



EDITORIAL

PENGENDALIAN DAN PENGELOLAAN

Puasa Ramadhan kembali hadir ditengah-tengah masyarakat, khusus masyarakat muslim maupun masyarakat umum lainnya yang tidak menjalankan puasa pasti akan ikut merasakan pengaruhnya secara langsung maupun tidak langsung akan hadirnya bulan puasa.

Ada hal yang selalu menarik perhatian setiap datangnya bulan penuh berkah ini, yaitu sebuah upaya untuk melakukan evaluasi ke dalam (introspeksi) bagi setiap individu yang melaksanakan ibadah puasa.

Cakupan terhadap introspeksi ini tidak hanya terbatas pada hal-hal yang bersifat lahiriah saja, yaitu mengendalikan dan mengelola keinginan untuk tidak makan dan minum belaka. Namun juga meliputi mengendalikan pikiran, hati dan perilaku agar lebih sabar, empati serta mempertebal kepedulian terhadap sekitar lingkungan kegiatan sehari-hari.

Disamping itu setiap individu yang beribadah puasa harus mampu mengelola hawa nafsu (emosi) sedemikian rupa agar membawa kebaikan bersama bagi lingkungan sekitar. Dalam realitas kehidupan kekuatan nalar lebih menuntun pada munculnya gagasan-gagasan, namun untuk selanjutnya adalah urusan emosi yang akan menuntun usaha-usaha mewujudkan gagasan atau ide yang muncul.

Gagasan-gagasan yang bermanfaat menjadi tidak akan menemukan bentuk dan wujudnya kalau tidak dibarengi dengan suatu bentuk emosi positif untuk tidak pernah lelah dalam merealisasikannya. Hawa nafsu positif harus dipacu seoptimal mungkin untuk mewujudkan gagasan yang membawa manfaat bagi masyarakat banyak.

Sebaliknya, hawa nafsu dan emosi yang bersifat negatif harus dikelola agar tidak menjadi predator terhadap emosi positif yang menuntun kita untuk menemukan dan mendapatkan hakikat kemanusiaan itu sendiri.

Pada titik yang paling tinggi, kegiatan puasa yang dilakukan oleh manusia dengan agama apapun dan dengan penyebutan apapun, secara lahiriah tidak hanya sebatas mengurangi frekwensi dan membatasi waktu makan-minum. Melainkan adalah upaya pencarian yang

tidak pernah berhenti dari bulan per-bulan, dari tahun berbilang tahun sampai manusia itu mencapai batas usianya, untuk menemukan posisi tertingginya sebagai manusia yang sudah mampu memahami dan memaknai hakikat kemanusiaannya dihadapan manusia lainnya, dihadapan tanggung jawab profesinya, dihadapan alam lingkungan sekitarnya dan puncak tertingginya adalah tanggung jawab pada Tuhannya.

Dan setiap upaya pencarian dalam bentuk olah perilaku keprihatinan dalam wujud olah laku puasa yang dilakukan selama bulan puasa selalu diimbangi dengan bentuk kemenangan kecil diakhir bulan puasa, yaitu pada saat kembalinya manusia pada fitrahnya (kesucian yang tentu diharapkan) pada hari Raya Idul Fitri. Inilah bentuk proses keseimbangan yang harus dimiliki oleh setiap manusia agar dapat dipahami, bahwa kebahagiaan baru dapat dirasakan setelah melampaui proses kesengsaraan dan keprihatinan.

Sehingga apabila ada sejumlah orang-orang yang setiap hari, bulan dan tahunnya dipenuhi dengan bentuk-bentuk suasana hari raya kemenangan atau kegembiraan selalu, maka akan menumpulkan ketajaman rasa akan adanya kehidupan penuh sengsara dan keprihatinan dan pada akhirnya akan mengikis hakikat kemanusiaannya dengan tumbuhnya bibit kesombongan dan keserakahan akan bermunculan.

Demikian pula dengan sebagian besar masyarakat yang selalu didera kemiskinan dan kesengsaraan yang hampir dalam setahun tidak pernah secercah harapan kemenangan di dapatkan, maka benih-benih keputusan akan menggiring pada jurang peniadaan hakikat kemanusiaan secara fisik (bunuh diri).

Akhir puasa ramadhan ditutup dengan moment kemenangan bagi setiap manusia, baik yang mempunyai harta ataupun sedikit harta. Berbagi kebahagiaan adalah konsepsi dasar pada Hari Raya Idul Fitri. Maka menjelang hari bahagia dan kemenangan tersebut ada kewajiban bagi yang memiliki harta yang sudah berkewajiban mengeluarkan sebagian hartanya untuk dibagikan pada yang berhak menerima, yaitu masyarakat yang berkekurangan harta.

Inilah kemenangan dan kebahagiaan untuk semua, kemenangan dan kebahagiaan untuk keberadaan kemanusiaan bersama sesama manusia dan mahluk lainnya di muka bumi. (guslim-sept'09)

Kadin Laporkan Soal Pipa Kodeco ke Ranah Hukum

Siapkan skim kompensasi terhadap kerugian pelaku usaha di Tg. Perak

SURABAYA (wartagafeksi): Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Jawa Timur semakin tegas sikapnya terhadap keberadaan pipa gas bawah laut milik operator Kodeco Energy, Ltd yang diketahui telah memotong alur pelayaran barat Surabaya dan telah memicu timbulnya kekuatiran akan bahaya serta ekonomi biaya tinggi.

Dalam sikapnya asosiasi tempat berhimpunnya para pelaku usaha yang kini diketuai La Nyalla Mattalitti itu berencana akan membawa persoalan pemasangan pipa gas bawah laut yang memotong alur pelayaran barat Surabaya milik Kodeco Energy, Ltd ke ranah

hukum menyusul adanya dugaan penyimpangan terhadap Surat Keputusan Dirjend Hubla No GM.771/9/5/DN-07 tertanggal 7 September 2007.

Disisi lain, Kadin mendesak operator pipa gas itu untuk memberikan kompensasi kepada kalangan pelaku usaha, karena dengan keberadaan pipa gas bawah laut yang tidak ditanam itu telah memicu ekonomi biaya tinggi sehingga berdampak kerugian bagi sejumlah pelaku usaha di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.



Sejumlah sikap Kadin itu merupakan bentuk dukungan terhadap 9 asosiasi di Pelabuhan Tanjung Perak yang terkena imbas keberadaan pipa gas itu. Ke-9 asosiasi itu terdiri INSA, GPEI, GINSI, Gafeksi, Organda, APBMI, Pelra, Adepi dan Gapasdap. Recananya sikap itu akan dilaporkan kepada Presiden RI agar segera mendapatkan proses penyelesaian.

Pada kesempatan lain, pemerintah telah memastikan bila pipa gas bawah laut dari On Shore Receiving Facility (RTF) di Gresik ke Poleng Processing Platforms sepanjang 66 km itu hanya bersifat sementara yaitu berdurasi satu tahun sejak pertama kali dialiri gas pada 1 Juni 2009 hingga 1 Juni 2010. pasca satu tahun, pihak operator diminta untuk mengalihkan jalur gas serta pipa yang telah tergelar.

Ketua Umum Kadin Jatim Periode 2009-2014 La Nyalla Mattalitti menegaskan rencana untuk membawa kasus Kodeco itu ke ranah hukum.

“Kadin Jatim berserta 9 asosiasi di Pelabuhan Tg. Perak menilai ada regulasi yang tidak dipenuhi oleh Kodeco terkait proses pemasangan pipa yang menjamin tingkat keamanan dan keselamatan untuk di alu pelayaran. Karena bila menilik SK Dirjen Hubla itu maka pipa gas atau apapun yang dipasangan memotong alur mesti ditanam -30 meter low water spring [LWS],” kata La Nyalla kepada pers se usai diterima Gubernur Jatim untuk membicarakan pipa Kodeco, belum lama ini.

Dia menerangkan dalam SK itu yang ditanam tidak hanya yang memotong alur, tetapi regulasi itu juga mengatur pipa yang sejajar maupun berada di tepi alur.

“Semuanya ternyata mesti ditanam, bila sejajar ditanam -16 meter LWS dan untuk diluar alur ditanam -2 meter LWS. Lha kok ini memotong alur pelayaran malah tidak ditanam. Ini khan jelas merugikan kalangan pemakai jasa pelayaran akibat muatan kapalnya mesti dikurangi, apalagi dengan adanya SE Adpel Perak tentang pembatasan draft kapal 7-8,5 meter yang dibolehkan,” ungkapnya.

Lebih jauh dia menjelaskan setidaknya ada tiga pihak yang akan dipersoalkan terkait regulasi pipa Kodeco itu, ketiga pihak itu Departemen Perhubungan khususnya Direktorat Jendral perhubungan laut dan Badan Pelaksana Usaha Hulu Migas (BP Migas) keduanya selaku regulator dan pemilik pipa yaitu Kodeco.

“Bisa saja dibawa ke ranah Tata Usaha Negara, karena terkait regulasi yang menyimpang. Dan bisa juga ke pengadilan umum karena merugikan banyak pihak dan memiliki ancaman bahaya yang tinggi bagi keselamatan dunia usaha,” tegasnya.

Minta Kompensasi

Kadin Jatim beserta 9 asosiasi (INSA, GPEI, GINSI, Gafeksi, Organda, APBMI, Pelra, Adepi dan Gapasdap) berencana merumuskan perhitungan terkait ekonomi biaya tinggi yang disebabkan pemasangan pipa gas Kodeco yang memotong alur.

“Penghitungan itu nantinya akan digunakan untuk mengajukan klaim kerugian untuk Kodeco, karena operator itu telah memaksa menggunakan alur pelayaran melalui pipa gasnya dan pasti diuntungkan. Sedangkan kalangan pelaku usaha akibat pipa gas itu menjadi merugi, sehingga wajar bila nantinya menerima kompensasi kerugian dari Kodeco,” tegasnya.

Dari data yang dihimpun Kadin Jatim, lanjut dia, setiap penurunan 1 cm draft kapal setara dengan bobot 100 ton.

“ Karena ada SE Adpel yang mengatur bila draft kapal mesti 8,5 meter dari semula 9,5 meter [kedalaman alur] maka bobot yang mesti dikurangi untuk kapal berdraft 9,5 meter keatas 1 meter yang equivalent dengan 10.000 ton. Selain itu penurunan beban muatan itu ditengarai menyebabkan biaya angkut naik 20%-30%,” tegasnya.

Berdurasi Satu Tahun

Departemen Perhubungan memastikan penggelaran pipa gas bawah laut milik operator migas Kodeco Energy, Ltd yang memotong alur pelayaran barat Surabaya (APBS) hanya sementara dengan durasi satu tahun sejak beroperasi 1 Juni 2009, sehingga operator migas itu pada tahun depan (1 Juni 2010) diminta memindahkan pipa gas itu.

Disisi lain, pemerintah berencana melakukan revitalisasi alur pelayaran Selat Madura dengan diperlebar dari 100 meter menjadi 200 meter serta memperdalam dari 9,5 meter menjadi 14 meter. Proyek itu akan dimulai 2010 dengan lama pengerjaan 14 bulan.

Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamal mengungkapkan kebijakan pemerintah tidak berubah bahwa pipa gas milik Kodeco yang telah digelar itu hanya berdurasi satu tahun.

“Persoalan pipa Kodeco kini tengah dirapatkan. Sedangkan posisi pipa sedang disurvei dengan melakukan penyelaman dan sudah berlangsung dalam beberapa hari. Kodeco juga akan dipanggil untuk menjelaskan keberadaan pipa tersebut. Pipa Kodeco tetap bersifat sementara hanya untuk satu tahun, jadi setelah satu tahun mesti dipindah,” kata Jusman kepada pers, se usai peluncuran Kapal Dharma Feri IX milik PT Dharma Lautan Utama di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, belum lama ini.

Jusman menambahkan bila dari survei serta masukan kondisi pipa ternyata membahayakan alur pelayaran maka akan diambil tindakan.

“Bila membahayakan jelas akan diambil tindakan,” ujarnya.

Direktur Jenderal Perhubungan Laut Sunaryo mengaungkapkan pihaknya telah melakukan koordinasi dengan sejumlah stakeholder pelayaran serta Badan Pelaksana Usaha Hulu Migas dan Kodeco Energy, Ltd guna membahas persoalan pipa gas yang memotong alur.

“Dari rapat itu telah ada sejumlah kesimpulan, yang pertama posisi pipa kini tengah disurvei dengan melakukan penyelaman dan kini prosesnya telah berlangsung selama tiga hari. Survei itu untuk landasan bagi proses pemasangan rambu lalu lintas laut agar kapal yang melintas dapat mengetahui secara pasti posisi pipa gas itu,” kata Sunaryo kepada pers di Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, kemarin.

Kedua, lanjut Sunaryo, pemasangan pipa telah ditetapkan hanya berlangsung satu tahun sejak beroperasi pada 1 Juni 2009.

“Jadi hanya sementara sehingga pada 1 Juni 2010, operator Kodeco mesti memindahkan atau tidak lagi menggunakan pipa gas tersebut. Kesepakatan ini setuju oleh semua pihak yang hadir.”

Revitalisasi Alur

Menhub menerangkan pihaknya berencana akan melakukan revitalisasi alur pelayaran Selat Madura khususnya yang digunakan kapal untuk masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Biayanya dari APBN, namun bisa saja ditenderkan ke pihak swasta yang berminat. Revitalisasi itu akan segera dilakukan,” kata Jusman.

Dirjend Hubla menambahkan proyek revitalisasi alur itu belum bisa dilakukan hingga 2010, karena masih terhambat dengan keberadaan pipa gas Kodeco.

“Proyek revitalisasi alur itu kini tengah dikaji, intinya alur akan diperdalam dari 9,5 meter menjadi 14 meter agar bisa menampung kapal generasi ke-3 dan ke-4. Alur juga akan diperlebar dari 100 meter menjadi 200 meter sehingga perlintasan kapal dapat dua arah dari semula hanya one way traffic,” ungkapnya.

Proyek revitalisasi alur itu, kata Sunaryo, diprediksi akan dimulai 2010 dengan lama pengerjaan 14 bulan.

“untuk pendalaman diper kirakan hanya perlu delapan bulan sedangkan pelebaran perlu lebih lama sehingga totalnya 14 bulan,” terangnya.

Sikap Kadin

Sementara itu sikap Kadin Jatim terhadap pipa gas Kodeco lebih jelasnya termuat dalam keterangan pers berikut ini.

1. Sikap Kadin Jatim tetap menolak keberadaan proyek pipa gas bawah laut milik Kodeco yang diketahui memotong alur pelayaran barat Surabaya.

Sikap Kadin Jatim itu merupakan bentuk dukungan terhadap sikap 9 asosiasi yang bergerak di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang terkena dampak langsung atas keberadaan proyek itu. Dalam pertemuan dengan Gubernur Jatim, kadin beserta 9 asosiasi meminta masukan dan saran serta berharap dukungan pemerintah Provinsi Jatim terkait persoalan pipa gas Kodeco itu. Harapannya Gubernur Jatim bersama kadin dapat merumuskan sikap terkait pipa gas Kodeco itu dan melaporkannya kepada Presiden RI.

2. Kadin beserta 9 Asosiasi Tg. Perak akan menanyakan kepada pemerintah terkait dasar kebijakan proyek pisanisasi Kodeco yang memotong alur pelayaran tersebut.

Kadin Jatim menilai ada dugaan kolusi terkait proses pengambilan kebijakan dalam proyek pisanisasi gas milik Kodeco tersebut, ini didasari bila menilik kronologis proses pengajuan perijinan pipa Kodeco dimana rekomendasi Adpel Tg. Perak yang mengusulkan agar pipa gas itu tidak memotong alur tidak diindahkan serta bila mengacu Surat Keputusan Dirjend Hubla No GM.771/9/5/DN-07 pada 7 September 2007, dimana bila ada proses pemasangan pipa di alur pelayaran mesti ditanam -30 meter Low Water Spring (LWS) bila memotong alur, sejajar alur ditanam -16 meter LWS dan untuk diluar alur ditanam -2 meter LWS. Dan terbukti regulasi dirjen hubla itu sama sekali tidak ditaati. Sikap Kadin Jatim, bila memang ditemukan adanya unsur kolusif dan ditengarai menyebabkan adanya kerugian khususnya memicu ekonomi biaya tinggi, maka Kadin Jatim berniat akan mengajukan hal itu ke ranah hukum.

3. Kadin Jatim mengetahui bila operator Kodeco ternyata telah memiliki jalur pipa gas lain dari On Shore Receiving Facility (RTF) di Gresik ke Poleng Processing Platforms di Laut Jawa yang telah ada.

Jalur pipa itu sama sekali tidak memotong alur pelayaran alias sejajar dengan alur. Pertanyaannya kenapa sekarang Kodeco malah memilih membangun pipa gas bawah laut yang memotong alur pelayaran. Sikap Kadin menghendaki penyaluran gas yang kini telah dimulai dapat dihentikan pada jalur pipa yang memotong alur, Kodeco bisa menggunakan jalur pipa lama agar tidak membahayakan pelayaran dan membuat ekonomi biaya tinggi. Pipa gas itu bisa dipakai bila jalur pipa itu telah ditanam sesuai Surat Keputusan Dirjend Hubla No GM.771/9/5/DN-07 pada 7 September 2007.

4. Bila pemerintah dan Kodeco memilih tetap menggunakan jalur pipa gas yang memotong alur meskipun hanya sementara waktu yaitu selama satu tahun terhitung 1 Juni 2009 – 1 Juni 2010, maka Sikap Kadin Jatim sebagai berikut:

Pertama, meminta Kodeco untuk bertanggung jawab atas kerugian para pelaku usaha akibat adanya penambahan biaya ongkos produksi terkait adanya kebijakan pembatasan draft kapal.

Kompensasi itu mesti diper hitungkan selama pemakaian pipa gas yang merugikan kalangan pelaku usaha di Tg. Perak. Karena logikanya, Kodeco sangat diuntungkan dengan memakai jalur pipa yang motong alur itu dari pada Kodeco membangun pipa sejajar dengan pipa lama, dan cukup wajar akibat keuntungan itu beban kerugian kalangan pelaku usaha di Tg. Perak dapat ditanggung juga oleh Kodeco. Kadin Jatim menilai ini sebagai langkah yang sangat adil, yang satu menyebabkan biaya ekonomi tinggi tapi mendapat keuntungan, sedangkan sisi lain ada yang dirugikan sehingga perlu mendapat kompensasi.

Kedua, Kodeco mesti membuat pernyataan kesanggupan untuk menanggung semua biaya bila terjadi accident yang menyebabkan alur pelayaran barat Surabaya mengalami kendala/hambatan, bahkan hingga kemungkinan terburuk terjadi ledakan gas sehingga alur menjadi tertutup. (wartagafeksi/hd)

Kegiatan Ekspor di Priok Terhambat Eksportir Desak PNBP Ekspor Dihapus

JAKARTA (wartagafeksi):
Kalangan eksportir mendesak
Ditjen Bea dan Cukai segera
membenahi aturan baru
pembayaran PNBP yang
menyebabkan kegiatan ekspor di
Pelabuhan Tanjung Priok
terhambat sejak 1 Agustus.



Ketua Umum Ikatan Eksportir Importir Indonesia (IEI) Amelia Achyar mengungkapkan banyak jadwal ekspor yang terkena blokir di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok akibat belum melunasi penerimaan negara bukan pajak (PNBP).

“Banyak kegiatan ekspor yang terpaksa ditunda. Kondisi ini sangat merugikan pelaku usaha,” katanya seperti dikutip dari Bisnis Indonesia, Senin, 24 Agustus 2009.

Sejak 1 Agustus 2009, pengajuan dokumen pemberitahuan ekspor barang (PEB) tidak bisa diproses di Kantor Pelayanan Utama (KPU) Bea dan Cukai apabila PNBP ekspor belum dilunasi.

Sebelum aturan itu diberlakukan, eksportir diperkenankan melunasi pembayaran PNBP secara berkala yang diakumulasikan setiap bulan atau setelah melakukan ekspor.

Aturan itu tertuang dalam Peraturan Dirjen Bea dan Cukai No. P-40/BC/2008 tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Ekspor yang mengatur perubahan sistem baru kepabeanan untuk ekspor mulai 1 Agustus 2009 dan impor mulai 15 Agustus 2009.

Peraturan itu merupakan petunjuk pelaksanaan dari Peraturan Menteri Keuangan No. 145/PMK.04/2007 tentang Ketentuan Kepabeanan di Bidang Ekspor.

Kalangan eksportir menilai keterlambatan disebabkan oleh ketidaksiapan petugas Bea dan Cukai Priok dalam menangani registrasi dokumen ekspor yang diajukan oleh eksportir setiap hari karena penanganannya masih dilakukan secara manual di kantor Bea dan Cukai.

Seharusnya setelah pelunasan PNBP dilakukan oleh eksportir di bank yang ditunjuk oleh Bea dan Cukai, eksportir tidak perlu lagi melakukan registrasi dokumen ekspor untuk memperoleh PEB di kantor Bea dan Cukai.

Arus peti kemas di Pelabuhan Tg. Priok (juta TEUs)				
	2006	2007	2008	2009*
JICT	1,62	1,82	1,99	0,80
TPK Koja	0,58	0,70	0,70	0,28
Konvensional	1,22	1,17	1,28	0,58

Sumber: Pelindo II, diolah
Ket.:*) Semester I

KPU Bea dan Cukai Priok sebenarnya telah mencoba mengatasi masalah tersebut dengan menambah loket pelunasan PNBP ekspor. Sebelumnya, pembayaran PNBP ekspor hanya dapat dilakukan di satu bank yang ditunjuk, yakni Bank Mandiri Cabang Tanjung Priok.

Namun mulai 13 Agustus, pembayaran juga dapat dilakukan di Bank BRI Tanjung Priok, Bank Bukopin Tanjung Priok, dan Bank BNI Tanjung Priok, KPU Bea dan Cukai Priok, dan JICT.

Sekjen Gabungan Pengusaha Eksportir Indonesia (GPEI) Toto Dirgantoro mengatakan aturan pembayaran PNBP itu menyebabkan kerugian besar di kalangan eksportir dan pemilik barang.

Menurut Toto, pembayaran PNBP sebenarnya bukan hal yang rumit dan sejauh ini tidak dipermasalahkan oleh eksportir. Apalagi, biaya untuk membayar PNBP relatif murah, yakni Rp60.000 per dokumen.

“Memang cuma Rp60.000, sebenarnya tidak memberatkan tetapi kalau dilihat kerugian yang dialami eksportir, terus terang sangat besar,” tandasnya.

Dia menilai kasus tersebut mencerminkan ketidaksiapan Bea dan Cukai dalam menerapkan modul baru, terutama PEB secara online.

“Pada dasarnya kami mendukung semua keputusan Bea Cukai. Namun, kami harapkan sebelum implementasi, peraturan itu dimatangkan dahulu agar tidak menimbulkan masalah di kemudian hari,” katanya.

Hapus PNBP ekspor

Amelia mengungkapkan IEI mengusulkan kepada pemerintah agar menghapus PNBP untuk kegiatan ekspor. Selain bisa menggairahkan ekspor, penghapusan PNBP tersebut juga bisa menjadi salah satu bentuk stimulus bagi eksportir.

“Kami sudah mengirimkan surat kepada Menkeu [Sri Mulyani Indrawati], yang intinya meminta PNBP ekspor ditiadakan. Seharusnya ekspor jangan dipungut biaya apa pun karena kegiatan itu mendatangkan devisa bagi negara. Lagi pula pungutan PNBP yang sudah sekian lama berjalan kami anggap tidak jelas peruntukannya.”

Wakil Ketua Bidang Perdagangan dan Kepabeanan Gabungan Forwarder, Logistik dan Ekspedisi Indonesia (Gafeksi) DKI Jakarta Widijanto mengatakan ratusan boks peti kemas tujuan ekspor hingga akhir pekan lalu masih telantar. Hal itu akibat keterlambatan proses dokumen ekspor di Tanjung Priok menyusul dimulainya sistem baru pelunasan PNBP ekspor per 1 Agustus.

Padahal, kata Widijanto, ekspor mulai bergerak naik, terlihat dari pengajuan dokumen ekspor ke KPU Bea dan Cukai Priok yang terus bertambah setiap hari.

”Namun hal ini belum ditopang sistem pelayanan online yang memadai untuk pelunasan PNBP ekspor. Ini yang menjadi penyebab peti kemas terlantar dan tidak bisa diekspor sesuai dengan jadwal karena harus menunggu kunjungan kapal selanjutnya.”

Gafeksi mendukung penghapusan PNPB ekspor tidak hanya yang dipungut oleh Bea dan Cukai tetapi juga di instansi lain, seperti Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM), karantina, dan administrator pelabuhan, karena selama ini pelayanan kepada pelaku usaha belum optimal.

Meskipun PNBP dipungut oleh sejumlah instansi di pelabuhan, kata Widijanto, pelayanan kepada pelaku usaha kepelabuhanan masih banyak dilakukan secara manual.

”Kalau tidak ada pelayanan berbasis teknologi informasi yang mendorong terciptanya efisiensi biaya ekspor impor, PNBPN sebaiknya dihapuskan saja,” ujarnya.

Berdasarkan pantauan Bisnis, aktivitas loket pembayaran PNBPN ekspor di sejumlah bank yang ditunjuk di Tanjung Priok selalu dipadati penyetor sejak penerapan aturan baru tersebut.

Antrean panjang bahkan masih terjadi meskipun empat loket pembayaran PNBPN ekspor juga sudah disiapkan di Jakarta International Container Terminal, terminal peti kemas terbesar di Tanjung Priok.

Jamin, Kasi Cukai Bagian Ekspor KPU Bea Cukai Tanjung Priok, mengatakan aturan PNBPN bukan hal baru karena telah dimulai sejak 2003, sehingga tidak ada ketentuan baru.

“Hasil yang baru berupa penegakan aturan agar efektif dan benar-benar dibayar untuk dihubungkan dengan PEB yang diajukan,” ujarnya belum lama ini.

Sebelum 1 Agustus, katanya, PEB yang diajukan eksportir dengan bukti bayar tidak sesuai, sehingga staf Bea Cukai tidak tahu PNBPN yang telah dibayar eksportir

Bea Cukai Tidak Blokir Penunggak PNBPN Ekspor

Disisi lain, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tidak akan melakukan pemblokiran ekspor di Pelabuhan Tanjung Priok terhadap eksportir dan perusahaan pengurusan jasa kepabeanan (PPJK) hingga 20 September 2009.

Dirjen Bea dan Cukai Anwar Suprijadi mengatakan kelonggaran itu berlaku meski pembayaran pendapatan negara bukan pajak (PNBPN) belum dilunasi.

Dia menjelaskan jaminan tidak adanya pemblokiran ekspor itu disepakati dalam pertemuan koordinasi dengan sejumlah asosiasi pelaku usaha di Pelabuhan Priok yang digagas oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok, kemarin.

Pertemuan itu dihadiri oleh perwakilan dari Ikatan Eksportir Importir Indonesia (IEI), Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GINSI), Gabungan Forwarder, Logistik, dan Ekspedisi Indonesia (Gafeksi) DKI Jakarta, dan Asosiasi Pengusaha Kawasan Berikat (APKB).

"Oleh karena itu, Bea dan Cukai menjamin kelancaran eksportasi melalui Pelabuhan Priok dengan tidak adanya pemblokiran ekspor hingga 20 September atau menjelang Lebaran," ujar Anwar seusai pertemuan itu, seperti dikutip Bisnis Indonesia, Kamis, 27 Agustus 2009.

Dia mengakui kegiatan ekspor melalui Pelabuhan Priok sempat terhambat sejak diberlakukannya modul baru pelunasan PNBPN ekspor per 1 Agustus 2009, sebagaimana tertuang dalam Perdirjen BC No.40/2008 yang diperbarui dengan Perdirjen BC No.30/BC/2009 tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Ekspor.

Anwar menjelaskan dalam peraturan itu secara tegas dijelaskan PNBPN harus dilunasi sebelum eksportasi dilakukan, dan jika hal itu tidak dilakukan, dengan sendirinya sistem komputer pelayanan (SKP) ekspor di kantor Bea dan Cukai akan memblokir pengajuan kegiatan eksportasi tersebut.

"Dengan jaminan tidak adanya pemblokiran, bukan berarti peraturan itu ditunda. Yang kami tunda adalah penegakan hukum dari peraturan itu dengan menjamin tidak ada blokir hingga 20 September," tegasnya.

Dia memaparkan Ditjen Bea dan Cukai sebenarnya ingin lebih tegas menjalankan aturan tersebut sebagaimana telah diamanatkan dalam Permenkeu No.145 /PMK.04/2007. Namun, lanjutnya, dalam praktiknya di lapangan tidak mudah karena masih terganjal

sejumlah persoalan, seperti sistem pembayaran di bank devisa yang telah ditunjuk belum online dan masih banyak eksportir yang mempunyai tunggakan PNBP dalam kurun waktu 1 tahun ataupun 2 tahun sebelumnya.

Anwar mengungkapkan instansi nya sedang menyempurnakan SKP ekspor dan menyiapkan proses rekonsiliasi secara elektronik dengan bank devisa agar ekportir yang membayar PNBP di bank tidak perlu datang ke kantor Bea dan Cukai.

Penyempurnaan Sistem

Untuk menegaskan komitmen dengan bank, Dirjen Bea dan Cukai telah mengirimkan surat kepada Dirjen Perbendaharaan dan Menteri Keuangan pada 25 Agustus 2009. Isi surat itu meminta Dirjen Perbendaharaan untuk menertibkan layanan bank devisa persepsi dalam menerima pembayaran PNBP sesuai dengan Permenkeu No. 99/PMK.06/2006 tentang Penerimaan Negara, serta memberikan sanksi bagi yang melanggar.

"Kami targetkan penyempurnaan SKP ekspor ini bisa rampung pada 15 September 2009," tutur Anwar.

Menurut dia, SKP ekspor harus segera disempurnakan karena piutang tunggakan PNBP ekspor telah menjadi temuan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK), data ekspor nasional masih dianggap tidak riil, dan adanya rencana menyinergikan aturan kepabeanan di dalam negeri dengan beberapa negara lain.

Direktur Teknis Kepabeanan Ditjen Bea dan Cukai Susiwijono mengungkapkan nilai tunggakan PNBP ekspor di Pelabuhan Tanjung Priok sampai saat ini mencapai Rp80 miliar, sedangkan dalam setahun PNBP ekspor yang bisa terkumpul Rp120 miliar.

"Namun, hanya 60% dari PNBP yang terkumpul tersebut yang dialokasikan untuk membiayai perbaikan sistem layanan di Bea dan Cukai," ujarnya.

Ketua Umum IEI Amelia Achyar mengatakan nilai kerugian eksportir tidak terhitung menyusul tersendatnya ekspor pasca pemberlakuan modul baru pelunasan PNBP per 1 Agustus 2009.

"Memang sudah ada upaya perbaikan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai, tetapi kami tetap menginginkan PNBP ekspor dihapuskan untuk menghindari masalah yang sama di kemudian hari," tegasnya. (wartagafeksi/hd)



Pelindo III Siapkan Empat Pelabuhan Untuk Dikunjungi Kapal Pesiar Berbendera Monaco

SURABAYA (wartagafeksi):
PT Pelabuhan Indonesia
(Pelindo) III telah
menyaipkan sedikitnya empat
pelabuhan utamanya untuk
lokasi sandar bagi sedikitnya
884 wisatawan dari berbagai
negara yang akan
berkunjung dengan
menumpang kapal Cruise
asal Monaco dan
direncanakan tiba pada
Maret 2010.

Ke-4 pelabuhan itu yaitu Tanjung Emas di Semarang, Tanjung Perak di Surabaya, Tanjung benoa di bali dan Lembar di Mataran (Lombok)

Kepala Humas PT Pelabuhan Indonesia III Iwan Sabatini mengakui bila kapal pesiar berbendera Monaco itu diharapkan dapat singgah di empat pelabuhan penting yang dikelola manajemennya itu.

"Sebenarnya untuk Tanjung Benoa dan Lembar telah beberapa kali sempat dikunjungi oleh kapal Cruise tersebut, namun bagi Pelabuhan Tanjung Perak dan Tanjung Emas ini merupakan kali pertama. Manajemen sangat mendukung sekali rencana kunjungan itu dengan menyiapkan sejumlah perangkat khususnya terkait fasilitas untuk kedatangan wisatawan mancanegara," kata Iwan kepada wartagafeksi, belum lama ini.

Iwan menegaskan kunjungan kapal pesiar untuk sejumlah wilayah khususnya Bali dan Lombok sempat menurun akibat dampak bom Bali.

"Dengan adanya rencana kunjungan kapal Cruise itu maka menunjukkan dunia pariwisata Indonesia kembali dipercaya, karena kunjungan kapal mewah itu merupakan hal yang prestisius bagi negara yang dikunjungi," ujarnya.

Sementara itu guna menunjang kunjungan kapal Cruise itu sejumlah stakeholder pariwisata melakukan panel diskusi dengan menaiki Kapal Lambelu dan sempat singah di Pelabuhan Tanjung perak Surabaya, belum lama ini.



Direktur Jenderal Pemasaran Departemen Kebudayaan dan Pariwisata RI, Sapta Nirwandar mengatakan, hingga akhir 2009 sudah ada 141 call (rencana kedatangan kapal pesiar) di berbagai wilayah di Indonesia, seperti Bali, Semarang, dan Nusa Tenggara.

” Angka tersebut cukup menunjukkan hasil pemulihan citra Indonesia, mengingat lima tahun lalu jumlah kapal-kapal yang singgah hanya mencapai 35 call. Ini bukti jika wisatawan eropa mulai percaya terhadap keamanan Indonesia, saya harap Surabaya akan mengikuti daerah lainnya dalam menyiapkan sarana prasarana untuk kapal pesiar,” ungkap Nirwandar seperti dikutip dari Siaran pers Humas Pelindo III, belum lama ini.

Ungkapan senada setidaknya juga disampaikan oleh Konsultan Manajemen Kapal Pesiar (cruise) asal Monaco, Hugues Lamy serta Direktur Pengembangan, Perencanaan, dan Pengembangan Perjalanan Kapal Pesiar The Yacht of Seabourn, Peter Cox.

”Nusa Tenggara, Bali, dan Jawa meraih 67 persen dari total transit yang dilakukan kapal-kapal pesiar di Indonesia dengan destinasi unggulannya Komodo, Bena, dan Borobudur.

Hal tersebut bisa terjadi karena destinasi tersebut tidak jauh dari standar internasional,” kata Lamy.

Namun Peter Cox mengingatkan masih terdapat tantangan yang harus ditangani oleh Indonesia seperti masalah keamanan hingga berbagai masalah logistik seperti bunker, air bersih, dan sebagainya.

”Kekurangan ini yang harus diperbaiki agar kapal-kapal pesiar semakin banyak bersandar di Indonesia,” tegas Peter.

Wisata Air

PT Dharma Lautan Utama kini tengah melakukan deservikasi usaha dengan menyiapkan se diketnya dua unit kapal penyeberangan untuk dijadikan sarana pariwisata air mengingat menurunnya potensi usaha penyeberangan Ujung-Kamal serta semakin meningkatnya permintaan wisata menggunakan feri di Selat Madura.

Direktur Utama DLU Bambang Harjo mengakui pihaknya telah cukup lama mengembangkan sektor usaha wisata air dengan menggunakan kapal feri di sekitar Selat Madura.

”Ada dua kapal yaitu Wicitra dharma dan Dharma Feri kini telah disulap untuk digunakan sebagai sarana wisata air. Usaha itu telah dilakukan DLU sejak 2005, namun kini semakin dikembangkan menyusul kondisi usaha penyeberangan Ujung-Kamal yang tidak seprospektif dulu ketika belum ada Jembatan Surabaya-Madura. Ini bagian upaya untuk tetap survival dalam berusaha,” kata Bambang se usai malam Anugrah DLU, Rabu 19 Agustus 2009.

Bambang menegaskan pihaknya telah menyiapkan sejumlah paket wisata air khususnya untuk mengitari Selat Madura termasuk melewati jembatan Suramadu dari laut.

”Ada paket 3 jam, 5 jam dan 10 jam bagi wisata air itu. Potensi wisata air kini juga semakin meningkat. DLU berupaya untuk semakin menambah fasilitas kedua kapal agar semakin nyaman digunakan baik untuk gathering, meeting maupun wedding diatas laut,” ujarnya.

Manager Operasional DLU Rahmantika Ardiansyah menam bahkan kini volume penggunaan kapal wisata meningkat.

“Kini setidaknya ada pengguna an dua kali dalam seminggu. Bahkan telah ada rencana untuk menggunakan kapal feri tersebut guna ajang pameran,” katanya pada kesempatan sama.

Dia optimis bila perkembangan wisata air yang dikelola manajemen DLU pada saatnya nanti akan semakin berkembang.

“Kedepan potensi wisata air akan semakin banyak peminatnya, apalagi masyarakat semakin terbuka dan ingin mencoba akan hal-hal baru. Ini akan dikembangkan terus termasuk untuk acara wedding, meeting, party dan pameran. DLU telah memiliki konsep untuk menggelar semua event itu,” ungkapnya. (wartagafeksi/hd)

Menhub : Arus Mudik 2009 Naik 6,11%, Total Volume 16,3 Juta Jiwa

SURABAYA

(Wartagafeksi): Pemerintah terus melakukan persiapan serta koordinasi untuk mengantisipasi lonjakan arus mudik-balik Lebaran 2009 yang diprediksi akan mencapai 16,3 juta jiwa atau meningkat 6,11% dibandingkan arus mudik pada 2008.

Dari jumlah pemudik itu, yang terbesar tetap pada pengguna angkutan darat berupa pengguna jalan dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang mencapai 10,3 juta meski tingkat kenaikan terkecil 3,3%. Tingkat kenaikan tertinggi dialami angkutan udara yang naik 15% dimana pada tahun ini arus mudik moda itu diprediksi 1,6 juta jiwa.

Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamil mengakui pihaknya telah melakukan konsolidasi dengan sejumlah pihak dalam mengantisipasi lonjakan arus mudik lebaran tahun ini yang meningkat 6,11%.

“Semua persiapan telah dicek termasuk koordinasi lintas sektor guna mengantisipasi arus mudik dan balik Lebaran yang tahun ini diprediksi mencapai 16,3 juta jiwa. Pengecekan juga telah dilakukan untuk sarana dan prasarana baik ruas jalan maupun ruas kereta api serta pelabuhan udara dan laut,” kata Jusman usai peluncuran Kapal Dharma Feri IX milik PT Dharma Lautan Utama di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, belum lama ini.

Jusman Syafii Djamil



Upaya perbaikan perasarana itu, lanjut Menhub, juga dilakukan di sejumlah kawasan rawan kecelakaan dan kemacetan seperti ruas Kanci-Pejagan termasuk perbaikan empat unit jembatan di ruas Tegal-Brebes.

“Ruas tol Kanci-Pejagan untuk dua lajur akan beroperasi pada H-10 lebaran, sedangkan perbaikan ruas KA juga telah dilakukan di sejumlah kawasan dan telah saya cek termasuk rel Probolinggo-Pasuruan yang patah dan menyebabkan KA Mutiara Timur anjlok.”

Jusman menerangkan arus mudik masih didominasi pengguna angkutan darat khususnya jalan dan ASDP yang mencapai 10,3 juta orang, sedangkan arus mudik dengan KA tahun ini mencapai 3,3 juta orang. Pemudik dengan angkutan laut 1,2 juta orang dan angkutan udara 1,6 juta orang.

“Lonjakan peningkatan tertinggi diperkirakan dialami angkutan udara dengan kenaikan 15%, angkutan laut diprediksi naik 10%, angkutan KA 5,14%, angkutan ASDP naik 7,4% dan terkecil angkutan jalan naik 3,3%,” ujarnya.

Menhub mengatakan dari perhitungan pemerintah kapasitas angkut sejumlah moda angkutan lebaran ditaksasi mencapai 36,4 juta jiwa.

“Artinya masih cukup untuk menampung lonjakan pemudik. Ini tinggal diatur manajemen trafik-nya dan pendistribusian kepadatan pemudik,” tegasnya

Untuk angkutan KA lebaran, kata Jusman, PT KA akan menyiapkan sedikitnya 400 gerbong bagi pemudik termasuk untuk angkutan motor.

Tambah Kapal

Disisi lain, Direktur Utama PT Dharma Lautan Utama Bambang Harjo mengatakan pihaknya kini telah menambah armada kapal dengan diluncurkannya KMP Dharma Feri IX dan diharapkan dapat digunakan untuk mengantisipasi lonjakan arus mudik di rute Padangbai-Lembar.

“KMP Dharma Feri IX merupakan kapal ke-32 yang dioperasikan DLU, rencananya untuk menggantikan KMP Dharma Kosala yang berukuran lebih kecil di rute Padangbai-Lembar. Namun usulan Pak Jusman [Jusman Syafii/Menhub] agar diarahkan pada rute Bintan-Ternate. Bisa jadi KMP Dharma Kosala yang akan dialihkan ke rute itu,” kata Bambang pada kesempatan sama.

KMP Dharma Feri, lanjut dia, memiliki panjang 60,98 meter, lebar 17,50 meter dengan kecepatan 12 knot dan mampu menampung 50 unit kendaraan campuran serta 459 penumpang.

Siapkan 6.500 unit Bis

Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Jawa Timur menyiapkan sedikitnya 6.500 unit bus untuk jenis angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) dan antar kota antar provinsi (AKAP) meski dari prediksi arus mudik pengguna angkutan bus pada 2009 cenderung menurun.

Disisi lain, Dishub dan LLAJ bakal memfungsikan 20 unit jembatan timbang sebagai rest are sejak H-7 hingga H+7 lebaran.

Kepala Dishub dan LLAJ Jatim Binsar Tua Siregar mengakui ada sedikitnya 6.500 unit bus regulers serta non reguler dan cadangan yang akan disiapkan untuk mengangkut penumpang yang berstatus pemudik di provinsi itu.

“Ke-6.500 unit bis itu terdiri ata 4.500 unit bis reguler AKDP, 1.500 unit AKAP dan 300 unit bis cadangan AKDP dan 200 unit bis cadangan AKAP. Kesemua armada itu kini bisa dikatakan dalam kondisi siap untuk mengangkut atau digunakan sebagai sarana mudik Lebaran,” kata Binsar kepada pers, belum lama ini.

Binsar menerangkan bila pihaknya jua telah melakukan koordinasi dengan dinas pekerjaan umum terkait pengerjaan sejumlah ruas jalan dan jembatan.

“Alhamdulillah sejumlah ruas jalan dan jembatan yang kini tengah diperbaiki, dijamin pihak PU dapat selesai sebelum lebaran tiba. Perbaikan ruas jalan itu diantaranya di ruas Lamongan-Babat, ruas Pasuruan-Probolinggo. Untuk jembatan ada di Probolinggo dan Malang.”

Dia memprediksi bila pemudik pengguna angkutan jalan khususnya bis akan mengalami penurunan dibandingkan tahun sebelumnya.

“Ini terjadi akibat adanya pengalihan ke pengguna sepeda motor, karena okupansi sepeda motor di Jatim kini meningkat 10%-20%. Bila 2008 jumlahnya mencapai 6,3 juta unit sepeda motor maka 2009 ini dipastikan telah melampaui 7 juta unit,” ujarnya.

Rest Area

Binsar mengungkapkan pihaknya akan melakukan alih fungsi sedikitnya 20 unit jembatan timbang menjadi rest area.

“Instansinya kini mengelola sedikitnya 20 unit JT yang tersebar di seluruh Jatim. Rencananya ke-20 unit JT itu akan disulap menjadi tempat peristirahatan yang dapat digunakan pemudik Lebaran 2009 ini. Pengoperasiannya akan dilakukan pada H-7 hingga H+7, karena pada periode itu angkutan barang telah diminta untuk dihentikan guna memprioritaskan angkutan mudik,” ungkapnya. (wartagafeksi/hd)

INCOTERMS 2000

Diterjemahkan dari Incoterms – 2000

ICC Publication No. 560

Mulai berlaku sejak : 1 Januari 2000

Jakarta : 14 Nopember 1999

AMS

Lanjutan dari halaman 9 Warat Gafeksi No.91/ Agustus 2009

“shipper”

Di dalam beberapa kasus di rasa perlu untuk memakai istilah yang sama untuk mengungkapkan dua buah arti yang berbeda disebabkan karena memang tidak ada istilah pengganti yang tersedia. Pengusaha akan terbiasa dengan kesulitan semacam itu baik dalam urusan kontrak Jual Beli maupun dalam urusan Kontrak Angkutan. Misalnya istilah ”shippers” berarti baik sebagai orang yang menyerahkan barang untuk diangkut atau orang yang membuat kontrak dengan pengangkut, namun demikian kedua-dua “shippers” ini mungkin sekali orang yang berbeda, contohnya seperti dalam kontrak FOB, dimana penjual harus menyerahkan barang kepada pengangkut sedangkan pembeli harus membuat kontrak dengan pengangkut.

“delivery”

Penting sekali untuk dicatat bahwa istilah ”delivery” telah dipakai dalam dua arti yang berbeda pada Incoterms. Pertama dipakai untuk me-ntukan kapan Penjual telah menyelesaikan kewajibannya untuk menye-rahkan barang seperti dimaksud dengan pasal A4 yang terdapat dalam seluruh syarat Incoterms. Kedua istilah ”delivery” juga dipakai dalam hubungan kewajiban Pembeli untuk mengambil atau menerima barang-barang, kewajiban sebagai dimaksud dalam pasal B4 dalam semua Syarat Perdagang-an Incoterms. Penggunaan dalam konteks yang kedua ini, istilah "delivery" berarti pertama bahwa pembeli menerima segala bentuk syarat penyerahan C, yakni bahwa penjual memenuhi kewajiban untuk melakukan pengepakan barang, dan yang kedua pembeli

diwajibkan untuk menerima barang itu.

Kewajiban yang disebut belakangan ini adalah penting untuk menghindari biaya-biaya yang tidak perlu untuk sewa gudang sampai barang-barang itu diambil oleh pembeli. Sebagai contoh misalnya dalam term CFR dan CIF, pembeli berkewajiban menerima penyerahan barang dan untuk menerimanya dari pengangkut. Dan sekiranya pembeli gagal untuk melakukan hal itu maka dia biasa jadi berkewajiban untuk membayar kerusakan barang kepada penjual yang telah membuat kontrak angkutan dengan pengangkut atau sebaliknya pembeli mungkin harus membayar "demurrage" untuk memungkinkan pengangkut menyerahkan barang-barang kepada pembeli dengan mengatakan bahwa pembeli harus menerima penyerahan. Hal ini tidak berarti bahwa pembeli telah menerima barang-barang sesuai dengan yang dimaksud dengan kontrak jual-beli, tetapi hanyalah menyatakan bahwa pembeli mengakui bahwa penjual telah melakukan kewajibannya menyerahkan barang untuk diangkut sesuai dengan kontrak angkutan yang harus dilakukannya sesuai Pasal A3 dari Syarat C. Dengan demikian bila pembeli pada waktu menerima barang-barang, di tempat tujuan ternyata tidak cocok dengan uraian yang disebut dalam kontrak jual-beli, maka pembeli harus bisa memperoleh ganti rugi sesuai ketentuan kontrak jual-beli atau ketentuan hukum yang dapat dipergunakan untuk menuntut penggantian itu kepada penjual, Masalah seperti ini seperti sudah di-jelaskan adalah diluar ruang lingkup Incoterms.

Dimana perlu, Incoterms - 2000 telah memakai istilah "menempatkan barang, kedalam kewenangan pembeli, bila barang-barang itu telah disediakan untuk pembeli di tempat khusus. Pernyataan ini dimaksudkan mempunyai arti yang sama dengan "handing over the goods" atau menyerahkan barang sebagaimana dimaksud dengan United Nations Convention on Contract for the International Sale of Goods - 1980.

" usual it"

Kata "usual" muncul dalam beberapa syarat Perdagangan seperti dalam EXW sehubungan dengan waktu penyerahan (A4) dan didalam Syarat C, sehubungan dengan dokumen yang menjadi kewajiban Penjual untuk melengkapinya dan didalam kontrak angkutan yang harus disiapkan oleh Penjual (A8, A3). Jelas bahwa sulit sekali untuk menjelaskan kata "usual" secara tepat, namun dalam beberapa kasus, adalah mungkin untuk menentukan siapa dalam kegiatan bisnis yang bisa melakukan suatu tugas, lalu pengalaman praktis ini lalu dijadikan petunjuk. Dalam hal ini, kata "usual atau biasa" lebih membantu dibandingkan dengan kata "reasonable atau wajar" yang membutuhkan suatu kepastian bukan terhadap dunia praktek, tetapi terhadap prinsip yang lebih rumit tentang itikad baik dan kejujuran. Dalam beberapa hal, malah dipandang perlu untuk memutuskan apa itu "reasonable atau wajar ". Namun begitu didalam kata "usual atau biasa" pada umumnya lebih diutamakan dibandingkan dengan kata "reasonable atau wajar ".

"Charges"

Berkenaan dengan kewajiban untuk mengurus formalitas impor, adalah penting untuk menetapkan apa yang dimaksudkan dengan "charges atau biaya" yang harus dibayar atas barang-barang impor. Didalam Incoterms-1990 ungkapan "official charges payable upon exportation and importation of the goods atau biaya resmi" yang dibayarkan atas

barang-barang ekspor dan impor “telah dipergunakan dalam syarat DDP – A6. Dalam Incoterms – 2000 DDP-A6 telah dihapuskan. Alasannya karena ungkapan itu telah menimbulkan ketidakpastian dalam menentukan apa-kah sesuatu biaya “official = resmi” atau bukan. Tidak ada perubahan yang mendasar dengan menghilangkan ungkapan ini. Biaya-biaya yang harus dibayar hanyalah biaya yang berhubungan dengan pengimporan barang itu yang memang harus dibayar sesuai dengan ketentuan impor yang berlaku. Setiap biaya tambahan lain yang dipungut oleh individu yang berhubungan dengan pengimporan itu tidak perlu dimasukkan dalam pengertian biaya ini, seperti biaya sewa gudang yang tak berhubungan dengan masa-alah izin seperti pengeluaran barang ini. Tetapi pelaksanaan kewajiban ini mungkin saja memerlukan biaya untuk para makelar kepabeanan atau badan usaha jasa transportasi (freight forwarder) bila pihak yang berkewajiban melaksanakan tugas mengurus izin pabean itu, tidak melakukan sendiri tugas itu.

“ports, places, points and premises”

Sepanjang yang menyangkut tempat dimana barang-barang harus diserahkan, dalam Incoterms telah dipakai beberapa ungkapan. Dalam syarat-syarat yang dimaksudkan secara khusus untuk angkutan barang melalui laut seperti FAS, FOB, CFR, CIF, DES dan DEQ, yang dipakai ungkapan “port of shipment = pelabuhan pengapalan” dan port of destination = pelabuhan tujuan” yang dipakai. Dalam kasus lainnya telah dipakai ungkapan “place = tempat ”.

Dalam kasus lain dirasa perlu memakai kata “point=titik pada suatu pelabuhan atau tempat yang dirasa perlu untuk diketahui oleh penjual dimana barang-barang itu tidak saja harus diserahkan di suatu wilayah seperti disuatu kota tetapi perlu diketahui pula di kota mana barang-barang itu harus diserahkan kedalam kewenangan pembeli.

Kontrak Jual Beli seringkali kurang member informasi tentang hal ini, dan karena itu Incoterms menegaskan bahwa bila tidak ditentukan titik yang pasti atau tempat yang disebut, dan bila terdapat beberapa titik yang tersedia, maka penjual boleh memilih titik yang lebih cocok baginya untuk melakukan kewajibannya menyerahkan barang (lihat sebagai contoh syarat FCA A4).

Bila tempat penyerahan barang itu adalah tempat penjual sendiri, maka ungkapan yang dipakai adalah “the seller's premises = tempat kediaman penjual sendiri” (FCa A4)

“ship and vessel”

Istilah yang dimaksudkan untuk dipakai dalam pengangkutan barang melalui laut, ungkapan “ship dan vessel” adalah sama. Takperlu dikatakan lagi istilah “ship” harus dipakai bila syarat perdagangan itu sendiri berhubungan dengan istilah itu seperti dalam hal “free alongside ship (FAS) dan “delivery ex Ship” (DES). Juga dalam hal ungkapan seperti “passed the ship's rail” dalam hal FOB, maka kata-kata “ship” harus dipakai.

"checking and inspection"

Dalam pasal A9 dan B9 dari Incoterms, judul “checking – packaging - and marking “serta” inspection of the goods” telah dipakai. Kendati kata “checking” dan “inspection” adalah sama (sinonim) namun dirasa tepat untuk memakai kata “checking” sehubungan dengan kewajiban Penjual dalam penyerahan barang seperti disebut pasal A4 dan

mempergunakan kata “inspection” untuk hal khusus seperti dalam hal “pre shipment inspection” harus dilakukan, karena inspeksi yang dimaksud biasanya hanya dibutuhkan bila pembeli atau pengusaha impor - ekspor menginginkan untuk mendapat kepastian bahwa barang-barang cocok dengan yang dimaksud dalam kontrak atau mendapat penjelasan resmi sebelum barang-barang itu dimuat.

7. Kewajiban penjual dalam penyerahan

Incoterms menfokus pada kewajiban penjual dalam penyerahan barang.

Pembagian yang tegas tentang tugas dan biaya yang berhubungan dengan kewajiban penjual melakukan penyerahan barang pada umumnya tidak akan bermasalah bila pihak-pihak yang bersangkutan mempunyai hubungan bisnis yang berkesinambungan.

Mereka itu akan membangun suatu kebiasaan antara mereka yang akan diikuti dalam transaksi berikutnya. Namun bila hubungan bisnis itu masih baru atau jika kontrak dibuat melalui perantaraan broker sebagaimana biasa dilakukan dalam penjualan komoditas pertanian, maka perlu penjelasan dalam kontrak jual beli. Dan bilamana merujuk pada Incoterms 2000, maka perlu penegasan tentang pembagian tugas, biaya dan resiko.

Tentulah akan sangat disukai, jika incoterms menjelaskan secara terinci sejauh mungkin tentang kewajiban-kewajiban masing-masing pihak sehubungan dengan penyerahan barang-barang. Dibandingkan dengan -1990, upaya kearah ini telah dilakukan dalam beberapa hal (contohnya FCA A4). Tetapi tidak mungkin pula untuk menghindari rujukan kepada kebiasaan perdagangan dalam hal FAS dan FOB A4 (sesuai dengan kebiasaan di pelabuhan), dengan alasan beberapa komoditi tertentu dimana terdapat perbedaan dalam cara penyerahan barang-barang dengan syarat FAS dan FOB di beberapa Pelabuhan laut.

8. Pengalihan resiko dan biaya yang berhubungan dengan barang.

Resiko kerugian dan kerusakan atas barang termasuk kewajiban untuk memikul biaya atas barang, beralih dari penjual kepada pembeli bila penjual telah memenuhi kewajibannya untuk menyerahkan barang. Karena pembeli tidak diberi kemungkinan untuk menunda pengambil alihan resiko dan biaya, maka semua Syarat Perdagangan menyebutkan bahwa pengalihan

resiko dan biaya dapat terlaksana bahkan sebelum penyerahan, yaitu bila pembeli tidak menerima penyerahan barang seperti disepakati atau ga-gal memberikan instruksi sedemikian

(sehubungan dengan waktu pengapalan dan/atau tempat penyerahan) yang mungkin diminta oleh penjual untuk memungkinkan penjual melakukan kewajibannya untuk menyerahkan barang-barang. Ada suatu persyaratan yang diminta untuk pengalihan resiko dan biaya-biaya yang prematur, bahwa barang-barang itu sudah diidentifikasi dan dimaksudkan untuk pembeli, atau seperti dijelaskan di dalam Syarat perdagangan, sudah dipisahkan untuk pembeli.

Persyaratan ini penting sekali untuk Syarat EXW, karena untuk Syarat Perdagangan lainnya, barang-barang biasanya sudah diidentifikasi dan disiapkan untuk pembeli bila telah dimulai langkah-langkah untuk pengapalan atau pemberangkatannya (Syarat F dan C) atau penye-rahannya di tempat tujuan (Syarat D). Dalam kasus yang luar biasa, barang-barang mungkin sudah dikirim dari penjual dalam keadaan curah tanpa

identifikasi mengenai kuantitas untuk pembeli dan dalam keadaan demikian maka pengalihan resiko dan biaya tidak terjadi sebelum barang itu dipisahkan secara pantas sebagaimana dimaksud diatas (lihat pasal 69.3 of the 1980 UNCC for the International Sale of Goods)

9. Syarat Perdagangan

9.1 Syarat Perdagangan E adalah syarat dalam mana kewajiban Penjual adalah minimal : Penjual hanya berkewajiban menempatkan barang kedalam kewenangan -pembeli di tempat yang disepakati biasanya di tempat kediaman penjual sendiri. Sebaliknya, Penjual seringkali membantu pembeli memuat barang-barang keatas kendaraan yang dise-diakan pembeli. Kendatipun syarat EXW nampaknya akan lebih baik bila kewajiban penjual diperluas dengan kewajiban untuk memuat barang, namun lebih disukai untuk mempertahankan prinsip yang lama tentang tanggung jawab yang minimum dari penjual untuk syarat EXW sehingga masih dapat dipakai untuk kasus-kusus dimana penjual tidak mengingini tugas tambahan apapun untuk memuat barang. Jika pembeli mengingini penjual untuk melakukan tugas tambahan, maka hal ini harus ditegaskan didalam kontrak jual beli.

9.2 Syarat Perdagangan F mewajibkan penjual menyerahkan barang kepada pengangkut sesuai instruksi Pembeli. Titik dimana pihak-pihak terkait bermaksud menyerah kan barang pada syarat FCA telah menye-babkan kesulitan karena sangat beragamnya situasi lingkungan yang tercakup dengan Syarat perdagangan yang satu ini. Barang-barang boleh dimuat keatas kendaraan yang dikirim pembeli ditempat ke-diaman penjual, sebagai alternatif bisa juga barang-barang dibongkar dari kendaraan yang dikirim penjual untuk menye-rahkan barang-barang di terminal yang di tunjuk pembeli.

Incoterms 2000 menaruh perhatian mengenai alternatif ini dengan penjelasan bahwa bila tempat yang disebut dalam kontrak sebagai tempat penye-rahan adalah tempat kediaman penjual, maka penyerahan dianggap selesai bila barang-barang telah dimuat keatas kendaraan yang disediakan pembeli, dan dalam kasus selain itu, penyerahan akan dianggap selesai bila barang-barang ditempatkan kedalam kewena-ngan pembeli, dalam keadaan belum dibongkar dari kendaraan yang disediakan penjual.

..... *bersambung*