

OPERASIONAL KEAGENAN KAPAL
DENGAN SISTEM INFORMASI TEKNOLOGI INTRANET
OLEH PT RIZKA TAMA LINE DI PELABUHAN MERAK BANTEN

1.Yuni Astuti 2. Dede Suryana
AKPN Bahtera Yogyakarta

ABSTRACT

Operational system ship agency by PT. Rizka Tama Line at the merak port The purpose of the research is to know the operational performance system of ship agency in ship agent company at port Merak Banten. Research conducted at the office of PT. Rizka Tama Line, Housing Cibeber 1142111 Celegon Banten. With research time for three months from march 2017 until the end of may 2017. The analytical method used is a qualitative method that describes the operational handling system of ship agency in Merak port. The results of research indicate that the service of shif visits coming from abroad or national both Liner and Tramper is adequate although there are few deficiencies in some servis sectors.

ABSTRAK

Sistem Operasional Keagenan Kapal Oleh PT. Rizka Tama Line Di Pelabuhan Merak Banten. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui sistem kinerja operasional keagenan kapal di perusahaan keagenan kapal pada pelabuhan merak banten. Penelitian dilaksanakan pada kantor PT. Rizka Tama Line, Perumahan Cibeber 1142111 Cilegon Banten. Dengan waktu penelitian selama 3 (tiga) bulan yaitu dari bulan Maret 2017 sampai dengan akhir Mei 2017. Metode analisis yang digunakan adalah Metode Kualitatif yang menjelaskan tentang sistem penanganan operasional keagenan kapal di pelabuhan Merak Banten. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelayanan kunjungan kapal yang datang dari luar negeri ataupun nasional baik liner dan tramper sudah memadai meski ada sedikit kekurangan di beberapa sektor pelayanan.

1. Pendahuluan

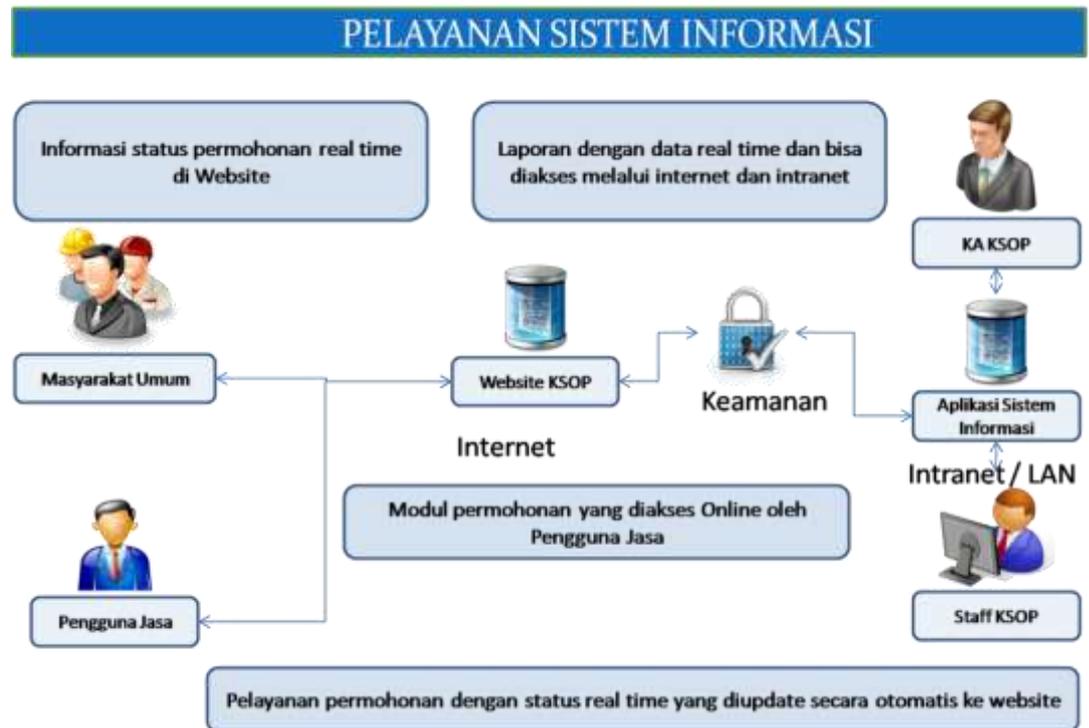
Definisi operasional “Sistem Operasional Keagenan Kapal Oleh PT. Rizka Tama Line di Pelabuhan Merak Banten” adalah suatu proses penanganan atau pelayanan kapal dari mulai kapal sandar hingga kapal meninggalkan pelabuhan, termasuk pelayanan dokumen dan keperluan kapal beserta awaknya.

Menurut keputusan menteri perhubungan tentang penyelenggaraan laut No. KM 26 Tahun 1998, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sedangkan pengertian pelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/antar moda transportasi.

Perdagangan dalam negeri (antar pulau) maupun perdagangan internasional (antar Negara) telah demikian berkembangnya belakangan ini. Pada gilirannya arus barang dan kunjungan kapal semakin meningkat pula ke pelabuhan-pelabuhan kita, salah satunya Pelabuhan Merak Banten. Karakteristik Jakarta dan Jawa Barat terlihat dalam aktifitas muat Barang di Pelabuhan Merak, demikian pula halnya di Pelabuhan Bakauheni, dengan Palembang dan Bengkulu sebagai daerah belakang Lampung (dulunya wilayah Sumatera Selatan).

PT. Rizka Tama Line Cabang Banten merupakan salah satu cabang perusahaan yang berkantor pusat di Tanjung Karang Lampung sejak didirikan tahun 2001 PT. Rizka Tama Line sudah memiliki 4 cabang salah satunya di Merak Banten. Dengan tenaga yang ahli dan berpengalaman dibidangnya, PT. Rizka Tama Line Cabang Banten yang berdiri dari tahun 2004 sampai sekarang masi mengutamakan kepuasan dan keinginan para relasi dibidang bisnis pelayaran, keagenan dan aspek transportasi lainnya. Jenis-jenis pelayanan kapal di pelabuhan merak banten secara *online* mengacu pada

Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor : UK.112/2/10/OP.TPK.11 Tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Priok, adapun gambar alur bagan pelayanan tersebut adalah sebagai berikut:



2. Pengertian Kapal

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, dan sebagainya. Sedangkan menurut definisi yang diberikan KUHD Pasal 309 mengenai kapal adalah sebuah alat berlayar, apapun namanya dan sifatnya sedangkan dengan alat berlayar dimaksudkan benda yang dapat mengapung dan dapat bergerak di air dan kapal dianggap termasuk alat-alat perlengkapannya, yaitu benda-benda yang dapat di lepaskan tanpa mengganggu kapal (kemudi, rantai, jangkar, tali-tali, kompas dan lainnya). Adapun dengan bagian yang dimaksudkan benda-benda menjadi satu dengan badan kapal sehingga kalau benda tersebut dilepaskan kapal menjadi rusak antara lain yaitu anjungan kapal, buritan, lunas dan haluan kapal.

Menurut Capt. R. P. Suyono “*Pengangkutan Intermodall Ekspor Impor melalui laut*” (Hal : 115-135), hal-hal yang berkaitan dengan kapal adalah sebagai berikut :

a. Ukuran Kapal

Bila kita melihat kapal-kapal yang tiba di pelabuhan, maka yang terutama diperhatikan adalah ukuran besarnya. Besarnya kapal dinyatakan dalam ton register (*register ton*). Untuk ukuran besarnya kapal dikenal dengan istilah *gross register ton* (GRT) dan *net register ton* (NRT).

Gross register ton (GRT) adalah jumlah dari semua ruangan kapal yang tertutup atau dapat ditutup secara kedap air, baik yang ada di bawah geladak maupun yang berada di atasnya (*deck line*). Oleh karena 1 register ton = 100 cft (cubic feet) dan 100 cft = 2,83 M³ maka besar GRT adalah total ruangan dalam *cubic feet* dibagi 100.

Net register ton (NRT) adalah ruangan yang tersedia untuk barang dan penumpang, atau juga daya angkut kapal yang dinyatakan dalam *volume*. NRT merupakan GRT dikurangi dengan:

- 1) Ruang untuk bunker dan air
- 2) Ruang kemudi
- 3) Ruang mesin dan terowongan poros (*shaft tunnel*)
- 4) Ruang nahkoda dan anak buah kapal (ABK)
- 5) Ruang jangkar
- 6) Ruang air *ballast*
- 7) Ruang perbekalan

Salah satu ukuran untuk besar kapal adalah panjang kapal, yang berpengaruh dalam hal penyediaan tempat untuk sandar. Panjang kapal dinyatakan dalam *length over all* (LOA) dan *length between perpendiculars* (LBP). LOA adalah panjang kapal secara keseluruhan yang di ukur dari bagian paling belakang dari buritan. Sedangkan LBP adalah panjang kapal diukur dari linggi-linggi paling depan dan paling belakang dari buritan pada garis maksimum sarat musim panas (*summer draft*) *summer draft* adalah sarat kapal pada musim panas menurut peraturan lambung timbul (*freeboard*).

Untuk ukuran berat kapal dikenal dengan istilah *displacement*. *Displacement* adalah jumlah berat air yang dipindahkan oleh kapal, atau

berat *under water volume* dari kapal yang sama beratnya dengan kapal. *Displacement* dinyatakan dalam long ton (1 long ton = 35 cft berat air laut).

Displacement dibagi menjadi dua, yakni *loaded* dan *light displacement*.

1) *Loadet displacement* adalah berat kapal beserta muatannya pada syarat kapal (draft) maksimum yang diperkenankan oleh peraturan.

2) *Light displacement* adalah berat kapal dalam keadaan kosong.

b. Muatan Kapal

Muatan kapal berkaitan erat dengan daya angkut kapal. Dalam hal daya angkut kapal, dikenal dengan istilah *deadweight ton* (bobot mati dalam ton) dan *cargo capacity* (kapasitas muatan).

Deadweight ton (DWT) adalah daya angkut kapal termasuk didalam muatan / penumpang, bahan, bakar, air, perbekalan, dan *sparepart* pada syarat maksimum yang di yatakan dalam *longton*, atau sama dengan perbedaan antara *loaded* dan *legth displacement*

Cargo capacity adalah daya angkut kapal membawa muatan (DWT) dikurang *bunker*, air, perbekalan dan *spare parts*. *Cargo capacity* juga dinamakan *light displacement*.

c. Kelayakan Kapal

Untuk mengetahui kelayakan suatu kapal, di negara-negara maritim pada umumnya memiliki biro klasifikasi, yang mengawasi kekuatan dan kelayakan kapal dagang yang hendak diasuransikan. Biro klasifikasi adalah badan yang mengurus kapal-kapal dagang agar kapal-kapal tersebut dalam konstruksi dan oprasinya dapat memenuhi syarat dan standar kelayakan laut dan keamanan kapal. Biro klasifikasi juga memberikan informasi yang di butuhkan tentang kapal dagang terhadap pemilik kapal, kalangan perdagangan, asuransi dan sebagainya.

Agar dapat berada dikelasnya, kapal harus disurvei secara bersekala atau sesuai jenjang waktu yang ditetapkan (biasanya setiap tahun atau biasa disebut *annual survey*). Survei tersebut dilakukan pada saat kapal sedang dibangun (*building survey*). Hal ini dapat dilakukan saat kapal mengapung di air atau pada waktu kapal naik dok/galangan (*docking*

survey). Peraturan yang mengharuskan kapal harus naik dok setiap 30 bulan dalam waktu 3 tahun dan 2 kali survei semacam ini harus dilakukan setiap 5 tahun. Survei berkala (*annual & intermediate*) harus dilakukan sedemikian rupa hingga survei berkala dan survei diatas dock dapat dilakukan pada waktu yang sama. As baling-baling di survei pada setiap 5 tahun dan harus dicabut untuk disurvei setiap 10 tahun.

- 1) Bila kapal hendak berlayar maka kapal tersebut harus dalam keadaan layak laut (*seaworthiness*) layak laut berarti :Kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran.
- 2) Kapal layak untuk menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatannya beserta ABK-nya.
- 3) Kapal tidak mencemari lingkungan
Kelayakan kapal mensyaratka :
- 4) Bagunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik.
- 5) Nahkoda dan ABK yang berpengalaman dan bersertifikat
- 6) Perlengkapan, *store* dan *banker*, serta alat-alat keselamatan memadai dan memenuhi syarat.
- 7) Kapal tidak mencemari lingkungan.

d. Jenis-jenis kapal

Berdasarkan rutennya, kapal dagang dapat di bagi menjadi *tramper* dan *liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan, rute dan jadwal tidak tetap, sedangkan *liner* adalah kapal yang memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tetap. Adapun berdasarkan jenisnya, kapal dapat dibagi menjadi :

1) Kapal Penumpang

Kapal jenis ini fungsinya adalah untuk mengangkut penumpang dari daerah yang satu ke daerah yang lainnya dan merupakan alat transportasi laut.

2) Kapal *Tanker*

Kapal jenis ini fungsinya adalah untuk mengangkut muatan *liquit* (minyak), yang mana kapal tersebut dibuat sesuai dengan konstruksi atau jenis muatan yang akan

dimuat layaknya kapal *Crude oil*, BBM (*Product oil*), *Chemical*, dan minyak lainnya.

3) Kapal *Container*

Kapal jenis ini fungsinya adalah untuk mengangkut barang-barang dalam jumlah banyak yang mana dimuat didalam petikemas agar, muatan tersebut tetap dalam keadaan aman yang mana layaknya sesuai dengan muatan yang akan dimuat misalnya muatan yang harus didinginkan atau diawetkan.

4) Kapal *Cargo*

Kapal jenis ini fungsinya adalah untuk mengangkut muatan kering layaknya kapal seperti ini memuat muatan semen, gandum, hewan dan gula. Yang mana muatannya tersebut dalam bentuk kemasan.

5) Kapal Curah

Kapal jenis ini fungsinya untuk memuat muatan layaknya seperti gula, gandum, semen, dan beras akan tetapi jenis muatan ini tidak dalam bentuk kemasan.

6) Kapal Tongkang

Kapal jenis ini fungsinya untuk mengangkut kendaraan roda empat dan kendaraan alat berat dan mesin-mesin akan tetapi kapal tongkang dibangun khusus untuk mengangkut muatan yang tidak memiliki mesin penggerak yang mana dalam hal ini didorong oleh tug boat.

7) Kapal *Roll On/Roll Off*

Kapal jenis ini fungsinya untuk mengangkut penumpang, kendaraan roda empat dan kendaraan alat berat lainnya.

8) Kapal Tunda

Kapal jenis ini fungsinya untuk membantu menunda kapal yang akan memasuki area Pelabuhan untuk sandar dan berangkat agar kapal tersebut aman selama memasuki wilayah Pelabuhan.

9) Kapal Pandu

Kapal jenis ini fungsinya untuk membantu dalam penundaan kapal-kapal yang akan memasuki area Pelabuhan dan membawa/ menjemput pandu untuk tambat dan berangkat dari Pelabuhan.

10) *Landing Ship Motor (LSM)*

Kapal jenis ini fungsinya untuk mengangkut muatan seperti *speed boat*, dan kendaraan roda empat serta kendaraan berat lainya akan tetapi dalam jumlah yang terbatas.

11) *Landing Ship Tanker*

Kapal jenis ini fungsinya adalah untuk mengangkut muatan likuit (minyak), akan tetapi muatan likuit (minyak) di kapal ini dalam jumlah yang terbatas.

2. Pengertian Pelabuhan

Menurut keputusan menteri perhubungan tentang penyelenggaraan laut No. KM 26 Tahun 1998, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan pengertian pelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/antar moda transportasi.

3. Fungsi dan Peranan Pelabuhan

Menurut buku drs. H.A Abbas Salim MA. (1994 : 44) dengan judul: "*Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*" mengemukakan bahwa pelabuhan, mencakup :

- a. Pengaruh Perdagangan Internasional
- b. Di era globalisasi dewasa ini ternyata tidak ada bangsa/Negara yang mampu memenuhi kebutuhan sendiri. Hal ini disebabkan karena tidak sama sumberdaya alam

(*natural resources*) yang dimiliki, dan tidak sama pula kemampuan dalam pengelola sumber daya alam tersebut, juga ketidaksamaan dalam perkembangan industri dan pertanian yang menghasilkan barang kebutuhan serta tinggi rendahnya kebudayaan dan teknologi yang dimiliki oleh masing-masing negara dengan kebutuhan yang semakin meningkat dan adanya keterbatasan masing-masing negara untuk memenuhi kebutuhannya maka terjadinya saling ketergantungan antar satu negara lainnya melalui perdagangan internasional.

- c. Perdagangan internasional berarti perdagangan yang melibatkan beberapa Negara yang masing-masing mempunyai kepentingan nasional dengan peraturan perundang-undangan yang berbeda. Untuk itu diperlukan kerja sama antar Negara yang bersifat bilateral yaitu antar dua Negara yang akan menghasilkan perjanjian perdagangan dua Negara (*bilateral trade agreement*). Jika yang terlibat beberapa negara dalam daerah tertentu, atau berdasarkan kepada kepentingan yang sama maka akan menghasilkan perjanjian antar beberapa negara (*ragional trade agreement or multilateral trade agreement*).
- d. Dalam transaksi perdagangan setidaknya ada unsur penjualan (*eksportir*), pembeli (*importir*), dan barang (*komoditi*) sebagai objek perdagangan transaksi perdagangan antar negara ini (*ekspor/import*) dilaksanakan melalui proses yang cukup panjang sesuai dengan ketentuan praturan prundang-undangan yang berlaku untuk masing-masing negara serta ketentuan yang secara umum berlaku kedua Negara seperti *bilateral trade agreement, ragional trade agreement or multilateral trade agreement/convention*.

- e. Tansportasi tulang punggung prekonomian

Transaksi perdagangan adalah proses pemindahan barang dari penjual kepada pembeli dengan pembayaran yang harus dilakukan pembeli ke penjual. dengan peralihan barang tersebut dapat terjadi melalui :

- 1) Dari gudang (stock) yang dimiliki penjual, menuju gudang/tempat yang di tunjuk pembeli.
 - 2) Dari pabrik tempat barang tersebut diproduksi menuju gudang/tempat yang di tunjuk oleh pembeli.
Dari gudang/daerah pertanian atau perkebunan tempat barang (hasil pertanian) tersebut dihasilkan menuju tempat pembeli.
 - 3) Dari lokasi pertambangan (barang tambang) menuju gudang/lokasi pabrik tempat hasil barang tersebut dibutuhkan sebagai bahan baku.
 - 4) Pengertian Distribusi (*distribution*) termasuk *terminology* dalam ilmu ekonomi, yaitu dalam ilmu pemasaran (*marketing*). Dalam industri, faktor distribusi telah diakui sebagai pelaksana semua kegiatan bisnis yang bertalian dengan perpindahan barang dari tempat pembuatan ketempat penjualan/kepada konsumen. Pelaksanaan kegiatan itu melibatkan pergudangan, pengawasan persediaan barang, pemeliharaan dan pengepakan, dokumen dan pengiriman, transportasi, dan pelayanan purna jual kepada konsumen.
- f. Hinterland antar moda transportasi
- Pengertian interland mencakup defenisi sebagai berikut :
- 1) Daratan yang langsung berbatasan dengan wilayah pantai
Wilayah yang dilayani suatu pelabuhan dengan segala fasilitas.
 - 2) Wilayah yang jauh dari perkotaan, daerah terbelakang.
 - 3) Luas daerah *internal* adalah *relative* dan tidak mengenal administratif suatu daerah, propinsi atau batas suatu negara, dan tergantung pada atau tidak adanya pelabuhan yang berdekatan dengan daerah tersebut.
 - 4) Fungsi transportasi bagi suatu rantai (*chain of transportation*) yang menghubungkan produsen dan konsumen dengan melibatkan berbagai unsur kegiatan usaha transport atau moda transport: darat, laut dan udara.
 - 5) Sistem transportasi yang di buat intergrated transportation system yang selanjutnya disebut system intermoda transport, yaitu pengangkutan barang atau

penumpang dari tempat asal sampai ketempat tujuan dengan menggunakan lebih dari satu moda transport tanpa terputus dalam arti biaya, pengurusan administrasi, dokumentasi dan adanya suatu pihak yang bertanggung jawab sebagai pengangkut.

Menurut buku Capt. R.P Suyono dengan judul "*Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*" (Hal : 10-12) bahwa fungsi pelabuhan ada 4 (empat), yaitu sebagai tempat pertemuan (*interface*) gapura (*gateway*), entiras industri, dan mata rantai transportasi.

a. Tempat pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta sebagai kepentingan yang saling berkait. Barang-barang yang akan diangkut kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truck atau kereta api. Dan sebaiknya, barang-barang yang diangkut dengan truck atau kereta api di Pelabuhan akan dimuat ke kapal. Oleh sebab itu di pelabuhan berbagai kepentingan bertemu, maka di pelabuhan akan berdiri bank yang akan melayani pelayanan maupun kenyataan ekspor impor. Pelabuhan merupakan tempat instansi bea cukai untuk memungut biaya masuk di pelabuhan. Syahbandar akan memeriksa keselamatan pelayaran. Selain itu, di pelabuhan banyak berdiri perusahaan yang melayani pelayaran seperti, pemasok peralatan kapal, dan sebagainya.

b. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara akan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan di pelabuhan tersebut. Pelayanan dan kebersihan di pelabuhan merupakan ciri negara bersangkutan.

c. Entitas industri

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan

adanya pelabuhan, hal ini akan memudahkan industri mengirim producknya dan mendatangkan bahan baku. Dengan demikian, pelabuhan berkembang menjadi suatu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis sebagai jenis usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

d. Mata rantai transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Orang dan barang yang diangkut dengan kereta api yang biasa mengangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut. Oleh karena itu, akses jalan mobil, rel kereta api, jalur dari dan ke bandara udara sangatlah penting bagi suatu pelabuhan. Selain itu, sarana pendukung, seperti perahu kecil dan tongkang akan sangat membantu kelancaran aktifitas satu mata rantai transportasi.

4 Keagenan Kapal

Keagenan adalah hubungan hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (prencipal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agenyanya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya

1. Pengertian Agen Kapal

Menurut Capt. R. P. Suyono, "*Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*" (Hal : 211-213) adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran.

Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk

sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu *general agent*, sub-agent atau agent, dan cabang agen.

2. Jenis-jenis Keagenan

a. General agent (agen umum)

Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, sebuah perusahaan pelayaran Cingcuala Jepang, menunjuk Bahtera Line sebagai general agent. Maka Bahtera Line memiliki tugas melayani kapal milik Cingcuala selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Persyaratan sebagai Agen Umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal bendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri. (KM 33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (1) s.d (4).

b. Cabang agen

Adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Di usaha dalam pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tremper*, pelayaran *liner* akan menunjuk general agent atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tremper akan menunjuk agent khusus (*special agent*) karena hanya dipakai pada saat kapalnya di charter di sebuah Pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar muat. Dalam melakukan tugasnya di Pelabuhan, agent yang ditunjuk dinamakan *port agent*. Port agent yang ditunjuk di pelabuhan lainnya dapat menunjuk sub-agent untuk mewakilinya. Port agent tetap bertanggung jawab terhadap *principalnya*. Bilamana dalam

sebuah charter party, salah satu pihak umpama pencharter telah menunjuk agen untuk mewakili kepentingannya, maka pemilik dapat menunjuk agent lain untuk mewakilinya yang dinamakan *protecting agent*.

c. Sub-agent

Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent. Sebagai contoh Cingcuala menunjuk Bahtera Line sebagai agentnya maka bahtera line menunjuk sub-agen atau Komring Jaya Line untuk mengageni kapal tersebut karna Bahtera Line tidak memiliki cabang di Pelabuhan Merak Banten.

d. Husbandary agent

Agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar/muat umpama hanya mengurus ABK kapal, repair dan lainnya.

3. Fungsi Unit Keagenan

Menurut buku Engkos Kosasih, M.Mar.E., M.M. dan Capt. Hananto Soewedo, M.Mar., S.E., M.M., Ph.D. "*Manajemen Perusahaan Pelayaran*" (Hal : 146-152), unit keagenan memiliki fungsi-fungsi sebagai berikut :

- 1) Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik dalam pelayanan liner service maupun tramper;
- 2) Memonitor pelaksanaan penanganan/pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal datang dan berangkat kapal;
- 3) Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik oprasional maupun yang menyangkut keuangan;
- 4) Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya;

5) Mengupayakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulasi terhadap kegiatan pokok perusahaan.

4. Implementasi Tugas Agen

Tugas agen di mulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik atau 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 menunjuk cabang-cabang sebagai port agent (pelaksanaan untuk pelayanan kapal (husbanding) dan muatan dari kapal principal (can-vassing)).

Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai berikut.

1) Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal

Agen memberikan pelayanan operasional kapal-kapal principal dalam hal-hal berikut:

- 2) Port information (port facility, port formality, custom of the port), Keperluan kapal, seperti bunker, air, provision, repair, main tenance, crewing, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
- 3) Penyelesaian dokumen, B/L, Manifest, hatch list, stowage plan, crew list, dokumen untuk bongkar/muat, ship husbanding (in & out clearance, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, port administrator, dokumen kapal lainnya);
- 4) Permintaan advance payment untuk port expenses, cargo expenses, keperluan kapal, dan lain-lain;
- 5) Memberikan informasi kepada principal.
- 6) Sebelum kapal tiba, Port agent melalui general agent memberikan informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, cargo prospect/booking yang sudah pasti, kalkulasi biaya disbursement.
- 7) Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, program bongkar muat.

- 8) Waktu kapal tiba, Port agen memberitahu general agent tentang hari / jam tiba / sandar kapal, bunker on board, rencana bongkar/muat, keadaan muatan kapal.
 - 9) Waktu kapal di pelabuhan, Port agen memberitahukan unit general agent tentang hasil bongkar/muat dan hambatan bongkar/muat.
 - 10) Waktu kapal berangkat, Port agen memberitahu kepada general agent untuk diteruskan ke principal tentang tanggal/jam selesai bongkar muat/berangkat, draf kapal, bunker on board/isi, jumlah muatan yang di bongkar/muat, sisa ruang kapal, perkiraan freight, perkiraan biaya-biaya disbursement.
 - 11) Selanjutnya port agent segera kirimkan dokumen-dokumen bongkar muat (tally sheet, outturn report, dermaga cargo list, dan lain-lain dan dokumen pemuatan (stowage plan, copy B/L, manifest), untuk selanjutnya dikirim ke principal dan pelabuhan tujuan.
5. Monitor Perkembangan Muatan
- Dalam memonitor perkembangan muatan, agen melakukan hal-hal berikut:
- 1) Menjalin hubungan baik dengan para shipper dan beri pelayanan informasi kepada consignee;
 - 2) Menandatangani B/L atas nama principal;
 - 3) Bila consignee belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin principal (tertulis).
6. Pelayanan Terhadap Kapal dan Muatannya
- Pelayanan terhadap kapal dan muatannya secara rinci dapat dibaca perihal tugas cabang yang hampir sama dengan tugas agent di atas.
- 1) Penyelesaian Masalah Claim
Penyelesaian masalah claim sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan yang rusak, lalu menuruskan claim kepada principal sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar claim setelah mendapat persetujuan principal.
7. Pertanggung Jawaban Agen Kepada Principal
- Setelah kapal berangkat, agen (melalui general agent) harus melaporkan pertanggungjawaban kegiatan maupun keuangan-

nya kepada principal. Bentuk laporan penanggungjawaban tersebut adalah sebagai berikut.

1) Despatch Report

Setelah kapal berangkat, sedangkan belum semua dokumen-dokumen lengkap, agen melaporkan (pendahuluan) kepada principal.

8. Laporan Pendapatan dan Biaya yang Sebenarnya

Setelah bukti-bukti transaksi dan pendapatan freight dan biaya disbursement lengkap, memberikan laporan kepada principal. Hal-hal yang dilaporkan adalah sebagai berikut.

1) Perhitungan Komisi (Agency Commission)

Untuk balas jasa atas pelayanan kepada kapal dan muatan principal, maka agen harus menerima komisi, antara lain:

2) Agency fee adalah komisi atas jasa pelayanan keperluan kapal saja (non-commercial), misalnya: ship husbanding, permintaan repair, survey, bunker, air, supply kebutuhan kapal lainnya, crew service.

3) Booking commission adalah komisi atas pengurusan muat untuk outward cargo maupun bongkar untuk inward cargo.

Untuk outward cargo, karena sekaligus memperoleh muatan komisinya $\pm 4\% - 5\%$ dari freight.

Sedangkan inward cargo karena hanya mengurus bongkaran saja, komisinya $\pm 2\% - 2,5\%$.

9. Penutup

PT. Rizka Tama Line yang bergerak dibidang keagenan kapal mempunyai peranan yang sangat penting dalam menunjang kelancaran kunjungan kapal di Pelabuhan Merak-Banten. Secara tidak langsung ikut berpartisipasi dalam menunjang perekonomian di Merak.

Dari uraian-uraian bab diatas, penyusun dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Guna menunjang kelancaran pelayanan kapal di Pelabuhan Merak Banten seluruh pelayanan kapal dilakukan secara online dan selain itu dengan adanya agen di berbagai pelabuhan yang

- akan di singgahi maka akan mempermudah pemilik kapal untuk mengoprasikan kapal-kapalnya.
2. Guna menunjang aktivitasnya, agen mempersiapkan segala sesuatu mulai dari permohonan kedatangan/keberangkatan, tempat untuk sandar/tambat kapal hingga pelayanan untuk kebutuhan kapal, seperti bunker maupun kebutuhan awak kapal.
 3. Antara instansi Pemerintah seperti: Karantina pelabuhan, KSOP, Bea Cukai, Imigrasi dan VTS dengan agen atau perusahaan pelayaran merupakan “mitra kerja” dalam aktivitas kerja yang saling bekerjasama agar pelayanan dapat maksimal.
 4. Antara Owner Kapal dengan PT. Rizka Tama Line (agen) juga merupakan “mitra kerja” yang saling bekerjasama demi kelancaran tugas di masing-masing pihak sehingga tercapai suatu hasil yang diharapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 1994, *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*, Renika Cipta, Jakarta.
- Engkos Kokasih dan Hananto Soewedo, 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia*.
- Keputusan Menteri Perhubungan, 1998, *Penyelenggaraan Laut*.
- KUHD* (Kitab Undang-Undang Hukum Dangan).
- Nazir, M. 1988. *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, 2011, *Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Priok*.
- R. P. Suyono, 2005, *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Melalui Laut*, PP Jakarta.

