



WARTA GAFEKSI NO. 93 / OKTOBER 2009

- HAL 2 : EDITORIAL : BANGKIT DARI KELESUAN
 - HAL 3 : Teluk Lamong dan Revitalisasi APBS dan Kolam Pelabuhan perak
 - HAL 6 : Libur lebaran maju sehari, TPS menghentikan layanan 8 shift selama 3 hari, potensial lossing 10.000 TEUs (muatan 13 kapal kontainer)
 - HAL 8 : Perpajakan di Indonesia : Sebuah Paradigma Baru
 - HAL 10 : Pelantikan Dewan Pertimbangan & Pengurus KADIN Jawa Timur Periode 2009 – 2014
 - HAL 12 : Targetkan Armada 2014 Sebanyak 70 Unit Pesawat dan Mentasbihkan Sebagai the Real King of Propeler
 - HAL 13 : LANJUTAN INCOTERMS – 2000
-

BANGKIT DARI KELESUAN

Sampai dengan kuartal terakhir tahun 2009, perekonomian nasional masih belum beranjak membaik. Hal ini dapat dilihat dari analisa ekonomi, Faisal Basri, bahwa ada ketidakseimbangan dalam volume transaksi ekonomi, volume transaksi nontradeable lebih besar dibanding dengan volume transaksi tradeable.

Lebih lanjut, Faisal Basri menguraikan, seperti yang dimuat harian Kompas, Kamis, 8 Oktober 2009, lebih dari satu dekade sejak krisis 1998, pertumbuhan ekonomi Indonesia belum juga mencapai level yang optimal sesuai sumber dayanya. Selain lajunya yang masih relatif lambat, fondasinya pun terlampaui rapuh dan kualitasnya juga rendah.

Dalam peluncuran bukunya berjudul Lanskap Ekonomi Indonesia, Rabu (7/10) di Jakarta, ekonom Faisal Basri mengatakan, rapuhnya fondasi pertumbuhan ekonomi, antara lain, tecermin dari menurunnya porsi investasi sebagai sumber pertumbuhan, besarnya potensi gelembung sektor keuangan, dan penutupan defisit anggaran menggunakan dana asing jangka pendek (hot money).

Pertumbuhan ekonomi, menurut Faisal, juga kurang berkualitas karena sektor yang tidak diperdagangkan (nontradable) lebih dominan ketimbang sektor yang bisa diperdagangkan (tradable). Sektor yang tidak diperdagangkan, antara lain konstruksi, komunikasi, dan keuangan, sedangkan sektor yang bisa diperdagangkan, antara lain produksi pertanian, pertambangan, dan manufaktur. Disebut kurang berkualitas karena sektor yang tidak diperdagangkan umumnya kurang menyerap tenaga kerja.

Sebuah ilustrasi kondisi perekonomian yang tidak terlalu bagus dan membuat optimis untuk menapak di tahun 2010. Karena kondisi ekonomi nasional ada ketidak seimbangan aktivitas, apabila tidak segera dilakukan pembenahan secara menyeluruh, maka akan makin membenamkan perekonomian nasional ke dalam krisis yang tidak berkesudahan.

Bukanlah membikin resah pelaku ekonomi, tapi realitas yang ada, pemerintah sendiri dalam memperoleh dan membiayai anggaran belanja nasionalnya yang defisit melalui hutang dana asing jangka pendek. Artinya apa, anggaran belanja nasional akan selalu dibebani hutang yang tidak berkesudahan. Karena terjerat mata rantai bunga pinjaman (renten) yang tidak akan berhenti atau dapat dihentikan dengan mudah. Sehingga proses ketergantungan pada pemberi hutang, baik lembaga keuangan internasional (IMF, ADB dsb) maupun investor perorangan (penerbitan surat hutang negara), akan semakin besar pula.

Masih ada harapan untuk membantu kesuraman perekonomian nasional, yaitu membutuhkan kegigihan dan militansi pelaku usaha di sektor pertanian, manufaktur, pertambangan, produk ekspor UMKM dan sektor lainnya yang dapat diperdagangkan. Karena dari sektor inilah roda perekonomian nasional bergerak dengan riil dan akan memberikan efek positif bagi usaha lainnya. (guslim-oktb'09)

Teluk Lamong dan Revitalisasi APBS dan Kolam Pelabuhan Perak



SURABAYA (Wartagafeksi):
PT Pelabuhan Indonesia III
membuka peluang bagi pihak ketiga untuk bekerjasama dalam menggarap proyek pelabuhan Lamong Bay (Teluk Lamong) senilai Rp2,4 triliun yang dikembangkan di areal lahan 50 hektare dan diharapkan dapat beroperasi penuh pada 2013.

Disisi lain, sejumlah pemangku kebijakan kepelabuhanan Tanjung Perak semakin serius memprogramkan revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya serta Kolam sekitar pelabuhan terbesar kedua tersebut, untuk revitalisasi APBS, PT Pelindo III sedikitnya telah mengalokasikan US\$65 juta atau setara Rp650 miliar berupa pelebaran alur dari 100 meter menjadi 200 meter dan pendalaman dari 9,5 meter menjadi 12-14 meter.

Sedangkan untuk pembersihan kolam, pihak Administratur Pelabuhan Tg. Perak telah mengalokasikan dana Rp10 miliar guna pembersihan 27 unit bangkai kapal yang kini ternggok dan sebagian dalam posisi tenggelam di areal sekitar kolam pelabuhan Perak.

Dirut PT Pelindo III, Djarwo Surjanto, mengakui pihaknya telah membuka peluang agar kalangan swasta dapat dimungkinkan terlibat dalam proses pengembangan proyek Lamong Bay.

“Pelindo III sangat antusias bila ada pihak swasta yang berkenan terlibat dalam pengembangan proyek Lamong Bay itu, karena dengan keterlibatan pihak ketiga itu diharapkan target pengoperasian secara penuh fasilitas dermaga multipurpose itu dapat terealisasi pada 2013,” ujar Djarwo seperti dikutip dari Siaran Pers Humas Pelindo III oleh wartagafeksi, akhir September lalu.

Djarwo menerangkan pengembangan fasilitas infrastruktur kepelabuhanan di muara Kali Lamong itu rencananya akan dilakukan dengan pembangunan dermaga yang menjorok ke laut sepanjang 2,5 km dari bibir pantai.

“Pelindo tidak main-main dalam pengembangan proyek senilai Rp2,4 triliun itu, bahkan khusus untuk kedalaman kolam labuh akan diupayakan mencapai 14 meter sehingga dapat memuat generasi kapal kontainer terbaru khusus berdaya muat 40.000 gross ton [GT].”

Dirut Pelindo III itu menyatakan dengan dapat dilabuhinya Lamong Bay dengan kapal generasi besar maka akan memiliki nilai keunggulan terkait aspek efisiensi dan efektifitas bagi kalangan dunia usaha khususnya pelaku ekspor-impor dengan besarnya kapasitas angkut.

“Aspek efisiensi ini akan sangat dirasakan bagi eksportir dan importir terkait biaya angkut bagi komoditas perdagangan dari semula, sehingga punya nilai tambah yang besar. Bahkan nilai efisiensinya bisa mencapai 30%,” tegasnya.

Data yang dihimpun wartagafeksi, taksiran biaya investasi pembangunan pelabuhan yang berlokasi di sekitar muara Kali Lamong, Surabaya itu meningkat dari ntaksiran awal hanya Rp1,6 triliun menjadi Rp2,4 triliun.

Bila saat ditaksir dengan biaya Rp1,6 triliun, proses pengerjaan terbagi dalam empat tahap, untuk tahap I akan menelan dana Rp400 miliar. berupa pembangunan jembatan penghubung.

Sedangkan tahap II akan menelan Rp900 miliar berupa pembangunan causeway dan container yard (lahan penimbunan petikemas), tahap III pembangunan dermaga, dan tahap IV pem bangunan dermaga multypurpose lanjutan. Kedua tahap terakhir (III dan IV) menelan Rp300 miliar.

Beberapa proses pembangunan yang telah dilakukan diantaranya merampungkan proses pengurukan lahan di atas tanah seluas 1,1 km x 50 m untuk akses jalan sekitar Agustus 2008 lalu, untuk digunakan lokasi pembangunan tahap I.

Secara keseluruhan, pem bangunan Lamong Bay Terminal ini terdiri atas pembangunan dermaga sandar seluas 1,2 km x 40 m, jembatan penghubung 260 m x 12 m, container yard 1,2 km x 285 m, cause way seluas 2.800 m, jembatan sepanjang 85 m, dan berbagai penunjang infrastruktur lainnya, seperti lapangan parkir, gate, kantor.

Sementara itu, Djarwo mengakui bila proses kontraksi pembangunan dermaga multipurpose di Teluk Lamong itu kini sudah akan memasuki tahap tender konstruksi, namun masih terhambat adanya kendala belum keluarnya regulasi perijinan analisa dampak lingkungan proyek itu.

Djarwo Suryanto menjelaskan seharusnya proyek pelabuhan itu mestinya telah memasuki tahap tender, namun karena belum memiliki surat rekoemdasi amdal maka proses tender belum bisa dilakukan.

“Semua proses telah disiapkan termasuk perijinan dari pusat [pemerintah], namun kini tinggal rekomendasi amdal yang belum. Karena belum adanya rekom amdal itu maka proses tender belum bisa dilaksanakan,” kata Djarwo kepada pers, kemarin.

Djarwo menegaskan proyek pelabuhan Teluk Lamong menjadi penting dan akan diseriusi pihak manajemen BUMN sektor kepelabuhanan itu.

“Proyek itu akan dikem bangkan secara bertahap dan diharapkan tuntas dalam waktu tiga tahun kedepan sehingga 2012 semuanya bisa selesai. Tapi bisa jadi dapat beroperasi secara keseluruhan pada 2013. Rencananya kedalaman kolam 14 meter sehingga diharapkan dapat disandari kapal generasi terkini,” katanya.

Revitalisasi APBS

Pengembangan proyek Teluk Lamong itu, lanjut Djarwo, tidak lepas dari rencana besar lainnya berupa revitalisasi alur pelayaran barat Surabaya dari lebar 100 meter menjadi 200 meter dan dari kedalaman 9,5 meter menjadi 12-14 meter.

“Proyek ini telah disetujui oleh pemerintah pusat dan ditaksir membutuhkan dana mencapai US\$65 juta atau setara Rp650 miliar,” ujarnya.

Khusus untuk pembiayaan program revitalisasi APBS itu, menurut Djarwo, dapat dilakukan melalui pembiayaan secara gotong royong, dan menjadikan tekad yang baik antara lain pihak Pemerintah Pusat, Propinsi Jawa Timur, PT. Terminal Petikemas Surabaya, PT. Berlian Jasa terminal Indonesia, PT Petro Kimia Gresik, PT Smelthing, dan Pelindo III.

“Para pihak itu yang selama ini menggunakan APBS sehingga memiliki keterkaitan atas program revitalisasi itu agar usahanya menjadi lebih meningkat. Bila program revitalisasi APBS terealisasi maka peranan Pelabuhan Tanjung Perak sebagai main port akan benar-benar terwujud,” ungkapnya.

Pembersihan Kolam Perak

Pemerintah semakin serius untuk melakukan revitalisasi alur pelayaran barat Surabaya termasuk keberadaan kolam menyusul telah dialokasikannya sekitar Rp. 10 miliar oleh Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya untuk membersihkan kawasan kolam dari bangkai kapal tenggelam dan sejumlah kapal yang tidak berijin.

Sebelumnya, PT Pelabuhan Indonesia III telah mengagendakan upaya revitalisasi APBS dengan melebarkan alur menjadi 200 meter dari 100 meter dan memperdalam alur dari 9,5 meter menjadi 12-14 meter dengan taksiran biaya US\$65 juta atau setara Rp650 miliar. Rencana itu akan direalisasikan mulai tahun depan.

Administratur Pelabuhan Tg. Perak, Kholik Kirom membenarkan bila pihaknya telah mengalokasikan dana itu untuk membersihkan kolam disekitar pelabuhan Tg. Perak.

“Di sekitar pelabuhan Tg. Perak khususnya pada kolamnya terdapat sedikitnya 27 bangkai kapal yang rusak maupun tenggelam. Kondisi ini tidak boleh dibiarkan sehingga perlu segera disingkirkan agar kolam menjadi nyaman dan aman untuk lalu lintas pelayaran. Ada penganggaran dana untuk pembersihan itu sebesar Rp5-10 miliar,” kata Kirom kepada pers, pada pembekalan wartawan pelabuhan di kantor PT pelindo III Cabang Tg. Perak, akhir pekan lalu.

Untuk itu, lanjut dia, pihaknya akan mengumumkan kepada pemilik bangkai kapal melalui media massa agar segera membersihkan bangkai kapal miliknya tersebut.

“Bila dalam waktu tertentu belum juga terealisasi maka bangkai kapal sejumlah 27 unit itu akan dibersihkan sendiri oleh pemerintah.”

Selain itu, kata Kirom, ada sekitar 140 kapal yang berada di kolam dimana sekitar 67 kapal yang ijinnya mati dan dibiarkan tetap berada di kolam.

“Ini pun mesti segera ditertibkan sehingga kawasan kolam menjadi semakin terkendali dan membuat lebih leluasa bagi sejumlah kapal untuk berlalu lalang. Program penertiban itu disinergikan dengan rencana revitalisasi APBS yang akan digarap PT Pelindo III yang memang menjadi tanggung jawabnya,” ungkapnya.

Terhambat pipa Kodeco

Namun semua program itu (revitalisasi APBS dan pembersihan kolam) belum dapat dilaksanakan pada tahun ini, ini terkait pengerjaan itu masih terkendala dengan keberadaan pipa gas milik Kodeco Energy Ltd yang diketahui melintang di APBS.

Adpel Tg. Perak Kirom menjelaskan proyek revitalisasi APBS dan pembersihan kolam belum bisa dilakukan tahun ini. Kalau persoalan dana tidak ada masalah, masalah ditemukan dilapangan terkait adanya pipa gas bawah laut Kodeco.

“Proyek APBS dan pem bersihan kolam baru bisa efektif pada tahun depan, setelah pipa gas Kodeco dialihkan. Dateline-nya 1 Juli 2010. Ini hasil kesepakatan semua stakeholder kepelabuhanan dihadapan Pak Sunaryo [Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan] sebelum puasa Ramadan lalu,” tegasnya.

Posisi pipa Kodeco itu, lanjut dia, berada pada kedalaman 10,17 meter, sehingga Adpel perlu mengeluarkan kebijakan pem batasan sebesar 8,5 meter bagi draft maksimum kapal agar bila lewat wilayah tersebut dapat aman.

“Jadi pembatasan draft itu dikeluarkan demi keselamatan kapal agar tidak menabrak pipa gas yang kini telah dialiri gas tersebut,” ujarnya (wartagafeksi/hd)

Libur Lebaran Maju Sehari, TPS Menghentikan Layanan 8 Shift Selama 3 Hari, Potensial Lossing 10.000 TEUs (muatan 13 kapal kontainer)



***SURABAYA (wartagafeksi):
PT Terminal Petikemas
Surabaya menyatakan ada
sedikitnya 13 unit kapal
kargo internasional terpaksa
melakukan omit (batal
berlabuh) di fasilitas
dermaga anak perusahaan
PT Pelabuhan Indonesia III,
akibat terjadi penghentian
layanan selama delapan shif
yang dipicu perubahan
jadwal Hari Raya Idul Fitri
1430 H yang bergeser lebih
cepat satu hari.***

Dengan terjadinya proses omit itu maka PT TPS mengalami potensial lossing revenue akibat batalnya sekitar 10.000 twenty foot equivalent units (TEUs).

Corporate Public Relations PT TPS, Wara Dijatmika mengakui terjadinya proses omit yang dialami 13 kapal skala internasional dengan total muatan 10.000 TEUs.

“Manajemen memang memprediksi ada potensial lossing sekitar 10.000 TEUs yang merupakan total muatan 13 kapal internasional yang melakukan omit [batal berlabuh] akibat terjadinya penghentian layanan TPS sebanyak 8 shift akibat libur lebaran. Jumlah itu lebih banyak dari biasanya, bahkan tahun lalu hanya 6-7 kapal yang omit,” kata Wara kepada Bisnis, kemarin.

Wara menjelaskan terjadinya proses penghentian layanan itu dimulai sejak 19-22 September 2009.

“Sebenarnya manajemen telah melakukan prediksi terhadap kemungkinan libur lebaran, namun berhubung ada dua skenario libur lebaran yang dinyatakan pemerintah yaitu pada 20 dan 21 September 2009. Namun ternyata akhirnya pemerintah menetapkan 20 September sebagai libur lebaran,” ujarnya.

Dia menerangkan detail penghentian layanan TPS itu yaitu 19 september 2009 pada satu shif terakhir, sedangkan 20 dan 21 September 2009 masing-masing 3 shif, dan pada 22 September 2009 terjadi penghentian satu shif layanan awal.

“Jadi pada 22 September 2009 pada pukul 08.00 semua layanan TPS telah beroperasi secara normal,” ungkapnya.

Secara khusus Wara enggan menyebutkan secara detail jumlah kerugian akibat 10.000 TEUs tersebut tidak dilayani proses bongkar muatnya. “Tidak etis untuk menghitung potensial lossing tersebut,” jelasnya.

Namun dari data yang dihimpun Bisnis, layanan bongkar muat serta handling di TPS sebesar US\$80 per kontainer.

Selain itu, Wara menyebutkan terjadinya perubahan hari libur lebaran yang lebih cepat itu membuat satu kapal petikemas domestik mesti sandar lebih lama akibat terjadinya penghentian 8 shif layanan TPS itu.

"Ada satu kapal domestik milik PT Tempura Mas yang bernama Tasik Mas mesti menunggu di dermaga dan baru berlayar kembali pada 22 September 2009," tegasnya.

Perhitungan YOR Gabungan Disoal

Sementara itu, di Jakarta, pelaku usaha tempat penimbunan sementara mempersoalkan penggabungan perhitungan tingkat kepadatan atau yard occupancy ratio (YOR) untuk barang ekspor dan impor di lapangan penumpukan terminal peti kemas dalam penetapan pemindahan lokasi (overbrenge).

Sekjen Asosiasi Pengusaha Tempat Penimbunan Sementara Indonesia (Aptesindo) Syamsul Hadi mengatakan kebijakan Kantor Pelayanan Utama (KPU) Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Priok itu berdampak pada bercampurnya barang impor dan ekspor.

Akibatnya, menurutnya, pemberlakuan YOR secara keseluruhan itu semakin menyulitkan pengawasan dalam rangka pengamanan hak keuangan negara.

"Seharusnya overbrenge hanya berdasarkan YOR peti kemas impor, karena barang yang dipindahlokasikan merupakan barang impor. Jadi, tidak tepat kalau blok lapangan ekspor digunakan untuk menumpuk peti kemas impor," ujarnya kepada pers, seperti dikutip dari Bisnis Indonesia, Jumat, 9 Oktober 2009.

Dia menegaskan kebijakan KPU Bea dan Cukai Priok yang menetapkan YOR gabungan dalam proses overbrenge juga melanggar Peraturan Dirjen Bea dan Cukai No.P.20/BC/2007 tentang Pembatasan Lapangan Impor dan Eskpor.

Selain itu, lanjut Syamsul, kebijakan itu melanggar Keputusan Dirjen No.P.26/BC/2007 yang menyebutkan overbrenge hanya untuk barang impor yang tentunya perhitungan tingkat kepadatan seharusnya menggunakan YOR peti kemas impor.

Menurut dia, kondisi ekonomi biaya tinggi dan acaman kepadatan peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok akan tetap terjadi karena ketidakkonsistenan Ditjen Bea dan Cukai dalam menegakkan aturan yang sudah dibuatnya.

Padahal, paparnya, sejak krisis keuangan global pada akhir tahun lalu, pengelola tempat penimbunan sementara (TPS) asal atau terminal peti kemas hampir tidak pernah mengajukan izin overbrenge karena YOR impor sangat rendah.

Aptesindo juga mengusulkan agar barang-barang impor yang sudah melebihi jangka waktu 30 hari di pelabuhan ataupun TPS tidak langsung ditarik ke tempat penimbunan pabean (TPP) yang saat ini mayoritas dikelola oleh swasta.

"Jika YOR di TPS masih rendah, meskipun barang impor tersebut sudah melampaui masa 30 hari, semestinya tidak perlu dipindahkan ke TPP karena tidak ada ancaman kongesti. Soalnya, kalau dipindahkan ke TPP, status barangnya berubah atau dinyatakan tidak dikuasai," papar Syamsul.

Selain diatur dalam UU Kepabeanan, penyelesaian terhadap barang yang dinyatakan tidak dikuasai, barang yang dikuasai negara, dan barang yang menjadi milik negara dituangkan melalui Peraturan Menteri Keuangan RI No. 53/PMK.04/2008.

Dalam aturan itu disebutkan barang yang dinyatakan tidak dikuasai adalah barang yang tidak dikeluarkan dari tempat penimbunan sementara yang berada dalam area pelabuhan dalam jangka waktu 30 hari sejak penimbunannya.

Adapun, barang yang menjadi milik negara adalah barang yang dinyatakan tidak dikuasai yang merupakan barang dibatasi untuk diekspor ataupun diimpor, yang tidak diselesaikan oleh pemiliknya dalam jangka waktu 60 hari terhitung sejak disimpan di tempat penimbunan pabean.

Apabila dalam waktu 90 hari tidak diselesaikan oleh pemiliknya, barang itu akan diproses untuk lelang.

Beberapa waktu lalu, pemilik barang di Pelabuhan Priok mendesak Menteri Keuangan dan Ditjen Bea dan Cukai merevisi aturan mengenai kategori barang impor yang tidak dikuasai atau akan menjadi milik negara karena tidak diurus dan dikeluarkan dari pelabuhan oleh pemiliknya.

Ketua Umum Dewan Pemakai Jasa Angkutan Indonesia (Depalindo) Toto Dirgantoro mengatakan hingga kini seluruh tempat penimbunan pabean yang menjadi lokasi pelimpahan barang impor di Pelabuhan Priok dioperasikan dan menjadi lahan bisnis tertentu oleh perusahaan swasta.

Biaya Ganda

"Untuk kepastian biaya pengeluaran barang impor tersebut semestinya TPP disiapkan sendiri oleh Bea dan Cukai, bukan oleh perusahaan swasta, untuk menghindari biaya ganda yang ditanggung oleh pemilik barang," ujarnya baru-baru ini.

Dia mengungkapkan akibat diserahkan kepada pihak swasta selaku pengelola TPP, kini setiap barang impor yang sudah melebihi 30 hari berada di TPS yang belum dikeluarkan oleh pemiliknya langsung dipindahkan ke tempat penimbunan pabean, meskipun barang-barang itu belum selesai dalam pengurusan dokumen impornya. (wartagafeksi/hd)

Perpajakan di Indonesia : Sebuah Paradigma Baru

Dewasa ini pajak dalam pembangunan di Indonesia tidak dapat dipungkiri memiliki peran yang dominan, terutama dalam dimensi budgeter berupa pembiayaan pembangunan maupun fungsi fiskal lainnya, misal kebijakan kontraksi-relaksasi moneter, pembatasan ekspor, penurunan tarif untuk stimulus ekonomi dan sebagainya.

Sejak awal 80-an ketika harga minyak dunia turun setelah terjadi kenaikan luar biasa akibat krisis tahun 70-an, pemerintah mulai menyadari bahwa pembiayaan pembangunan tidak dapat selalu bergantung pada satu sumber saja, saat itu pendapatan minyak bumi. Salah satu yang digagas sebagai pendamping adalah menggali potensi penerimaan negara dari sektor pajak apalagi saat itu diprediksikan perekonomian akan tumbuh dengan arahan yang jelas melalui Garis-Garis Besar Haluan Negara. Langkah yang diambil pemerintah kemudian adalah mengeluarkan serangkaian perundang-undangan perpajakan sebagai reformasi dari ketentuan sebelumnya.

Sebelum diberlakukannya ketentuan baru, sistem yang berlaku dalam administrasi perpajakan saat itu adalah official assessment, dimana pengenaan pajak ditetapkan dan dihitung oleh petugas pajak sehingga menimbulkan kekuasaan administratif petugas pajak yang sangat besar dan rawan memunculkan penyalahgunaan kewenangan, absolute power tends to corrupt absolutely.

Serangkaian undang-undang perpajakan yang dimaksudkan untuk reformasi perpajakan adalah:

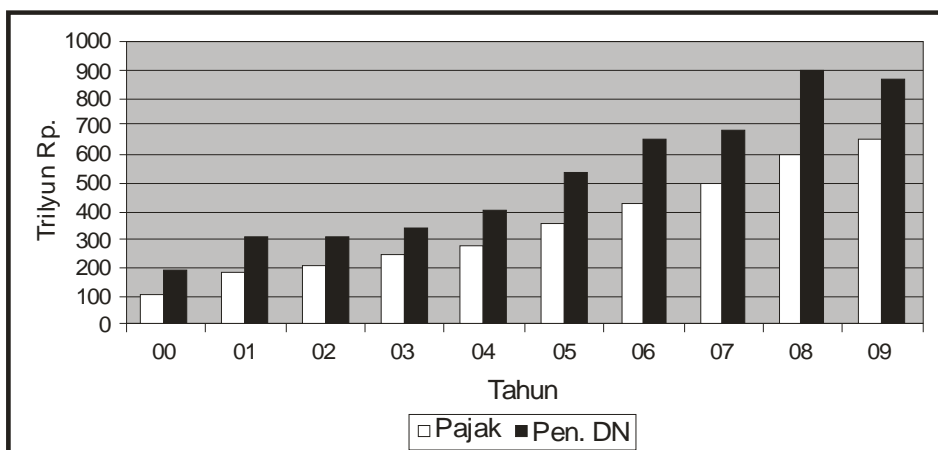
1. UU Nomor 6 tahun 1983 mengenai Ketentuan Umum Perpajakan
2. UU Nomor 7 tahun 1983 mengenai Pajak Penghasilan
3. UU Nomor 8 tahun 1983 mengenai Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan Barang Mewah
4. UU Nomor 12 tahun 1985 mengenai Pajak Bumi dan Bangunan
5. UU Nomor 13 tahun 1985 mengenai Bea Meterai

Seiring dengan dinamika penegakan hukum dan perkembangan ekonomi lokal, regional dan global, perangkat hukum perpajakan juga mengalami pembaruan dan modifikasi dari waktu ke waktu, baik di tingkat undang-undang maupun ketentuan di bawahnya. Hingga saat ini telah dikeluarkan lebih dari dua belas ribu peraturan dari berbagai tingkatan, mulai dari Surat Edaran sampai Undang-Undang.

Perkembangan penerapan berbagai ketentuan di bidang perpajakan yang begitu dinamis ini sudah selayaknya disikapi secara profesional oleh para pelaku ekonomi dan mereka yang merupakan stakeholder terhadap perpajakan di Indonesia. Pemerintah sebagai regulator dan memiliki kepentingan besar terhadap pemenuhan keberlangsungan kehidupan bernegara akan selalu menyikapi perkembangan dengan melakukan update atas ketentuan perpajakan yang dianggap kurang sesuai. Di sisi lain para pelaku ekonomi juga pada akhirnya dituntut untuk memiliki kepekaan yang sama terhadap dinamika perubahan ketentuan perpajakan yang berjalan sangat cepat tersebut.

Acapkali perubahan peraturan perpajakan kurang bisa diikuti oleh pelaku ekonomi dengan berbagai sebab, antara lain sumber daya yang terbatas, fokus pada bisnis utama dan penyebab lainnya, sehingga terjadi kesenjangan antara regulasi dengan pelaksanaan pemenuhan kewajiban perpajakan. Akibat lebih lanjut adalah terbukanya risiko pajak (tax risk exposure) yang dapat berakibat pada inefisiensi berupa misalnya pembayaran pajak yang tidak perlu atau kurangnya pembayaran pajak yang berujung pada risiko penalti di kemudian hari.

Penerimaan pajak menjadi semakin besar dari waktu-ke waktu, baik secara kuantitas maupun porsi relatif terhadap total penerimaan dalam negeri. Sebagai informasi dapat dilihat pada tabel di bawah ini:



Tax Planning

Mengingat pentingnya peranan pajak tersebut, pemerintah merasa perlu mereformasi dimensi perpajakan tidak hanya dalam hal peraturan perundangan namun juga infra struktur maupun supra struktur yang berupa sistem dan sumber daya manusia. Saat ini Direktorat Jenderal Pajak telah memiliki lebih dari 30 Kantor Wilayah yang membawahi lebih dari 500 Kantor Pelayanan Pajak di seluruh Indonesia. Dari waktu ke waktu pemekaran kantor selalu terjadi, pengawasan Wajib Pajak dengan sendirinya menjadi semakin ketat. Pengujian data silang dari berbagai sumber dan instansi juga semakin menjadi andalan Ditjen Pajak, misal data dari PBB, Badan Pertanahan Nasional, Kepolisian dan lain lain. Dengan demikian semakin sulit bagi pihak yang biasanya tidak transparan dalam pemenuhan kewajiban pajaknya untuk bermain-main dengan pajak di masa-masa mendatang.

Hanya satu hal yang dapat kita optimalkan untuk meminimalkan risiko pajak dan memaksimalkan efisiensi yakni Tax planning. Perencanaan pajak merupakan upaya wajib pajak untuk meminimalkan beban pajaknya yang diperoleh secara legal (lawful) yang dinamakan dengan tax avoidance. Apabila upaya meminimalkan pajak dilakukan secara ilegal (unlawful) maka hal ini dinamakan dengan penyelundupan pajak (tax evasion) yang berakibat pada konsekuensi hukum, baik administratif maupun pidana. Untuk dapat melakukan perencanaan pajak dengan baik, maka wajib pajak harus memiliki paling tidak dua syarat utama, yaitu (i) kebijakan yang diambil tidak melanggar ketentuan yang ada dan (ii) wajib pajak memiliki pembukuan yang baik dan data pendukung yang memadai.

Paradigma aparat pajak sebagai pelayan administratif bagi wajib pajak saat ini sedang giat dilakukan oleh Ditjen Pajak. Munculnya Account Representative (AR) sebagai mitra wajib pajak adakalanya masih disikapi secara skeptis sehingga wajib pajak justru kehilangan kesempatan untuk mendapatkan pemahaman pajak yang lebih baik. Di sisi lain, penegakan hukum perpajakan juga mendapat perhatian yang besar dari Ditjen Pajak. Pemeriksaan pajak (tax audit) masih merupakan andalan aparat untuk proses law enforcement. Sudah tidak pada tempatnya lagi aparat pajak dan wajib pajak bersekongkol meminimalkan pembayaran pajak pada negara, aparat Pajak saat ini dibatasi dengan kode etik dalam pelaksanaan pekerjaannya. Tidak ada alternatif lain lagi bagi wajib pajak kecuali menyiapkan diri sebaik-baiknya menghadapi ketentuan Pajak yang begitu dinamis.

Saat ini masih sering dijumpai para pelaku ekonomi yang perlu meningkatkan kualitas pembukuan sesuai dengan standar akuntansi yang ada. Hal ini merupakan modal awal bagi mereka untuk dapat menerapkan perencanaan pajak secara baik yang berujung pada penghematan pajak. Apabila pembukuan telah teratur dan memenuhi standar, maka implementasi perencanaan pajak menjadi opsi yang dapat dilaksanakan secara optimal. Terdapat beberapa strategi penerapan perencanaan pajak, misalnya:

1. Pemilihan bentuk badan usaha;
2. Memaksimalkan deductible expenses (biaya yang dapat dikurangkan);
3. Menghindari pelanggaran ketentuan perpajakan untuk menghindari sanksi yang tidak perlu;
4. Penundaan pembayaran kewajiban pajak;
5. Mengoptimalkan kompensasi kerugian;
6. Melakukan revaluasi aktiva tetap;
7. Penentuan metode penyusutan aktiva;
8. Mengoptimalkan transaksi afiliasi;
9. Mengoptimalkan sumber pendanaan perusahaan;
10. Mengoptimalkan kredit pajak.

Bagaimana strategi-strategi tersebut dapat meminimalkan beban pajak? Legalkah strategi tersebut? Pilihan mana yang terbaik untuk perusahaan dengan kondisi tertentu? Semua pertanyaan tersebut akan dijawab secara tuntas dalam tulisan yang akan datang.

Bila anda memiliki pertanyaan atau ada sesuatu yang belum jelas atau anda memiliki kasus yang memerlukan jawaban segera dan bermanfaat bagi pembaca lainnya, silakan kirim kepada kami, kami akan segera membalas dan apabila layak akan dimuat dalam artikel-artikel selanjutnya.

Kirim Kepada Kami :

PT Multi Utama Consultindo
Registered Tax Consultants
Graha Pena Building, 15th Floor Suite 1505
Jl. A. Yani No. 88, Surabaya
T: 031-8202180
F: 031-8284884
Email : muly@mucglobal.com
Web Site : www.mucglobal.com
Contact: Otto Budihardjo, Mulyono

Pelantikan Dewan Pertimbangan & Pengurus KADIN Jawa Timur Periode 2009 - 2014



SURABAYA (wartagafeksi):
Kepengurusan Kadin Jawa Timur periode 2009-2014 berhasil melakukan proses penggalangan dana untuk korban gempa di provinsi Sumatra Barat sebesar Rp1,75 miliar yang dihimpun dari sejumlah pengurus asosiasi itu yang kini berjumlah 359 orang itu.

Disisi lain, Kadin Indonesia mengusulkan kepada pemerintahan baru dibawah kepemimpinan duet Susilo Bambang Yudhoyono dan Budiono untuk segera membuat Undang-Undang yang secara khusus mengatur proses pembebasan lahan yang akan digunakan untuk proyek infrastruktur publik.

Usulan pembuatan UU Pembebasan Lahan itu merupakan salah satu tawaran solusi Kadin Indonesia untuk percepatan pembangunan sektor infrastruktur yang akan disampaikan pada Forum Bisnis antara Kadin, pelaku usaha, Pemerintah Pusat serta pemerintah daerah yang rencananya akan digelar pada 29 Oktober 2009

Ketua Umum Kadin Jatim La Nyalla Mattalitti mengungkapkan pihaknya perlu melakukan upaya penghimpunan dana itu sebagai bentuk solidaritas atas korban bencana gempa itu.

“Alhamdulillah dari proses penghimpunan dana itu kini telah terkumpul dana Rp1,75 miliar. Dana itu akan diserahkan kepada Pemprov jatim untuk disalurkan kepada korban gempa di provinsi Sumbar tersebut,” kata Nyalla kepada pers se usai proses pelantikan Kadin Jatim periode 2009-2014 di gedung Negara Grahadi, akhir pekan lalu.

Dari pantauan Warta Gafeksi, upaya penggalangan dana itu diawali dengan sumbangan awal dari kadin jatim sejumlah Rp280 juta, jumlah itu kemudian ditambah sebesar Rp50 juta dari sumbangan pribadi Ketum Kadin Jatim, La Nyalla. Sumbangan kedua datang dari Ketua Pertimbangan Kadin Jatim Teguh Kinarto yang merupakan owner PT Podo Djoyo Mashur itu sebesar Rp50 juta.

Sumbangan juga mengalir dari Ketua Dewan Pertimbangan Kadin Jatim Alim Markus (Bos Maspion Grup) sebesar Rp280 juta. Wakil Ketua Dewan pertimbangan Kadin Jatim Henry J. Gunawan menyumbang Rp140 juta.

La Nyalla memimpin sendiri proses penggalangan dana dan hingga akhir terkumpul Rp1,75 miliar yang merupakan hasil sumbangan pribadi maupun dari perusahaan seperti Bank Jatim dan PT Pelindo III.

Disisi lain, Nyalla menyinggung bahwa kepengurusan Kadin Jatim kini berjumlah 359 personil, jumlah itu dibutuhkan untuk menunjang gerak aktifitas asosiasnya yang diharapkan kedepan dapat berkiperlah lebih terarah dan mendalam khususnya dalam mendorong terciptanya iklim usaha yang kondusif di Jatim.

“Sejumlah agenda penting telah disiapkan termasuk rencana besar mendirikan Kadin Institute yang diharapkan dapat mencetak wirausahawan baru yang tangguh di Jatim,” ujarnya.

Business Summit

Ketua Umum Kadin Indonesia, MS Hidayat mem benarkan bila pada 29 Oktober 2009 akan diselenggarakan Business Summit.

“InsyaAllah Kadin Indonesia akan menyelenggarakan Business Summit dengan Pemerintahan baru pimpinan duet Presiden SBY dan Wapres Budiono. Dalam forum yang melibatkan pelaku usaha, pe merintah pusat, kalangan legislatif maupun Gubernur se-Indonesia itu akan dibahas sejumlah persoalan di sejumlah sektor usaha yang dikemas dalam pemaparan Road Map Kadin Indonesia,” kata Hidayat, seusai pelantikan kepengurusan Kadin Jatim periode 2009-2014, di Gedung Negara Grahadhi Surabaya, akhir pekan lalu.

Dalam forum itu, lanjut dia, Kadin Indonesia akan menguraikan matrik terkait sejumlah persoalan dan kendala termasuk rencana aksi untuk sejumlah sektor strategis.

“Matrik itu sekaligus me rupakan time freme selama lima tahun kedepan untuk sejumlah sektor strategis. Paling tidak ada empat sektor yang akan didalami dalam forum itu yaitu Infrastruktur, Ketahanan Pangan dan Energi, industri dan jasa serta Usaha Mikro Kecil Menengah [UMKM],” ungkapnya.

Hidayat mencontohkan untuk sektor infrastruktur pihaknya akan mendorong segera terbitnya UU Pembebasan lahan untuk infrastruktur publik.

“Regulasi setingkat UU bagi proses pembebasan lahan infrastruktur publik menjadi urgen, karena dari pantauan Kadin Indonesia sejumlah proyek infrastruktur penting seperti jalan tol, bandara dan pelabuhan sangat terkendala pada proses pem bebasan lahan. Aturan yang ada berupa Perpres 36/2005 dan Perpres 65/2006 belum sepenuhnya mampu mengatasi problem itu,” ujarnya.

Ketua Kadin Indonesia itu menegaskan dalam UU pem bebasan lahan itu mesti memuat secara detail aturan termasuk sanksi bagi lahan yang telah ditetapkan sebagai lokasi proyek publik.

“Ketika pemerintah telah menetapkan proyek infrastruktur dan diketahui lokasinya maka lahan yang terkena proyek tidak boleh lagi dipindahtangankan atau diperjual belikan, status tanah sementara di-status quo-kan. Ini untuk menghindari para makelar dan calo tanah. Selain itu harga tanah harus sudah ditetapkan. Sanksi tegas perlu dimuat dalam UU itu,” tegasnya. Harapannya, kata dia, UU dapat segera diterbitkan pada pertengahan 2010.

“Pemerintah untuk sementara bisa membuat Peraturan Pengganti Undang-Undang terlebih dulu sebelum UU-nya terbentuk, kalau perpu bisa awal tahun depan dapat direalisir sedangkan UU ke mungkinan baru dapat terialisir pertengahan 2010.”

KUR

Hidayat menerangkan khusus untuk sektor UMKM, pihaknya mengusulkan agar sektor usaha mikro dapat dipisahkan proses penyaluran pembiayaannya dari usaha kecil menengah.

“Untuk penyaluran kredit usaha rakyat [KUR] bagi UMKM perlu direorientasi dengan memisahkan penyaluran kredit bagi usaha mikro dengan usaha kecil-menengah. Bahkan ada desakan agar pembiayaan KUR untuk usaha mikro tidak lagi melalui jalur perbankan agar dapat lebih memudahkan prose nye rapannya,” ungkapnya.

Hidayat menegaskan pe misahan penyaluran KUR tersebut bagi usaha skala mikro diharapkan memperbesar proses penyerapan KUR.

“Karena bisa dilihat bila serapan KUR tahun ini ternyata memang jauh menurun di bandingkan serapan KUR tahun lalu [2008], bila dipisahkan dan tidak melalui perbankan bagi usaha mikro maka diharapkan ada peningkatan serapan KUR khususnya bagi sektor mikro,” ungkapnya. (Wartagafeksi/hd)

Targetkan Armada 2014 Sebanyak 70 Unit Pesawat dan Mentasbihkan Sebagai the Real King of Propeler

SURABAYA (wartagafeksi):
PT Merpati Nusantara Airlines memastikan akan menambah sedikitnya 5 unit pesawat berjenis jet dan baling-baling hingga akhir 2009 dengan alokasi dana sekitar Rp15 miliar untuk memperkuat jumlah armada maskapai itu hingga totalnya menjadi 25 unit sebagai upaya menambah frekuensi serta rute penerbangan khususnya untuk kawasan Indonesia Timur.

Penambahan satu unit pesawat jet dan empat unit pesawat tipe propeler (baling-baling) diharapkan dapat menambah 25 jadwal penerbangan baik rute reguler maupun rute perintis. Hingga kini jumlah rute penerbangan yang ditangani maskapai BUMN itu mencapai sekitar 100 rute baik reguler maupun perintis.

Direktur Teknik PT MNA, Hotlan Siagian membenarkan pihaknya telah menyiapkan alokasi dana sekitar Rp15 miliar untuk merealisasikan program penambahan pesawat itu yang dilakukan melalui proses sewa.

“Alokasi dana itu dari pembiayaan internal, untuk satu unit jet akan direalisasikan pada akhir Oktober 2009 ini. Sedangkan empat unit pesawat propeler dengan kapasitas tempat duduk sekitar 50 unit akan masuk secara bertahap hingga akhir 2009. Bila sebelum penambahan jumlah armada MNA 20 unit terdiri 13 unit jet dan 7 unit baling-baling, pada akhir 2009 akan menjadi 25 unit,” kata Hotlan kepada pers sesuai memberikan bingkisan kepada penumpang rute Surabaya-Makasar dalam rangka apresiasi atas Hari Batik, di bandara Juanda, belum lama ini

Hotlan menam bahkan penambahan pesawat itu khususnya untuk jenis propeler akan digunakan untuk memperkuat sejumlah rute di Indonesia Timur seperti di Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur serta di Sulawesi.

“Dua unit untuk rute Bali-Nusra [NTB dan NTT] dan sisanya untuk beroperasi di Sulawesi seperti Makasar-Bau-Bau, Makasar-Mamuju. Untuk satu unit jet untuk memperkuat penerbangan reguler yang telah ada. Ke-5 unit pesawat tambahan itu diharapkan dapat menambah sekitar 25 flight baru, sedangkan kini manajemen memiliki sekitar 100 rute penerbangan baik perintis maupun reguler,” ujarnya.

General Manager Corporate Secretary MNA, Sukandi mene gaskan penambahan lima unit pesawat dimana sebagian dioperasikan di Indonesia Timur itu sebagai penegasan terkait rencana besar manajemen yang secara bertahap melakukan pemindahan home base dari Jakarta ke Makasar.

“Ada sejumlah program besar manajemen, selain secara bertahap memindahkan home base juga ada rencana penguatan armada dengan pesawat baling-baling khususnya yang berkapasitas 50-an seat. Bila akhir 2009 armada bisa mencapai 25 unit, maka pada 2010 diharapkan dapat meningkat double sehingga totalnya menjadi 50 unit dan mayoritas propeler,” kata Sukandi pada kesempatan sama.

Sukandi menerangkan perkuatan armada dengan pesawat baling-baling tersebut diharapkan dapat merealisasikan komitmen manajemen pada 2011 menjadikan maskapai itu penguasa udara Indonesia dengan pesawat baling-baling.

“Targetnya pada 2011 sebagai the king of propeler, pada 2012 menjadi the real king of propeler. Rencana penguatan pesawat propeler itu sesuai kondisi sejumlah bandara di Indonesia Timur yang kini relatif bisa didarati pesawat dengan kapasitas 30-50 seat. Mungkin baru pada 2013 mana jemen akan memperkuat armada jet,” ungkapnya.

Sukandi memberanikan diri untuk menyampaikan target jangka panjang manajemen bila pada 2014 maskapai BUMN itu mematok jumlah total armada MNA diharapkan mencapai 70 unit pesawat.

”InsyaAllah, armada MNA pada era 2014 bisa mencapai 70 unit, baik bermesin jet maupun baling-baling. Tentunya ini tetap mengacu pada proyeksi pengembangan bahwa untuk pesawat jet akan digunakan pada rute-rute padat dan sebagai pengumpan, sedangkan untuk pesawat baling-baling bertindak sebagai feeder-nya. Jadi tetap ada sinergi untuk memperkuat pangsa khususnya Indonesia Timur,” tegasnya.

Sekolah Pilot

PT Merpati Nusantara Airlines

bekerjasama dengan TNI AL untuk memperkuat kapasitas keberadaan Merpati Pilot School (MPS) yang baru berdiri pada Agustus 2009 lalu, kerjasama ini diharapkan dapat mempercepat pengadaan tenaga pilot profesional yang dituntut air yang setiap tahunnya butuh sekitar 400 pilot.

Direktur Utama PT MNA Bambang Bhakti mengakui pihaknya sengaja mengandeng TNI AL dalam memperkuat kapasitas MPS yang baru saja berdiri dengan berbekal izin perestujuan No.141/006 yang diterbitkan Direktorat Kelaikan Udara dan Perawatan Pesawat Udara.

“Kesepakatan ini didasari untuk menjalin sinergi strategis dibidang pemanfaatan sumber daya dan asset nasional sektor penerbangan khususnya pendidikan penerbangan. MNA dan TNI AL masing-masing memiliki keunggulan dalam sektor penerbangan yang mesti dipadukan guna memenuhi kebutuhan penerbang nasional,” kata Bambang kepada pers usai penandatanganan nota kesepakatan antara MNA dan TNI AL di Surabaya, belum lama ini.

Ruang lingkup kerjasama itu, lanjut dia, berupa pemanfaatan sarana dan prasarana baik yang dimiliki TNI AL dan Merpati, pengembangan SDM kedua pihak serta penelitian dan pengembangan sektor penerbangan nasional bagi kedua pihak.

“MOU [memorandum of understanding] ini bagian penyiapan Merpati Training Center dalam pengembangan kapasitas dibidang pilot school [sekolah penerbangan],” tegasnya.

Kepala Staf TNI AL Tedjo Edhy Purdijanto menegaskan pihaknya sangat berharap besar dengan kerjasama ini, khususnya dalam penambahan jam terbang serta keterampilan para pilot TNI AL dengan peralatan yang dimiliki Merpati.

“PT MNA memiliki peralatan flight simulator dan armada pesawat yang sangat dibutuhkan bagi peningkatan kapasitas pilot TNI AL. Intinya kerjasama ini untuk saling menguatkan khususnya bagi penerbangan nasional,” kata Tedjo kepada pers, pada kesempatan sama.

Bambang menambahkan kebutuhan pilot nasional setiap tahunnya mencapai 400 orang, dan kini ada informasi keberadaan pilot asing telah merambah industri penerbangan nasional.

“MPS untuk angkatan pertama ditargetkan dapat menampung 20 calon penerbang. MPS sendiri didirikan bukan hanya untuk kebutuhan PT MNA dalam pengadaan pilot, namun untuk kebutuhan penerbang secara nasional,” ujarnya.

Bagi MNA, kata Bambang, pihaknya hingga 2010 membutuhkan sedikitnya 50 orang pilot bagi maskapai yang kini menerbangkan 20 pesawat.

“Bila pemegang saham menyetujui pembelian pesawat China [MA-60] maka pada 2010 jumlah armada menjadi 35 unit,” 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 15 Warat Gafeksi No.92/ September 2009

9.2 Syarat Perdagangan F mewajibkan penjual menyerahkan barang kepada pengangkut sesuai instruksi Pembeli. Titik dimana pihak-pihak terkait bermaksud menyerahkan barang pada syarat FCA telah menyebabkan 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 menyerahkan 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 penyerahan 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 kewenangan pembeli, dalam keadaan belum dibongkar dari kendaraan yang disediakan penjual. Variasi yang disebut untuk berbagai alat transport pada syarat FCA A4 Incoterms-1990 tidak dimasukkan lagi dalam Incoterms 2000.

Titik penyerahan pada syarat FOB, yang juga sama untuk syarat CFR dan CIF, tidak dilakukan perubahan dalam Incoterms – 2000, kendati terdapat perdebatan. Sungguhpun ungkapan penyerahan barang “meliwati pagar kapal” yang terdapat dalam FOB sudah dianggap kurang cocok lagi untuk beberapa kasus, hal itu telah dipahami oleh pengusaha. Namun dirasakan bahwa merubah titik penyerahan pada FOB ini akan menimbulkan keragu-raguan yang tidak perlu, khususnya sehubungan dengan penjualan komoditi pertanian yang diangkut dengan kapal charter.

Sayang sekali, term FOB telah dipakai oleh sebagian pengusaha semata-mata untuk menunjukkan tempat penyerahan barang seperti FOB-Factory, FOB-Plant, FOB Ex. Seller's Work atau tempat didaratan lainnya, dengan melupakan kependekannya yang sebenarnya berarti Free On Board. Jelaslah bahwa penggunaan kata FOB mempunyai tendensi membingungkan dan semestinya dihindari.

Terdapat perubahan yang penting tentang FAS sehubungan dengan kewajiban untuk mengurus formalitas ekspor. Nampaknya sudah lazim bahwa tugas ini dianggap menjadi tanggungjawab penjual ketimbang menjadi tugas pembeli. Untuk menjamin perubahan ini diperhatikan maka telah diberi tanda dengan mempergunakan huruf besar didalam kata pembukaan dari syarat FAS.

9.3 Syarat Perdagangan C mewajibkan penjual mengadakan kontrak angkutan dengan syarat-syarat yang lazim atas biaya penjual sendiri. Karena itu titik sampai kemana penjual harus membayar ongkos angkut perlu sekali ditegaskan dibelakang syarat perdagangan C yang dipakai. Dalam syarat CIF dan CIP penjual juga berkewajiban untuk menutup asuransi dan membayar premi. Oleh karena titik yang di pakai dalam pemisahan tanggung jawab mengenai biaya ditetapkan disuatu titik di tempat tujuan, maka Syarat C seringkali ditafsir-kan secara keliru sebagai “Arrival-Contract”, dimana penjual wajib memikul semua resiko dan biaya sampai barang-barang sampai dititik yang disepakati. Tetapi perlu ditekankan bahwa Syarat C adalah sifatnya sama dengan Syarat F dimana penjual memenuhi kontraknya di negara tempat pengapalan atau pemberangkatan. Karenanya Kontrak Jual Beli atas dasar Syarat C, sama halnya dengan kontrak jual beli atas dasar Syarat F, masuk dalam kategori “Shipment – Contract”.

Sudah menjadi Ciri dari “Shipment Contract” bahwa sementara penjual berkewajiban membayar ongkos angkut yang wajar untuk mengangkut barang dengan trayek dan dengan cara yang lazim sampai ketempat yang disepakati sedangkan resiko kerugian dan kerusakan termasuk biaya tambahan sebagai akibat yang,

timbul dari peristiwa yang terjadi setelah barang-barang yang secara benar telah diserahkan kepada pengangkut menjadi tanggungan pembeli. Dengan demikian Syarat C berbeda dengan syarat, perdagangan lainnya mempunyai dua buah titik kritis. Satu menunjukkan titik dimana penjual berkewajiban untuk melaksanakan dan memikul semua biaya pengangkutan, sedangkan yang lain adalah titik perpindahan resiko. Karena alasan itu, perlu lebih berhati-hati bila ingin menambah tugas kepada penjual pada Syarat C. Adalah sangat penting pada Syarat C untuk membebaskan penjual dari resiko dan biaya tambahan setelah penjual memenuhi kewajibannya melaksanakan kontrak angkutan dan menyerahkan barang kepada pengangkut serta menutup asuransi dalam hal CIF dan CIP.

Ciri yang penting pula dari Syarat C sebagai "shipment Contract" digambarkan dengan kelaziman mempergunakan kredit berdokumen sebagai cara pembayaran yang disenangi. Sebagaimana disepakati oleh pihak-pihak terkait dalam kontrak jual-belinya, penjual akan dibayar oleh pembeli dengan penyerahan dokumen pengapalan yang disepakati kepada bank melalui pembukaan kredit berdokumen. Kiranya agak bertentangan dengan tujuan pokok dari suatu kredit berdokumen bila penjual masih memikul resiko dan biaya setelah sesaat penjual menerima pembayaran melalui kredit berdokumen itu atau setelah barang dikirimkan atau di berangkatkan. Sudah barang tentu penjual harus membayar ongkos angkut, tanpa peduli apakah ongkos angkut dibayar dimuka sebelum pengapalan, ataukah dapat dibayar ditempat tujuan, namun demikian biaya tambahan yang mungkin terjadi setelah barang dikapalkan akan menjadi beban pembeli.

Jika penjual harus menyiapkan kontrak pengangkutan yang menyangkut pembayaran bea-bea, pajak-pajak dan biaya lainnya, maka biaya itu akan menjadi beban penjual, sepanjang hal itu termasuk didalam kontrak. Hal ini secara jelas kini disebutkan didalam pasal A 6 dalam Syarat C. Jika dianggap lazim mengeluarkan beberapa kontrak angkutan yang memuat Syarat "transshipment" di beberapa tempat sebelum mencapai tujuan, maka penjual harus membayar semua biaya-biaya itu, bila barang-barang harus dipindahkan dari satu alat angkut kepada alat angkut yang lain. Jika pengangkut menuntut hak-haknya berdasarkan pasal-pasal "transshipment" atau klausula yang serupa, yang bertujuan untuk menghindari kendala (seperti gunung es, kongesti, pemogokan, perintah penguasa, peperangan dan operasi militer) maka semua biaya tambahan sebagai akibatnya akan menjadi beban pembeli, karena kewajiban penjual hanya sebatas kontrak angkutan yang biasa (lazim).

Sering terjadi bahwa pihak-pihak yang terkait dengan kontrak jual-beli ingin memperoleh penegasan sampai dimana penjual harus mengadakan kontrak angkutan termasuk ongkos bongkar. Karena ongkos semacam itu lazimnya sudah termasuk dalam ongkos angkut bila barang-barang diangkut dengan perusahaan pelayaran tetap (regular) maka kontrak jual beli sering menjelaskan bahwa barang-barang harus diangkut dengan cara seperti itu atau setidaknya barang-barang diangkut sesuai ketentuan "liner terms". Dalam kasus lain kata, "landed" ditambahkan setelah CFR atau CIF. Tetapi disarankan untuk tidak menambahkan singkatan pada syarat C kecuali, dalam urusan tertentu arti singkatan itu telah dipahami dan diterima oleh pihak-pihak terkait dengan kontrak itu atau dalam hal sesuai dengan ketentuan hukum dan kebiasaan yang berlaku.

Secara khusus, penjual kiranya jangan dan sesungguhnya tidak diperbolehkan tanpa merubah sifat dari Syarat C, untuk mengikat diri melakukan tugas apapun sehubungan dengan sampainya barang-barang ditempat tujuan, karena resiko setiap kelambatan selama pengangkutan menjadi tanggungan pembeli. Karena itu tiap kewajiban yang menyangkut soal waktu seharusnya harus merujuk pada tempat pengapalan atau pemberangkatan. Sebagai contoh "shipment (dispatch) not later than ...". Persetujuan seperti "CFR Hamburg not later than..." adalah Persetujuan yang keliru dan akan membawa pada kemungkinan perbedaan interpretasi. Pihak-pihak terkait bisa menafsirkan bahwa barang-barang harus sampai di Hamburg pada tanggal yang disebutkan, sehingga dalam kasus seperti itu, kontrak tidak lagi sebagai "Shipment Contract" tetapi sudah berubah menjadi "Arrival Contract" atau dapat juga berarti bahwa penjual harus mengapalkan barang pada satu waktu tertentu yang memungkinkannya untuk sampai di Hamburg sebelum tanggal yang disebut, kecuali terjadi kelambatan karena sebab yang tidak diduga.

Hal ini terjadi dalam perdagangan hasil pertanian dimana barang-barang dibeli pada saat masih dalam pelayaran dilaut, dalam kasus itu ditambahkan kata "afloat = mengambang" di tambahkan pada syarat perdagangan karena resiko kerugian dan kerusakan dalam syarat CFR dan CIF telah pindah dari penjual kepada pembeli, maka bisa timbul kesulitan dalam memberikan interpretasi. Salah satu kemungkinan adalah dengan tetap mempertahankan arti yang biasa dari Syarat CFR dan CIF yang berhubungan dengan pembagian resiko antara penjual dan pembeli, yakni bahwa resiko telah berpindah pada saat pengapalan, hal ini berarti bahwa pembeli dianggap sudah mengetahui segala peristiwa, yang terjadi pada saat kontrak jual beli itu dibuat. Kemudian interpretasi lainnya adalah berpindahnya resiko itu bersamaan waktunya dengan

waktu berlakunya kontrak jual beli itu. Kemungkinan yang pertama nampaknya, lebih praktis karena biasanya tidak mungkin untuk memastikan keadaan barang selama masih dalam perjalanan.

Karena alasan ini maka United Nations Convention Contract for the International Sale of Goods-1980, pasal 68 menyebutkan bahwa “jika kejadiannya seperti itu, resiko diterima oleh pembeli sejak waktu barang-barang diserahkan kepada pengangkut yang mengeluarkan dokumen yang merupakan kontrak pengangkutan”.

Namun terdapat pengecualian terhadap ketentuan ini yaitu bila “pen-jual mengetahui atau diduga mengetahui bahwa barang-barang telah hilang atau rusak dan tidak memberitahukan hal itu kepada pembeli”. Jadi in-terpretasi dan CFR din CIF yang diberi tambahan kata “afloat” akan sangat tergantung pada ketentuan hukum yang berlaku untuk kontrak jual beli . Pihak - pihak terkait disarankan untuk memastikan hukum yang akan dipakai dan pemecahan yang diperlukan. Jika ragu-ragu, pihak-pihak terkait dianjurkan untuk memberi penjelasan masalah itu didalam kontraknya.

Didalam praktek, pihak-pihak terkait seringkali terbiasa memakai isti-lah lama C&F (atau C and F, C + F). Namun demikian didalam banyak kasus nampaknya mereka menganggap penggunaan istilah ini sama dengan istilah CFR. Untuk menghindari kesulitan dalam memberikan interpretasi dalam kontrak, pihak-pihak terkait haruslah memakai istilah yang benar dari Incoterms yaitu CFR, yang secara luas telah diterima dalam dunia internasional sebagai singkatan dari “Cost and Freight(.. disebut lama pelabuhan tujuan) ”.

Syarat CFR dan CIF dalam pasal A8 dari Incoterms 1990, telah mewajibkan penjual untuk memberikan satu copy dari Charterparty bilamana dokumen angkutan (biasanya bill of lading) merujuk pada charterparty, sebagai contoh yang sering disebutkan “ all other terms and conditions as percharterparty”. Kendatipun semua pihak yang terkait dengan kontrak akan selalu dapat memahami semua pihak yang terkait dengan kontrak akan selalu dapat memahami semua pasal dari kontrak yang dibuat nya, namun terbukti bahwa praktek untuk menyediakan charterparty seperti disebut dimuka ini telah menimbulkan masalah khususnya sehubungan dengan transaksi kredit berdokumen. Kewajiban penjual untuk menyediakan satu copy charterparty pada kontrak CFR dan CIF bersama dengan dokumen angkutan lainnya telah dihapuskan dalam incoterms 2000.

Sekalipun dalam pasal 48 dari incoterms berupaya mencari jaminan bahwa penjual memberikan kepada pembeli “bukti penyerahan”,

..... bersambung