

Peranan Freight Forwarder dalam Menunjang Kegiatan Ekspor

Idal Bahri^{*1}, Yunida Pangastuti¹, Mahyuddin², Dewi Astini³, Cut Megawati³

¹⁾ Fakultas Ekonomi, Universitas Abulyatama, Jl. Blang Bintang Lama Km 8,5
Lampoh Keude Aceh Besar

²⁾ Fakultas Teknik, Universitas Abulyatama, Jl. Blang Bintang Lama Km 8,5
Lampoh Keude Aceh Besar

³⁾ Fakultas Hukum, Universitas Abulyatama, Jl. Blang Bintang Lama Km 8,5
Lampoh Keude Aceh Besar

*Email Koresponding: idal_ekp@abulyatama.ac.id

Abstract: *The purpose of this research is to gain a more detailed understanding of the role of freight forwarders in supporting export activities. This research was conducted by observing the research object and describing a situation that existed in the research object. The data used in this study are primary data obtained through observations of freight forwarders and secondary data obtained from book regulations or other reading sources that are relevant and relevant to the subject matter. Based on the results and discussion, it can be concluded that the procedures for handling export activities are carried out by exporters and are handed over to freight forwarders. The parties and agencies directly related are exporters, freight forwarder agents, customs, shipping companies, banks, surveyors, insurance companies, Pelindo, Disperindag, trucking companies, container depots, the agriculture department, and the health, department. Documents that must be fulfilled by the procedure for shipping goods are packing list, invoice, shipping instruction, bill of lading, certificate of origin, notification of export of goods, beneficiary's certificate, insurance, and fumigation certificate. Suggestions that can be put forward in terms of the export activity process is to provide services to customers, the procedure should be used is a fast procedure so as to avoid delays in the delivery of goods*

Keywords : *Freight Forwarder, Export, dan Import*

Abstrak: Tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai peranan *freight forwarder* dalam menunjang kegiatan ekspor. Penelitian ini dilakukan dengan mengamati obyek penelitian dan menggambarkan suatu keadaan yang ada dalam obyek penelitian tersebut. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang didapatkan melalui pengamatan kepada pihak *freight forwarder* dan data sekunder diperoleh dari regulasi buku ataupun sumber bacaan lainnya yang berkenaan dan relevan dengan pokok bahasan. Berdasarkan hasil dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa prosedur penanganan kegiatan ekspor yang dilakukan eksportir dan diserahkan pengurusannya kepada freight forwarder. Adapun pihak-pihak dan instansi yang terkait secara langsung adalah eksportir, agen *freight forwarder*, bea cukai, *shipping company*, bank, surveyor, perusahaan asuransi, pelindo, Disperindag, *trucking company*, depo container, departemen pertanian, dan dinas kesehatan. Dokumen yang harus dipenuhi prosedur pengiriman barang adalah *packing list*, invoice, shipping instruction, bill of lading, certificate of origin, pemberitahuan ekspor barang, beneficiary's certificate, asuransi, serta sertifikat fumigasi. Saran yang dapat diajukan dalam hal proses kegiatan ekspor adalah memberikan pelayanan kepada pelanggan, sebaiknya prosedur digunakan adalah

prosedur yang cepat sehingga menghindari keterlambatan dalam pengiriman barang

Kata Kunci : Freight Forwarder, Ekspor dan Impor

Ekspertir berusaha untuk memacu pertumbuhan perdagangan internasional dengan menggunakan alat moda transportasi. Alat transportasi ekspor merupakan suatu alat untuk memudahkan pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain. Untuk membantu pengusaha ekspor khususnya dalam kegiatan ekspor dibantu oleh suatu badan usaha yang bertujuan untuk memberikan jasa pelayanan atau pengurusan atas seluruh kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman, pengangkutan, dan penerimaan barang dengan menggunakan Multimoda Transport, baik melalui darat, laut, dan udara yang biasa disebut *freight forwarder*.

Jika dilihat dari lama waktu yang dibutuhkan dalam pengiriman barang, transportasi melalui laut relative lebih lama dibandingkan dengan transportasi udara. Transportasi laut biasa menggunakan dokumen *bill of lading* sedangkan transportasi udara menggunakan dokumen *air way bill*.

Transaksi yang terjadi dalam perdagangan internasional dicatat sebagai transaksi ekspor maupun impor. Oleh karena itu, perdagangan internasional yang kian diminati oleh para pelaku usaha adalah perdagangan internasional ekspor-impor (Hamdani dan Arimbi, 2015). Keberadaan dokumen konosemen (*Bill of Lading*) dirasa sangat penting dalam pelaksanaan perdagangan internasional, khususnya terhadap pencapaian tujuan dari hubungan dagang. Demikian juga dengan peranan *Letter of Credit* antara lain sebagai berikut: mempermudah suatu pelunasan dalam membayar di bidang transaksi ekspor, mengamankan biaya yang telah dipersiapkan oleh impotir guna membayar impor dan menjamin kelengkapan dokumen pengapalan. Oleh karena itu, Letter of Credit terlihat sebagai suatu instrument yang ditawarkan oleh pihak bank untuk mempermudah lalu lintas pembiayaan dalam transaksi perdagangan internasional (Amir, 2001), dengan kata lain, *Letter of Credit* ialah jaminan atas barang yang sudah lunas dan dikirim oleh penjual. Oleh karena itu, demi kepentingan ekspotir, L/C harus dibuka terlebih dahulu sebelum barang dikirim.

Peran dan kegiatan perusahaan *Freight Forwarder* atau Ekspedisi Muatan Kapal

Laut menjadi sangat penting karena memudahkan bagi para eksportir dalam jasa pengurusan ekspor. Untuk itu perlunya pemahaman dan pengetahuan dari pihak yang terkait mengenai jasa ini khususnya dalam kegiatan pengiriman barang melalui laut. Sehingga diharapkan fungsi dan tanggung jawab jasa ekspedisi sebagai sarana ekonomi dalam mewujudkan sistem pengelolaan pengiriman dan pengaturan barang menjadi lebih efisien, tepat dan aman (dengan memanfaatkan sistem informasi dan teknologi).

Pengiriman barang melalui transportasi laut memang tidak sebagian besar dipilih para eksportir importir, sebagian dari mereka banyak yang memilih menggunakan jasa transportasi melalui udara karena dinilai tidak memerlukan waktu yang terlalu lama dalam pengiriman barang. Transportasi ekspor melalui laut juga banyak dipilih oleh para eksportir khususnya bagi para eksportir yang menginginkan ruangan tertentu pada container, misalnya untuk pengiriman barang yang berkapasitas berat, lebar, ataupun panjang.

Pengiriman barang melalui laut biasanya menggunakan sarana kapal/*vesse*l dengan ukuran container tertentu. *Container* mengandung pengertian suatu peti empat persegi panjang, tahan cuaca yang digunakan untuk mengangkut dan menyimpan sejumlah muatan kemasan barang-barang curah yang melindungi isinya dari kehilangan dan kerusakan, dapat dipisahkan dari alat transport, diperlakukan sebagai satuan muat dan jika pindah kapal tanpa harus dibongkar isinya.

Berdasarkan pemaparan latar belakang tersebut maka rumusan masalah yang akan penulis bahas, yaitu: Bagaimana peranan *freight forwarder* dalam aktivitas ekspor.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian normatif yaitu yang pengkajiannya berdasarkan atas bahan-bahan dari literatur. Dalam pemaparan ini penulis menggunakan pendekatan masalah yaitu pendekatan regulasi atau perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan regulasi merupakan pendekatan dimana suatu peraturan ditelaah dan peraturan tersebut juga berhubungan dengan permasalahan yang ada. Sedangkan pendekatan konseptual

merupakan suatu pendekatan yang ada di dalam ilmu ekonomi dan berdasarkan pemikiran dan doktrin para ilmuwan.

Adapun sumber bahan yang digunakan penulis akan digunakan bersumber dari penelitian dan kepustakaan, berupa data sekunder sebagai data pendukung yang diperoleh secara tidak langsung dan langsung melalui studi pustaka yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

Bahan hukum primer, bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari: UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Kitab Undang- Undang Hukum Dagang (KUHD), Undang- Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan, Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai, Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai, undang-undang Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa pengurusan Transportasi, dan Uniform Customs and Practise for Documentary Credit (UCPDC) No 500 tahun 1993.

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang diperoleh dari pengkajian kepustakaan (*Library research*) yaitu dengan membaca buku-buku hukum, jurnal-jurnal ekonomi dan hukum, surat kabar dan juga sumber dari internet yang berkaitan dengan *freight forwarder*.

Teknik pengumpulan bahan hukum dengan melakukan pencatatan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder serta dengan cara membaca buku-buku, peraturan perundang- undangan serta literatur lainnya yang ada kaitannya dengan permasalahan dari penulis bahas tentang prosedur penerapan dokumen *freight forwarder* dalam aktivitas ekspor-impor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Peranan *Freight Forwarder*

Peranan *Freight Forwarder* dalam proses pengiriman barang melalui

transportasi laut memegang peran penting bagi para eksportir dalam kegiatan ekspor khususnya pada pengiriman barang yang berskala besar dan berat. Selanjutnya angkutan barang melalui laut ini dapat menyediakan jasa angkutan yang lebih baik yang tidak disediakan oleh semua moda transportasi lainnya misalnya dengan menyediakan ruang kontainer yang lebar pada kapal dalam angkutan laut, pengiriman dokumen, dan lain-lain.

Salah satu tanggung jawab angkutan laut tersebut adalah memberikan layanan yang baik termasuk komunikasi dan ketepatan informasi, dokumentasi, serta senantiasa berupaya untuk menyelesaikan penanganan terhadap barang yang dikirim. Menjalankan kepengurusan transportasinya, *freight forwarder* mempunyai beberapa peran, (R.P. Suyono: 159) sebagai perantara transportasi internasional. Freight forwarder berkedudukan ditengah-tengah dalam mata rantai yang menghubungkan antara eksportir atau *shipper* atau konsumen dengan perusahaan transportasi sampai dengan *consignee*. *Forwarder internasional* dapat berfungsi sebagai penunjang perdagangan dan distribusi (*trade and transport logistics*) yaitu berperan sebagai penanggung jawab tunggal atas semua mata rantai pengangkutan dari awal hingga tempat tujuan akhir sebagai *contractual carrier*, dan juga berperan sebagai jasa transportasi berskala lokal, misalnya EMKU atau EMKL.

a. Peranan dalam konsolidasi (*Cargo Consolidation*)

Menurut Capt. R.P. Suyono dalam buku *Shipping* Pengangkutan Internasional Ekspor Impor Melalui Laut, 2003, konsolidasi muatan (*cargo consolidation*) adalah "Pengumpulan beberapa kiriman barang dari beberapa eksportir / *shipper* di tempat asal yang akan dikirimkan untuk beberapa *consignee* di tempat tujuan yang dikemas dalam satu unit paket muatan, kemudian muatan terkonsolidasi tersebut dikapalkan dan ditujukan ke agen konsolidator di tempat tujuan. Agen kemudian melaksanakan penyerahan barang kepada pihak *consignee* masing-masing".

Bisa ditunjukkan dalam salah satu pelayanan yang diberikan oleh *Freight Forwarder* dalam pengapalan petikemas terkonsolidasi, dimana muatan dari

beberapa konsumen / *shipper* / eksportir dikonsolidasikan oleh *freight forwarder*-nya dalam petikemas LCL (*Lest Container Load*) dan dikapalkan ke negara tujuan sebagai muatan petikemas FCL (*Full Container Load*) yang ditunjukkan pada agen konsolidator. Oleh agen konsolidator petikemas tersebut statusnya dijadikan sebagai petikemas LCL (*Lest Container Load*) kembali dan kemudian muatan diserahkan kepada masing-masing *consignee*.

Dalam hal ini, *Freight Forwarder* hanya berperan pada LCL (*Lest Container Load*) muatan dari gudang beberapa *shipper*/konsumen/eksportir yang kemudian dikonsolidasikan menjadi FCL (*Full Container Load*) di pelabuhan muat. Kegiatan konsolidasi seperti ini biasanya disebut juga kombinasi LCL / FCL. Biasanya penawaran bentuk LCL ini ditujukan pada komoditi ekspor partai kecil karena cara ini sangat bermanfaat mengingat banyaknya eksportir kecil (kerajinan) di Indonesia, sehingga masing-masing pemilik barang (*shipper*/eksportir/konsumen) hanya membayar ongkos yang minimum dan memperoleh keuntungan dari pengangkutan dengan petikemas terhadap pencurian, gangguan dalam perjalanan dan sebagainya. Dengan demikian *freight forwarder* tidak saja memberikan jasa dalam menurunkan ongkos angkut tetapi juga memudahkan para eksportir kecil dalam membayar biaya ekspor yang beraneka ragam seperti dokumen, pengapalan, premi asuransi, bea masuk barang, dan lain sebagainya.

b. Peranan dalam dokumentasi

Freight Forwarder dan seluruh cabangnya di Indonesia termasuk Menggunakan Bentuk dokumentasi yang sudah ditetapkan oleh *the international federation of freight forwarders association* (FIATA), dimana dokumen- dokumen tersebut mempunyai kekuatan hukum sesuai dengan kontrak yang dibuat, yaitu:

1) FBL *Negotiable* (*Fiata Combined Transport Bill of Lading*)

Suatu dokumen pengangkutan antar moda yang dipakai oleh *International Freight Forwarder* yang bertindak sebagai badan jasa angkutan bersambung atau *International Transport Operator*. Dokumen pengangkut multimodal ini dapat digunakan secara umum oleh multimodal transport operator dan dapat diperdagangkan. Dalam mengeluarkan FBL ini, *Freight*

Forwarder bertanggung jawab terhadap segala tindakan dan juga keteledoran dari pengangkut atau pihak ke-3 yang dipekerjakan olehnya. Biasanya selaku *freight forwarder* dalam mengeluarkan FBL menutup tanggung jawabnya dengan asuransi sehingga FBL disini juga bisa berfungsi sebagai *marine insurance policy* yang melindungi barang terhadap kehilangan selama barang berada di kapal.

2) FIATA FCR (*forwarder certificate of receipt*)

dokumen ini menyatakan bahwa *forwarder* sanggup mengirim barang kepada *consignee* di tempat tujuan setelah barang dikirim. *Freight Forwarder* sudah melakukan kontak dan kesepakatan (*confirm with partner*) dengan *consignee*.

3) FIATA FCT (*forwarder certificate of transport*)

Merupakan perjanjian dari *forwarder* untuk mengangkut barangnya ke tempat tujuan melalui agen yang ditunjuk oleh *forwarder*. FCT ini dapat segera diterima oleh *consignee* setelah barang sudah berada di tangan *forwarder*.

4) FWR (*fiata warehouse receipt*)

Merupakan tanda terima gudang yang dipakai dalam operasi di gudang *freight forwarder*. FWR ini tunduk pada hukum di mana gudang berada dan beroperasi sesuai layaknya peraturan umum pergudangan. Dokumen ini akan dibuat oleh *freight forwarder* apabila konsumen/*shipper*/eksportir memakai jasa pergudangannya (*warehousing*).

5) *House Bill of Lading*

merupakan dokumen yang digunakan untuk beroperasi konsolidasi. jadi, *freight forwarder* akan mengeluarkan *house bill of lading* untuk pengangkutan barang ekspor melalui laut. sebelumnya *freight forwarder* akan menerima *groupage bill of lading* dengan mengumpulkan beberapa jenis barang dari berbagai *shipper* dan mengirimnya sebagai suatu kesatuan. Pemilik kapal kemudian mengeluarkan *groupage B/L* kepada *Freight Forwarder*, di mana selaku *freight forwarder* selanjutnya mengeluarkan *house bill of lading* untuk tiap *shippemnya*.

c. Peranan dalam pengangkutan

Peranan pengangkutan ini akan membahas peranan *freight forwarder* dalam konsolidasi muatan (*cargo consolidation*). Sebelumnya, menurut Capt. R.P. Suyono dalam peranannya sebagai pengangkut *freight forwarder* dapat bertindak sebagai berikut:

- 1) *Vessel-Operating Multimodal Transport Operator* secara penuh yang melaksanakan berbagai jenis pengangkutan dengan cara *door- to-door* dengan satu dokumen intermodal yang biasanya berbentuk FBL. Jadi di sini *freight forwarder* bertanggung jawab sejak barang diterima (*place of receipt*) sampai barang diserahkan di gudang *consignee (Place of Delivery)*. Penerimaan / penyerahan barang ini kemungkinan terjadi di luar pelabuhan sehingga transportasi darat sebelum dan sesudah transportasi laut menjadi tanggung jawab *freight forwarder*. Hal ini berarti *freight forwarder* mengeluarkan *combined transport bill of lading* dan biasanya dilakukan untuk FCL container, *freight forwarder* bekerjasama dengan perusahaan kereta api dan angkutan darat lainnya, termasuk dengan CFS (*Container Freight Forwarder*) dan pergudangan.
- 2) *Non-Vessel-Operator (NVO)* yaitu muatan yang mengurus pengangkutan melalui laut dari pelabuhan ke pelabuhan dengan menggunakan satu *house bill of lading*.
- 3) *Non-Vessel-Operating Common Carrier (NVOCC)* yang mempunyai jadwal pelayaran yang tetap dan melaksanakan konsolidasi muatan atau melayani multimodal transport dengan *house bil of lading (HBL)* atau *bills of lading* dari FIATA. NVOCC ini dapat dikatakan juga sebagai sebuah "usaha perkapalan" yang tidak mempunyai kapal. NVOCC ini dalam wujud prakteknya adalah usaha *cargo consolidation*. Mengirimkan petikemasnya, NVOCC menggunakan *Ocean bill of lading dari carrier*, sedangkan untuk para pelanggannya ditarik biaya dengan menggunakan *House Bill of Lading*.

d. Peranan dalam asuransi

Setelah *shipper*/konsumen mempercayakan pengiriman barangnya kepada *freight forwarder* maka segala antisipasi demi keamanan dan perlindungan terhadap

berbagai bentuk bahaya yang terjadi selama pengiriman barang harus dipenuhi, biasanya *freight forwarder* menawarkan jasa pengurusan asuransi dalam satu paket pelayanannya, dengan membuka "*Open Marine Insurance Policy*" yang disatukan dengan FBL atau menjadi kontrak tersendiri.

e. Peranan dalam pembungkusan / pengepakan (*packing*)

Dalam kegiatan *packing freight forwarder* selalu berusaha agar barang sampai pada pihak yang dituju (*consignee*) dengan memenuhi syarat 3K, yaitu:

- 1) Keamanan
- 2) Keaslian
- 3) Kepuasan

Syarat ini mengandung tuntutan bahwa barang yang dikirim dan diterima tidak mengalami perubahan bentuk, sifat maupun rupa dan tidak ada kekurangan dalam bertanggung jawab secara langsung terhadap keadaan barang adalah *shipper* (pengirim), namun ada kalanya pengetahuan eksportir/konsumen/*shipper* sangat kurang mengenai tata cara *packing* dan *crating* (pembungkusan / Pengepakan dan pemetian muatan dengan papan kayu) sehingga mereka lebih memilih untuk menyerahkan urusan *packing* ini kepada *forwarder* yang lebih berpengalaman, terutama untuk barang-barang yang sekiranya berbahaya, dilindungi, dan berharga.

2. Prosedur pengiriman

Sesuai dengan judulnya "Peranan *Freight Forwarder* dalam proses pengiriman barang ekspor pada *freight forwarder*" Para penulis memfokuskan pada pelayanan pengurusan pengiriman barang ekspor melalui laut (*sea freight*), yaitu:

a. Shipping Instructions dari konsumen kepada *freight forwarder* yang berisi):

- 1) *Stuffing date* tanggal pengapalan
- 2) *Delivery container* (tempat pengiriman kontainer ditujukan)
- 3) Nama dan alamat *shipper*
- 4) Nama dan alamat *consignee*
- 5) *Shipping line* (perusahaan pelayaran yang ditunjuk)
- 6) *Freight* (bentuk tarif)

- 7) *Port of loading* (pelabuhan muat)
- 8) *Destination* (tujuan pengiriman)
- 9) *Description of good* (jenis barang ekspor)
- 10) *Status container* (ukuran dan jenis kontainer)

Setelah menerima *Shipping Instruction* (SI), *freight forwarder* segera menelitinya (*check list and cover job*). Fungsi dari SI ini adalah sebagai tanda telah terjadi "order" antara eksportir dengan *freight forwarder*, dan menyerahkan penanganan ekspor komoditinya kepada *freight forwarder*. Oleh. *Freight forwarder* SI ini digunakan untuk *booking space* di agen perkapalan. Dapat diketahui pada aktifitas diatas terdapat peranan *freight forwarder* dalam kegiatan konsolidasi.

- b. Book space with carrier, disini *forwarder* melakukan pemesanan ruangan pada agen perkapalan, *Freight forwarder* kemudian mengirimkan *job file* yang dibuat berdasarkan SI konsumen kepada agen pelayaran. Dari pihak agen pelayaran, setelah mengecek kelengkapan SI, akan mengeluarkan *Booking Confirmation* kepada *freight forwarder* kemudian diteruskan kepada konsumen (*confirm booking details with partner*). Adapun Isi dari *booking confirmation* yaitu:

- 1) *Booking number* (nomor pemesanan)
- 2) *Shipper* (pengirim)
- 3) *Forwarder* (agen logistics)
- 4) *Consignee* (penerima)
- 5) *S/C Number* (Sales Contract Number)
- 6) *Commodity* (komoditas/muatan/jenis barang)
- 7) *Feeder Vessel/Voyage* (nama kapal kecil)
- 8) *Feeder ETD* (tanggal pelayaran kapal kecil)
- 9) *CY Closing Date/time* (tanggal penutupan terminal petikemas)
- 10) *CFS Closing Date/time* (tanggal penutupan tarif petikemas)
- 11) *Mother Vessel/Voyage* (nama kapal induk)
- 12) *Cargo Volume* (volume muatan)
- 13) *Status* (status pengangkutan)

Booking confirmation ini berfungsi sebagai surat bukti permohonan untuk

mengeluarkan *empty container* pada depot agen pengangkutan pelayaran. Dari data yang ada maka agen pelayaran membuat *draft Bill of Lading*. Apabila draft B/L tersebut telah sesuai dengan data dan fakta barang yang dikirim, maka agen pelayaran membuat B/L asli yang kemudian diserahkan kepada pengirim. B/L disini berfungsi untuk memperoleh D/O (*delivery order*) yang berguna bagi penerima barang atau EMKL atau *forwarder* yang ditunjuk untuk mengeluarkan barang yang dipesannya dari pengirim. Penerima dapat menyerahkan salah satu lembar asli B/L kepada agen pelayaran untuk ditukar dengan D/O. Dari semua lembar asli yang dikeluarkan, cukup satu saja yang diserahkan dan apabila salah satu telah dipergunakan maka lembar asli lainnya tidak berlaku (*stand void*). Dalam praktek pengapalan sering terjadi, bank atau agen pelayaran meminta seluruh lembar asli agar diserahkan dengan maksud demi keamanan terutama kalau terjadi pemindahan kepemilikan barang.

Bill of Lading (B/L) atau konosemen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran mempunyai fungsi:

- 1) Bukti bahwa barang telah dimuat di kapal
 - 2) Dokumen hak milik dari pemilik barang (*document of title*)
 - 3) Kontrak angkutan (*contract of affreightment*)
 - 4) Dokumen jual beli (*transferable document*)
- c. Kemudian *freight forwarder* mulai mengurus dokumen *custom clearance* (kepabeanan) pada Kantor Bea dan Cukai untuk memperoleh PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang). Barang yang akan diekspor wajib diberitahukan dan didaftarkan ke Kantor Pabean dengan menggunakan PEB. Penyampaian PEB dapat dilakukan secara langsung dengan tulisan di atas formulir atau melalui media elektronik (EDI) *Electronic Data Interchange* yang berarti pertukaran dokumen dan data melalui komputer yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang sudah saling kenal dan percaya dalam perdagangannya. Barang yang diberitahukan dalam PEB yang telah didaftarkan, yang akan dimuat atau telah dimuat di sarana pengangkutan untuk dikeluarkan dari Daerah Pabean, dianggap telah diekspor dan diperlakukan sebagai barang ekspor. Untuk ekspor barang komoditi tertentu yang

menurut ketentuan dikenakan pungutan ekspor. Jenis dan tarif Pungutan Ekspor diatur tersendiri dalam Keputusan Menteri Keuangan. Pembayaran Pemungutan Ekspor dilakukan secara tunai melalui Bank Devisa atau Kantor Pabean sebelum atau pada saat PEB didaftarkan dengan kurs yang berlaku pada saat pembayaran.

- d. Melakukan *stuffing* (pengisian) barang ekspor ke *container* dengan pengawasan pegawai pengawasan *stuffing* yang ditugaskan dari kepabeanan. Sesuai *Shipping Instruction* dari konsumen pelaksanaan *stuffing* dapat dilakukan sesuai order. Kegiatan dalam *stuffing* termasuknya adalah kegiatan *fumigation (for wooden cargo)* dalam hal ini apabila perusahaan konsumen adalah perusahaan *wooden furnitur*, harus melakukan fumigasi terlebih dahulu. Fumigasi berfungsi untuk menetralkan komoditi (*furniture*) dari berbagai macam jamur dan berbagai kuman, atau dengan kata lain pembersihan dengan cara pengasapan. Jika fumigasi itu *clear*, maka dari perusahaan fumigasi yang ditunjuk oleh konsumen dalam *shipping instruction (SI)* akan mengeluarkan *certificate of fumigation*.

Muatan ekspor sebelum di masukkan ke dalam *container* harus dibungkus (*packing*) terlebih dahulu. Pembungkusan merupakan kegiatan membungkus barang atau muatan, yang bilamana barang barang tidak dibungkus akan mengalami kerusakan. Untuk setiap pembungkusan yang berisi barang berbahaya harus diberi tanda dengan segel atau sticker secara jelas agar dapat dikerjakan sesuai dengan peraturan pelaksanaannya.

Kegiatan lain yang dilakukan dalam *stuffing* yaitu *shipping mark*, yang fungsinya nanti akan digunakan sebagai keterangan dalam dokumen, dan mudah dikenali. Dalam bungkusan secara berurutan perlu ditulis *Initial* atau kepedekan, Nomor referensi, tujuan, nomor pembungkus. Di Indonesia, bila peralatan bongkar muat *container* memadai maka pengisian *container* akan dilakukan pada *ground level*, di mana *container* diletakkan di atas lantai di depan gudang pengisian dan setelah itu baru diisi.

Setelah memuat dan menutup pintu *container* sesuai rencana, agar *container* dapat tiba dengan baik di *consignee* dan juga untuk menghindari klaim

dan waktu terbang, beberapa hal berikut harus diperhatikan, yaitu:

- 1) Kekuatan *container*. Memastikan bahwa *container* kuat dalam perjalanan.
- 2) Pemeriksaan oleh Bea Cukai dan lebih dari satu barang dimuat dalam *container*, maka contoh-contoh barang yang ada di dalamnya diletakkan dekat pintu untuk memudahkan pemeriksaan dan menghemat.
- 3) Keamanan *container*. Bila pintu sudah ditutup semuanya dan muatan sudah dicek dengan baik, maka pintu ditutup dengan melihat bahwa alur-alur karet penutupnya terletak dengan baik. Pengunci kawat atau pengunci besi dikuncikan pada tempat yang sesuai pada pintu *container* sebelah kanan dan nomornya dicatat.

Pegawai pengawas *stuffing* kemudian melakukan penyegelan pada *container* dan mencantumkan nomor segel container dalam PM (Persetujuan Muat) dan membubuhkan tanggal, tanda tangan, nama, dan NIP (Nomor Induk Perusahaan). *Freight forwarder* akan menerima PM (persetujuan muat) yang telah ditandatangani dari pegawai pengawas *stuffing*, kemudian membawa barang ekspor ke kawasan pabean, dengan menyerahkan ; Lembar ke dua PM kepada TPS (Tempat Penimbunan Sementara); dan lembar ke satu dan ke tiga PM kepada pegawai dinas luar dipintu masuk kawasan Pabean. Lembar ketiga akan diserahkan kepada pengangkut. Selain PM, dokumen yang diterima yaitu : Dokumen *invoice* dan dokumen *packing list/invoice. Invoice*, yang berisi deskripsi barang-barang, kuantitas, harga per unit, harga keseluruhan. *Packing list/invoice*, yang berisi deskripsi barang- barang, kuantitas, harga per unit, harga keseluruhan, ukuran, berat bersih, dan berat kotor. Kegiatan selanjutnya setelah *stuffing* selesai yaitu, pengangkutan muatan dalam container ke pelabuhan *freight forwarder* akan mengeluarkan *draft House Bill of Lading* atau FCR (*Forwarder Certificate of Receipt*)

- e. Pemuatan barang barang ekspor ke atas sarana pengangkut dilaksanakan setelah mendapat persetujuan dari Pejabat Pabean. Persetujuan sebagaimana dimaksud diberikan setelah dilakukan penelitian dokumen dan atau pemeriksaan fisik barang. Hal-hal yang perlu disiapkan oleh *freight forwarder* untuk kegiatan pemeriksaan ini

yaitu:

- 1) Menyiapkan barang yang akan diperiksa.
- 2) Memberitahukan kepada pemeriksa dalam hal pemeriksaan fisik secara bertahap.
- 3) Menyerahkan barang yang akan diperiksa.
- 4) PEB yang telah mendapat Nomor dan tanggal Pendaftaran dan telah ditandatangani serta stempel perusahaan.
- 5) *Invoice* dan *packing list*
- 6) Dokumen pelengkap pabean lainnya yang diwajibkan.

Setelah pemeriksaan fisik barang selesai, *freight forwarder* menerima PEB yang telah berisi hasil pemeriksaan fisik barang, *invoice* dan *packing list* dokumen pelengkap pabean lainnya yang diwajibkan.

Pemuatan barang dilakukan:

- 1) Kawasan Pabean atau;
- 2) Tempat lain yang dipersamakan dengan kawasan pabean berdasarkan izin dari kepala Kantor Pabean yang mengawasi tempat yang bersangkutan.

Dari agen perkapalan *forwarder* menerima:

- 1) Dokumen B/L atau *Master Bill of Lading*, yang menunjukkan bahwa barang-barang tersebut telah diterima dan disetujui oleh pengangkut untuk diangkut ke pelabuhan tujuan dan diserahkan disana kepada penerima barang (*consignee*) yang ditunjuk oleh pengirim barang.
- 2) *Cargo manifest*, merupakan dokumen yang berisi informasi tentang muatan di atas kapal. Namun juga dapat dikerjakan oleh *freight forwarder* bila harus berhubungan dengan bea-cukai dan juga pejabat pelabuhan.
- 3) *Shipping note*, merupakan dokumen yang dibuat oleh *shipper* dan dialamatkan kepada *carrier* sebagai tanda komitmen *shipper* untuk mengapalkan muatannya dan juga digunakan untuk mempersiapkan B/L muatan keluar
- 4) *Mate's receipt*, adalah dokumen tanda terima dari pengangkut untuk menyatakan bahwa barang telah diterima di atas kapal (*on board / shipper on board / received on board*)

- f. Pengurusan COO (*certificate of origin*) ke Dinas Perdagangan setempat dengan melampirkan PEB, dan Copy B/L. COO atau SKA (Surat Keterangan Asal) harus diisi dengan jelas, lengkap, benar, tanpa hapusan, coretan, tip-ex, dan tanpa pengulangan ketikan. SKA disini berfungsi sebagai Surat Keterangan Asal barang yang di ekspor sebagai pengawasan atau monitoring ekspor.
- g. Setelah semua urusan muat, stuffing, izin Bea Cukai (*custom clearance*) dokumentasi, dan penyerahan barang kepada pihak pengangkut sebenarnya tugas *forwarder* sudah selesai sampai disini, namun ada beberapa *custom* yang juga menginginkan pelayanan asuransi dari pihak *forwarder*. Untuk prosedur persetujuan asuransi oleh *forwarder* biasanya dimulai dengan tahap *inquiry* (penyelidikan) yakni:
- 1) Pengecekan status *House B/L, Shipping Instruction, Fumigation certificate, packing list* dan *invoice, Forwarder Certificate of Receipt*.
 - 2) Setelah semuanya *clear* kemudian dokumen-dokumen tersebut diajukan ke kantor asuransi untuk mendapatkan *certificate of insurance* yang berupa *invoice* dan *credit note*.
 - 3) Setelah menerima *insurance receipts* dari pihak *forwarder* akan meneruskannya kepada *customer* (eksportir/importir) untuk dimintai pembayaran uang muka (*advance payment and proof*).
- h. Terakhir *freight forwarder* melaksanakan *Job-Do-Costing*, atau pembiayaan atas kerja yang dilakukan atas *order*. Pihak *freight forwarder* akan mengeluarkan dokumen : *House B/L, PEB, FCR, Courier slip, Master B/L, dan Dokument Receipt Note* dan *invoice* (tagihan) untuk diserahkan kepada konsumen dan juga kepada kantor cabang *freight forwarder* di luar negeri (negara tujuan pengiriman barang).

3. Dokumen–dokumen yang diperlukan sekaligus yang dikerjakan *freight forwarder* dalam pengiriman barang melalui laut.

- a. SI (*shipping instruction*)

SI (*Shipping Instruction*) adalah surat/ formulir perintah pengiriman atau pengapalan barang yang dibuat eksportir yang memuat data lengkap mengenai pelabuhan tujuan, nama dan alamat importir yang dituju, nama dan alamat eksportir, jumlah barang, ukuran barang, berat kotor barang, isi barang, tanda tangan dan nama pengiriman atau *stamp* perusahaan, serta catatan atau pesan lainnya yang berhubungan dengan pengiriman barang.

b. *Invoice*

Invoice adalah dokumen yang menyatakan kejelasan data-data barang yang dikirim meliputi nama dan alamat *shipper* dan *consignee*, serta rincian jumlah, jenis, dan nilai barang.

c. PL (*Packing List*)

PL (*Packing List*) adalah dokumen yang menyatakan kejelasan data barang yang dikirim meliputi nama dan alamat *shipper* dan *consignee*, serta rincian jumlah, jenis dan berat barang termasuk jumlah kemasan.

d. *Bill of Lading*

Bill of Lading adalah dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran sebagai tanda terima penyerahan barang juga sebagai bukti kepemilikan atas barang yang telah dimuat di atas kapal oleh eksportir untuk diserahkan kepada importir. Sedangkan fungsi dari B/L ini adalah sebagai:

- 1) Bukti bahwa barang telah dimuat di kapal
- 2) Dokumen hak milik dari pemilik barang (*document of title*)
- 3) Kontrak angkutan (*contract of affreightment*)
- 4) Dokumen jual / beli (*transferable document*)

Bila hanya ditujukan pada suatu penerima maka B/L ini termasuk *non negotiable*, namun bila dapat diperdagangkan disebut bahwa B/L ini *negotiable*.

e. *Manifest*

Cargo manifest merupakan dokumen yang berisi informasi tentang muatan diatas kapal.

f. *Mate's Receipt*

Mate's Receipt adalah dokumen tanda terima dari pengangkut untuk menyatakan bahwa barangnya telah diterima di atas kapal (muatan ekspor). Isi dokumen ini menyatakan bahwa barang dengan spesifikasinya telah dimuat dalam kapal.

g. (DO) *Delivery*

(DO) *Delivery Order* adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh pihak yang berkuasa menyimpan barang. Untuk mengeluarkan barang itu dari tempat penyimpanannya terdapat " fiat keluar " artinya yang punya barang telah menyelesaikan kewajibannya terhadap yang dikuasakan atas barang tersebut. Dalam DO perusahaan pelayaran telah melunasi *freight*, bea masuk, ongkos *storage*, dan lain – lain.

h. HB/L (*House Bill of Lading*)

Dokumen ini dipergunakan apabila pengangkutan barang dilakukan melalui laut. *House Bill of Lading* merupakan kontrak pengangkutan barang antara *shipper* dengan *carrier* (maskapai pelayaran) dari pelabuhan ke tempat tujuan. *House Bill of Lading* selalu *non – negotiable* dan oleh karenanya bukan merupakan *document of title*. *House Bill of Lading* tidak dapat dipindahtangankan atau diperjual belikan. Pencantuman nama importir dalam *House Bill of Lading* sebagai pihak yang menerima barang, membuat barang-barang tersebut tidak dapat diambil oleh pihak lain.

Dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut *freight forwarder* menerbitkan dan mengerjakan dokumen berupa *Draft Bill of Lading, Bill of Lading, House Bill of Lading, Invoice, Packing list* (apabila dokumen tersebut atas permintaan shipper), dan dokumen asuransi bila diperlukan.

4. Kendala

Kendala yang dihadapi dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi laut serta usaha yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut adalah sebagai

berikut: Dalam suatu perdagangan, khususnya perdagangan Internasional (ekspor-impor) tidak akan lepas dari masalah / kendala. Perusahaan ekspor maupun perusahaan jasa pengiriman barang ekspor telah mempunyai cara tersendiri dalam menghadapi masalah-masalah tersebut. *Freight forwarder* khususnya pada bagian *sea freight* masalah yang sering timbul adalah jadwal keberangkatan kapal yang padat, sehingga tidak sedikit keberangkatan barang yang harus dipindahkan dan ikut kapal lain, dengan catatan keberangkatan barang tersebut disesuaikan dengan tanggal *stuffing*. Hal demikian terjadi karena banyaknya *shipper* / eksportir yang mengekspor barangnya melalui transportasi laut dan kebanyakan dari mereka menginginkan barangnya cepat sampai ditempat tujuan, padahal tidak hanya *Freight forwarder* (mewakili *shipper*) yang menggunakan jasa perusahaan pelayaran tertentu untuk pengiriman barangnya. Oleh karena itu sering terjadinya kepadatan keberangkatan barang ekspor melalui laut dengan alat transportasi kapal. Namun, apabila *shipper* menginginkan barangnya berangkat sesuai dengan tanggal yang diinginkan dan dengan kapal yang dipilihnya maka, *shipper* harus mau menaikkan harga atau biaya untuk mendapatkan tempat dalam kapal sesuai dengan tanggal keberangkatan yang diinginkan, sebab dalam suatu muatan terdapat kelas-kelas yang mana dari kelas-kelas tersebut terdapat harga yang berbeda.

Untuk mengatasi kendala tersebut, yang dilakukan oleh *freight forwarder* adalah terlebih dahulu melakukan kerjasama atau teken kontrak dengan perusahaan pelayaran, misalnya kontrak selama satu tahun dengan memberikan atau mensuply beberapa *teus* tertentu, sehingga untuk pengiriman barang berkapasitas banyak dengan menggunakan jasa perusahaan pelayaran tertentu atau yang diinginkan dapat berjalan dan sampai ditempat tujuan sesuai dengan waktu dan tanggal yang dijadwalkan

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan mengenai peran perusahaan *freight forwarder*

dalam jasa pengiriman barang melalui transportasi laut, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. *Freight forwarder company* yang bergerak dalam bidang jasa pengiriman barang sekaligus sebagai agen penanggung jawab atas semua kegiatan pengangkutan dari awal hingga tempat tujuan barang, dari dalam negeri ke luar negeri, negara tempat tujuan eksportir. *Freight forwarder* membantu para *shipper* atau eksportir dalam mencari perusahaan pelayaran yang dapat memberikan ongkos angkut yang lebih ringan atau dengan harga khusus sesuai dengan kelas-kelas tersendiri. *Freight forwarder* membantu eksportir dalam penyediaan dan pengurusan pengangkutan maupun pengurusan dokumen-dokumen pelaksanaan ekspor, menyiapkan dan melaksanakan segala pelayanan yang diminta oleh eksportir untuk melakukan pengiriman barang ekspor, memilih rute perjalanan, pengambilan barang dari tempat eksportir, pengepakan, pemesanan ruang kapal (*Booking Space*), memperkirakan waktu pengapalan (*Sailing Date*) yang sesuai dengan waktu penyerahan (*Deleverly Time*) kepada *consignee*, dan kemudahan urusan kepabeanan
2. Prosedur yang dilakukan oleh *Freight forwarder* dalam pengiriman barang ekspor melalui laut adalah proses awal mulai dari penerimaan *Shipping Instruction* dari *shipper* kemudian dari SI tersebut digunakan untuk *booking space* di agen perkapalan yang nantinya akan dibuatkan *draft Bill of Lading* untuk memperoleh *Delivery Order*, kemudian dari *Freight forwarder* mulai mengurus dokumen *custom clearance* (kepabeanan) untuk memperoleh PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) setelah semua *clear*, pada tanggal *stuffing* yang ditentukan *shipper* mengirimkan dokumen *draft Bill of Lading* ke *shipper* kemudian baru melakukan *stuffing* dimana dalam proses *stuffing* maka akan diperoleh nomor container dan nomor seal yang tertulis diboks container, kemudian setelah semuanya mengirimkan dokumen *Bill of Lading* copy yang sudah ditandatangani oleh manajer ke *shipper* sebagai tanda bahwa pengangkutan sudah selesai, dan menunggu informasi dari pihak *consignee*.
3. Dokomen-dokumen yang diperlukan dan yang dikerjakan dalam

pengiriman barang ekspor melalui laut antara lain:

- a. *Shipping Instruction* (Dibuat atau dikerjakan berdasarkan SI dari *shipper* yang kemudian dikirim ke EMKL yang ditunjuk oleh *shipper*)
- b. SOP (*Shipping Operating Procedures*) yang dibuat berdasarkan SI dari eksportir, kemudian SOP diberikan kepada divisi *sea freight* untuk dikerjakan mulai dari *booking space* pada perusahaan pelayaran.
- c. *Packing List & Invoice* (Dikerjakan atas permintaan atau perintah *shipper*)
- d. *Draft B/L* (Dibuat sebagai acuan untuk membuat dokumen B/L asli)
- e. *Bill of Lading* (dokumen sebagai bukti kepemilikan atas barang yang telah dimuat). *Manifest* (dokumen yang berisi informasi tentang muatan diatas kapal)
- f. DO (*Delivery Order*) (dokumen yang digunakan untuk mengeluarkan barang dari tempat penyimpanannya)
- g. *Mate's Receipt* (dokumen tanda terima dari pengangkut)

Dalam pengiriman barang ekspor melalui transportasi *Freight forwarder* menerbitkan dan mengerjakan dokumen berupa *Draft Bill of Lading, Bill of Lading, House Bill of Lading, Invoice, Packing list* (apabila dokumen tersebut atas permintaan *shipper*), dan dokumen asuransi bila diperlukan.

4. Pada bagian *sea freight* masalah atau kendala yang sering timbul adalah jadwal keberangkatan kapal yang padat, sehingga tidak sedikit keberangkatan barang yang harus dipindahkan dan ikut kapal lain, dengan catatan keberangkatan barang tersebut disesuaikan dengan tanggal *stuffing*. Hal itu terjadi karena banyaknya *shipper* / eksportir yang mengekspor barangnya melalui transportasi laut dan kebanyakan dari mereka menginginkan barangnya cepat sampai ditempat tujuan.

Saran

Untuk mengatasi hambatan-hambatan yang ada agar dalam pelaksanaan pengiriman barang ekspor khususnya melalui transportasi laut berjalan sesuai dengan yang diharapkan, maka penulis menyarankan kepada pihak-pihak yang terkait sebagai berikut:

1. Sebagai *freight forwarder company* dalam jasa pengiriman barang, disarankan untuk lebih memberikan pelayanan yang terbaik bagi para *customer*nya sehingga dalam

proses pengiriman barang melalui laut dapat berjalan tanpa ada kesulitan, begitu juga dengan kerjasama yang baik dengan perusahaan-perusahaan yang terlibat dalam pengiriman barang ekspor, selain itu hubungan baik dengan *shipper/eksportir*.

2. Disarankan dalam proses atau prosedur pengiriman barang *Freight forwarder* untuk lebih teliti karena dengan alur dokumen yang begitu rumit apabila tidak dengan ketelitian yang tinggi maka akan terjadi kesalah pahaman atau kekeliruan yang akan mempengaruhi *profit* dari perusahaan tersebut. Untuk itu diperlukan ketelitian yang tinggi sekaligus kejelian dalam sebuah kasus ekspor impor

DAFTAR KEPUSTAKAAN

Agung, Setyo Wahyu dan Murti, Hari. (2004). *Buku Pedoman Penulisan Tugas Akhir dan Magang Kerja D-3 Bisnis Internasional*, Fakultas Ekonomi Sebelas Maret, Surakarta.

Amir, MS. (2001). *Letter of Credit: Dalam Bisnis Ekspor Impor*. Jakarta: PPM

Amir, MS. (2001). *Korespondensi Bisnis Ekspor - Import*, Penerbit PPM, Jakarta

_____ (2002). *Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*, Penerbit PPM, Jakarta

_____ (2003). *Strategi Memasuki Pasar Ekspor*, Penerbit PPM, Jakarta

Hamdani, & Arimbi, P. (2015). *Impor Tingkat dasar Level Satu* (Cetakan Kedua). Jakarta Timur: Bushindo

Hutabarat, Roselyne. (1992). *Transaksi Ekspor Impor*, Penerbit Erlangga, Jakarta

PPEI, BPEN & DEPPERINDAG (2006). *Kumpulan Makalah Prosedur ekspor*, Disampaikan pada Pelatihan Prosedur Ekspor, Pelatihan Teknik Negosiasi dan Kontrak Dagang Ekspor, Pelatihan Strategi Pemasaran Ekspor, Diselenggarakan antara Balai Besar PPEI, BPEN & DEPPERINDAG kerjasama dengan Lab. Ekspor – Impor, Program D-3 Fakultas Ekonomi Universitas Sebelas Maret Surakarta, 5 – 7 April 2006 dan 3 – 5 Agustus 2006.

Suyono R.P (2001) *Shipping (Pengangkutan Internasional Ekspor-Impor Melalui Laut)*, Penerbit BPM, Jakarta.

Wibe site, [http : //www.agilitylogistics.com](http://www.agilitylogistics.com)

Widjaja, G., & Yani, A. (2001). *Seri Hukum Bisnis: Transaksi Bisnis Internasional (Ekspor-Impor & Imbal Beli)*. Jakarta: Rajagrafindo.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang

Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan.