



Warta No. 99
April 2010

- Hal 2 Editorial Kepercayaan
- Hal 3 Arus Petikemas Delapan Pelabuhan Pelindo III 2009 3,13 juta TEUs
- Hal 6 Pedoman Badan Otorita Pelabuhan Usai April - Mei 2010
- Hal 7 Container Crane (CC) Dan Rubber Tired Gantry (RTG) Baru Di Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB)
- Hal 8 Konsultasi Pajak : Satu Jenis Faktur Pajak dan Problematikanya
- Hal 10 Arus petikemas di TPS Triwulan I / 2010 Melonjak 125% dibanding 2009
- Hal 11 PELINDO III Investasi Rp. 1,5 Triliun
- Hal 12 INCOTERMS 2000 *Lanjutan*

Editorial : **Kepercayaan**

Dalam dua bulan terakhir kita sedikit "dipaksa" untuk selalu melahap diseputar berita makelar kasus, baik di instansi di bidang hukum yang jadi sasaran utama maupun yang paling akhir justru di instansi perpajakan.

Khusus makelar kasus di instansi perpajakan lebih menarik perhatian para pelaku usaha. Karena hampir sebagian besar pelaku usaha pasti akan terkait dengan instansi perpajakan ini. Sudah menjadi ketentuan dasar, bahwa setiap orang, pelaku usaha dan badan usahanya adalah obyek pajak.

Undang-undang telah mengaturnya sedemikian rupa, mekanisme perpajakan lebih mengedepankan kepercayaan yang diserahkan pada wajib pajak. Yaitu dengan diberlakukan self assesment, dengan harapan akan menumbuhkan kesadaran yang lebih besar dan berkelanjutan bagi wajib pajak dalam melaporkan dan menentukan besaran pajaknya. Kepercayaan yang dibangun secara timbal balik, yaitu pihak pajak percaya wajib pajak akan melaporkan kekayaannya dengan jujur, demikian pula sebaliknya pihak wajib pajak juga percaya pajak yang disetorkan melalui prosedur yang benar dan dipergunakan dengan benar pula.

Munculnya kasus perpajakan yang dilakukan oleh pegawai pajak sendiri dengan mempergunakan instrumen tata aturan perpajakan yang masih ditemukan celah-celah hukum yang dapat dimanfaatkan untuk melakukan penyimpangan atau penyalahgunaan kewenangan atas jabatan. Artinya, kepercayaan yang dibangun dan terus dipelihara/dijaga mulai terusik. Tentunya akan berpengaruh pada kedua belah pihak (wajib pajak dan instansi pajak) jika bangunan kepercayaan yang telah dibangun bersama-sama diruntuhkan atau digerus oleh persekongkolan jahat para oknum kriminal dr kedua belah pihak.

Contoh kasus yang sedang aktual diberitakan diberbagai media saat ini akan merusak kepercayaan yang sedang dan terus dibangun oleh instansi pajak dengan gencarnya iklan-iklannya diberbagai media iklan. Realitas kasus tersebut telah membuka mata semua orang, bahwa instansi pajak sangat rentan untuk dibobol oleh orang dalam sendiri. Program remunerasi untuk memberikan daya tahan terhadap godaan untuk berbuat menyimpang tidak berbekas sama sekali. Karena mindset yang ada dibenak para oknum tsb tidak terpengaruh dengan maksud dilaksanakan program remunerasi.

Sedangkan dr sisi wajib pajak, sampai kapanpun, dimanapun dan siapapun, akan berusaha mencari celah untuk dapat mengurangi pajak yang harus dibayar. Mulai dr wajib pajak perorangan, badan usaha skala kecil, menengah maupun besar akan berusaha untuk membayar pajak seminim mungkin. Hal ini dipengaruhi oleh tingkat fluktuasi keuntungan yang harus diraih diharapkan selalu berada dalam grafik yang meningkat. Maka setiap bentuk dan jenis biaya yang dikeluarkan harus diotak-atik sedemikian rupa agar target keuntungan yang dicanangkan dpt tercapai.

Salah satu jenis pos pengeluaran itu adalah pajak yang sangat dimungkinkan untuk diolah agar dpt mendongkrak target keuntungan yang dicanangkan.

Bagi pelaku usaha disektor impor-ekspor bersama mata rantai usaha lainnya yang terkait, instrumen pajak adalah sebuah keniscayaan yang tidak bisa dihindari, mau atau tidak pajak itu harus dibayar, karena masuk dalam kalkulasi tata laksana impor-ekspor. Apapun yang akan terjadi dengan bangunan kepercayaan, runtuhkah atau masih tegak walaupun separuhnya, pajak harus tetap dipenuhi tanpa kecuali.

Hukum atau perangkat peraturan sering juga jadi kambing hitam atas bocornya pajak. Sebagai atau selengkap apapun peraturan dibuat, tapi penegak hukumnya sudah tertanam mindset untuk melakukan penyimpangan, maka akan tetap ditemukan celah hukum yang kosong untuk dimanfaatkan bagi kepentingan persekongkolan jahat.

Tax without law is robbery (pajak tanpa landasan hukum adalah perampokan) namun peraturan dimanfaatkan untuk merampok hasil pengumpulan pajak adalah "crime against humanity" (guslim,apr'10)

Arus Petikemas Delapan Pelabuhan Pelindo III 2009 3,13 juta TEUs

SURABAYA(Wartagafeksi): Arus petikemas di delapan pelabuhan utama yang dikelola PT Pelabuhan Indonesia III pada 2009 mencapai 2,47 juta box atau setara dengan 3,13 juta twenty foot equivalent units (TEUs), dari tujuh pelabuhan itu arus terbesar masih dikontrol pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang mencapai 2,42 juta TEUs atau 78%.



Humas PT Pelindo III Iwan Sabatini mengungkapkan kontribusi arus petikemas dari Pelabuhan Tanjung Perak masih yang terbesar dibandingkan pelabuhan lainnya yang dikelola manajemen BUMN yang bergerak di sektor kepelabuhanan itu pada 2009.

“Pada 2009 tercatat arus petikemas yang dihandle Pelindo III mencapai 3,13 juta TEUs, dari jumlah itu Pelabuhan Tg. Perak memberikan kontribusi sekitar 78% atau mencapai 2,42 juta TEUs,” kata Iwan kepada wartagafeksi, belum lama ini.

Arus petikemas sebesar 3,13 juta TEUs itu, lanjut Iwan, merupakan hasil kontribusi sekitar tujuh pelabuhan utama milik Pelindo III.

“Selain Pelabuhan Tg. Perak, tujuh pelabuhan lainnya yang memberikan kontribusi besar atas arus petikemas terdiri atas Semarang dengan Pelabuhan Tanjung Emas-nya, Pelabuhan Kupang, Banjarmasin, Sampit, Benoa, Kumai dan Kotabaru,” ujarnya.

Secara khusus Iwan menerangkan arus petikemas mengalami kenaikan akibat tingginya pertumbuhan arus petikemas domestik sebesar 24%, sedangkan arus petikemas internasional tahun 2009 mengalami penurunan sebesar 8%.

Iwan juga menjelaskan jumlah arus barang yang dihandle semua pelabuhan di pelindo III mencapai 110 juta ton dan memberikan kontribusi sebesar 17,80% kargo nasional.

Mengapai Peluang

Seperti dikutip dari Siaran Pers Humas PT Pelindo III, menurut hasil Rapat Kerja BUMN Bidang Logistik dan Pariwisata, dengan tema “Together stronger” salah satunya dari sektor infrastruktur yaitu Pelabuhan, dengan kekuatan yang ada dimana Indonesia terdiri dari 1.888 Pelabuhan di Indonesia 40% diantaranya merupakan Pelabuhan umum, dan dari 754 Pelabuhan umum, 14% diantaranya dioperasikan PT Pelindo, yang meliputi Pelindo I (Medan), Pelindo II (Jakarta), Pelindo III (Surabaya), Pelindo IV (Makasar).

Wilayah operasi PT Pelindo III mencakup 19% dari luas wilayah Indonesia. Jumlah penduduk pada wilayah operasi perusahaan ebanyak 41% dari total penduduk Indonesia, dan PT Pelindo III mengoperasikan 43 Pelabuhan atau 5,7% dari total Pelabuhan. Pelindo III mengoperasikan 43 Pelabuhan yang dikelola dalam 18 cabang pelabuhan, dan memiliki 2 unit perusahaan perusahaan

TPKS dan unit perkapalan. Wilayah operasi perusahaan meliputi 7 provinsi (Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur), serta memiliki 5 anak perusahaan, PT BJTI dan PT TPS merupakan operator terminal, PT Portek Indonesia bergerak dalam bidang penyediaan dan pemeliharaan peralatan pelabuhan, PT Ambang Barito Nusa Persada sebagai pengelola alur baru Barito dan PT Rumah Sakit Pelabuhan Surabaya.

Sejalan dengan perubahan undang-undang pelayaran dan peraturan pemerintah tentang kepelabuhanan perusahaan telah menyempurnakan visi perusahaan pada tahun 2009 yang tertuang dalam rencana jangka panjang perusahaan tahun 2009 - 2013.

- Misi perusahaan diarahkan untuk memberikan jaminan pelayanan prima, memacu efisiensi biaya logistik nasional, memenuhi harapan stake holder yang didukung dengan SDM kompeten dan berkinerja handal guna memperlancar arus perdagangan.

Bisnis inti perusahaan akan lebih diarahkan pada pengusahaan jasa terminal bongkar muat selaras dengan reposisi perusahaan dari port operator menjadi terminal operator. Dari 100% biaya kepelabuhanan yang dikeluarkan oleh pemilik barang, 15% merupakan biaya yang dibayarkan kepada pelabuhan selaku port operator dan selebihnya 85% dibayarkan kepada perusahaan bongkar muat. Khusus untuk pelayanan di terminal petikemas, biaya kepelabuhanan 100% diterima oleh PT Pelindo, dan saat ini kebutuhan untuk pelayanan bongkar muat petikemas di cabang-cabang semakin meningkat, untuk itu diperlukan beberapa investasi peralatan untuk mendukung pelayanan petikemas di waktu mendatang.

Menurut Iwan Sabatini, Corporate Public Relation bahwa pada tahun 2009, jumlah arus kapal dalam unit dan barang dalam ton mengalami penurunan, khusus penurunan arus barang dalam ton merupakan kejadian pertama dialami perusahaan. Jumlah arus barang sebesar 110 juta ton yang ditangani perusahaan memberikan kontribusi sebesar 17,80% kargo nasional dalam satuan ton. Arus petikemas mengalami kenaikan akibat tingginya pertumbuhan arus petikemas domestik sebesar 24 % sedangkan arus petikemas internasional tahun 2009 mengalami penurunan sebesar 8% Arus penumpang yang dilayani per tahun berkisar 3 juta orang.

Dividen yang dibayarkan perusahaan kepada pemerintah menunjukkan pertumbuhan setiap tahun dan mencapai Rp. 246 Milyar pada tahun 2008, dan di tahun 2009 sebesar Rp. 222 Milyar. Kondisi perusahaan sehat (AA) dan menunjukkan skor rata-rata 88,88.

Manajemen menargetkan tahun 2012 tidak ada pelabuhan cabang yang rugi dengan upaya implementasi individual port tarif, efisiensi biaya over head dan operasi pelayanan bongkar muat.

Anak perusahaan yaitu PT BJTI merupakan spin off divisi usaha terminal pelabuhan tanjung perak pada tahun 2002, perusahaan ini mengoperasikan tambatan sepanjang 1.620 M dengan Cargo unggulan yang ditangani pada tahun 2009 petikemas domestik sebanyak 720 ribu Teu's, petikemas internasional 103 ribu Teu's dan curah kering sebanyak 2 juta ton, sedangkan Terminal Petikemas Surabaya yang juga merupakan anak perusahaan telah memberikan kontribusi laba sebesar 35% dari total laba PT Pelindo III, yang pada tahun 2009 menangani petikemas sebanyak 1,1 juta Teu's.

Privatisasi PT TPS dilakukan pada tahun 1999, yang dilakukan secara terbuka dan P&O, dimana Pada tahun 2006 terjadi Perubahan pemegang saham PT TPS dari P&O ke DP World. PT TPS merupakan salah satu terminal kontainer dari 67 terminal kontainer yang dikelola DP World.

Direktur Komersial & Pengembangan Usaha Pelindo III, Husein Latif, mengungkapkan bahwa upaya-upaya pengembangan Usaha dari Pelindo III yang sedang berjalan adalah :
di Jawa Timur

- Pengembangan terminal Multipurpose Teluk Lamong untuk menunjang peran pelabuhan Tanjung Perak sebagai pusat distribusi barang dari dan ke Indonesia Timur .
- Rekonfigurasi Terminal Multipurpose Nilam Timur untuk mengantisipasi pertumbuhan arus petikemas domestik.

- Program pelebaran dan pendalaman Alur Pelayaran Barat Surabaya bekerjasama dengan pemerintah Provinsi Jawa Timur guna menunjang kelancaran arus barang dan efisiensi biaya logistik.

Jawa Tengah

- Sinergi dengan pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk mengembangkan Inlet Terminal Batubara di pantai utara Jawa Tengah
- Kerjasama pengembangan Dry Port di Jogjakarta untuk mendorong ekspor usaha kecil menengah

Kalimantan Selatan

- Pengoperasian Alur Baru Barito mulai 1 Januari 2009 bekerjasama dengan Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan.
- Pengoperasian terminal petikemas Banjarmasin untuk memperlancar arus perdagangan

Kalimantan Tengah

- Pengoperasian Terminal multipurpose Bagendang di Sampit dan Bumiharjo Kumai untuk meningkatkan kapasitas pelabuhan

Bali

- Persiapan Revitalisasi pelabuhan Benoa menjadi pelabuhan wisata selaras dengan program pemerintah Provinsi Bali dan mengalihkan kegiatan bongkar muat secara bertahap ke pelabuhan Celukan Bawang

Nusa Tenggara Barat & Nusa Tenggara Timur

- Kerjasama dengan perusahaan pelayaran angkutan petikemas untuk membuka jalur pelayaran kedaerah timur guna mengurangi biaya logistik dengan merubah pola pengiriman barang dari general cargo/kapal RORO menjadi petikemas
- Pada tahun 2009 telah dibuka pelayaran petikemas pada pelabuhan Lembar di NTB dan Maumere di NTT, pada tahun 2010 akan dikembangkan untuk pelabuhan Badas di NTB dan Waingapu di NTT.

PERTUMBUHAN ARUS PERIKEMAS PELINDO III (Th 2009)

| | Surabaya* | Semarang | Bjmasin | Kupang | Sampit | Benoa | Kumai | Kotabaru | Lainnya |
|-------|-----------|----------|---------|--------|--------|--------|-------|----------|---------|
| BOX | 1.918.800 | 217.725 | 225.757 | 46.553 | 26.838 | 22.528 | 8.651 | 9.420 | 557 |
| TEU's | 2.427.818 | 355.324 | 244.617 | 46.610 | 27.238 | 31.920 | 8.701 | 9.420 | 557 |

Pedoman Badan Otorita Pelabuhan Usai April - Mei 2010

SURABAYA (Wartagafeksi): Pemerintah kini tengah menggodok pembentukan badan otorita pelabuhan untuk mendukung produktivitas pelaku usaha di pelabuhan. Pembentukan institusi baru yang akan menggantikan tugas Administrasi Pelabuhan (Adpel) ini diprediksi usai April-Mei 2010 mendatang.

Pembentukan badan otorita pelabuhan ini kami usahakan tidak akan memakan waktu lama karena peraturan pemerintah (PP)-nya sudah ada. Terlebih, secara internal baik organisasi maupun sumber daya manusia (SDM)-nya juga sudah kami berikan pelatihan,” terang Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, Sunaryo, se usai dialog interaktif dengan sejumlah asosiasi pelabuhan di Hotel Shangri-La Surabaya, Senin (12/4/2010).

Menurut Sunaryo, penerapan badan otorita pelabuhan ini akan diberlakukan di beberapa pelabuhan besar seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar.

“Langkah ini adalah upaya kami untuk membentuk iklim bisnis antimonopoli di sektor kepelabuhanan. Dan hal ini adalah bentuk pemisahan yang tegas antara operator dan regulator,” tegasnya.

Sementara posisi Adpel saat ini adalah sebagai otoritas pelabuhan selama masa transisi. Adpel akan ditiadakan ketika badan otorita telah terbentuk dan diresmikan.

Terkait tenaga kerja yang selama ini telah mengisi di Adpel, Sunaryo mengungkapkan tetap akan dipekerjakan di badan otorita tersebut. Status mereka tetap sama sebagai pegawai negeri sipil (PNS)

Pengalihan Dermaga Penyeberangan Tanjung Perak ke Borndong

Pemerintah tengah merealisasikan proses pemindahan layanan dermaga kapal penyeberangan antar pulau di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ke dermaga serupa di Pelabuhan Paciran, Kabupaten Lamongan.

Sedangkan progres pembangunan pelabuhan Paciran Lamongan sendiri telah mencapai 90% dan tengah menunggu realisasi pembangunan breakwater (tanggul pemecah ombak) sepanjang 150 meter. Total alokasi pembangunan pelabuhan tersebut mencapai Rp260 miliar dan diharapkan dapat beroperasi 2011.

Kepala Seksi Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (Kasi LLASDP) Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan (Dishub LLAJ) Jawa Timur, Luhur Pribadi mengakui proses pemindahan layanan antar pulau di dermaga gapura Surya, Tg. Perak belum bisa direalisasikan tahun ini.

“Pembangunan Pelabuhan Paciran memasuki tahap pengadaan proyek breakwater, kini total progres pelabuhan untuk layanan penumpang antar pulau sebagai lokasi pemindahan layanan Pelabuhan Tanjung Perak telah mencapai 90%. InsyaAllah, tahun depan [2011] dermaga dan pelabuhan itu [Paciran] bisa dioperasikan,” kata Luhur kepada pers, kemarin.

Total penahan ombak di Pelabuhan Paciran, kata dia, sepanjang 450 meter, kini telah terbangun 290 meter.

“Jadi breakwater yang belum terbangun 150 meter, kini tengah digarap untuk segera dituntaskan. Fasilitas breakwater menjadi penting untuk mengantisipasi ganasnya laut Jawa,” ujarnya.

Kepala Bidang (Kabid) Pengembangan Transportasi Dishub-LLAJ Jatim, Wahid Wahyudi menerangkan Sampai saat ini pembangunan Pelabuhan Paciran yang menelan anggaran sekitar Rp 260 miliar itu sudah terealisasikan sekitar 90%.

“Pemindahan layanan kapal penumpang antar pulau dari Tanjung Perak ke Paciran itu merupakan program pemerintah pusat. Nantinya akan direalisasikan pemindahan 11 tujuan lintasan dari total 28 tujuan lintasan kapal antar pulau. Sisanya masih akan dilayani di Dermaga Surya, Pelabuhan Perak,” ungkap Wahid kepada pers, kemarin.

Wahid menegaskan rute atau lintasan yang akan dipindahkan itu meliputi tujuan Jakarta, Semarang, Sampit, Banjarmasin, Batulicin, Balikpapan, Makassar, Mataram, Maumere, Kupang, dan Pontianak. (wartagafeksi/hd)

Container Crane (CC) Dan Rubber Tired Gantry (RTG) Baru Di Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB)

Selasa (13/4) Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) Pelabuhan Trisakti Banjarmasin telah kedatangan 2 unit Container Crane (CC) dan 5 unit Rubber Tired Gantry (RTG) dari Jepang. Kelima alat tersebut dimuat oleh Kapal Yuan Jin dan mengarungi lautan ± 14 hari.



Kapal Yuan Jin yang membawa RTG dan CC akan merapat ke Dermaga TPKB

Keunggulan yang dimiliki CC dan RTG buatan Jepang ini memiliki struktur bangunan yang kokoh dan hemat energi serta mudah dalam perawatannya. Selain itu CC yang diangkut kapal pengangkut khusus tersebut memiliki kapasitas daya angkut yang lebih besar sehingga faktor keamanannya lebih baik, diharapkan bulan Juli 2010 peralatan baru ini dapat segera mulai soft operation sehingga bisa mempercepat bongkar muat petikemas dan berth time, dimana kunjungan kapal pada tahun 2009 mencapai 12.800 unit kapal.

Tak lama lagi Kalimantan mempunyai Terminal petikemas yang bagus dan menjadi kebanggaan Kalimantan, khususnya di Banjarmasin, sebab Pelabuhan Trisakti saat ini sedang menata Terminal Peti Kemas Banjarmasin (TPKB) yang siap beroperasi dengan standar Internasional, yaitu pembatasan daerah kerja dengan mewajibkan menggunakan Alat Pelindung diri (APD) dan ID Card bagi yang memasuki terminal ini, hal ini juga sebagai upaya optimalisasi Alur Barito yang saat ini mampu dilewati kapal-kapal dalam waktu 24 jam.



Dengan kedatangan peralatan baru ini maka TPKB telah dilengkapi dengan 4 (empat) Gantry Crane dan 10 (sepuluh) RTG, dan untuk menghadapi peningkatan arus petikemas di Banjarmasin dimasa yang akan datang, sejalan dengan itu menurut Ir. Basori, GM Pelabuhan Trisakti Banjarmasin mengatakan bahwa terkait dengan Perda No 3/ 2008 tentang pembatasan angkutan hasil tambang dan hasil perkebunan lewat jalan negara, maka kegiatan bongkar muat (salah satunya) Batubara tidak lagi dihandle di Pelabuhan Trisakti, maka lahan yang selama ini

digunakan untuk bongkar muat batubara bisa dioptimalkan untuk bongkar muat barang dan petikemas dipelabuhan Trisakti, sehingga memungkinkan eks lapangan batubara ini akan dijadikan lapangan penumpukan petikemas (CT) sekitar 4 Hektar.

Menurut Iwan Sabatini, Corporate Public Relation mengatakan bahwa throughput petikemas tahun 2009 tercatat 244.617 Teus diharapkan pada tahun 2010 ini dapat meraih diatas 300.000 Teus. Adapun pertumbuhan data petikemas sbb :

PERTUMBUHAN ARUS PETIKEMAS DI TERMINAL TRISAKTI

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| BOX | 141.224 | 151.871 | 176.077 | 192.096 | 156.011 | 153.710 | 224.326 | 226.171 |
| TEU's | 149.302 | 159.298 | 183.615 | 199.689 | 162.017 | 159.032 | 239.427 | 244.617 |

(Humas.Pelindo III)

Konsultasi Pajak : **Satu Jenis Faktur Pajak dan Problematikanya**

S

Standar atau sederhana? Dua istilah itu tidak akan terdengar lagi mulai 1 April 2010. Sebab mulai saat itu, tidak ada lagi istilah Faktur Pajak Standar dan Faktur Pajak Sederhana. Yang ada hanyalah istilah Faktur Pajak, di samping dokumen-dokumen tertentu yang dipersamakan dengan Faktur Pajak -yang memang telah dikenal sejak lama.

Dengan hanya adanya 1 (satu) jenis Faktur Pajak, maka Faktur Pajak yang harus diterbitkan oleh PKP Pedagang Eceran -yang notabene menyerahkan barang kepada konsumen akhir yang identitasnya (nama, alamat, dan NPWP) tidak dapat diketahui- adalah sama dengan Faktur Pajak yang harus diterbitkan oleh PKP yang lainnya yang tidak menyerahkan barang kepada konsumen akhir. Sementara di masa lalu, PKP Pedagang Eceran dapat menerbitkan Faktur Pajak Sederhana kepada konsumen akhir yang identitasnya tidak diketahui.

Secara formal, Faktur Pajak setidaknya harus memuat keterangan minimal yang telah disyaratkan dalam Pasal 13 ayat (5) UU PPN (UU No. 8 Tahun 1983 yang telah diubah terakhir dengan UU No. 42 Tahun 2009), yaitu:

- 1) Nama, alamat, dan NPWP yg menyerahkan BKP/JKP;
- 2) Nama, alamat, dan NPWP pembeli BKP/penerima JKP;
- 3) Jenis barang/jasa, jumlah Harga Jual/ Penggantian, dan potongan harga;
- 4) PPN yg dipungut;
- 5) PPN BM yg dipungut (jika termasuk barang mewah);
- 6) Kode, nomor seri, dan tanggal pembuatan Faktur Pajak; dan
- 7) Nama dan tanda tangan yang berhak menandatangani Faktur Pajak.

Bila salah satu dari keterangan di atas tidak tercantum pada Faktur Pajak, maka Faktur Pajak yang telah diterbitkan dikategorikan sebagai Faktur Pajak yang tidak lengkap atau cacat. PKP penerbit Faktur Pajak yang tidak lengkap akan dikenakan sanksi sebesar 2% dari DPP (Dasar Pengenaan Pajak) sesuai Pasal 14 ayat (1) huruf e UU KUP (UU No. 6 Tahun 1983 yang telah diubah terakhir dengan UU No. 28 Tahun 2007). Lantas bagaimana caranya PKP Pedagang Eceran dapat melengkapi Faktur Pajaknya sehingga terhindar dari sanksi, mengingat mencantumkan identitas konsumen akhir serta nama dan tanda tangan yang berhak menandatangani Faktur Pajak pada Faktur Pajak nyaris merupakan suatu hal yang mustahil?

Meski sulit bagi PKP Pedagang Eceran untuk mencantumkan identitas konsumen akhirnya yang sebagian di antaranya sangat mungkin tidak ber-NPWP, seperti yang telah dipaparkan di muka, PKP Pedagang Eceran pada dasarnya tetap harus menerbitkan Faktur Pajak yang sama dengan Faktur Pajak yang diterbitkan oleh non Pedagang Eceran. Atau dengan kata lain, PKP Pedagang Eceran pada prinsipnya juga harus mencantumkan keterangan minimal yang telah digariskan dalam Pasal 13 ayat (5) UU PPN.

Hanya saja sebagaimana telah dinyatakan dalam Pasal 14 ayat (1) huruf e UU KUP dan Pasal 15 Peraturan Dirjen Pajak Nomor PER-13/PJ./2010, PKP Pedagang Eceran dapat terbebas dari sanksi sebesar 2% dari DPP atas penerbitan Faktur Pajak yang tidak lengkap, yaitu jika Faktur Pajak yang diterbitkan tidak mencantumkan identitas (nama, alamat, dan NPWP) pembeli maupun nama dan tandatangan yang berhak menandatangani Faktur Pajak. Namun karena termasuk dalam kategori Faktur Pajak tidak lengkap atau cacat, pembeli tetap tidak dapat mengkreditkan PPN yang tercantum pada Faktur Pajak tidak lengkap yang diterbitkan oleh PKP Pedagang Eceran.

Apakah penentu cacatnya Faktur Pajak hanyalah keterangan minimal yang dimaksud dalam Pasal 13 ayat (5) UU PPN? Jawabnya adalah tidak. Meski telah mencantumkan keterangan minimal yang

dimaksud dalam Pasal 13 ayat (5) UU PPN, Faktur Pajak yang diterbitkan masih dapat dianggap cacat, yaitu jika PKP penerbit Faktur Pajak tidak menyampaikan pemberitahuan tertulis perihal nama pejabat yang menandatangani Faktur Pajak beserta contoh tanda tangannya.

Ya, pemberitahuan tertulis mengenai nama-nama pejabat/kuasa yang menandatangani Faktur Pajak juga turut menentukan cacat atau tidak Faktur Pajak. Oleh karena itu selain mencantumkan keterangan minimal yang ditegaskan dalam Pasal 13 ayat (5) UU PPN, PKP penerbit juga harus menyampaikan pemberitahuan tertulis mengenai pejabat atau kuasa yang menandatangani Faktur Pajak beserta contoh tanda tangannya, termasuk jika terjadi perubahan pejabat atau kuasa yang berhak menandatangani Faktur Pajak

Pemberitahuan tertulis ini wajib disampaikan ke Kepala KPP di mana PKP telah terdaftar untuk dikukuhkan sebagai PKP, paling lambat pada akhir bulan berikutnya sejak bulan pejabat tersebut mulai menandatangani Faktur Pajak, dengan menggunakan formulir sebagaimana dimaksud dalam Lampiran VIA PER-13/PJ./2010. Dan jika yang ditunjuk sebagai penandatanganan Faktur Pajak adalah kuasa PKP, maka selain menyampaikan pemberitahuan tertulis, PKP juga wajib melampirkan Surat Kuasa Khusus dengan menggunakan formulir sebagaimana dimaksud dalam Lampiran VII PER-13/PJ./2010.

Kadin Banyuwangi Dorong Aktivitas Pelabuhan Tg. Wangi



Setelah beberapa kali upaya yang dilakukan oleh berbagai pihak, mulai dengan diterbitkannya Peraturan Gubernur Jatim, pematangan persiapan melalui sharing ide bersama para pemangku kepentingan dalam aktivitas kepelabuhanan sampai dengan ceremonial pengapalan pertama, telah dilakukan. Tapi sampai tanggal 7 April 2010, pelabuhan Tanjung Wangi di Kabupaten Banyuwangi tetap tak kunjung diminati oleh pihak eksportir maupun importir guna melakukan bongkar atau muatannya barangnya di pelabuhan Tg. Wangi.

Bersamaan dengan acara Pelantikan Kamar Dagang & Industri (KADIN) Kabupaten Banyuwangi, pada Rabu, 7 April 2010, bertempat di Pendopo Kabupaten Banyuwangi, digelar pula diskusi sebagai rangkaian acara pelantikan.

Diskusi yang menengahkan tema : "Revitalisasi Pelabuhan Tg. Wangi Untuk Menunjang Arus Barang Ekspor/Impor" menghadirkan nara sumber dari Kadin Jawa Timur (TF Sitorus), INSA (Stephen), GAFEKSI (Budi Laksono), wakil dari Dinas Perhubungan Jawa Timur dan wakil dari Asisten II Sekretaris Daerah Propinsi Jawa Timur dengan moderator Ketua KADIN Kabupaten Banyuwangi.

Kadin Jawa Timur menyampaikan, "Prinsip utama bagi pelaku usaha adalah mencari keuntungan, dimanapun usaha itu dilakukan kalau akan mendapatkan keuntungan pasti akan didatangi oleh pengusaha tersebut. Demikian pula pelabuhan Tg. Wangi, jika mampu memberikan keyakinan pada pelaku usaha yang akan memanfaatkan fasilitas pelabuhan mendapatkan keuntungan, maka akan menarik pelaku usaha lainnya yang terkait untuk melakukan aktivitas usaha di sini."

"Pelaku usaha, khususnya eksportir harus memiliki kepentingan yang besar terhadap keberadaan MLO sebagai partner usahanya. Karena kalau menyangkut tata perdagangan internasional, akurasi jadwal pengiriman termasuk pula kepastian sarana pengangkutnya menjadi tolok ukur dasar. Apakah eksportir maupun importir termasuk didalamnya pelaku usaha yang ada di mata rantai perdagangan internasional sdh siap." Budi Laksono memaparkan didepan forum diskusi tersebut.

Lebih lanjut, Budi dari GAFEKSI Jawa Timur menjelaskan, "Sarana & prasarana pelabuhan tdk hanya bersifat fisik saja yang perlu dipersiapkan, hal lainnya yang juga menjadi salah satu faktor utama adalah kehadiran pelaku usaha yang masuk dalam mata rantai usaha jasa kepelabuhanan. Mulai pihak agen pelayaran (shipping agent), forwarder, PPJK, bongkar muat, trucking dan yang lebih utama lagi adalah kehendak dari eksportir dan importir untuk melakukan kegiatan ekspor-impornya melalui pelabuhan Tg. Wangi."

Akhir dari diskusi tersebut tidak menyimpulkan hasil yang bersifat final, karena masih ada yang mengganjal dan belum ditemukan solusi yang tepat tentang bagaimana bisa memaksimalkan peran dan fungsi pelabuhan Tg. Wangi. (guslim-apr 2010)

Arus petikemas di TPS Triwulan I / 2010 Melonjak 125% dibanding 2009

SURABAYA (Wartagafeksi): Arus bongkar muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak khususnya di fasilitas Terminal Petikemas pada triwulan I/2010 (Januari-Maret) mencapai 301.146 twenty foot equivalent units (TEUs) meningkat sekitar 125% dibandingkan periode sama pada 2009 yang hanya mencatat volume 239.407 TEUs.

Peningkatan itu ditenggarai dipicu meningkatnya arus perdagangan barang dari China terkait diberlakukannya ASEAN-China Free Trade Agreement (ACFTA) sejak awal tahun ini.

Humas PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) Wara Dijatmika mengakui bila ada lonjakan volume petikemas yang dihandling pada triwulan I/2010 dibandingkan volume pada 2009 maupun 2008.

“Total volume petikemas triwulan I/2010 mencapai 301.146 TEUs dengan rincian Januari 99.040 TEUs, Februari 96.640 TEUs dan Maret 105.466 TEUs. Pada 2009 hanya mencapai 239.407 TEUs dan 2008 sendiri bervolume 290.104 TEUs. Ada kenaikan 125% bila dibandingkan 2009 sedangkan dengan 2008 naik 103%,” ungkap Wara kepada wartagafeksi, belum lama ini.

Wara memprediksi bila trend volume petikemas yang dihandling di TPS stabil maka pada akhir 2010 akan bisa menyamai volume 2008 atau bahkan malah melebihi.

“Pada 2008 total volume petikemas mencapai 1,16 juta TEUs, pada 2009 menurun menjadi 1,12 juta TEUs. Konstruksi volume pada 2008 masih lebih terfokus pada arus petikemas internasional sedangkan pada 2009 meski arus internasional menurun tapi arus domestik meningkat tajam. Pada 2010 ini arus internasional maupun domestik tren-nya sama-sama besar,” ujarnya.

Disisi lain, Ketua Umum Gabungan Perusahaan Forwarder, Ekspedisi dan Logistik Seluruh Indonesia (Gafeksi) Jatim Aziz Winanda mengakui bila arus perdagangan khususnya yang menggunakan petikemas melalui Tanjung Perak mengalami peningkatan.

“Peningkatan ini erat kaitannya dengan diberlakukannya ACFTA awal tahun ini. Peningkatan arus petikemas itu lebih dikarenakan perdagangan barang asal China mengalami kenaikan yang cukup signifikan. Data Gafeksi arus impor Januari-Februari dari China naik sekitar 18%, bila stabil maka semester I arus dari negara itu bisa naik 25%,” kata Aziz kepada pers, belum lama ini.

Azis menambahkan jumlah arus barang sampai akhir 2009 lalu mencapai 1 juta TEUs. Dengan rinciannya, volume impor 550.000 TEUs dan ekspor sebesar 450.000 TEUs.

“Untuk tahun ini, baik ekspor maupun impor kami prediksi bisa tumbuh 10% hingga 15%. Ini dikaitkan dengan ACFTA maupun semakin membaiknya perekonomian nasional dan global,” ungkapnya.

Sementara itu Ketua Umum Indonesian National Shipowners Association (INSA) Cabang Surabaya Stevens H. Lesawengen membenarkan adanya lonjakan volume petikemas di Surabaya.

“Data INSA mencatat penggunaan kapal pada triwulan I/2010 mengalami peningkatan sekitar 30%, ini berefek pada peningkatan call [kedatangan] kapal yang masuk ke Tanjung Perak mengingat pelabuhan itu merupakan hub port untuk kawasan Indonesia Timur,” kata Steven kepada wartagafeksi, belum lama ini.

Steven menambahkan pertumbuhan pendistribusian barang turut mengerek transportasi laut. Apalagi kini berdatangan barang dari Tiongkok yang diyakini menyumbang pertumbuhan bisnisnya.

Data yang dihimpun wartagafeksi, arus petikemas triwulan I/2008 Januari 93.710 TEUs, Februari 91.154 TEUs, Maret 105.204 TEUs, Triwulan I/2009 Januari 70.268 TEUs, Februari 76.473 TEUs, Maret 92.666 TEUs. Triwulan I/2010 Januari 99.040 TEUs, Februari 96.640 TEUs dan Maret 105.466 TEUs.

Arus Impor di Pelabuhan Tanjung Perak terdiri atas sekitar 40% asal Amerika Serikat, sekitar 20% asal Jepang, 20% asal China, dan sisanya 20% merupakan gabungan dari sejumlah negara lainnya.

Sementara itu, PT Pelindo III tengah menyiapkan pelabuhan multifungsi Teluk Lamong sebagai upaya untuk meningkatkan layanan arus petikemas khususnya bila Tanjung Perak mengalami overloaded

Data arus petikemas di TPS (dalam TEUs)

| No | Triwulan/tahun | Januari | Februari | Maret | Total |
|----|----------------|---------|----------|---------|---------|
| 1 | I/2008 | 93.710 | 91.154 | 105.240 | 290.104 |
| 2 | I/2009 | 70.268 | 76.473 | 92.666 | 239.407 |
| 3 | I/2010 | 99.040 | 96.640 | 105.466 | 301.146 |

Data PT TPS, April 2010

PELINDO III Investasi Rp. 1,5 Triliun

Dalam meningkatkan pelayanan serta meraih peluang bisnis, Manajemen Pelindo III telah menyiapkan dana untuk investasi ditahun 2010 sebesar Rp1,5 triliun.

Dari hasil Rapat kerja PT Pelindo III pada 2010 merupakan momentum strategis bagi perusahaan, untuk secara setahap demi setahap mempersiapkan menjadi ”Terminal Operator” dalam kaitannya pemberlakuan UU pelayaran No 17/ tahun 2008 dan PP No 61/ Tahun 2009, beberapa target Manajemen yang akan dicapai dalam program kedepan adalah upaya menumbuhkan pendapatan dari beberapa fasilitas baru yang sudah dioperasikan, dan yang akan segera dioperasikan, baik infrastruktur dan dukungan suprastruktur, dalam tahun 2010 juga ada langkah “upaya pemantapan bisnis handling curah dan petikemas, implementasi terminal operator yang segera didukung dengan restrukturisasi organisasi & pengembangan SDM. Sehingga nantinya tidak ada cabang Pelabuhan yang rugi di tahun 2011. Semua itu juga perlu dukungan program Investasi, dan Pencapaian Key Performance Indicator, agar semua berjalan ter-integrasi dan selaras.

Yang pertama pertumbuhan pendapatan dapat dijabarkan yaitu optimalisasi pemanfaatan asset yang masih idle atau belum maksimal, secara bertahap merubah pola sewa menjadi kerjasama, handle usaha depo petikemas, penerapan deferensiasi tarif pelayanan jasa pemanduan dan penundaan di TUKS.

Adapun “pemantapan bisnis handling curah dan petikemas” di tahun 2010 adalah pengendalian penuh atau dan kerjasama dalam pelayanan handling petikemas, kerjasama pelayanan handling curah dengan pemilik, pemasok, trader, pembeli. Memperhatikan kebutuhan fasilitas dan atau kesiapan peralatan handling untuk petikemas dan curah, serta pemantapan Sistem Manajemen yaitu pola K3, ISO 9001, Berthing Window, Service Level Agreement dan Service Level Guarantee (SLA & SLG) kepada pelanggan, serta manajemen risiko.

Implementasi terminal operator seperti spesialisasi terminal berdasarkan perilaku handling, bekerjasama dengan PBM yang handal, dan menetapkan cabang yang siap untuk implementasi Terminal operator sebagai pilot project.

Adapun upaya tidak ada pelabuhan cabang yang rugi, adalah upaya peningkatan kreatif peningkatan pendapatan, upaya pengendalian biaya dan evaluasi segmen usaha serta restrukturisasi organisasi.

Untuk kesiapan itu semua, Manajemen Pelindo III telah menyiapkan pengembangan infrastruktur dan suprastruktur hampir disemua cabangnya, yaitu dibagi sesuai kelompok jenis investasinya adalah “level of revenue” yaitu pengembangan sarana sekitar Rp75 miliar, untuk peningkatan “level of service” sebesar Rp392 Miliard, untuk “Level of safety” sebesar Rp59 Miliard. Bila dijabarkan investasi perpelabuhan diantaranya adalah pengembangan Terminal Teluk Lamong secara bertahap untuk 2010 investasi sebesar Rp315 miliar yaitu

pembangunan trestle dari daratan ketengah teluk, kemudian tahap kedua pada 2011 adalah pembangunan dermaga dan CY dengan investasi sebesar Rp630 miliar, kemudian disusul tahap ketiga pada tahun 2012 melengkapi fasilitas peralatan sekitar Rp300 miliar.

Untuk di Pelabuhan Tg Perak, juga segera akan terpasang 3 (tiga) container crane untuk di Terminal Nilam Multipurpose dengan investasi 2010 ini sekitar Rp105 miliar. Revitalisasi Pelabuhan di Tg Emas juga dilakukan disebabkan fasilitas tambatan 159 meter dan lapangan 16 Ha tergenang air pasang (rob), sehingga dibutuhkan biaya sebesar Rp42,5 miliar, sedangkan untuk di TPKS diinvestasikan juga untuk peralatan yaitu 1 (satu) CC dan 6 (enam) RTG sebesar Rp. 180 Miliard, Pelabuhan Trisaksi penambahan dermaga panjang 240 meter, hingga total nantinya mencapai 505 meter, untuk mengantisipasi peningkatan kunjungan kapal, untuk itu diperlukan investasi sebesar Rp167 miliar, pembangunan di Banjarmasin meliputi pembagunan dermaga, pembangunan lapangan penumpukan ex lahan batubara seluas 1,7 Ha.

Di Pelabuhan Tg Intan revitaliasasi dermaga dan peningkatan bonglar muat curah kering dengan biaya investasi Rp. 10 Miliar, Unit perkapalan juga akan meng ivestasikan 3 (tiga) unit kapal tunda,

Menurut Iwan Sabatini, Kahumas Pelindo III disamping upaya kemajuan dari Pelabuhan cabang yang terus dipompa untuk tidak ada yang merugi, juga unit perkapalan meninngkatkan pelayanan jasa kapal tunda serta rencana pengembangan galangan dok kapal untuk perawatan.

Dengan beberapa pengembangan fasilitas seperti fasilitas untuk bongkar petikemas maka secara keseluruhan Pelindo III menargetkan mampu menghandling total 2,99 juta Teus dan ini merupakan 32% dari total arus petikemas di Indonesia. (wartagafeksi/hd)

INCOTERMS 2000 *Lanjutan*

8. CIP = CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (...disebut nama tempat tujuan)

“Carriage and Insurance paid to...”berarti bahwa Penjual menyerahkan barang-barang kepada pengangkut yang ditunjuknya sendiri, tetapi penjual wajib pula membayar ongkos angkut yang perlu untuk mengangkut barang-barang itu sampai ketempat tujuan yang disebut. Hal ini berarti bahwa Pembeli memikul semua resiko dan membayar setiap ongkos yang timbul setelah barang-barang yang diserahkan secara demikian. Namun dalam hal CIP, Penjual juga wajib menutup asuransi terhadap resiko rugi dan kerusakan atas barang yang menimpa pembeli selama barang dalam perjalanan.

Pembeli perlu mencatat bahwa dengan syarat CIP, Penjual dituntut untuk menutup asuransi hanya dengan syarat minimum. Sekiranya Pembeli menginginkan perlindungan yang lebih besar, maka pembeli perlu mengadakan persetujuan dengan Penjual secara tegas, atau pembeli sendiri harus mengurus asuransi tambahan itu.

“Carrier” berarti setiap orang yang mengadakan kontrak angkutan, bertanggung jawab melakukan atau menjamin terlaksananya pengangkut dengan kereta api, jalan darat, udara, laut, sungai atau dengan kombinasi dari alat angkut itu.

Sekiranya dipakai pengangkut-pengangkut pengganti untuk meneruskan pengangkut sampai ketempat tujuan yang dijanjikan, maka resiko (penjual) berakhir bila barang-barang telah diserahkan kepada pengangkut pertama. Syarat CIP menuntut Penjual untuk mengurus formalitas ekspor.

Syarat ini boleh di pakai untuk alat angkut apa saja, termasuk alat angkut aneka wahana (Multimodal Transport)

9. DAF = DELIVERED AT FRONTIER (...disebut tempat)

“Delivered at Frontier” berarti bahwa penjual menyerahkan barang-barang bila barang-barang itu telah ditempatkan kedalam kewenangan pembeli pada saat datangnya alat angkut, belum dibongkar, sudah diurus formalitas ekspornya, namun belum diurus formalitas impornya, di tempat atau pada titik yang disebut di wilayah perbatasan, tetapi belum memasuki wilayah pabean dari Negara yang bertetangga. Istilah “frontier” boleh dipakai untuk daerah perbatasan mana saja, termasuk perbatasan dari Negara pengekspor itu sendiri. Oleh karena itu adalah penting sekali untuk merumuskan secara tepat tentang perbatasan itu, dengan selalu menyebut titik dan tempat dalam syarat itu.

Namun, bila pihak-pihak terkait menginginkan penjual untuk bertanggung jawab membongkar barang-barang dari alat angkut yang baru sampai itu dan memikul resiko dan biaya pembongkaran, maka hal ini harus dibuat

sejelas-jelasnya dengan menambahkan dengan kata-kata yang tegas di dalam kontrak jual beli yang bersangkutan.

Syarat ini boleh dipakai untuk alat angkut apa saja bilamana barang-barang itu harus diserahkan di perbatasan daratan. Bila penyerahan itu harus dilakukan di pelabuhan tujuan, di atas kapal atau di dermaga, supaya dipakai syarat DES atau DEQ.

10. DES = DELIVERED EX SHIP (.. disebut nama pelabuhan tujuan)

“Delivered Ex Ship” berarti bahwa penjual menyerahkan barang-barang bila barang-barang itu ditempatkan kedalam kewenangan pembeli diatas kapal, belum diurus formalitas impornya, dipelabuhan tujuan yang disebut. Penjual wajib memikul semua biaya dan resiko yang terkait dengan pengangkutan barang-barang itu sampai kepelabuhan tujuan yang disebut sebelum dibongkar. Bila pihak-pihak terkait mengingini memikul biaya dan resiko dan pembongkaran barang-barang itu, maka sebaiknya dipakai syarat DEQ. Syarat ini hanya dapat dipakai bila barang-barang akan diserahkan melalui laut atau sungai atau dengan alat angkut aneka wahana diatas kapal dipelabuhan tujuan.

11. DEQ = DELIVERED EX QUAY (..disebut nama pelabuhan tujuan)

“Delivered EX Quay” berarti bahwa penjual menyerahkan barang-barang bila barang-barang itu ditempatkan dalam kewenangan pembeli diatas dermaga, belum diurus formalitas importnya, dipelabuhan tujuan yang disebut. Penjual wajib memikul semua biaya dan resiko yang terkait dengan pengangkutan barang-barang itu sampai kepelabuhan tujuan yang disebut dan membongkar barang-barang itu diatas dermaga. Syarat DEQ menuntut pembeli mengurus formalitas impor dan membayar semua biaya resmi , bea masuk, pajak-pajak dan biaya-biaya lain yang dipungut atas impor.

Syarat ini adalah kebalikan dari versi Incoterms sebelumnya yang mengharuskan penjual untuk mengurus formalitas impor. Jika pihak-pihak terkait mengingini semua atau sebagian biaya pengimporan atas barang menjadi tanggungan pihak penjual maka hal ini harus dijelaskan dengan cara menambahkan kata-kata yang tegas didalam kontrak jual beli.

Syarat ini hanya dipakai bila barang-barang itu kan diserahkan melalui laut, sungai atau alat angkutan aneka wahana yang dibongkar dari suatu kapal keatas dermaga di pelabuhan tujuan. Namun bila pihak-pihak terkait mengingini untuk memasukkannya mejadi tanggung jawab penjual atas semua resiko dan biaya pengelolaan barang-barang mulai dari dermaga ketempat-tempat lain (gudang, terminal, stasiun angkutan, dll), didalam kawasan atau diluar kawasan pelabuhan supaya dipakai syarat DDU atau DDP.

12. DDU = DELIVERED DUTY UNPAID (...disebut nama tempat tujuan)

“Delivered Duty Unpaid” berarti bahwa penjual menyerahkan barang-barang kepada pembeli, belum diurus formalitas impornya, dan belum dibongkar dari atas alat angkut yang baru datang ditempat tujuan yang disebut. Penjual wajib memikul semua biaya dan resiko yang terkait dengan pengangkutan barang-barang itu sampai kesana, kecuali bea masuk (istilah ini termasuk tanggung jawab mengurus formalitas pabean, pembayaran biaya resmi /formalitas bea masuk pajak-pajak dan biaya lainnya) yang diperlukan dinegara tujuan. Bea masuk semacam itu harus dipikul oleh pembeli termasuk semua biaya dan resiko yang disebabkan oleh kegagalannya mengurus formalitas impor pada waktunya.

Namun bila pihak-pihak terkait mengingini penjual yang akan mengurus formalitas kepabeanan dan memikul biaya dan resiko yang ditimbulkannya, termasuk biaya impor lainnya, maka hal ini harus ditegaskan dengan cara, menambahkan kata-kata yang jelas didalam kontrak jual beli.

Syarat ini dapat dipakai untuk alat angkut apa saja, tetapi bila penyerahan barang akandilakukan dipelabuhan tujuan diatas kapal atau diatas dermaga, supaya dipakai syarat DES atau DEQ

13. DDP = DELIVERED DUTY PAID (...disebut nama tempat tujuan)

“Delivered Duty Paid” berarti bahwa penjual menyerahkan barang-barang kepada pembeli, sudah diurus formalitasnya, namun belum dibongkar dari atas alat angkut yang baru datang ditempat tujuan yang disebut. Penjual memikul semua biaya-biaya dan resiko yang dengan pengangkutan barang itu sampai kesana, termasuk biaya masuk apapun (istilah ini termasuk tanggung jawab mengurus formalitas pabean, pembayaran biaya resmi (formalitas) bea masuk, pajak-pajak dan biaya lainnya) yang diperlakukan dinegara tujuan .

Sementara syarat EXW menggambarkan tanggung jawab yang minimal dari penjual, maka syarat DDP memberikan gambaran suatu tanggung jawab yang maksimal kepada penjual.

Syarat ini janganlah dipakai bila secara langsung atau tidak langsung penjual tak akan mungkin memperoleh ijin impor. Namun, bila pihak-pihak terkait ingin untuk mengeluarkan dari tanggung jawab penjual terhadap beberapa jenis biaya yang dikenakan atas impor barang-barang (seperti pajak penambahan nilai /VAT) , maka halini harus dijelaskan dengan cara menambahkan kata-kata yang tegas didalam kontrak jual beli.

Bila pihak-pihak terkait mengingini pembeli yang akan memikul semua resiko dan biaya pengimporan ini, maka dipakai syarat DDU.

Diterjemahkan dari Incoterms – 2000

ICC Publication No. 560

Mulai berlaku sejak : 1 Januari 2000

Jakarta : 14 Nopember 1999

AMS