

Pelaksanaan Perjanjian Keagenan Pada Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari di Tarakan

**Budi Handoyo^{1*}, Muhammad Sapdi², Sahudiyono³, PantjaSiwi V R Ingesti⁴,
Yudhanita Pertiwi⁵**

^{1,2,3,5}Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia

⁴Politeknik LPP Yogyakarta, Jl LPP, No. 1A Yogyakarta 55282, Indonesia

* Corresponding Author. E-mail : budihandoyo1961@gmail.com. Telp : 082133751610

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan pelaksanaan perjanjian keagenan pada perusahaan pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari dalam mewakili pihak *Owner/principal*, mengidentifikasi masalah pelaksanaan perjanjian keagenan kapal pada Perusahaan pelayaran PT. Prima Kaltara bahari. Penelitian ini merupakan penelitian dengan pendekatan hukum dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Metode analisa data yang digunakan dalam mengolah data adalah dengan pendekatan deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perjanjian keagenan antara *principal/Owner* dengan perusahaan pelayaran setempat sebagai local agent diawali dengan penunjukan yang lazim disebut *Letter of Oppoinment*, yang merupakan perintah kerja dari pemelik kapal kepada agen perusahaan setempat sebagaimana ketentuan PM Nomor 65 tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Pelaksanaan pekerjaan sebagaimana tertuang dalam *Letter of Oppoinment* tersebut wajib dilaksanakan yang meliputi pelayanan sebelum kapal tiba, saat kapal tiba (*Clearent In*) dan saat keberangkatan kapal (*Clearent Out*). Disini berlaku ketentuan Pasal 1338 KUHPerdara bahwa semua persetujuan yang dibuat secara syah berlaku undang-undang bagi mereka yang membuatnya, artinya local agent dalam hal ini PT Prima Kaltara Bahari terikat untuk memenuhi kewajibannya kepada *Principal/Owner* di luar negeri.

Kata Kunci : Perjanjian Keagenan, Perusahaan Pelayaran dan Tanggung Jawab

Abstract

The purpose of this study is to describe the implementation of agency agreements at PT. Prima Kaltara Bahari shipping lines in representing the Owner / principal; identifying problems in the implementation of the ship agency agreement at PT. Prima Kaltara Bahari shipping lines. This research is a research with a legal approach using a qualitative approach. Furthermore, it applied a descriptive approach in its data analysis. The results showed that the agency agreement between the principal/Owner and the local shipping lines as a local agent began with the appointment of what is commonly called a Letter of Oppoinment. It is a work order from the ship's Owner to the local company agent as stipulated by Ministry Regulation Number 65 of 2019 on the Implementation and Operation of Ship Agency. The implementation of the work as stated in the Letter of Oppoinment must be carried out which includes services before the ship arrives, when the ship

arrives (Clearent In) and upon departure of the ship (Clearent Out). This process applied the provisions of Article 1338 of the Civil Code that all agreements made legally and laws to those who make them. It means that the local agent, in this case, PT Prima Kaltara Bahari is bound to fulfill its obligations to the Principal / Owner abroad.

Keywords : Agency Agreements, Shipping Lines and Responsibilities

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan dan pertumbuhan ekonomi terutama kegiatan keagenan dan semakin meningkatnya pelayanan kepelabuhanan yang mempunyai standar dan fasilitas yang bagus yang dimiliki Indonesia. Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran arus penumpang/barang, tempat perpindahan intra dan antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah. Kegiatan pelayaran timbul karena adanya peningkatan kebutuhan pengangkutan barang niaga yang dihasilkan suatu daerah atau pulau yang diangkut untuk dijual ke daerah pulau lainnya. Dengan terus meningkatnya arus lalu lintas kapal tidak mustahil akan memacu terjadinya kongesti atau antrian kapal di pelabuhan untuk menunggu giliran tambat melaksanakan bongkar muat yang berakibat banyaknya waktu terbuang sehingga kapal harus mengeluarkan biaya operasional yang besar. Sebaliknya dengan meningkatkan kebutuhan perdagangan maka berdirilah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidangnya yang menyediakan jasa kepengurusan dokumen yang dibutuhkan oleh kapal dan awak kapal.

Demikian juga di suatu pelabuhan bahwa kegiatan perusahaan pelayaran tidak lepas dari instansi atau badan lainnya yang berkaitan di dalamnya. Badan-badan itu adalah seperti syahbandar, bea cukai, Imigrasi, karantina, kesehatan pelabuhan serta jasa kepelabuhanan dan jasa pendukung lainnya. Untuk itu guna memperlancar alur keluar masuk kapal dan barang maka segala keperluan kapal dan awak kapal akan diurus agen perusahaan pelayaran setempat karena jika arus keluar masuk kapal mengalami keterlambatan maka perusahaan mengalami kerugian. Adapun tugas agen ada dua yaitu pelayanan kapal (*ships husbanding*) dan operasional keagenan (*cargo operation*). Menurut Suyono R.P. dalam Iswanto (2015) tugas-tugas yang dalam pelayanan kapal adalah ABK, perbaikan-perbaikan kapal, penyediaan suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan operasional keagenan adalah pengurusan bongkar muat, *stowage*, pengikatan keamanan barang/cargo (*lashing*) dan lain sebagainya. Secara hukum sebagaimana ketentuan bahwa perjanjian keagenan adalah termasuk perjanjian memberikan tugas dan tanggung jawab kepada pihak lain. Dalam hal ini pemilik kapal melimpahkan tugas kepada pihak lain sebagai agen kapal, untuk mengurus dan menyelesaikan tugasnya yang dilimpahkan kepadanya selama kapal sandar dan berlabuh di pelabuhan setempat. Untuk itu karena banyak urusan yang dilimpahkan maka agen wajib tahu akan hak dan kewajiban sebagai agen kapal, sehingga kelak kemudian hari tidak akan terjadi perselisihan atau sengketa hukum. Jika ini terjadi

maka kondisi ini akan menjadi preseden buruk, suatu kontra produktif, serta akan menghancurkan kelancaran pengelolaan pelabuhan.

Selanjutnya atas dasar tersebut di atas maka aspek hukum menjadi bagian terpenting untuk pendekatan terhadap semua kegiatan masyarakat, orang secara pribadi maupun sebagai badan hukum dalam melaksanakan perjanjian, sehingga bagian-bagian yang menjadi kesepakatan dapat dipenuhi hak dan kewajiban secara memadai. Sebagaimana ketentuan Pasal 1338 KUHPerdara bahwa suatu perjanjian yang dibuat secara syah maka berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang mengikatkan diri (Subekti & Tjitrosudibio, 1990) termasuk adanya perjanjian keagenan yaitu pihak perusahaan pelayaran setempat yang mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*Principal/Owner*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mengawasi hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya (Fitriah, 2007). Sehingga kapal yang merupakan obyek perjanjian keagenan antara perusahaan pelayaran di pelabuhan setempat dengan pemilik kapal (*principal*) di tempat lain. Di sini dijelaskan berdasarkan UU Pelayaran kapal disebut sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Pasal 1 ayat 36 Tahun 2008). Sedangkan Perusahaan Pelayaran didefinisikan sebagai perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan atau dari pelabuhan luar negeri. Sementara Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi ((Pasal 1 ayat 36 Tahun 2008(P. R. Indonesia, 2008)).

Berdasarkan uraian dan latar belakang di atas penyusun dapat merumuskan masalah sebagai berikut : (1) Bagaimana aspek hukum dapat dipenuhi perusahaan pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari dalam melaksanakan perjanjian keagenan, kewenangan yang diberikan agar supaya kapal milik principal yang sandar dan berlabuh di Pelabuhan Tarakan dapat berjalan sesuai ketentuan yang berlaku, dan (2) Bagaimana tanggung jawab Perusahaan Pelayaran PT.Prima Kaltara Bahari terhadap kapal yang diageni, baik terhadap kebutuhan kapal, awak kapal serta pelayanan apa saja yang diberikan selama berada di Pelabuhan Tarakan?. Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam judul pelaksanaan perjanjian keagenan ini adalah : (1). Mendeskripsikan pelaksanaan perjanjian keagenan pada perusahaan pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari dalam mewakili pihak *Owner/principal* untuk mengurus segala jasa kapal saat kapal sandar dan berlabuh di pelabuhan Tarakan, Kalimantan utara, (2) Mengidentifikasi masalah pelaksanaan perjanjian keagenan kapal pada Perusahaan pelayaran PT. Prima Kaltara bahari, terpenuhinya hak dan kewajiban masing-masing pihak sehingga dapat diperoleh solusi bagi peningkatan kinerja perusahaan di masa datang, dan (3) Mencari simpul-simpul penting dan

pokok agar setiap kendala, hambatan dan masalah yang timbul dapat segera dicarikan jalan keluarnya, sehingga setiap identifikasi masalah yang ditemukan merupakan bagian terpenting dari pada peningkatan sistem mutu pelayanan perusahaan di era digital saat ini.

METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian adalah upaya untuk menemukan fakta-fakta atau prinsip-prinsip yang dilakukan dengan metode ilmiah dan dikerjakan dengan sabar, hati-hati serta sistematis berdasarkan ilmu pengetahuan untuk itu pada dasarnya sifat dan jenis penelitian keagenan ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Suatu upaya dengan memaparkan, menggambarkan dan menguraikan obyek yang diteliti secara luas dari hasil pekerjaan serta semua yang ada dilapangan diambil sesuai relevansinya dengan judul penelitian. Selanjutnya untuk implementasinya, hasil penelitian ini akan penyusun deskripsikan dalam suatu laporan penelitian yang baik dan berdaya guna (Moleong, 2021).

Khusus penelitian aspek hukum ini penyusun akan menyampaikan sebagaimana ahli peneliti hukum Soerjono Soekanto bahwa penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya (Soekanto, 2007). Selanjutnya penulis memodifikasi sebagaimana konsep yang dikemukakan Bambang Sunggono, SH, MS dalam metode kajian dan penelitian hukum yaitu sebagai gejala empiris yang teramat di alam pengalaman, hukum tidak lagi dimaknakan sebagai kaidah-kaidah normatif yang eksistensinya berada secara eksklusif di dalam suatu sistem legitimasi yang formal (Sunggono, 2007). Sehingga akan diperoleh hasil yang optimal dan berdaya guna bagi pengembangan hukum selanjutnya.

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data secara : (1) Metode *Interview* (wawancara), menurut Hasanah dalam Pratama et al. (2022) metode wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan dalam mana dua orang atau lebih bertatap muka mendengar secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan, (2) Metode Observasi (pengamatan) yaitu alat pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki. (Narbuko & Achmadi, 2007.), dan (3) Metode Dokumentasi yaitu pengumpulan data yang sudah dihimpun oleh pihak lain ataupun yang ada pada perusahaan atau instansi terkait, media massa yang ada hubungannya dengan masalah pokok judul (Hadi, 1978). Sehingga penulis sangat banyak terbantu oleh karena data dokumentasi Peraturan perundang-undangan bidang pelayaran dan kepelabuhanan yang penulis peroleh dari Perpustakaan Stimaryo Yogyakarta dan mengunduh internet, berwujud sumber hukum primer dan sumber hukum sekunder (Marzuki, 2007).

Menurut Marzuki (2007) bahwa penelitian hukum cenderung menggunakan pendekatan kualitatif, yang pada dasarnya berarti penyorotan terhadap masalah serta usaha pemecahannya dilakukan dengan upaya-upaya yang banyak. Serta didasarkan pada pengukuran untuk memecahkan obyek penelitian ke dalam unsur-unsur tertentu kemudian ditarik suatu generalisasi yang seluas mungkin ruang

lingkupnya. Dengan demikian pendekatan kualitatif sebenarnya merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan penyajian secara deskriptif. Adapun metode analisa data yang digunakan dalam mengolah data selama di lapangan adalah dengan pendekatan diskriptif, yaitu setelah data dikumpulkan kemudian diedit, dicoded, dan telah diikhtisarkan dalam tabel, maka langkah selanjutnya adalah analisa terhadap hasil-hasil yang telah diperoleh (Narbuko & Achmadi,2007). Dalam menganalisa data penulis menggunakan sumber data primer dan sekunder yaitu data diperoleh secara langsung dari sumber asli mencatat dan bertanya kepada pihak terkait kemudian diedit dan disimpulkan dalam bentuk pengertian, tabel, dan dasar hukum yang terkait.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kapal MV. Ocean Peace merupakan kapal asing milik *Elim Spring Marine Pte Ltd* yang berbendera Panama dengan GT 26.341 T , yang menunjuk PT. Trielang Jaya Maritim untuk mengurus kapal MV.Ocean Peace. Akan tetapi bahwasanya PT. Trielang Jaya Maritim tidak mempunyai kantor cabang di Tarakan, Kalimantan Utara maka dari itu PT. Trielang Jaya Maritim menunjuk PT. Prima Kaltara Bahari untuk mengurus dan melayani kapal MV.Ocean Peace selama berada di Pelabuhan Tarakan.

Prosedur Penunjukan Keagenan

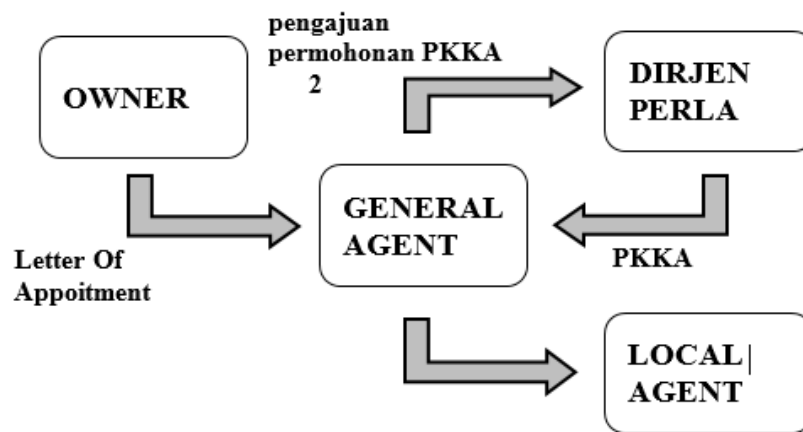
1. Penawaran Estimasi Biaya

Sebelum *Owner ship* atau pemilik kapal bekerja sama dengan perusahaan pelayaran dalam penunjukan keagenan kapal, *Owner* dan *agent* melakukan negosiasi mengenai pelayanan kapal maka dari itu ada kegiatan setelah terjadi kesepakatan harga *Owner* dan *agent*, selanjutnya *agent* mengirimkan email terkait harga jasa dan perkiraan biaya yang timbul nantinya selama kegiatan pelayanan kapal. Hal ini sesuai ketentuan PP. Indonesia, 2010 (PP nomor 20 Tahun 2010) tentang Angkutan di Perairan, Pasal 79 Ayat (1) untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan. Kemudian ayat (2) Usaha jasa terkait itu maksudnya adalah jasa Keagenan awak kapal dan jasa keagenan kapal. Kemudian untuk syarat-syarat jasa keagenan tersebut diatur harus memenuhi Ketentuan PM Nomor 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal .

2. Berdasarkan *Letter Of Appoinment*

Kegiatan Keagenan kapal pada ketentuan PM Nomor 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal, Pasal 2 menyebutkan, Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut nasional dan atau perusahaan angkutan laut asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional dan atau kapal perusahaan angkutan laut asing selama berada di pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Sehingga ketentuan ini konsekuensinya harus ada bukti tertulis sebagai pegangan pelaksanaan pekerjaan oleh perusahaan lokal (*local Agent*) untuk melaksanakan perjanjian keagenan tersebut, lazim disebut *Letter Of Appoinment*. Urutannya adalah, sebelum kapal memasuki pelabuhan di Indonesia, melalui media

e-mail pihak *Elim Spring Marine Pte Ltd* merupakan pemilik kapal (*Owner*) yang menunjuk perusahaan pelayaran nasional yaitu PT. Trielang Jaya Maritim yang di mana berpusat di Jakarta untuk mengurus kebutuhan kapalnya di Pelabuhan Indonesia dengan surat penunjukan berupa *letter of appointment*, dalam hal ini perusahaan pelayaran PT. Trielang Jaya Maritim yang disebut *general agent*. Bahwasannya PT. Trielang Jaya Maritim tidak mempunyai cabang di Tarakan, Kalimantan Utara maka PT. Trielang Jaya Maritim akan menunjuk PT. Prima Kaltara Bahari (*Local Agent*) untuk mengurus kapal tersebut selama berada di Pelabuhan Tarakan. Untuk lebih jelasnya berikut *flowchart* penunjukan keagenan



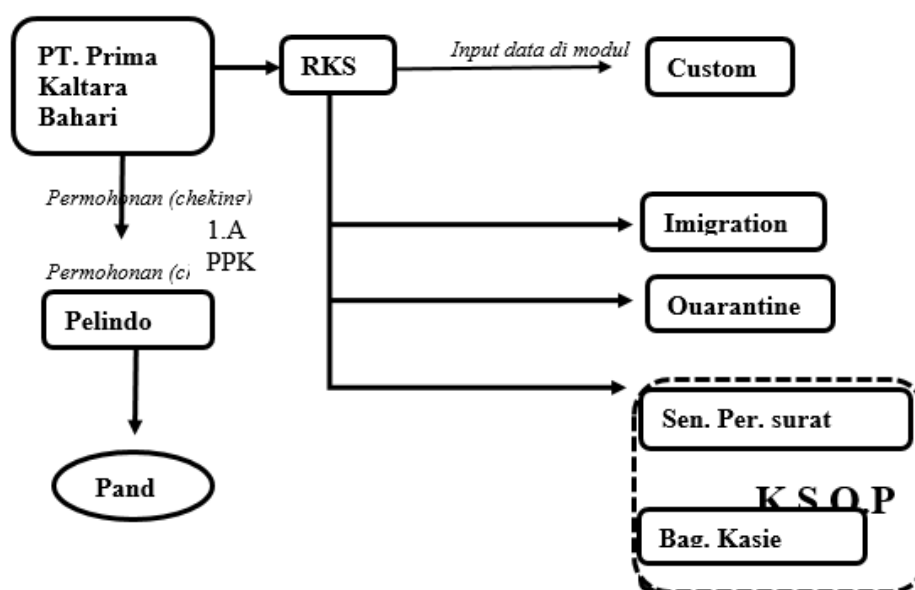
Gambar 1. *Flowchart* Penunjukan Keagenan

Berdasarkan *letter of appointment*, PT. Trielang Jaya Maritim mengajukan permohonan PKKA (penunjukan keagenan kapal asing) Kepada Kemenhub Dirjen Perla yang ditembuskan ke Dirjen Imigrasi, BIN (Badan Intelijen Negara), PT Pelindo (persero), Kepala Kantor KSOP setempat, DPP INSA, dan DPP ISAA. Setelah permohonan PKKA dari PT. Trielang Jaya Maritim sudah sesuai dengan persyaratan yang berlaku, maka PKKA akan di terima oleh PT. Trielang Jaya Maritim. Di karenakan PT. Trielang Jaya Maritim tidak memiliki kantor di Wilayah Tarakan selanjutnya PT. Trielang Jaya Maritim menunjuk Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari sebagai *local agent*. PT. Trielang Jaya Maritim mengirim PKKA beserta *documen* kapal yang diterima dari *Elim Spring Marine Pte Ltd* kepada PT. Prima Kaltara Bahari melalui *e-mail* sebagai dasar pengurusan perijinan dan pemberitahuan rencana kedatangan kapal ETA serta pemberitahuan kepada instansi-instansi terkait di Tarakan yaitu Syahbandar, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, Pelindo IV sekaligus sebagai panduan dalam pembuatan RKSP (rencana kedatangan sarana pengangkut) berikut dokumen kapal yang dimaksud sebagai berikut : (1) *Ship's particuler*, (2) *Voyage memo*, (3) *Imo Crew list*, (4) *Pre-Stowage plan*, dan (5) *Maritime declaration of health*.

Pelaksanaan Perjanjian Keagenan Oleh Pt. Prima Kaltara Bahari

1. Kegiatan Pelayanan Sebelum Kapal Tiba

Sebelum kapal tiba di Pelabuhan Tarakan Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari selalu melakukan komunikasi dengan PT. Trielang Jaya Maritim yang bertujuan untuk mengetahui informasi-informasi dari *Elim Spring Marine Pte Ltd* dan dari Nahkoda kapal MV. Ocean Peace terkait mengenai posisi kapal, berikut *flowchart* mengenai kegiatan Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari sebelum kapal tiba di Pelabuhan Tarakan Kalimantan Utara.



Gambar 2. *Flowchart* kegiatan pelayanan sebelum kapal tiba

Selanjutnya Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari menerima informasi mengenai ETA (*estimasi time arrival*) kapal dari PT. Trielang Jaya Maritim melalui e-mail, informasi terkait PT. Pesona Khatulistiwa Nusantara yang merupakan pemilik muatan batubara (*shipper*) serta lokasi *loading point* (titik pemuatan batubara).

Setelah informasi terkumpul 2 x 24 jam sebelum kapal tiba sesuai ETA, Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari memberitahukan rencana kedatangan kapal kepada instansi-instansi terkait, seperti : (1) *Custom* (Bea Cukai), YAITU Staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari menginput data RKSP (rencana kedatangan sarana pengangkut) sesuai dari dokumen *ship's particulars*, *voyage memo*, dan *crew list*. ada beberapa yang harus di perhatikan dalam pengisian modul RKSP dari dokumen yang dikirim sebelum kapal tiba, ada 10 item yaitu: *Flag* (bendera), *GT* (*gross tonnage*), *DWT* (*deadweight tonnage*), *LOA* (*length over all*), *CS* (*Call sing*), *FM* (*foyaye memo*), *IMO* (*internasional maritime organization*), *MMSI* (*maritime mobile service identity*), *POD* (*port of discharge*), dan Nama *Capten*. Setelah selesai diinput dalam modul DJBC (direktoral jendral bea cukai) dan dikirim, setelah

mendapatkan konfirmasi dari kantor pusat Bea Cukai, Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari menerima respon dengan Nomor BC 1.0.

2. Kegiatan Pelayanan Saat Kapal Tiba

Staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari sudah mempersiapkan dokumen-dokumen yang dibawa saat *checking* untuk diminta tanda tangan dan stempel dari nakhoda kapal MV. Ocean Peace, dokumen itu selanjutnya dilaporkan kepada instansi-instansi yang berkepentingan seperti Syahbandar, Bea Cukai, Karantina dan imigrasi, dokumen yang dimaksud ialah: (1) *Check list documen*, (2) *Arrival condition*, (3) *Cargo declaration*, (4) Pernyataan kesiapan barang berbahaya, (5) *Master sailing*.

Berhubung saat penyusun melaksanakan kegiatan di lapangan ada pandemi *Covid-19*, maka kapal-kapal dari negara zona merah harus di cek kesehatannya terlebih dahulu oleh pihak kesehatan pelabuhan baik untuk kesehatan kapalnya ataupun *crew* kapal tersebut. Pihak kesehatan pelabuhan naik ke atas kapal terlebih dahulu untuk penyemprotan *disinfektan* ke kapal yang akan diperiksa atau kapal yang akan masuk di Pelabuhan Tarakan, Kalimantan Utara. Setelah kapal MV. Ocean Peace tiba di *pilot station* (PSTN) Pelabuhan Tarakan, agen akan menginformasikan kepada petugas kesehatan pelabuhan (*quarantine*) untuk naik ke atas kapal, bahwa kapal siap untuk diperiksa, saat kapal sedang diperiksa pihak kapal akan menaikan bendera kuning yaitu menandakan kapal sedang diperiksa petugas kesehatan pelabuhan, lalu petugas kesehatan pelabuhan melakukan pengecekan terhadap kondisi kesehatan *crew* kapal dan ruangan bagian kapal seperti : *galley* (dapur), *provision store* (gudang perbekalan), *hospital room* (ruangan perawatan), toilet, *officer cabin* (kamar perwira), *crew cabin* (kamar ABK), *garbage collect* (tempat sampah), *frass water* (air bersih), *medicine list* (obat-obatan), *Imo vaccination/yello vaver* (vaksinasi). jika *crew* dan seluruh ruangan kapal dinyatakan bebas dari penyakit maka petugas kesehatan pelabuhan akan mengeluarkan sertifikat *free prateque* yaitu sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut bebas dari penyakit baik *crew* nya maupun kapal itu sendiri.

Dalam penerbitan sertifikat *free prateque* terdapat biaya PNBP (penerimaan negara bukan pajak) yang menjadi tanggung jawab Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari yaitu sebesar Rp. 250.000 untuk kapal yang berlayar dari negara terjangkau menurut WHO dan Rp. 150.000 untuk kapal yang berlayar dari negara yang tidak terjangkau penyakit menurut WHO. Setelah selesai pemeriksaan petugas Kesehatan Pelabuhan turun dari atas kapal, lalu petugas pandu menjemput kapal di *pilot station* dan akan dibawa ke *loading point* yang sudah ditentukan oleh *shipper* dan master kapal, setelah sampai biasanya pandu akan menginformasikan kepada agen bahwa kapal miliknya sudah labuh jangkar di tempat *loading point* dan pandu langsung turun, sehingga agen PT. Prima Kaltara Bahari menginformasikan kembali pada petugas bahwa kapalnya siap untuk diperiksa dan agen menyediakan *speed* untuk petugas-petugas *checking*. Setelah kapal MV. Ocean Peace berlabuh di lokasi *loading point*, *team checking* terdiri dari Bea Cukai, Imigrasi, dan Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari bersama-sama naik ke atas kapal untuk melakukan pemeriksaan sesuai dengan tanggung jawabnya masing-masing.

Tanggung jawab dari setiap anggota *team checking* yaitu: (1) *Custom* (Bea Cukai), yaitu Petugas Bea dan Cukai di atas kapal memeriksa dokumen-dokumen kapal seperti *Imo Nil list*, *bounden store*, *arrival condition*, *crew effect declaration* (barang yang ada dalam kamar crew) dan barang bawaan *crew* kapal, (2) *Imigration* (Imigrasi), yaitu Petugas imigrasi naik ke atas kapal untuk memeriksa kelengkapan dokumen-dokumen imigrasi seperti *passport* dan *crew list*. Apakah jumlah awak kapal tersebut sesuai dengan yang ada di *crew list* dan *passport* nya. Setelah *passport* dan *crew list* diperiksa maka petugas imigrasi akan memberikan *immigration clearance* berupa stempel kedatangan pada *passpor* dan *crew list* yang menyatakan kapal telah diperiksa petugas dari imigrasi, dan (3) Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari

Dalam pelaksanaan *checking* staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari memiliki fungsi sebagai pendamping bagi pihak kapal selama pemeriksaan oleh petugas. Proses *checking* selesai dan kapal dinyatakan tidak bermasalah maka semua *team checking* turun. Dan nantinya staf operasional tersebut meminta dokumen kapal baik *original* dan *copy* kepada *captan* untuk pengurusan *clearance in dan out* nantinya, agen turun dengan membawa sertifikat-sertifikat untuk melakukan *clearance in dan out* di kantor Syahbandar.

3. Kegiatan Pelayanan Setelah Complite Vessel

Complite vassel suatu istilah dalam *shipping* bahwa kapal telah selesai melakukan pemuatan. *Agent on board* menerima dokumen *report draught survey* (lampiran 56) merupakan dokumen *final draft* yang menyatakan *draft* akhir dari kapal setelah diisi muatan yang diterbitkan oleh *surveyor* dan *ship stability* (lampiran 57) merupakan dokumen yang diterbitkan oleh *chief officer* menyatakan stabilitas kapal aman untuk berlayar dan *final stowage plan* (lampiran 58) merupakan dokumen yang menyatakan berapa jumlah muatan yang terisi di dalam palka kapal dan di palka berapa dengan jumlahnya yang diterbitkan *chief officer*, dokumen tersebut diserahkan pada kantor PT. Prima Kaltara Bahari untuk pembuatan dokumen-dokumen pengapalan.

4. Kegiatan Pelayanan Saat Keberangkatan Kapal (Clearance Out)

Setelah kegiatan pemuatan barang selesai dilaksanakan maka PT. Prima Kaltara Bahari melaksanakan Proses keberangkatan kapal (*clearance out*) di instansi terkait yaitu : (1) Penerbitan PEB (pemberitahuan ekspor barang) di kantor Bea Cukai Tarakan, yaitu Staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari akan menghubungi PT. Pesona Khatulistiwa Nusantara (*shipper*) mengenai PEB tersebut, lalu PT. Pesona Khatulistiwa Nusantara mengajukan permohonan PEB di kantor Bea dan Cukai Tarakan, setelah PEB keluar selanjutnya diserahkan kepada Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari untuk menjadi syarat dalam mengajukan pembuatan SPB (surat persetujuan berlayar). PT. Prima Kaltara Bahari yang bertugas khusus berkaitan Bea Cukai mengimput *Outward Manifes* (lampiran 74) pada modul pengangkut dan dilaporkan ke Bea Cukai Tarakan dalam bentuk online setelah kita kirim nanti ada balasan dengan keluarannya nomor BC 1.1 itu tandanya *outwerd manifes* yang kita kirim sudah terdaftar.

Dasar pembuatan *Outwerd Manifes* adalah PEB. Waktu pelaporan *Outwerd manifes* tidak boleh melebihi dari jam keberangkatan kapal maka akan mendapatkan sangsi denda yang harus diselesaikan oleh PT. Prima Kaltara Bahari

kepada Bea Cukai. (2) *Quarantine* (Kesehatan Pelabuhan), yaitu Staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari mengajukan permohonan izin untuk *clearance out* (lampiran 59) untuk distempel dan ditandatangani petugas kesehatan pelabuhan, serta membuat Billing sekaligus membayarnya dan menyerahkan bukti pembayaran kepada petugas kesehatan, selanjutnya kesehatan pelabuhan mengeluarkan PHCQ (*Port Health Clearance Quarantine*). (3) *Imigration* (Imigrasi), yaitu PT. Prima Kaltara Bahari mengajukan permohonan izin untuk *clearance out* disertai dengan *passport* dan *crew list departure*. untuk di stempel keberangkatan dan ditandatangani petugas imigrasi.

Selanjutnya ke KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Tarakan yaitu ke (1) Bagian Lalulintas Angkutan Laut, Staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari mengajukan surat permohonan keberangkatan kapal dan mengisi *form* laporan keberangkatan kapal dan laporan kedatangan dan keberangkatan kapal (LK3) untuk ditandatangani oleh kepala bagian Lalu Lintas Angkutan Laut dengan dilampirkan PPKA *Original, Cargo Manifes, Draught Survey, LHV* dan *PEB* yang sudah ada nomor dari Bea Cukai. (2) Bagian Penerimaan Negara Sebelumnya PT. Prima Kaltara Bahari menyerahkan surat permohonan surat izin barang berbahaya ke bagian permohonan dan menyerahkan nama kapal, nama *general agent, flag* dan jumlah *cargo* ke bagian keuangan supaya untuk dibuat billing pengawasan barang berbahaya dan billing ijin alih muat. Mekanisme pembayaran PNPB tersebut di atas bahwa Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari hanya mengambil Billing di KSOP Tarakan, lalu billing tersebut dikirim ke PT. Pesona Khatulistiwa Nusantara. dan PT. Pesona Khatulistiwa Nusantara sendiri yang akan membayarkan ke Bank, setelah dibayar PT. Pesona Khatulistiwa Nusantara akan mengirimkan bukti pembayaran tersebut ke Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari yang nantinya di serahkan ke bagian penerimaan dan menerima kwitansi PUP pengawasan barang berbahaya (lampiran 67) dan kwitansi PUP ijin alih muat dan nanti sebagai syarat penerbitan SPB. Dan (3) Bagian Keselamatan Berlayar Staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari menyerahkan Dokumen-dokumen yang menjadi syarat penerbitan SPB (surat persetujuan berlayar) sebagai berikut :

Setelah SPB (surat persetujuan berlayar) diterbitkan, staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari menghubungi *pilot* mengenai *estimate time depature* (ETD), SPB hanya berlaku 1 x 24 jam. Selanjutnya staf operasional PT. Prima Kaltara Bahari naik ke kapal untuk mengembalikan *passport* dan *green book* , sertifikat-sertifikat milik kapal MV.Ocean Peace yang telah diambil dan menyerahkan SPB warna putih atau *port clearance* serta meminta tanda tangan kepada master kapal untuk dokumen pengapalan seperti : *Cargo Manifest, Shipping Order, Mate Receipt, Final Stowage Plan, Statemen Of Fact (SOF), Time Sheet, Depature Condition*. Dan selanjutnya dokumen tersebut discan dikirim via e-mail dan yang copian dikirim lewat POS atau JNE kepada PT Pesona Khatulistiwa Nusantara dan PT. Trielang Jaya Maritim. Setelah turun dari kapal staf operasional Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara menginformasikan kepada *pilot* untuk memandu kapal tersebut keluar dari daerah pelabuhan. Prosedur dokumen *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal yang akan masuk dan keluar

pelabuhan yang baik akan sangat menunjang mutu pelayanan kapal (Fattah et al., 2022).

5. Kegiatan Pelayanan Setelah Keberangkatan Kapal .

Setelah kapal MV. Ocean Peace berangkat ke pelabuhan tujuannya yaitu pelabuhan Zhenjiang, China. Staf operasional PT. Prima Kaltara Bahari menyerahkan bukti-bukti pembayaran tersebut ke staf Keuangan Perusahaan Pelayanan PT. Prima Kaltara Bahari dan staf keuangan membuat surat tagihan terkait biaya-biaya kepelabuhanan (pandu, labuh, rambu dan biaya-biaya lainnya) kepada PT. Trielang Jaya Maritim dan menagihkannya kepada *Elim Spring Marine Pte Ltd.*

Tanggung Jawab Terhadap *Principal/Owner Ship*

1. Tanggung Jawab Terhadap *Owner Ship*

Operasional harus selalu melaporkan seluruh kegiatan kapal selama kapal di pelabuhan meliputi kedatangan dan keberangkatan, kebutuhan kapal selama berada di pelabuhan, kendala kapal selama di pelabuhan. Serta memberikan informasi yang valid kepada *principal*. Karena hal ini sangat penting untuk kepuasan *principal* yang telah memilih PT. Prima Kaltara Bahari dan bisa juga bakal menjadi langganan bilamana kapal itu datang lagi ke Pelabuhan Tarakan Kalimantan Utara.

2. Tanggung Jawab Kebutuhan Kapal

Tanggung jawab agen kepada *Owner ship* bukan hanya mengenai pengurusan atau pelayanan dokumen saja akan tetapi mengenai pelayanan kebutuhan kapal juga yaitu : (a) *bunkering* (pengisian bahan bakar). Dalam permintaan pelayanan bahan bakar, kapten kapal menghubungi agen bahwa kapal membutuhkan bahan bakar kemudian agen akan mengajukan permintaan bahan bakar agar segera mendapatkan pengisian bahan bakar dengan cepat, (b) Pelayanan air bersih, yaitu Pelayanan air bersih untuk kapal dilakukan oleh PT. Prima Kaltara Bahari dengan mengajukan form 1.A kepada divisi pelayanan kapal PT. Pelindo IV Cabang Tarakan, dan (c) Pelayanan logistik yaitu Apabila pihak kapal membutuhkan bahan makanan untuk perbekalan selama pelayaran maka master kapal akan menghubungi agen untuk mencari atau mengusahakan pembelian jenis bahan makanan/perbekalan yang dibutuhkan.

3. Tanggung Jawab Kebutuhan *crew* kapal

Terhadap tanggung jawab kebutuhan kapal terdapat dua hal, yaitu : (1) ***Sign off*** Merupakan kegiatan perusahaan pelayaran untuk mendapat pengesahan oleh pejabat imigrasi bahwa *crew* tersebut naik atau turun dari kapal. (a) Syarat diperlukan adalah Surat permohonan dari PT. Prima Kaltara Bahari ke Imigrasi , (b) *Exit permit only* (EPO) surat permohonan untuk pengawalan untuk *crew*, supaya *crew* tersebut benar-benar keluar dari Indonesia, (c) Surat permintaan jaminan, (d) Surat kuasa , dan (e) *Imo crew list* , (2) ***Sign on*** , terdiri dari untuk *sign on* hanya mengajukan ke Imigrasi sebagai berikut : (a) Surat permohonan *sign on* dan (b) Buku pelaut, dan (3) ***Shore pass*** , merupakan bentuk perijinan yang harus di selesaikan Perusahaan Pelayanan PT. Prima Kaltara Bahari di kantor Imigrasi ketika *crew* menginginkan turun ke darat. Persyaratan yang diajukan ke kantor imigrasi adalah (a) Surat permohonan turun darat, dan (b) *crew list*.

SIMPULAN

Dari hasil pembahasan di atas penulis menyimpulkan bahwa pelaksanaan perjanjian keagenan pada Perusahaan Pelayaran PT. Prima Kaltara Bahari di Pelabuhan Tarakan, yaitu bahwa perjanjian keagenan antara Principal/Owner dengan perusahaan pelayaran setempat sebagai local agent diawali dengan penunjukan yang lazim disebut *Letter of Oppoinment*, yang merupakan perintah kerja dari pemilik kapal kepada agen perusahaan setempat sebagaimana ketentuan PM Nomor 65 tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Sesuai situasi dan kondisi saat terjadinya pandemi Covid-19, maka kapal-kapal dari negara zona merah harus di cek kesehatannya terlebih dahulu oleh pihak kesehatan pelabuhan baik untuk kesehatan kapalnya ataupun crew kapal tersebut. Pihak kesehatan pelabuhan naik ke atas kapal terlebih dahulu untuk penyemprotan disinfektan ke kapal yang akan diperiksa atau kapal yang akan masuk di Pelabuhan Tarakan, Kalimantan Utara. Pelaksanaan pekerjaan sebagaimana tertuang dalam *Letter of Oppoinment* tersebut wajib dilaksanakan yang meliputi pelayanan sebelum kapal tiba, saat kapal tiba (*Clearent In*) dan saat keberangkatan kapal (*Clearent Out*). Disini berlaku ketentuan Pasal 1338 KUHPerdara bahwa semua persetujuan yang dibuat secara syah berlaku undang-undang bagi mereka yang membuatnya, artinya local agent dalam hal ini PT Prima Kaltara Bahari terikat untuk memenuhi kewajibannya kepada Principal/Owner di luar negeri. Sebagai wujud tanggung jawab hukum maka PT. Prima Kaltara bahari berkewajiban melaporkan pekerjaannya kepada Principal/Owner, melaporkan pekerjaan pengurusan kebutuhan kapal dan melaporkan pengurusan kebutuhan awak kapal. Dengan demikian maka semua tugas dan pekerjaan yang dilaksanakan segera pihak pemilik kapal akan membayarkan semua upah yang disepakati

DAFTAR PUSTAKA

- Fattah, B. F. B., Iswanto, I., Astriawati, N., & Widyanto, H. (2022). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Milik PT. Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 87–96.
- Fitriah, W. N. (2007). *Peranan freight forwarder dalam proses pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut (studi kasus pada PT. Geologistics Indonesia Perdana cabang Solo)*.
- Hadi, S. (1978). *Metode Reseach 1*. Yogyakarta: Yayasan Penerbit Fakultas Psikologi Universitas Gajah Mada.
- Indonesia, P. P. R. (2010). *Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan*. Jakarta.
- Indonesia, P. R. (2008). *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Iswanto, I. (2015). KOMPETISI DALAM MENDAPATKAN PANGSA PASAR MUATAN EKSPOR IMPOR BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN DI INDONESIA. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 13(20), 8–16.
- Marzuki, P. M. (2007). *Penelitian Hukum, Edisi Pertama, Cetakan ke-3. Kencana*

- Prenada Media Group, Jakarta.*
- Moleong, L. J. (2021). *Metodologi penelitian kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya.
- Narbuko, C., & Achmadi, A. (n.d.). H, 2012. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- PM Nomor 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan kapal, Pub. L. No. 69 (2019).
- Pratama, A. A., Astriawati, N., Waluyo, P. S., & Wahyudiyana, R. (2022). Optimalisasi Perawatan Sistem Pendingin Mesin Utama Di Kapal MV. Nusantara Pelangi 101. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 1–11.
- Soekanto, S. (2007). *Pengantar Penelitian Hukum [Introduction to Legal Research]*. Jakarta: UI Press.
- Subekti, R., & Tjitrosudibio, R. (1990). Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Cetakan Keduapuluh Dua, PT. *Pradnya Paramita, Jakarta*.
- Sunggono, B. (2007). *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. *Raja Grafindo Persada*.