

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Penulis memaparkan tentang istilah – istilah dari teori – teori yang berhubungan dengan pembahasan karya tulis, menggunakan kajian kepustakaan yang relevan dengan masalah penelitian bertujuan mengumpulkan data dan informasi atau pendekatan yang berkembang yang bersumber dari referensi buku – buku juga observasi.

2.1 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran

Menurut Engkos kosasi & Hananto soewedo (2011) di buku 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 relative lebih rendah.
- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*freight*) perunit 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.

3. 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:

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

2.2 Pengertian Kedatangan dan Keberangkatan Secara Umum

Menurut Lasse (2014), Kedatangan (*Clearance In*) dan Keberangkatan (*Clearance out*) secara umum adalah:

1. Pengertian proses *Clearance In* secara umum

Menurut Lasse (2014), *Clearance In* atau kapal masuk berawal dari inisiatif perusahaan pelayaran atau agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari Stasiun Radio Operasi Pantai. Lantas perusahaan pelayaran atau agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tugas pokok dan fungsi masing-masing kepada, Operator pelabuhan atau terminal untuk fasilitas kapal dan barang; kemudian, Instansi Bea Cukai, Imigrasi, Karantina Pelabuhan, dan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda.

2. Pengertian Proses *Clearance Out* secara umum

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 layak untuk berlayar, maka Syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar.

2.3 Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan ialah Tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. (UU RI No. 17 Th. 2008)

2. Arti Penting Pelabuhan

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara, bahkan bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut merupakan tulang punggung baik dari aspek ekonomi, sosial, budaya, pemerintah maupun pertahanan/keamanan nasional. (Imam Wahyima Udi & Gata Dian Asfari, 2014)

3. Macam Pelabuhan

Menurut (Imam Wahyima Udi & Gata Dian Asfari (2014) ada beberapa macam pelabuhan dilihat dari berbagai segi penyelenggaraan dan segi kegunaannya. Namun karena disini penulis menggunakan pelabuhan khusus pada saat praktek darat maka terdapat ada 2 jenis ditinjau dari segi penyelenggaranya, yaitu :

- a. Pelabuhan Umum Diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

- b. Pelabuhan Khusus Diselenggarakan untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemilik pelabuhan.

4. Peran Otoritas Pelabuhan

Inovasi undang-undang baru yang menyebutkan pengembangan otoritas pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan. Tanggung jawab utama mereka adalah untuk mengatur, member harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (*pilotage*), pemecah ombak tempat pelabuhan, jalur laut (pengerukan), dan jaringan jalan pelabuhan. Setelah empat tahun pengembangan, undang-undang pelayaran baru dikeluarkan. Undang-undang ini mengandung sekitar 355 pasal yang mencakup berbagai macam masalah yang terkait dengan kelautan seperti, pelayaran, navigasi, perlindungan lingkungan, kesejahteraan pelaut, kecelakaan maritime, pengembangan SDM, keterlibatan masyarakat, penciptaan penjaga pantai, dan banyak lagi.

2.4 Keagenan

1. Pengertian Keagenan

Keagenan 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*. (Budi Santoso, 2015).

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 agent.
- c. *Special agent*; prinsipal dapat menentukan bahawa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu atau beberapa transaksi.
- d. *Gratuitous agent*; walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi atas jasa-jasanya, namun kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya.
- e. *Sub agent*; dalam keadaan tertentu, kemungkinan prinsipal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan kewenangannya pada pihak lain. (Budi Santoso, 2015)

2.5 Pihak-pihak yang terkait Dalam Proses Keagenan

Menurut Suwarno (2011), Kegiatan pelayaran niaga timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan di suatu tempat dan akan dijual di tempat lain sehingga timbul semboyan *The Flag follow The Trade* (bendera atau kapal mengikuti perdagangan). Oleh karena itu dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang ada beberapa pihak-pihak yang terkait dalam melaksanakan operasionalnya, sebagai berikut :

1. *Shipper* (Pengirim barang), yaitu orang atau badan hukum 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. Bea Cukai

Bertanggung jawab efisiensi dan efektivitas dalam pengawasan dan pelayanan, dan mengatur keluar masuknya barang di Indonesia.

5. Pelindo

Adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan semua fasilitas untuk kapal maupun fasilitas untuk barang.

6. Imigrasi

Adalah struktur bagian dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Indonesia yang memiliki tugas pokok merumuskan dan melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang imigrasi.

7. Syahbandar

Bertanggung jawab tentang ketertiban terhadap kapal –kapal yang masuk dan keluar pelabuhan.

8. Petugas Kesehatan Pelabuhan

Bertanggung jawab terhadap pengawasan sehubungan dengan penyakit menular pada crew kapal yang dibongkar/muat dari/ke kapal.

2.6 Pelayanan Dan Tugas Pokok Agen Pelayaran

Pelayanan agen dimulai dengan penunjukan keagenan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik/operator kapal-kapal asing yang dikukuhkan dalam Agency Agreement. Sebelum kapal tiba, principal memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai general agent akan menunjukan cabang-cabang sebagai *port agent* pelaksana untuk pelayaran kapal dan muatan kapal dari kapal principal.

Menurut Suwarno (2011) Tugas pokok, antara lain:

1. Pelayanan operasional kapal-kapal Principal.

- a. *Port Information (Port facility, port formality, custom of the port)*.
- b. Keperluan kapal, seperti bunker air, *provision, repair, maintenance, crewing* surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
- c. Penyelesaian dokumen seperti, *manifest, hatch list, stowage plan, crew List*, dokumen untuk bongkar/muat, *ship husbanding (clearance in&out*

clearance, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, *port Administration*, dokumen kapal lainnya).

- d. Permintaan *advance payment* untuk *part Expenses, cargo expense*, keperluan kapal, dan lain-lain.

2.7 Laporan Informasi Keagenan

Menurut Suwarno (2011), memberikan laporan kepada principal sebagai berikut :

1. Sebelum kapal tiba
 - a. *Port Agent* melalui *General Agent* memberi informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan rencana sandar, posisi gudang, booking yang sudah pasti, kalkulasi biaya disbursement, dan
 - b. *Agent* juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.
2. Waktu Kapal Tiba.

Port Agent memberitahu *General Agent* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat, keadaan muatan kapal.
3. Waktu kapal Tiba di pelabuhan.

Port agen melaporkan kepada general agent tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.
4. 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.
5. Selanjutnya port agent segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*taly sheet, outurn report, damage cargo list*, dan lain-lain) serta dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.
6. Memonitor perkembangan muatan.

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :

- a. Menjalin hubungan baik dengan *shipper* dan memberi pelayanan informasi kepada *consignee*.
- b. Menandatangani *B/L* atas nama *principal*.
- c. Bila *consigne* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin *principal* (tertulis)
- d. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya.
- e. Penyelesaian masalah *claim*.
Penyelesaian masalah *claim* sesuai dengan *manual and fact* atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar *claim* tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*.
- f. Pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *owner* bersifat *representative*. Dalam hal ini nunit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain:
 - 1) Depatemen perhubungan dan Direktorat Jendral perhubungan laut.
 - 2) Departemen tenaga kerja.
 - 3) Pemerintah Daerah (Dinas).
 - 4) Komando Daerah Kepolisian.
 - 5) Dan sebagainya.

2.8 Dokumen-Dokumen Kapal

Menurut D.A. Lasse (2014) Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai dokumen sesuai dengan kategori kapal dan tersebut adalah dokumen PT. Serasi Shipping Indonesia.

1. *Crew List*

Crew List adalah sebuah dokumen yang berisi data – data semua awak kapal yang akan diageni mulai dari kapten kapal sampai ABK (Anak Buah Kapal).

2. *Nil List*

Nil List adalah daftar barang bawaan yang tidak ada dikapal adalah daftar muatan yang tidak ada di atas kapal, Seperti penumpang dan pengungsi.

3. *Ship Particular*

Ship Particular adalah dokumen yang berisi rincian data kapal mulai dari data pendaftaran kapal, struktur bangunan kapal, jenis dan kekuatan mesin sampai dengan kelengkapan kapal.

4. *Voyage Memo / Port of Call List*

Voyage Memo / Port Of Call List adalah dokumen yang berisi daftar pelabuhan terakhir yang disinggahi kapal tersebut. Biasanya dalam *Voyage Memo* terdapat 10 pelabuhan terakhir beserta barang apa yang diangkut.

5. *Ship Security Officer*

Ship Security Officer adalah Personil di atas kapal yang bertanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan berkoodinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas Pelabuhan.

Menurut Suyono dokumen sesuai dengan kategori kapal dan tersebut adalah dokumen PT. Serasi Shipping Indonesia.

1. PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang)

PPKB adalah dokumen yang berisi pemerintah jasa pandu, tunda dan jasa tambat

2. Notice Of Readiness

Notice Of Readiness ialah Surat pemberitahuan dari nahkoda kepada penyewa kapal, yang menyatakan bahwa kapal siap mulai pembongkaran / pemuatan.

3. LK3

Yaitu laporan kedatangan dan keberangkatan kapal yang dibuat oleh agen dan ditanda tangani oleh kapten.

4. Ship Document List

Yaitu berisi *List* dokumen untuk pengambilan dokumen diatas kapal sebagai bukti dokumen apa saja yang ada.

a. Loading Document

1) *Statement Of Fact*

Statement Of Fact adalah surat pernyataan yang dibuat berdasarkan datanya diatas kapal.

2) *Time Sheet*

Time Sheet adalah laporan rincian proses pemuatan yang dibuat oleh *Surveyor* dan berkoordinasi dengan *Boarding Agent*.

3) *Stowage Plan*

Stowage Plan adalah rencana pemuatan yang dibuat oleh kapal dan kemudian ditetapkan *Surveyor*.

4) *Shipping Order*

Shipping Order adalah dokumen yang berisi data *Exportir* dan *Importir* beserta jumlah muatan.

5. *Cargo Manifest*

Cargo Manifest adalah dokumen yang berisi data yang hamper sama dengan *Shipping Order* tapi Berdasarkan B/L ditanda tangani oleh agen.

b. SPB (Surat Persetujuan Berlayar)

SPB (Surat Persetujuan Berlayar) adalah surat yang dikeluarkan KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan) yang menerangkan bahwa kapal sudah diijinkan berlayar kembali setelah kapal selesai melakukan *Clerance Out* . Dokumen – Dokumen tersebut merupakan dokumen yang sering di urus oleh agen untuk syar pengurus *Clerance* kapal.

2.9 Instansi-instansi Pemerintah Terkait

Menurut D.A. Lasse (2014) adapun instansi- instansi yang akan di hadapi oleh agen pelayaran yaitu :

1. Syahbandar (*Harbour Master*)

Berlainan dengan lembaga port administration yang telah di paparkan terdahulu, bagi masyarakat maritim syahbandar baik sebagai kantor maupun sebagai pejabat dikenal semenjak zaman

india belanda. Ketika itu syahbandar adalah orang nomor satu dipelabuhan. Syahbandar berkualifikasi syahbandar ahli dengan dibantu syahbandar – syahbandar muda yang terdiri dari pandu bandar. Pergeseran nilai syahbandar terjadi ketika penyelenggara pelabuhan berada dibawah kepemimpinan administration pelabuhan sebagian orang nomor satu dengan dua fungsi dipelabuhan 1969-1983 namun ketika berlangsung pemisahan fungsi pemerintahan dari fungsi perusahaan terbukti perusahaan umum (PERUM) pelabuhan menjalankan fungsi bisnis sedangkan syahbandar bersatu dengan administration pelabuhan bahkan nama pejabat (titulatur) bergeser mwnjadi kepala seksi (kasie) kesyahbandaran yang secara hirarki dibawah kepala bidang (kabit) penjaga dan keselamatan (GAMAT). Aktivitas kesyahbandaran secara empiris mengalami perbedaan jika dibandingkan dengan sebelumnya. Kasie kesyahbandaran bertanggung jawab kepada administration pelabuhan melalui kabit GAMAT.

2. Bea Cukai (*Customs*)

Prinsip pokok pelayanan kepabeanan sebagaimana pada gambar 2.2 diatas inisiativ awal dari perusahaan pelayaran importir dan eksportir. Perusahaan pelayaran menyampaikan rencana kedatangan sarana pengikut (RKSP) beserta dengan Daftar Muatan (*Manifest*). Dipihak lain importir menyampaikan pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan Eksportir menyampaikan pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). Penyampaian pemberitahuan pabean RKSP, Manifest, PIB, PEB dan dokumen jenis lainnya dapat dilakukan secara elektronik. Semenjak diundangkannya undang-undang No. 10 tahun 1995 dokumen-dokumen pabean dapat dikirimkan dengan system pertukaran data elektronik (PDE) atau elektronik data *interchange* (EDI). Penetapan dokumen elektronik dalam layanan kepabean dikantor pelayanan bea cukai (KPBC) kelas utama dimandatory kan pada 1 April 1970.

3. Imigrasi (Immigration)

a. Prinsip dasar dan tugas keimigrasian

Imigrasi dapat diartikan sebagai kedatangan atau kunjungan orang masuk ke wilayah negara asing untuk maksud tertentu atau *Immigration is the entrance into an alien country of persons intending to take part in the life of that country and to make it their more or less permanent residence*. Apabila Indonesia sebagai negara tujuan, maka kegiatan keimigrasian adalah pengawasan terhadap orang-orang asing yang berkunjung ke wilayah kedaulatan NKRI sejak saat kedatangan sampai keberangkatan.

Kapal bendera asing yang berkunjung ke Indonesia penumpang atau wisatawan berkewarganegaraan asing pada prinsipnya boleh meninggalkan kapal pergi mengunjungi tempat tertentu diluar area pelabuhan. Tetapi dengan ketentuan yang bersangkutan memiliki paspor dan visa. Paspor adalah tanda bukti dari (*certificate of identity*) yang diberikan pemerintah negara asal. Dan visa adalah izin tertulis yang diterakan pada paspor yang bersangkutan visa Indonesia diberikan oleh pejabat berwenang.

4. Kesehatan Pelabuhan (*Port Health*)

a. Peran dan aspek logistic

Kantor kesehatan pelabuhan (KKP) dibentuk sebagai unit pelaksana teknis (UPT) departemen kesehatan yang berperan sangat penting dan strategis dalam melaksanakan fungsi cegah dan tangkal penyakit karantina dan penyakit menular potensial, wabah. Meminimalisasi resiko yang timbul dengan melaksanakan kegiatan karantina dan *surveilans epidemiologi*. Prinsip-prinsip pokok pelayanan KPP ditunjukkan kapal yang disampaikan operator kapal dilayani sesuai dengan

ketentuan peraturan perundang-undangan nasional maupun konvensi internasional, kapal tiba/berangkat dengan kesehatan lengkap dan masih berlaku diberikan persetujuan *clearance in/out*. Dalam hal dokumen kesehatan tidak lengkap kapal yang bersangkutan diberikan kesempatan untuk melengkapinya.

b. Tugas pokok dan fungsi KKP

Kantor kesehatan pelabuhan mempunyai tugas tugas pokok melaksanakan :

- a. Pencegahan masuk dan atau keluarnya penyakit karantina dan penyakit menular potensial wabah.
- b. Kekarantinaan, pelayanan kesehatan terbatas dan lingkungan kerja pelabuhan dan lintas batas

2.10. Hambatan Pelayanan Keagenan

Dalam layanan online berbasis Inapornet ini masih terdapat hambatan yang sering terjadi antara lain :

1. Kualitas Layanan Rendah

Masih rendahnya kualitas layanan mempengaruhi Kenyataannya dalam sistem Inapornet terkadang masih ditemukan pelayanan yang tidak sesuai dengan keinginan para pengguna jasa.

2. Gangguan Jaringan

Sering terjadinya gangguan pada jaringan layanan, Sehingga akan memperlambat pengurusan izin pada suatu kapal.

3. Ilmu Pengetahuan Teknologi yang Masih Rendah

Agen pelayaran yang belum mengetahui seberapa pentingnya ilmu pengetahuan dan teknologi, akan sulit mengerjakan layanan yang berbasis Inapornet ini.

4. Prosedur Penggunaan Aplikasi yang Rumit

Bagi para pemula penggunaan prosedur menjadi kendala dikarenakan banyaknya layanan dalam aplikasi yang terlalu banyak alur sehingga menimbulkan kebinguan (Retno Indriyati, Baharudinsyah Dwiputra Novarizal, 2019).