya Delay

Menurut rosmawita saleh (2010) Keterlambatan kapal dapat terjadi karena perubahan jadwal oleh pihak syahbandar (otoritas pelabuhan) yang bertugas di pelabuhan, yang disebabkan beberapa faktor yaitu, cuaca buruk, tidak primanya kondisi kapal, kerusakan peralatan yang ada di dermaga, sehingga kapal tidak memungkinkan untuk melakukan kegiatan bongkar/muat yang dapat mengakibatkan kecelakaan dan resiko keselamatan kerja. Pihak syahbandar berwenang atas segala kegiatan bongkar/muat yang ada di pelabuhan, karena segala kegiatan yang berada di pelabuhan di bawah pengawasan pihak otoritas pelabuhan setempat.

Dalam mengurangi terjadinya suatu delay, kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya delay.

Suatu contoh *delay* dalam bentuk *low output* akibat dari ketuaan kapal yang dioperasikan pelayaran. Ketika operasi kapal dengan menggunakan derek kapal (*ship's gear*) terjadi *slack* kapasitas yang besar, atau terjadi gangguan kerusakan sehingga *output* bongkar muat rendah. *Output* rendah memperpanjang masa tambat (*berthing time*).

Delay bisa juga terjadi ketika operasi berlangsung “gantungan sling” atau *interruption of operation* karena menunggu kedatangan muatan *direct loading* dan atau menunggu datangnya truk pada kegiatan *direct unloading*. Untuk menyatakan keterlambatan dalam situasi “gantungan sling” seperti ini dipakai ukuran *idle time*.

Menghadapi isu *delay* dan *idle*, operator pelabuhan maupun pelayaran perlu saling bekerja sama atau saling berkorelasi timbal balik, dalam arti tata kerja operator dapat menjadi variabel bebas terhadap kinerja pelayaran, namun pada kesempatan lain tata kerja pelayaran dapat pula menjadi variabel bebas terhadap kinerja operator pelabuhan. Suatu *delay* dapat dikonversi menjadi *cost per ton handled*. Besar atau kecilnya *cost per ton handled* sebagian ditentukan dengan berapa lama kapal mengokupasi dermaga. Dengan kata lain, *cost per ton handled* berbanding lurus dengan *berthing time* atau *ship's time at berth*.

2.5 Pihak-pihak yang terkait dalam keagenan

Menurut Suwarno, (2011) ada beberapa pihak-pihak yang terkait dengan perusahaan pelayaran dalam melaksanakan operasionalnya, sebagai berikut :

1. *Shipper* (Pengirim barang), yaitu orang atau badan hubung yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk di angkut ke pelabuhan tujuan.
2. *Carrier* (Pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.
3. *Consignee* (Penerima barang), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.
4. *Forwarder* atau Ekspedisi muat kapal laut (EMKL), yaitu perusahaan pelayaran yang mengurus barang-barang muatan kapal laut dan dokumen-dokumen untuk mengirim/menerimanya ke kapal/dari kapal atau dari gudang/ke gudang/lapangan penumpukan di pelabuhan, sebagai wakil pengirim/penerimaan barang muatan kapal laut.
5. perusahaan pergudangan (*warehousing*) yaitu usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu pemuatan ke atas kapal atau pengeluaran dari gudang.
6. *Container Freight Station (CFS)*, yaitu gudang tempat penyimpanan barang muatan dari beberapa *shipper* kemudian digabungkan untuk dimasukkan dalam satu container (*stuffing*) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan

siap dimuat ke kapal atau sebaliknya barang muatan dari container dikeluarkan (*unstuffing atau stripping*) dan disimpan di gudang sebelum diambil *consignee* nya

7. *Stevedoring* atau perusahaan bongkar muat (PBM) yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.
8. *Freight forwarder* adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasikan angkutan multimoda sehingga terselenggara angkutan secara terpadu sejak dari door *shipper* sampai dengan door *consignee*.

2.6 Perusahaan Pelayaran

Menurut Suwarno (2011) pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam, yaitu:

1. Pelayaran niaga (*shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine*) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
2. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan import oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan:

- a. Kapasitas mengangkut kapal laut lebih besar dari pada sarana lainnya.
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relatif lebih rendah.

- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*freight*) per unit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor import dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan import yang dapat diangkut kapal-kapal asing. Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik Indonesia untuk memanfaatkannya.

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan Negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang/dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (interinsuler) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut:

- 1) *Place utility*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ketempat lain.
- 2) *Time utility*, yaitu yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
- 3) *Ownership utility*, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.