

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Freight forwarding

Freight forwarding adalah usaha yang ditujukan mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut dan udara. Siswosoediro (2008).

Freight forwarding adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman atau penerimaan barang Baharudin(2012).

Pengertian freight forwarding(jasa pengiriman barang) adalah badan usaha yang bertujuan memberikan jasa pelayanan atau pengurusan atau seluruh kegiatan diperlukan bagi terlaksananya pengiriman, pengangkutan dan penerimaan barang dengan menggunakan multimoda trasport baik darat, laut dan udara. Suyono (2003).

Dari beberapa pengertian dan teori diatas dapat diketahui bahwa freight forwarding adalah jasa pengiriman barang yang di tunjuk oleh eksportir atau importir untuk menangani muatan barang keluar ataupun masuk wilayah pabean sedangkan jasa menurut Sugiarto (2002), jasa merupakan layanan seseorang/instansi/barang yang akan memenuhi kebutuhan masyarakat Biasanya, freight forwarding tidak memiliki alat transportasi sendiri, namun dapat mengadakan konsolidasi dengan perusahaan jasa angkutan untuk bertanggung jawab terhadap pengangkutan barang. Dalam mengeluarkan maupun memasukkan barang ke kapal, baik eksportir maupun importir sering menggunakan jasa dari EMKL (Ekspedisi Muatan

Kapal Laut) atau Freight Forwarding. Kedua badan ini khusus bergerak dalam ekspedisi barang.

Sedangkan menurut (Agustina, 2015) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan usaha pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal. Dalam pengurusan ini, EMKL mendapat kuasa secara tertulis dari pemilik muatan untuk mengurus barangnya. Di pelabuhan muat EMKL akan membantu pemilik dalam membukukan muatan pada agen pelayaran, mengurus dokumen dengan Bea Cukai dan instansi terkait lainnya dan membawa barang dari gudang pemilik barang ke gudang di dalam pelabuhan.

Disamping itu, *Freight forwarder* juga melaksanakan pengurusan prosedur dan formalitas dokumentasi yang dipersyaratkan oleh adanya peraturan – peraturan pemerintah negara ekspor, negara transit dan negara impor. Serta sesuai dengan ruang lingkup usahanya, *Freight forwarder* juga melengkapi dokumen – dokumen yang berkaitan dengan *Letter of Credit / Certificate of receipt / Bill of lading / Sea Waybill / Air waybill / House Bill of lading / Delivery order* dan sebagainya. *Freight forwarder* juga menyelesaikan biaya biaya yang timbul sebagai akibat dari kegiatan – kegiatan transportasi, penanganan muatan di pelabuhan / gudang, pengurusan dokumen dan mencakup *insurance liabilities* (asuransi) yang umumnya di perlukan pemilik barang

Aktivitas *Freight forwarder* secara menyeluruh adalah :

- a. Memilih rute perjalanan barang, moda transportasi dan pengangkut yang sesuai, kemudian memesan ruang muat space
- b. Melaksanakan penerimaan barang, menyortir, mengepak, menimbang berat, mengukur dimensi, kemudian menyimpan barang ke gudang

- c. Mempelajari *letter credit* barang, peraturan negara tujuan ekspor, negara transit, negara impor kemudian mempersiapkan dokumen – dokumen lain yang di perlukan.
- d. Melaksanakan transportasi barang ke pelabuhan laut / udara, mengurus izin bea cukai, kemudian menyerahkan barang kepada pihak pengangkut.
- e. Membayar biaya – biaya handling serta membayar *freight*.
- f. Mendapatkan *Bill of lading* / *Air waybill* dari pihak pengangkut
- g. Mengurus asuransi transportasi barang dan membantu mengajukan klaim kepada pihak asuransi bila terjadi kehilangan atau kerusakan atas barang
- h. Memonitor perjalanan barang sampai ke pihak penerima, berdasarkan info dari pihak pengangkut dan agen *Forwarder* di negara transit / tujuan
- i. Melaksanakan penerimaan barang dari pihak pengangkut
- j. Mengurus izin masuk pada bea cukai serta menyelesaikan bea masuk dan biaya – biaya yang timbul di pelabuhan transit / tujuan
- k. Melaksanakan transportasi barang dari pelabuhan ke tempat penyimpanan barang di gudang
- l. Melaksanakan penyerahan barang kepada pihak *consignee*, dan melaksanakan pendistribusian barang bila diminta.

Biaya – biaya yang telah di keluarkan oleh *Freight forwarder* kemudian akan di bayar kembali oleh pemberi order di tambah dengan biaya jasa pelayanan

A. Hak, kewajiban, dan tanggung jawab freight forwarder

Status hukum dari *freight forwarder* sangatlah beragam, tetapi yang sangat umum adalah yang mengambil *standard trading conditions* (persyaratan dagang standar) sebagai dasar dalam menetapkan hak, kewajiban, dan tanggung jawab *freight forwarder* terhadap pelangganya. Persyaratan – persyaratan itu di formulasikan

sesuai dengan praktek dagang atau sistem dagang yang berlaku di negara masing – masing. Banyak yang memakai FIATA (*The Federation of International Freight Forwarders Associations*) yang didirikan tahun 1982. *Standard Trading conditions* di pakai antara lain oleh Republik Indonesia, Republik Federasi Jerman, dan kerajaan Inggris.

B. Hubungan *freight forwarder* dengan pihak ketiga dalam *multimoda transport*

Dalam dunia transportasi angkutan barang di kenal istilah *multimoda transport*. *multimoda transport* adalah transportasi yang melibatkan lebih dari satu macam moda angkutan, apakah transportasi tersebut terjadi hanya dalam satu negara saja ataupun lebih dari satu negara. Dengan demikian *freight forwarder* pada umumnya menggunakan pihak ketiga. Pihak ketiga yang terlibat antara lain:

1. Pihak pengangkut
 - a) Operator angkutan darat
 - b) Jasa kereta api
 - c) Pemilik kapal
 - d) Angkutan udara

Sebagai contoh *multimoda transport*:

- a. *minibridge* : pengangkutan petikemas dengan *through Bill of lading* dari negara pengeksport lewat laut, di teruskan ke negara tujuan lewat kereta api.
 - b. *Landbridge* : pengangkutan petikemas dari negara pengeksport ke negara transit lewat laut dan di negara transit lewat daratan dan di teruskan ke negara pengimpor lewat laut lagi
2. Non pengangkut
 - a) Terminal peti kemas
 - b) Peregudangan

c) *Container freight station* (CFS) atau depot konsolidasi muatan

d) Pemilik peti kemas

3. Pihak lain

a) Bank

b) Pihak asuransi

c) Pelabuhan laut

d) Bea cukai

C. Peran *freight forwarder* dalam konsolidasi muatan

Konsolidasi muatan (*cargo consolidation*) atau juga disebut *group page*, adalah pengumpulan beberapa kiriman barang dari beberapa eksportir atau shipper di tempat asal yang akan dikirim untuk beberapa consignee di tempat tujuan, yang dikemas dalam satu unit paket muatan, lalu muatan terkonsolidasi tersebut dikapalkan dan ditujukan ke agen konsolidator di tempat tujuan. agen kemudian melaksanakan penyerahan barang kepada pihak consignee masing - masing

sebagai contoh : pengapalan peti kemas terkonsolidasi

Muatan dari beberapa Shipper dikonsolidasikan oleh *freight forwarder* dalam peti kemas LCL dan dikapalkan ke negara tujuan sebagai muatan peti kemas FCL yang ditujukan kepada agen konsolidator. oleh agen konsolidator peti kemas tersebut statusnya dijadikan sebagai peti kemas LCL kembali dan kemudian muatan diserahkan kepada masing-masing *consignee*.

freight forwarder sebagai konsolidator pada umumnya menggunakan namanya sendiri dan menerbitkan house *Bill of lading* organisasi FIATA menghimbau agar *freight forwarder* lebih baik menerbitkan FIATA *multimodal transport Bill of lading*. Dengan konsolidasi muatan, keuntungan didapat oleh semua pihak baik

eksportir dan *shipper* (mendapat keuntungan karena membayar freight lebih rendah). pengangkut (mendapat keuntungan karena tidak perlu menangani masing-masing kiriman yang hanya memakan waktu dan tenaga) maupun *freight forwarder* (mendapat keuntungan dari biaya dan *freight rate* sebagai muatan terkonsolidasi menjadi lebih murah dibandingkan apabila mengkapalkan masing-masing kiriman). ekonomi nasional juga mendapat dampak keuntungan karena penghematan biaya ekspor dan menjadi lebih kompetitif / bersaing. konsolidasi muatan memberikan door to door service yang tidak dapat diberikan oleh perusahaan pelayaran.

D. Peran *Freight forwarder* sebagai pengangkut

Banyak bertindak sebagai operator dan bertanggung jawab penuh dalam melaksanakan pengangkutan Meskipun tidak memiliki kapal sendiri selain itu freight forwarder juga bertindak sebagai :

1. *Vessel operating multimodal transport operator* secara penuh melaksanakan berbagai jenis pengangkutan dengan cara door to door dengan satu dokumen intermodal yang biasa berbentuk FBL.
2. *Non vessel operator* (NVO) yaitu operator muatan yang mengurus pengangkutan lewat laut Dari pelabuhan ke pelabuhan dengan menggunakan satu *house Bill of lading* atau *Ocean Bill of lading* yang juga dapat mencakup transport darat dan berfungsi sebagai *non vessel operating multimodal transport*.
3. *non vessel operating common carrier* (NVOCC) yang mempunyai jadwal pelayaran yang tetap dan melaksanakan konsolidasi muatan atau melayani multimodal transport dengan *Bill of lading* (HBL) atau *Bill of lading* dari FIATA (*The International Federation of freight Forwarders Association*)

2. Pengertian Ekspor

Ekspor adalah pengiriman barang ke luar daerah dari wilayah Negara Indonesia (Marzuqi Yahya, 2016).

Ekspor adalah penjualan komoditi kenegara lain dengan mengharapkan pembayaran dalam bentuk valuta asing (Jimmy Benny, 2013).

Ekspor adalah pengiriman barang ke luar daerah Pabean (Titik Purwinarti, 2011).

Ekspor adalah kegiatan pengeluaran barang dari daerah pabean (Andi Susilo, 2013).

Ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam ke luar wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku (Andri Ferianto, 2015).

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 (Ali Purwito, 2015).

Ekspor menurut Undang-Undang Kepabeanan adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006).

Dari beberapa pengertian tentang ekspor diatas, penulis dapat menyimpulkan bahwa ekspor adalah kegiatan pengiriman barang keluar dari daerah pabean Indonesia memasuki daerah pabean Negara lain dengan aturan-aturan tertentu mengenai barang dan system pengangkutannya.

Adapun pengertian eksportir menurut (Rodiatul muthmainah dan Doni putra utama (2019) adalah orang atau badan hukum yang melakukan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean.

barang-barang dalam kegiatan ekspor, dikelompokkan sebagai berikut:

1. Barang yang diatur ekspornya, yaitu barang yang ekspornya hanya boleh dilakukan oleh eksportir terdaftar. Misalnya: kopi, tekstil, dan lembaran kayu.
2. Barang yang diawasi ekspornya, yaitu barang yang ekspornya hanya dapat dilakukan dengan persetujuan Menteri Industri dan Perdagangan. Misalnya: minyak, pupuk urea, limbah dan skrap.
3. Barang yang dilarang untuk ekspornya, yaitu barang yang tidak boleh diekspor. Misalnya ikan dalam keadaan hidup, benda cagar budaya, binatang alam dan tumbuhan alam.

3. Dokumen – Dokumen Ekspor

Dokumen dalam kegiatan ekspor memiliki peranan yang sangat penting karena kebenaran dari isi document tersebut yang dapat memperlancar arus perdagangan ekspor. Menurut Rodiatul muthmainah dan Doni putra utama (2019): jenis - jenis dokumen ekspor adalah sebagai berikut:

a. *Shipping Instruction*

Shipping instruction merupakan perintah instruksi pengapalan pengiriman yang dibuat oleh eksportir kepada perusahaan pengangkutan. Perusahaan pengangkutan disini biasanya berupa perusahaan pelayaran untuk laut, perusahaan penerbangan untuk udara maupun darat atau lainnya jika memang pengiriman atau ekspor barang tidak melalui laut atau udara atau darat sekalipun. Shipping Intruction merupakan dokumen yang berisi perintah kerja kepada pihak pengangkutan untuk mengangkut barang ekspor milik eksportir, hal-hal yang harus dilengkapi dalam dokumen SI adalah :

1. Tanggal dan nomer *Shiping instruction* (SI)
2. Nama perusahaan pengangkut yang ditunjuk (pelayaran atau penerbangan)

3. Nama eksportir (pengirim barang)
4. Nama importir (penerima barang)
5. Nama komiditasi yang diekspor
6. Jumlah dan jenis pengemas (jika menggunakan container, maka sebutkan jumlah container, ukuran yang diminta dan nomor container)
7. *Gross weight* (berat kotor)
8. *Net weight* (berat bersih)
9. Pelabuhan muat
10. Pelabuhan bongkar
11. Rencana tanggal ekspor
12. Tanggal *stuffing* (muat barang) dan lokasinya
13. Metode pembayaran ongkos pengangkutan (dimuka atau di kemudian setelah barang sampai)

b. DO (*delivery Order*)

Delivery Order (DO) adalah sebagai surat jalan/surat ijin untuk pengambilan container kosong di Depo yang ditunjuk oleh pelayaran yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

c. *Commercial Invoice*

adalah dokumen atau surat tagihan uang yang diterbitkan oleh eksportir yang ditunjukkan kepada importir. *Commercial invoice* berisikan daftar rincian barang detail yang berisikan nama *Shipper*, *Consignee*, *Notify Party*, Nama *Vessel & Voyage*, Nilai *Invoice* per Item barang maupun total keseluruhan, Jumlah barang.

d. *Packing List / Weight List*

Packing list adalah dokumen pengemasan yang menunjukkan jumlah jenis serta berat dari barang yang akan di ekspor dan merupakan penjelasan dari uraian barang yang disebut di dalam nomer invoice. Hal-hal yang harus dicantumkan didalam *packing list* :

1. Nama eksportir
2. *Consignee* atau *buyer* (importir)
3. Nomor *packing list* dan tanggal
4. *Quantity* atau jumlah barang
5. Nama barang
6. *Gross weight* (berat kotor)
7. *Net weight* (berat bersih)
8. *Vessel name* (nama kapal)
9. ETD (*Estimated Date Departure*), tanggal keberangkatan kapal
10. Notify party
11. Nomor L/C (*Leter of Credit*) jika ada

e. *Bill of lading*

Bill of lading adalah surat atau dokumen yang diterbitkan oleh shipping line atau freight forwarder untuk setiap pengiriman barang ekspor. *Bill of lading* biasanya yang harus dibayar oleh shipper maupun consignee.

Macam-macam *Bill of lading* (Susilo, 2013):

1. *Ocean Bill of lading*

(*Marine Bill of lading*) adalah *Bill of lading* yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran kepada pengiriman barang untuk ditunjukkan kepada penerima barang di pelabuhan tujuan.

2. *Master Bill of lading*

Bill of lading yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran kepada freight forwarding yang bertindak sebagai shipper untuk dipisahkan oleh perusahaan pelayaran atau dinamakan juga sebagai surrender *Bill of lading*.

3. *Memo Bill of lading*

Adalah *Bill of lading* yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran feeder kepada agen-agen perusahaan pelayaran yang

telah mem-bookingspace di atas kapal feeder untuk diangkut ke pelabuhan transit.

4. *Second / Trough / Transit Bill of lading*

Adalah *Bill of lading* yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan pelayaran yang berada di pelabuhan transit yang mana telah terjadi perpindahan muatan dari kapal pengangkut pertama ke kapal pengangkut kedua.

5. *Sea way Bill of lading*

Bill of lading yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan pelayaran kepada shipper maupun freight forwarding yang mana pihak penerima barang di pelabuhan tujuan dapat mengambil barang tanpa harus menunjukkan dokumen asli kepada pihak agen perusahaan yang dimaksud di pelabuhan tujuan.

6. *Freight Bill of lading*

Adalah *Bill of lading* yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan pelayaran untuk kepentingan perhitungan pembayaran freight forwarding serta biaya-biaya yang harus dibayar oleh shipper maupun consignee.

7. *House Bill of lading*

Bill of lading yang dikeluarkan oleh freight forwarding untuk ditunjukkan kepada shipper sebagai kelanjutan dari master *Bill of lading*. *House Bill of lading* dapat juga disebut *through Bill of lading*.

8. *Switch Bill of lading*

Adalah *Bill of lading* yang dikeluarkan oleh agen pelayaran yang berada di Negara ketiga atas permintaan shipper untuk diterbitkan *Bill of lading* yang baru untuk mengadakan

perubahan atas nama shipper, consignee, maupun notify party yang tertera pada *Bill of lading*.

f. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)

adalah pernyataan yang dibuat oleh seseorang untuk melaksanakan kewajiban pabean di bidang ekspor secara tertulis pada formulir atau data elektronik.

g. Nota pelayanan ekspor (NPE)

Adalah dokumen 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.

h. *Certificate of Origin*

Certificate of origin atau yang biasa dikenal dengan surat keterangan asal merupakan dokumen yang dibuat oleh eksportir dan disertakan pada saat mengirim atau mengekspor barang ke suatu Negara tertentu. di mana negara penerima barang telah menyetujui perjanjian untuk menyediakan fasilitas barang dari negara asal untuk memasuki negara tujuan.

i. V – Legal

Dokumen V–Legal adalah dokumen yang menyatakan bahwa produk kayu memenuhi standar verifikasi legalitas kayu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan atau dokumen yang di gunakan untuk proses ekspor industri perhutanan karna barang yang akan di ekspor adalah berasal dari produk kayu maka wajib untuk melampirkan berdasarkan permendag No.64/M-DAG/Per/10/2012 pasal 1 ayat (7), dokumen V legal adalah dokumen yang menyatakan bahwa produk kayu memenuhi standar verifikasi legalitas kayu sesuai dengan peraturan perundang – undangan.

j. Laporan *surveyor*

Dokumen LS adalah dokumen *inspection* (pemeriksaan) ketika barang telah selesai dilakukannya pemeriksaan dan sudah memenuhi ketentuan maka akan terbit dokumen Laporan *surveyor* tersebut lembaga independen yang di percaya pemerintah adalah PT Sucofindo dalam menangani tugas pemeriksaan tersebut.

4. Jenis – jenis Barang Ekspor

Menurut peraturan Menteri Perdagangan RI Nomor: 01/M-DAG/PER/1/2007 tanggal 22 Januari 2007. Disebutkan bahwa barang-barang ekspor diklasifikasikan menjadi empat kelompok, yaitu:

a. Jenis barang yang diatur tata niaga ekspornya

Jenis barang ini hanya dapat diekspor oleh eksportir terdaftar saja. Sedangkan eksportir terdaftar adalah perusahaan atau perorangan yang telah mendapatkan pengakuan dari Kementerian Perdagangan untuk mengekspor barang tertentu sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan.

Suatu barang yang diatur ekspornya karena pertimbangan :

1. Meningkatkan devisa dan daya saing
2. Terikat dengan perjanjian internasional
3. Kelestarian alam
4. Tersedianya bahan baku

Barang Diatur ekspornya ini meliputi :

1. Produk Perkebunan : kopi digongseng / tidak digongseng, olahan
2. Produk Kehutanan : produk dari rotan ataupun kayu
3. Produk Industri : *asetat anhidrida, asam fenilasetat, efedrin, seton, butanol*

4. Produk Pertambangan : intan, timah, emas

b. Jenis barang yang diawasi ekspornya

Barang yang ekspornya hanya dapat dilakukan oleh eksportir yang telah mendapatkan persetujuan ekspor dari Kementerian Perdagangan atau Pejabat yang ditunjuk.

Barang yang diawasi ekspornya adalah barang yang ekspornya hanya dilakukan oleh eksportir yang telah mendapat persetujuan ekspor dari Menteri Perdagangan atau pejabat yang ditunjuk (eksportir khusus).

Suatu barang diawasi ekspornya karena pertimbangan untuk menjaga keseimbangan pasokan di dalam negeri agar tidak mengganggu konsumsi dalam negeri.

Barang diawasi ekspornya ini meliputi:

1. Produk Peternakan : bibit sapi, sapi bukan bibit, kerbau, kulit buaya, tumbuhan dan hewan liar
2. Produk Perikanan : ikan napoleon, wirasse, benih ikan bandeng
3. Produk Perkebunan : inti kelapa sawit
4. Produk Pertambangan : gas, kokas/minyak petroleum, bijih logam mulia, perak, emas,
5. Produk industri : sisa dan *scrap* dari besi, baja stainless, tembaga kuningan, aluminium, pupuk urea

c. Jenis barang yang dilarang ekspornya

Suatu barang yang dilarang ekspornya karena pertimbangan :

1. Menjaga kelestarian alam
2. Tidak memenuhi standar mutu
3. Menjamin kebutuhan bahan baku bagi industri kecil atau pengrajin
4. Peningkatan nilai tambah

5. Merupakan barang bernilai sejarah dan budaya

Barang Dilarang ekspornya ini meliputi:

1. Produk Pertanian : anak ikan dan ikan arwana, benih ikan sidat, ikan hias botia, udang galah ukuran 8 cm dan udang *panaedae*.
2. Produk Kehutanan : kayu bulat, bahan baku serpih, bantalan. kereta api atau trem dari kayu dan kayu gergajian.
3. Produk Kelautan : pasir laut.
4. Produk Pertambangan : bijih timah dan konsentratnya, abu dan residu yang mengandung arsenik, logam atau senyawanya dan lainnya, terutama yang mengandung timah dan batu mulia.

d. Jenis barang yang bebas

Semua jenis barang yang tidak tercantum dalam peraturan di atas dikategorikan sebagai barang bebas ekspor, namun tentunya eksportir harus memenuhi persyaratan sebagai eksportir terlebih dahulu.

6. Instansi – instansi terkait dalam ekspor

Dalam melaksanakan ekspor ada pihak – pihak yang terlibat di dalamnya dan itu adalah hal yang harus di perhatikan ketika akan melakukan ekspor sebuah barang keluar pabean menurut (M.S 2008) pihak atau pelaku yang berperan dalam pelaksanaan ekspor adalah sebagai berikut

1. Eksportir

Eksportir adalah pihak yang menjual barang ke importer (buyer) di luar Negeri.

Eksportir adalah pihak pengirim barang baik berbentuk perseorangan atau badan usaha yang memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Tanda Daftar Perusahaan (TDP) yang telah disahkan oleh Departemen Perindustrian dan Perdagangan di negara eksportir.

2. Bank

Bank adalah perusahaan jasa yang melayani kemudahan keuangan antara pihak eksportir dengan pihak importir. Dalam hal ini bank hanya sebagai perantara dan penjamin bahwa pihak eksportir akan menerima uang pembayaran atas barang dan bagi importir akan menerima barang sesuai dengan pesanan atau order mereka dengan menggunakan dokumen Letter of Credit (L/C) jika pembayaran menggunakan L/C dalam transaksi ekspor-impor. Sebagai bank koresponden maka mempunyai kewajiban untuk meneliti kebenaran atau keaslian setiap L/C yang diterima, karena apabila L/C tersebut dipalsukan oleh yang berkepentingan, akan merugikan pihak lain. Peranan bank dalam kegiatan ekspor dan impor antara lain:

- a. sebagai penyedia kredit ekspor jika diperlukan oleh eksportir
- b. memperlancar dan mengamankan transaksi melalui letter of credit (L/C). letter of credit adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh bank yang menjamin kemampuan nasabah untuk membayar barang atau jasa.

3. Dinas Perindustrian dan Perdagangan (DISPERINDAG)

Disperindag adalah instansi milik pemerintah yang bertugas dan bertanggung jawab dalam pengurusan dan peraturan tata niaga perdagangan di suatu negara. Disperindag berfungsi menerbitkan dokumen ekspor yang berisi pernyataan mengenai identitas Negara asal barang ekspor yang disebut dengan Surat Keterangan Asal (SKA) atau Certificate Of Origin (COO).

4. Bea dan cukai

Bea dan Cukai adalah instansi yang bertanggung jawab atas pemantauan, pemeriksaan dan pengesahan seluruh kegiatan ekspor impor di suatu daerah pabean sehingga harus memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat dan segala kemudahan prosedur

ekspor-impor. Bea dan Cukai sebagai wakil pemerintah dalam mengawasi lalu lintas perdagangan internasional, Bea dan Cukai (Customs & Excise) juga membantu para eksportir dalam kelancaran arus barang dan penumpang di wilayah pelabuhan.

Bea dan Cukai sebagai pemberi izin untuk pelepasan dan pemuatan barang maupun pemeriksaan dokumen dan pajak ekspor. Dokumen yang diterbitkan oleh Bea dan Cukai antara lain adalah PEB, PIB, Persetujuan muat / fiat muat.

5. *Freight forwarding* / EMKL

Freight forwarding / Ekspedisi Muatan Kapal laut (EMKL) atau Pengusaha Pengurus Jasa Kepabeanan (PPJK) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan pengangkut barang (kargo) yang bertujuan untuk mengangkut barang dari tempat eksportir kepelabuhan laut atau sebaliknya, sedangkan Pengusaha Pengurus Jasa Kepabeanan (PPJK) merupakan perusahaan jasa yang bertindak untuk mengurus formalitas kepabeanan dan hal - hal yang terkait di dalamnya.

6. Perusahaan pelayaran

adalah perusahaan yang bergerak dibidang jasa penyelenggaraan angkutan melalui laut dengan mempergunakan kapal sesuai dengan aturan yang berlaku.

a. Dilihat dari bidang kegiatannya, berikut ini ada dua jenis bidang kegiatan perusahaan pelayaran.

1. Pelayaran niaga atau dalam bahasa inggrisnya, *shipping business, commercial shipping*, atau *merchant marine* adalah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang, melalui laut, baik yang di lakukan antar pelabuhan pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara

2. Bukan pelayaran niaga meliputi pelayaran angkatan perang dinas pos, dinas perambuan, penjagaan pantai, hidrografi, dan sebagainya.

b. Jenis usaha pelayaran

Usaha pelayaran dapat dibedakan berdasarkan wilayah, sifat usaha / bentuk operasi, dan muatannya. Berikut ini penjelasannya.

1. Berdasarkan Wilayah

Dilihat dari wilayahnya, usaha pelayaran dibagi menjadi enam jenis :

- a. Pelayaran Lokal Usaha pelayaran terbatas pada radius 200 mil di dalam 1 atau 2 provinsi di Indonesia
- b. Pelayaran Pantai Usaha pelayaran pantai meliputi seluruh wilayah perairan di Indonesia, sering juga disebut pelayaran interinsulair, pelayaran antarpulau, atau pelayaran nusantara.
- c. Pelayaran Samudera Pelayaran ini beroperasi dalam perairan internasional antara dua negara atau lebih, membawa muatan impor dan ekspor. Kalau dalam pelayaran lokal dan pelayaran Nusantara cukup memperhatikan peraturan perundang - undangan Indonesia saja, untuk pelayaran samudera harus memerhatikan hukum dan konvensi-konvensi internasional.
- d. Pelayaran Rakyat Dengan kapal kecil mengangkut muatan dari pedalaman yang tidak terjangkau kapal besar, dengan diberikan kemudahan keringanan persyaratan dari pemerintah.
- e. Pelayaran Perintis Merupakan penugasan dari pemerintah untuk membuka trayek ke daerah minus, atau tidak ada muatan balik.

- f. Pelayaran Cross Trading Pelavaran ini melayani angkutan antarnegara di luar negeri. Kapalinya hampir tidak pernah singgah di Home Port). Berdasarkan Sifat Usaha/Bentuk Operasi.
- c. Manfaat industri jasa pelayaran
- Usaha pelayaran merupakan usaha industri bidang jasa Transportasi Laut atau Shipping Industri yang memberi manfaat sebagai berikut
1. *Place utility*, yaitu barang yang di satu tempat kurang bermanfaat dipindahkan ke tempat yang manfaatnya lebih besar.
 2. *Time utility*, yaitu barang dari satu tempat yang saat tertentu sudah diproduksi dan berlebihan dipindahkan ke tempat yang pada waktu yang sama belum diproduksi dan membutuhkan pengangkutan dengan kapal dapat dilakukan melalui laut, danau, maupun sungai Hananto soewedo dan Engkos kokasih (2007).
7. PT pelindo III
- Adalah suatu instansi dibawah pengawasan Menteri Perhubungan untuk memberikan petunjuk operasional secara terperinci kepada pimpinan perusahaan untuk menjalankan pelabuhan dengan baik. Berdasarkan undang – undang no.21 tahun 1992 pasal 26 ayat (1) didirikan badan usaha pelabuhan (BUP) dan kini statusnya berubah manjadi PT pelindo (PT pelabuhan Indonesia) untuk PT pelabuhan indonesia I, II, III, dan IV (Pelindo) berdasarkan pp no. 56, 57, 58, dan 59 tahun 1992 di alihkan bentuknya menjadi PT (persero).
8. Perusahaan *Surveyor*
- Perusahaan *Surveyor* adalah perusahaan yang bertugas memeriksa kapal atau muatannya untuk kemudian mengeluarkan

pendapatnya dari hasil yang di periksa. Oleh karena itu, terdapat bermacam macam *surveyor* sesuai aktivitasnya

a. *Cargo surveyor*

Memeriksa meneliti muatan atau barang yang di bongkar atau di muat kapal atas permintaan yang berkepentingan denganya, pemeriksaan dapat berupa mutu jumlah serta keadaan dari barang.

b. *Marine surveyor*

Memeriksa keadaan badan / mesin kapal untuk melihat keadaan serta mutunya dan biasanya bertindak atas nama asuransi, biro klasifikasi, P&I club maupun atas permintaan pemilik maupun penyewa kapal.

c. Sucofindo

Superintending Company Indonesia (sucofindo) adalah badan di bawah departemen perdagangan yang bertugas untuk pengawasan barang atau muatan yang keluar masuk dari indonesia. suyono (2007)