

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Dokumen-Dokumen yang Terkait Dalam Penanganan Dokumen Ekspor**

Saat penanganan dokumen ekspor, harus ada dokumen-dokumen yang di buat dari eksportir ataupun dari pihak-pihak lain, penggunaan dokumen-dokumen ekspor tergantung dari jenis produk atau barang yang diekspor serta peraturan perdagangan yang berlaku di masing-masing negara mitra dagang. Adapun dokumen yang diperlukan dalam proses ekspor adalah sebagai berikut : (Ali Purwito. 2015)

##### 1. *Shipping Instruction ( SI )*

Dokumen SI merupakan dokumen booking pengiriman muatan yang berisi pemesanan *space* kapal / *container* kosong untuk muatan yang akan dikirim kemudian bagian operasi perusahaan bertugas untuk mencari *space* kapal atau *container* sesuai yang tertera pada dokumen SI (Vivine Nurcahyawati, 2017)

##### 2. *Invoice*

Sebagai suatu pernyataan atau konfirmasi, bahwa penjual sudah terikat dengan apa yang telah disetujui dengan syarat-syarat di dalamnya. *Proforma invoice* sifatnya tidak tetap, baik untuk jumlah maupun harga barang, dan dapat berubah sesuai dengan keadaan atau peristiwa yang terjadi. setelah semuanya jelas, penjual mengurus mengenai pengapalan barang, disertai dengan menerbitkan *commercial invoice*.

##### 3. *Packing List*

Dokumen ini merupakan suatu daftar kemasan yang menyertai dan harus mengikuti *commercial invoice*, *Packing List* merupakan suatu pernyataan tentang isi dari peti kemas, jumlah barang, jenis barang ukuran, masing-masing kemasan di berikan nomor atau inisial importir untuk mempermudah pengenalan perusahaan pemesan barang. Dalam

hal satu peti kemas terdapat beberapa *shippers* dan beberapa *consignee* , dalam dokumen harus di jelaskan penyerahan barang kepada *consignee* yang mana dan, harus di tanda tangani oleh pengirim barang atau manufaktur.

#### 4. *Delivery Order (D.O)*

*delivery order* adalah dokumen yang dimiliki oleh penerima, pengirim atau pemilik dari perusahaan sarana pengangkut yang berisi perintah untuk menyerahkan barang-barang yang diangkut kepada pihak lain atau yang tertera dalam dokumen tersebut. D/O dapat diterimakan menunjukkan atau menyerahkan *bill of lading*. peraturan yang mengatur mengenai D/O secara internasional adalah UCC atau *Uniform Commercial Code*. Apa yang perlu di perhatikan importir atas D/O, yaitu tanggal dan masa berlakunya. Hal ini menunjukkan bahwa jika waktu pengurusan barang melewati masa berlaku yang telah di tentukan, akan di kenakan sewa gudang di tambah dengan denda yang di hitung harian.

#### 5. *Certifikat of Origin ( COO )*

Surat Keterangan Asal (SKA) atau *Certificate of Origin (COO)* merupakan pernyataan yang di tandatangani oleh pejabat yang berwenang dengan pernyataan bahwa barang yang dikirim merupakan produksi negara pengekspor. Namun, SKA bukan merupakan pernyataan dari mana barang di maksud di kapalkan. sebenarnya Negara asal barang ini sudah termuat di dalam *commercial invoice*. Tetapi beberapa Negara SKA di pisahkan dari *Invoice* (Ali Purwito, Indriani, 2015)

#### 6. *Letter of Credit ( L/C )*

adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh bang devisa yang menjamin kemampuan nasabah untuk membayar barang atau jasa. Bank devisa tersebut menerbitkan atau mengeluarkan L/C atas nama importir.selain itu ,juga memberikan hak atau wewenang kepada eksportir untuk mendapatkan pembayaran dalam rentang waktu tertentu

sesuai ketentuan dan persyaratan yang tertuang dalam L/C telah terpenuhi tanpa adanya penyimpangan (*discrepancy*). (Andi Susilo, 2013).

#### 7. Nota Pelayanan Ekspor (NPE)

NPE (Nota Persetujuan Ekspor) adalah nota yang diterbitkan oleh Pejabat Pemeriksa Dokumen Ekspor atau Sistem Komputer Pelayanan atas PEB yang disampaikan, untuk melindungi pemasukan barang yang akan diekspor ke Kawasan Pabean dan/atau pemuatannya ke sarana pengangkut (Zusnita Meyrawati, 2015)

#### 8. *Cargo Policy*

*Cargo Policy* fungsinya hampir sama dengan *certificate of insurance*, yaitu kesepakatan antara kedua belah pihak, dimana satu pihak menjamin terhadap kejadian (*occurrence*) yang terjadi atas barang-barang yang di angkut oleh suatu sarana pengangkut. Di dalam dokument tersebut dijelaskan mengenai hak dan kewajiban kedua belah pihak dan mekanisme tuntutan ganti rugi yang harus dilaksanakan. *Cargo police* dimaksudkan sebagai asuransi untuk pengangkutan yang memberikan perlindungan atas pengangkutan barang dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuan akhir. Dalam dokumen tersebut dicantumkan dan dinyatakan mengenai kadaluwarsa berlakunya, keterbatasan masa berlaku suatu *cargo police* dapat menghambat penyelesaian tuntutan atau *claim* dari pihak-pihak yang telah menutup asuransi untuk barang-barang yang dikirim atau diangkut dan penerima barang. Seperti halnya untuk pengangkutan melalui laut atau udara, dokumen ini juga menyatakan nama sarana pengangkut, ditandatangani oleh pengangkut atau agennya dan tanggal penerbitan untuk dikirim (Ali Purwito, Indriani, 2015).

#### 9. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

PEB(Pemberitahuan Ekspor Barang) adalah dokumen pabean yang digunakan untuk memberitahukan pelaksanaan ekspor barang. PEB dibuat oleh eksportir atau kuasanya dengan menggunakan *software*

PEB secara *online*. Barang yang akan diekspor wajib diberitahukan ke Kantor Bea dan Cukai dengan menggunakan PEB ini (Zusnita Meyrawati, 2015)

#### 10. *Bill of Lading ( B/L )*

*Bill of lading* yaitu Surat yang dikeluarkan maskapai pelayaran yang menerangkan bahwa telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut sampai kepelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima (Yusi Rahmawati, Riana Uji Westi, 2016)

## 2.2 Instansi-Instansi yang Terkait Dalam Penanganan Dokumen Ekspor

Dalam mengurus dan menyelesaikan dokumen ekspor harus menghubungi instansi maupun perusahaan yang terkait dengan proses penyelesaian dokumen ekspor, adapun instansi-instansi yang terkait dalam pengurusan dokumen ekspor adalah :

### 1. PT. Pelindo

Di Indonesia pengusaha pelabuhan adalah PT. Pelindo, yang menyediakan semua fasilitas kepelabuhan. Sebagai perusahaan internasional, perusahaan ini harus mengikuti regulasi nasional maupun internasional, seperti keamanan dan ketersediaan fasilitas yang berstandar internasional. Pelabuhan internasional pintu utama ekspor dan impor tak lepas dari regulasi internasional yang mengatur keamanan dan ketersediaan fasilitas yang berstandar internasional , pengusaha pelabuhan harus mampu mengadopsi dan melaksanakan dengan baik *safe framework of standard to secure and facilitate global trade (SAFE-FoS)*, hal ini diakui oleh tim diagnostic mission dalam kunjungan evaluasinya keindonesia. Indonesia menjadi salah satu dari 174 negara anggota *world custom organization (WCO)* dan 155 negara untuk melaksanakan *safe framework of standard to secure* (Ali Purwito, Indriani, 2015)

## 2. Bank Devisa

Peran bank dalam kegiatan ekspor-impor sangat penting karena selain sebagai penyedia kredit ekspor, juga bisa mengamankan dan memperlancar transaksi perdagangan internasional melalui *letter of credit* (L/C). dari sisi eksportir, L/C merupakan jaminan kepastian pembayaran dari importir melalui bank. Selain itu, bank juga sangat dibutuhkan dalam pembukaan L/C impor, penyampaian dokumen pengapalan (*shipping document*) dan dalam negosiasi dokumen pengapalan tersebut (*negotiating*).

## 3. Direktorat Jendral Bea dan Cukai

Sebagai wakil pemerintah dalam mengawasi lalu lintas perdagangan Internasional, Bea dan Cukai (*Customs & Excise*) juga membantu para eksportir dan importir dalam kelancaran arus barang dan penumpang di wilayah pelabuhan (*CY = Container Yard*)

## 4. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

EMKL atau PPJK (Perusahaan Penyedia Jasa Kepabeanan) merupakan perusahaan jasa yang diperlukan dalam kelancaran pengurusan dokumentasi ekspor dan impor di wilayah pabean. Perusahaan jasa ini juga berperan dalam kelancaran dalam proses *stuffing* pemuatan barang ke dalam peti kemas di gudang eksportir dan proses *unstuffing* menurunkan muatan dari dalam peti kemas di gudang importir (Andi Susilo, 2013)

## 5. Perusahaan Pelayaran

Sebagai suatu perusahaan yang bergerak dibidang pelayaran pengangkutan melalui laut, menyediakan pelayanan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain. Disebut sebagai perusahaan pelayaran, selain mempunyai *line* yang tetap, juga memiliki sarana pengangkut. dapat dikatakan sebagai perusahaan pelayaran orang yang menyediakan sarana pengangkut yang memerlukan , meskipun kepemilikan atas sarana pengangkut tidak ada (Ali Purwito, Indriani, 2015)

## 6. Departemen Perindustrian dan Perdagangan

Tugas pokok dari kementerian perdagangan adalah mengatur dan memonitor komoditas yang terkena kouta, serta memonitor perkembangan ekspor dan impor secara keseluruhan.

### 2.3 Pengertian Ekspor

Berdasarkan ketentuan kepabeanan di bidang ekspor, eksportir adalah orang perseorangan, lembaga atau badan usaha yang melakukan ekspor. Hal ini sejalan dengan ketentuan umum di bidang ekspor yang dikeluarkan oleh Kementerian Perdagangan melalui Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 13/M-DAG/PER/3/2012 yang menyatakan bahwa yang bisa melakukan ekspor adalah orang perseorangan, Lembaga atau Badan Usaha, baik yang berbadan hukum atau tidak berbadan hukum.

Berbagai pengertian ekspor dikemukakan sebagai berikut :

1. Ekspor adalah kegiatan menjual barang atau jasa dari daerah pabean sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku. Daerah pabean adalah seluruh wilayah nasional dari suatu Negara , dimana di pungut bea masuk dan bea keluar untuk semua barang yang melewati batas-batas (*borderline*) wilayah itu, kecuali bagian tertentu wilayah itu yang secara tegas (berdasarkan undang-undang) di nyatakan sebagai wilayah di luar wilayah pabean (Astuti purnawati, Sri Fatmawati, 2013).
2. Merujuk pada UU No. 17 tahun 2006 tentang kepabeanan, secara sederhana dapat dijelaskan ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Dari pengertian ini, dapat dijabarkan lagi mengenai barang ekspor dan daerah pabean. Daerah pabean adalah seluruh wilayah Negara indonesia, mulai dari darat, laut dan udara serta daerah tertentu yang di tentukan dari Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku ketentuan undang-undang yang telah ditetapkan (pasal 1 butir 2), sedangkan untuk barang ekspor adalah barang yang di keluarkan dari daerah pabean (Andi Susilo, 2013).

3. Dengan Demikian, dapat di simpulkan bahwa Ekpor ialah proses transportasi barang atau komoditas dari suatu Negara ke Negara lain. Seringkali, proses ini di gunakan oleh perusahaan dengan skala bisnis kecil sampai menengah sebagai strategi utama untuk bersaing di tingkat internasional (Sitiatava Rizema Putra, 2017)
4. Menyebutkan bahwa yang di maksud dengan Ekspor diartikan sebagai kegiatan penjualan atau pengiriman barang, jasa atau modal yang berasal dari daerah pabean keluar daerah pabean melalui perjanjian atau tidak, yang dilakukan oleh orang, badan hukum atau Negara, sesuai dengan peraturan yang berlaku. pengertian daerah pabean adalah seluruh wilayah perairan, daratan maupun sungai dan zona eksklusif dari suatu Negara, baik yang di tetapkan dan akui secara internasional maupun didasarkan atas kedaulatan dan undang-undang serta batas-batas suatu Negara (Ali Purwito, Indriani, 2015)
5. Ekspor dapat diartikan sebagai pengiriman dan penjualan barang-barang dari dalam negeri ke luar negeri (Miranti Sedyaningrum, dkk, 2016)

#### **2.4 Electronic Data Interchange**

Pengertian *Electronic Data Interchange*, EDI adalah pertukaran dokumen dan data melalui komputer yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang sudah saling kenal dan percaya dalam perdagangannya (Suyono, R .P. 2005:433). Cara ini mengurangi biaya dokumen, mempercepat pembuatannya, dan saling membantu dalam data dan informasi terakhir. "*Electronic Data Interchange (EDI)*" adalah standar komunikasi yang memungkinkan transfer data secara elektronik sebagai dokumen rutin, seperti pesanan pembelian, antara mitra bisnis. EDI akan memformat berbagai dokumen ini sesuai dengan berbagai standar yang telah disepakati sebelumnya, *Electronic Data Interchange (EDI)* seringkali berfungsi sebagai katalis dan stimulus untuk meningkatkan standar informasi yang mengalir di antara perusahaan. EDI mengurangi biaya,

penundaan, dan kesalahan yang terjadi dalam sistem pengiriman dokumen secara manual.

## 2.5 Komponen Sistem EDI

Terdapat lima komponen utama yang diperlukan untuk menjalankan system pertukaran dokumen secara elektronik, yaitu : (Leng, 2007:84)

1. Aplikasi *In-House* pengguna sistem EDI, yang terdiri dari:
  - a. Aplikasi *In-House* Bea dan Cukai, yaitu aplikasi sistem pelayanan pabean yang dikenal dengan sebutan *Customs Fast Release System* (CFRS) yang merupakan aplikasi utama yang akan mengolah data yang terkait dengan kegiatan impor barang.
  - b. Aplikasi *In-House* pengguna jasa kepabeanan, yaitu aplikasi yang dipergunakan oleh penggunaan jasa kepabeanan untuk mempersiapkan data yang diperlukan oleh bea dan cukai. Disamping itu aplikasi ini juga berfungsi untuk merekam dan mengolah data yang diterima dari Bea dan Cukai yang berkaitan dengan proses importasi.
2. Aplikasi interface pengguna sistem EDI Kepabeanan, yang terdiri dari:
  - a. Translator, yang berfungsi untuk menterjemahkan informasi dari aplikasi *in-house* yang akan dikirimkan kepada mitra bisnis menjadi data dokumen standar EDI, atau sebaliknya yaitu menterjemahkan dokumen standar EDI yang diterima dari mitra bisnis menjadi informasi yang dimengerti oleh aplikasi *in-house*.
  - b. Pengendali Komunikasi Data, yang berfungsi untuk mengendalikan pengiriman maupun penerimaan dokumen kepada atau dari mitra bisnis.
  - c. Aplikasi *Mapper*, yang berfungsi untuk mendukung translator membaca data dalam format *in-house* dan menterjemahkan menjadi standar EDI, atau sebaliknya.

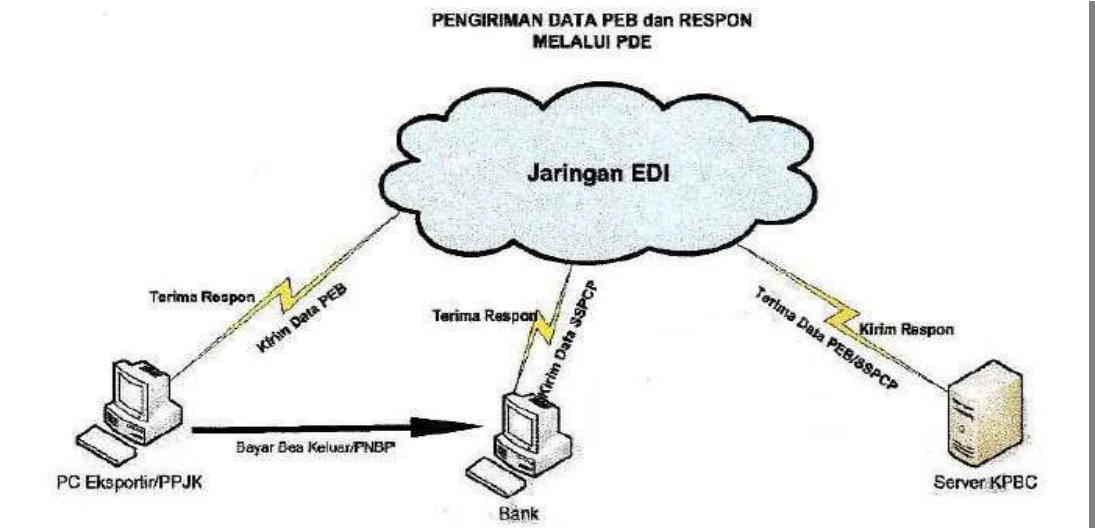


- d. Aplikasi Integrasi Sistem, yang dipergunakan untuk memasukkan data yang akan dikirim dari sistem *in-house* ke translator, atau sebaliknya.
3. Jaringan EDI (*EDI Network*), sebagai sarana pertukaran dokumen secara elektronik antara mitra bisnis.
4. Sistem Komputer dan Komunikasi Data, merupakan proses pengolahan data dan perangkat yang membantu pengguna dalam melakukan pengiriman dan penerimaan data (modem).
5. Fasilitas Telekomunikasi, merupakan sarana dasar yang menghubungkan para mitra bisnis yang terlibat dalam pertukaran dokumen secara elektronik.

## **2.6 Alur Pelayanan Ekspor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai**

Pelayanan ekspor dimulai dari penyampaian data sampai putus jalur dan pemasukan barang dari TPS. Penyampaian data PEB dapat dikategorikan dalam 3 (tiga) mekanisme yang disesuaikan dengan masing-masing Kantor Pelayanan, yaitu :

1. Penyampaian data PEB melalui mekanisme Pertukaran Data Elektronik (PDE).
2. Penyampaian data PEB melalui mekanisme Media Penyimpanan Data Elektronik lainnya. Maksudnya adalah media yang digunakan untuk menyimpan data elektronik sebagai contohnya *flashdisk*, disket, CD/DVD ROM.
3. Penyampaian PEB dengan formulir *hardcopy* atau manual. Penyampaian data PEB secara EDI dan Respon EDI dapat digambarkan sebagai berikut.

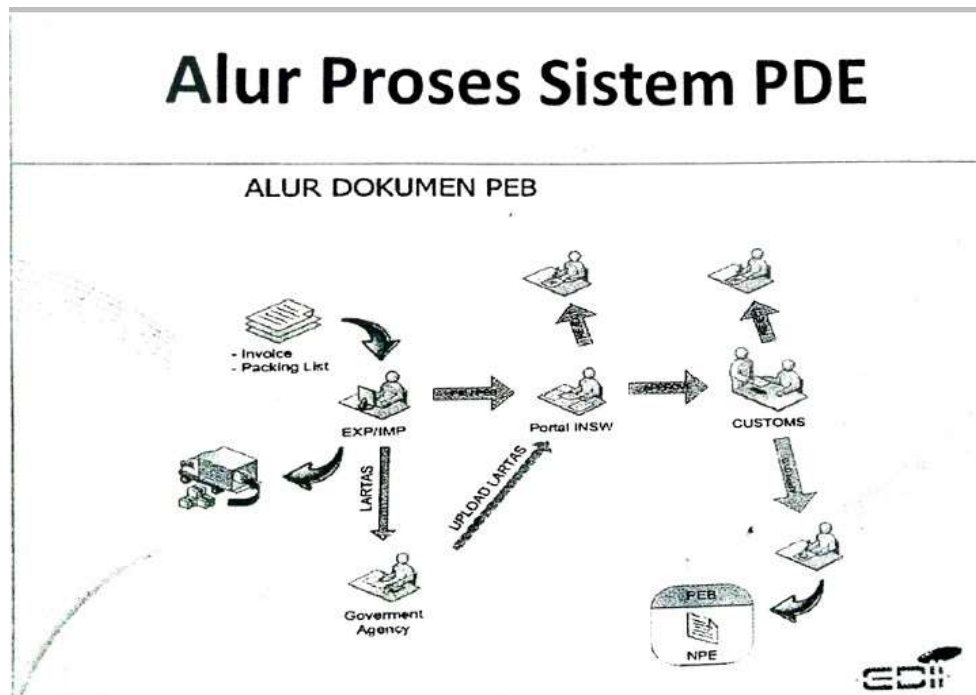


**Gambar 2.2 Pengiriman Data PEB dan Respon Melalui PDE**

Sumber: Modul Diklat Teknis Kepabeuan Cukai

Proses pengiriman Data PEB dan Respon KPPBC

- a. Eksporir/PPJK membuat data PEB dengan menggunakan aplikasi modul PEB-nya.
- b. Setelah PEB statusnya “*READY*”, dan PEB dijadikan data *EDIFACT* lalu dikirim ke KPPBC melalui jaringan EDI.
- c. *Provider* EDI meneruskan data ke KPPBC
- d. Setelah data masuk ke *server* KPPBC, kemudian data divalidasi di aplikasi in house Pelayanan Ekspor.
- e. Hasil validasi adalah respon untuk PEB yang bersangkutan.
- f. Respon yang dikirim mulai respon penerimaan dokumen sampai respon Nota Pelayanan Ekspor (NPE).



**Gambar 2.3 Alur Proses Sistem PDE**

Sumber: <http://edi-indonesia.co.id>

Proses Pelayanan Ekspor secara umum adalah sebagai berikut :

- a. Eksportir membuat PEB dengan modul PEB-nya.
- b. Data dikirim ke aplikasi in house kantor pelayanan.
- c. Data PEB tersebut oleh aplikasi *in house* KPPBC divalidasi. Kalau data tidak valid, maka PEB tersebut mendapat respon penolakan/*reject*.
- d. Kalau datanya valid, maka akan diteruskan dengan proses cek barang yang diberitahukan termasuk dalam kategori barang larangan/pembatasan atau tidak.
- e. Dilanjutkan dengan proses *analyzing point*.
- f. Dalam proses penjaluran ditetapkan atas dokumen PEB tidak dilakukan pemeriksaan fisik, maka diterbitkan respon Nota Pelayanan Ekspor (NPE).
- g. Dalam proses penjaluran ditetapkan atas dokumen PEB dilakukan pemeriksaan fisik, maka diterbitkan respon Pemberitahuan Pemeriksaan Barang (PPB).
- h. PEB yang terkena jalur merah barangnya harus diperiksa fisik.

- i. Pemeriksaan dapat dilakukan di gudang eksportir sebelum barang dimasukkan ke dalam container atau di kawasan pabean.
- j. Setelah mendapat NPE, eksportir membawa barang ekspornya ke Kawasan Pabean atau TPS dengan menunjukkan NPE kepada petugas di gate pemasukan.
- k. Terhadap dokumen PEB yang mendapatkan fasilitas KITE, maka petugas yang menangani *manifest* melakukan rekonsiliasi dengan dokumen BC 1.1 (*Outward Manifest*) dan menyerahkan hasil rekonsiliasi kepada Pejabat Pemeriksa Dokumen Ekspor untuk kemudian diterbitkan Laporan Pemeriksaan Ekspor (LPE). (Eka Pujo Ariyanto Akhmad, 2016).