

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Behandle

1. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 11 tahun 2007 tentang pedoman penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat peti kemas (Container) di dermaga konvensional di pelabuhan yang diselenggarakan oleh badan usaha pelabuhan Pasal 1 behandle memiliki pengertian :

Behandle adalah kegiatan penanganan petikemas dan barang dalam peti kemas sesuai permintaan pemilik barang atau yang menguasai terkait dengan pemeriksaan instansi yang berwenang. Dari pengertian diatas dapat diambil kesimpulan bahwa behandle merupakan kegiatan pemeriksaan barang.

2. Menurut Ali Purwito, Indriani (2015) mengatakan, bahwa pengertian ekspor dan impor adalah.
 - a. Ekspor di artikan sebagai kegiatan penjualan atau pengiriman barang,jasa atau modal yang berasal dari daerah pabean ke luar daerah pabean melalui perjanjian atau tidak,yang di lakukan oleh orang,badan hukum atau negara,sesuai dengan peraturan yang berlaku.
 - b. Impor di artikan memasukan barang,jasa atau modal yang berasal dari luar daerah pebean ke dalam daerah pabean,dengan tujuan untuk di pakai,dimiliki,di alihkan atau di jual dengan mendapatkan manfaat atau keuntungan atas barang,jasa atau modal di maksud.
3. Menurut Suyono (2010) mengatakan, bahwa Terminal Peti kemas berdasarkan ketentuan Pasal 1 dari keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK.56/2/25/P.I-II-2002, yang di maksud dengan terminal peti kemas adalah terminal yang di lengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan,dermaga,lapangan

penumpukan (*container yard*),serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas.

Untuk membongkar/muat suatu kapal ,di perlukan suatu lapangan luas tertentu bagi suatu kapal untuk menimbun sementara petikemas-petikemas yang baru di bongkar untuk menyusun petikemas-petikemas yang akan di muat karena petikemas harus di muat sesuai urutan dalam penyusunan di dalam kapal.Lapangan luas tertentu tersebut di namakan *mashalling yard*. Peralatan yang di gunakan untuk memindahkan dan menimbun petikemas adalah *top loader*, *sttaddler carrier*,dan *transtainer*.Sedangkan alat untuk pengangkutannya adalah *chassis* dan *prime mover*.

2.2 Jalur Masuk Barang Impor

Menurut Ali Purwito, Indriani (2015) mengatakan, bahwa jalur masuk barang impor adalah :

Khusus untuk barang-barang impor memerlukan penanganan jalur masuk yang dibagi menjadi beberapa jalur masuk yaitu :

1. Jalur Hijau

Jalur Hijau adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Seorang importir ditetapkan melalui jalur hijau ini karena menurut pejabat bea cukai, seorang importir sudah mengikuti semua peraturan yang berlaku.Penentuan jalur hijau ini berdasarkan beberapa hal Importir termasuk dalam kategori resiko rendah.

2. Jalur Merah

Jalur Merah adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan, pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitan dokumen sebelum penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Barang dan dokumen harus dilakukan pemeriksaan secara menyeluruh.

Beberapa hal yang menyebabkan sebuah peti kemas terkena *behandle* atau jalur merah adalah :

- a. Importasi oleh Importir beresiko sangat tinggi, misalnya barang-barang yang datang dari daerah segi tiga emas, atau India, Malaysia, terutama barang-barang larangan.
 - b. Importir yang beresiko tinggi yang mengimpor komoditi beresiko tinggi atau menengah; dapat di contohkan beras, gula atau barang-barang yang di batasi.
 - c. Importir yang beresiko menengah yang mengimpor komoditi beresiko tinggi; yaitu importir yang biasanya mengimpor barang-barang tekstil, mendadak berganti impor mesin tekstil.
 - d. Importir beresiko rendah yang mengimpor komoditi beresiko tinggi; dalam profil importir ini mempunyai *nature of business* tertentu dan melakukan importir barang-barang tertentu.
 - e. Barang impor sementara.
 - f. Barang re-impor
 - g. Barang impor dengan fasilitas penanggungan pembayaran Bea masuk.
 - h. Terkena pemeriksaan acak.
 - i. Barang impor tertentu yang di tetapkan oleh pemerintah.
3. Jalur Kuning

Adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak di lakukan pemeriksaan fisik, tetapi di lakukan penelitian dokumen sebelum di terbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) Jalur Kuning di tetapkan dalam hal importir beresiko tinggi yang mengimpor komoditi beresiko rendah atau importir beresiko menengah yang mengimpor komoditi beresiko menengah. Apabila mengeluarkan barang impor di tetapkan jalur kuning dan pejabat pemeriksaan dokumen memerlukan pemeriksaan laboratorium importir mengajukan permohonan pengambilan contoh barang kepada kepala bidang pelayanan pabean dan cukai atau pejabat

yang di tunjukan. Jalur kuning sebagaimana di maksud di atas dapat di lakukan pemeriksaan fisik melalui mekanisme Nota Hasil Intelijen (NHI) berdasarkan informasi dari pejabat pemeriksaan dokumen.

4. Jalur Mitra Utama

Yaitu importir, di seleksi dan di tetapkan oleh Direktur Teknis Kepabeanan atas nama Direktur Jendral, untuk jalur Mitra Utama terdiri atas :

a. Jalur Mitra Prioritas

Jalur Mitra Prioritas adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor oleh importir Jalur Prioritas, dengan langsung diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen.

b. Jalur Mitra Non Prioritas

Jalur Mitra Non Prioritas adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor oleh importir Jalur Prioritas, dengan langsung diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen. Jalur ini di peruntukkan bagi importir yang memenuhi persyaratan dan di tetapkan sebagai Mitra Utama (Non Prioritas) dengan keputusan Kepala Kantor Pabeanan atas nama Direktur Jendral untuk selanjutnya di sebut Mitra Non Prioritas kecuali dalam hal:

- 1) Impor komoditi beresiko tinggi;
- 2) Impor sementara;
- 3) Re-impor, barang impor dengan penangguhan pembayaran Bea Masuk, barang impor tertentu yang di tetapkan oleh pemerintah, di terbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

2.3 Definisi Barang Impor

Definisi barang impor adalah barang yang melewati pemeriksaan pabean. Yang meliputi pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan barang secara fisik. Biasanya barang impor di kenai Bea masuk dengan tarif setinggi tingginya 40% dari nilai Pabean untuk perhitungan Bea Masuk. Ada beberapa barang-barang tertentu yang di bebaskan dari Bea Masuk. Impor adalah setiap kegiatan memasukan barang dari luar daerah Pabean ke dalam daerah Pabeaan. Barang-barang yang di larang untuk impor di antara nya obat-obatan dari china, buku atau majalah china, narkotika.

Pelaksanaan Impor bisa dilakukan oleh calon importir dengan 2 (dua) macam cara, yaitu impor dengan memakai Letter Credit (L/C) dan impor tanpa Letter Credit (L/C) (Non letter credit L/C). Setelah terjadinya kesepakatan antara eksportir dan importir, maka pelaksanaan impor bisa dilakukan menurut Penetapan Tarif Bea Masuk Terhadap barang Impor Rumus menghitung Bea Masuk, (Shabrina, 2017).

1. Bea Masuk% x (CIF/CNF x NDPBM)
2. Bea Masuk Tambahan% x (CIF/CNF x NDPBM)
3. Pajak Pertambahan Nilai (PPN) :% x (CIF/CNF x NDPBM) + BM + Bea Masuk Tambahan
4. Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) :% x (CIF/CNF x NDPBM) + BM + Bea Masuk Tambahan
5. Pajak Penghasilan Pasal 22 (PPh. Ps. 22) :% x (CIF/CNF x NDPBM) + BM + Bea Masuk Tambahan Penjelasan :
 - a. *CIF (Cost Insurance Freight)* adalah Harga barang dari luar negeri/pelabuhan muat ditambah dengan asuransi beserta ongkos angkut biaya tambang dari negara asal/pelabuhan muat sampai ditimbun didalam gudang penimbunan pelabuhan negara tujuan.
 - b. *CNF (Cost And Freight)* adalah Harga barang dari luar negeri/pelabuhan muat ditambah dengan ongkos angkut biaya tambang dari negara asal/pelabuhan muat sampai ditimbun di dalam

gudang penimbunan pelabuhan negara tujuan.

- c. NDPBM adalah nilai Dasar Perhitungan Bea Masuk = Kurs Nilai Tukar Mata Uang Asing
- d. $CIF / CNF \times NDPBM$: harga Pabean ($CIF / CNF \times NDPBM$) + Bea Masuk + Bea Masuk Tambahan : Nilai Impor
- e. CIF : Harga untuk menghitung bea masuk dan pungutan lain, jika asuransinya dibayar di dalam negeri
- f. Apabila Freight (Biaya Tambang) tidak tertera di dalam *bill of lading* maka besarnya freight ditetapkan sebagai berikut.
 - 1) 15% dari harga *Free On Board* (FOB) untuk barang yang berasal dari eropa.
 - 2) 10% dari harga *Free On Board* (FOB) untuk barang yang berasal dari Asean/Australia.
 - 3) 5% dari harga *Free On Board* (FOB) untuk barang yang berasal dari Asia.
 - 4) Harga *Free On Board* (FOB) adalah harga barang di luar negeri sampai di muat di atas kapal pelabuhan di luar negeri.
 - 5) Jika tidak bisa menunjukkan polis asuransinya ,besaran asuransi 0.05%.
 - 6) Ditetapkan sebesar 0,05% dari harga *Cost On Freight* (CNF)

2.4 Istilah-istilah Penanganan Peti Kemas

1. *Receiving* adalah kegiatan penerimaan petikemas dari eksportir atau yang ditunjuk dan diterima oleh terminal peti kemas. Kegiatan *receiving* merupakan kegiatan serah terima petikemas dari eksportir atau yang ditunjuk kepada pihak Terminal peti kemas.



Gambar 1. *Receiving*

2. *Delivery* adalah kegiatan penyerahan peti kemas dari Terminal Peti Kemas Surabaya kepada importir atau yang dikuasakan kepada Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) atau perusahaan pelayaran yang ditunjuk.



Gambar 2. *Delivery*

3. *Reach Stacker* adalah alat angkat peti kemas *full* dengan kapasitas angkat maksimal 35 ton yang digunakan untuk kegiatan *lift on/off* peti kemas di *Container Yard*.



Gambar 3. *Reach Stacker*

4. *Lift On* adalah kegiatan menaikkan atau menurunkan peti kemas dari atas *chassis* ke lapangan penumpukan.



Gambar 4. *Lift On*

5. *Stripping* adalah kegiatan mengeluarkan barang dari dalam peti kemas. Dalam pengertian lain *Stripping* bisa diartikan membongkar barang dari dalam peti kemas sampai dengan menyusun di tempat yang ditentukan.



Gambar 5. *Stripping*

6. *Stuffing* adalah kegiatan memasukkan dan menata barang dalam peti kemas.



Gambar 6. *Stuffing*

7. *Tally man* adalah petugas pencatat nomor, posisi, jenis, kondisi, berat, dan segala informasi yang berhubungan dengan gerakan petikemas baik secara manual maupun yang menggunakan Sistem Aplikasi Komputer.



Gambar 7. *Tally man*

8. *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ketempat penumpukan petikemas atau sebaliknya, dan membuat laporan.



Gambar 8. *Foreman*

9. *Remain On Board* adalah suatu keadaan dimana petikemas tidak dilakukan kegiatan handling atau tetap dibiarkan diposisi semula diatas kapal sesuai permintaan perusahaan pelayaran atau agen.



Gambar 9. *Remain On Board*

10. Bongkar adalah kegiatan membongkar peti kemas maupun kosong dari atas kapal ke atas chassis untuk dilakukan penumpukan di *Container Yard*.



Gambar 10. Bongkar

11. *Top Loader* adalah peralatan bongkar muat kapal. Bentuknya seperti forklift namun memiliki kemampuan dalam mengangkat kontainer atau petikemas dan jangkauannya dalam pengangkatan terbatas.



Gambar 11. *Top Loader*

2.5 Dokumen Terkait Dengan Proses Behandle

1. Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM) merupakan surat perintah penetapan jalur merah yang diberikan kepada importir supaya melakukan pemeriksaan barang atau *behandle*.
2. Pemberitahuan Impor Barang (PIB) Adalah dokumen pemberitahuan oleh importir kepada bea cukai atas barang impor, berdasarkan dokumen perlengkapan pabean.
3. *Bill of lading* merupakan suatu dokumen kontrak antara pengangkut dan pengirim barang,
4. *Certificate Of Origin* adalah dokumen yang menerangkan negara asal suatu barang yang di impor maupun diekspor.
5. *Packing List* dokumen suatu daftar kemasan barang, jumlah barang, jenis barang, dan ukuran barang.
6. *Invoice* adalah dokumen yang di gunakan sebagai pernyataan penagihan yang di keluarkan oleh penjual, perincian item yang di beli, harga satuan

dan total harga, serta tanggal pembelian.

7. Surat Permohonan Pemindahan Lokasi Penimbunan Container.

2.6 Instansi-instansi yang terkait

Menurut (Andi Susilo,2013) Instansi-instansi yang terkait sebagai berikut :

1. *Shipping Company* (Perusahaan Pelayaran). Perusahaan maskapai pelayaran masih sangat berperan besar dalam kegiatan ekspor-impor sekalipun transportasi darat dan udara cukup berkembang baik dalam jasa angkutan penumpang dan barang. Sebagai perusahaan jasa pengapalan barang ekspor dan/atau impor, perusahaan ini juga bertindak sebagai penyedia peti kemas kosong (*empty container*) bagi eksportir.
2. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang berganti nama menjadi Perusahaan Pengurusan Jasa kepabeanan (PPJK) sejak tanggal 1 April 1997 merupakan perusahaan jasa yang diperlukan dalam kelancaran pengurusan dokumentasi ekspor dan impor diwilayah pebean.
3. Perusahaan Asuransi yang notabene bisa memberikan jaminan segala kerugian memegang peranan penting dalam perdagangan internasional. Eksportir maupun importir tidak bisa memprediksi risiko atas komoditasnya. Tidak mungkin risiko ditanggung sendiri oleh eksportir atau importir. Oleh karena itu, timbul pembayaran biaya tambang (*ocean freight*) yang dinamakan *Ocean Freight Rate (OFR)* yang biaya premi asuransinya ditanggung oleh eksportir atas permintaan importir.
4. Kementrian Perdagangan dalam pelaksanaan perdagangan internasional jelas memegang peranan penting karena berhak mengeluarkan dokumen ekspor yang disebut dengan COO (*certificate of origin*). Surat ini merupakan keterangan pernyataan bahwa komoditas atau barang-barang yang di ekspor tersebut benar-benar di buat di indonesia. Dokumen ini merupakan syarat untuk bisa mendapatkan fasilitas *Generalized System Of Preference (GSP)* dari negara-negara pemberi *preference*.

5. *Surveyor* ialah suatu badan independen yang bertugas mengawasi barang-barang yang akan diekspor ke luar negeri, khususnya yang terkait dengan fasilitas kemudahan impor tujuan ekspor (KITE).
6. Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) adalah salah satu institusi pemerintah yang mempunyai peran yang sangat penting dalam menggerakkan roda perekonomian nasional. Peran tersebut diwujudkan dalam bentuk pengumpulan penerimaan negara untuk membiayai pembangunan nasional, pemberian fasilitas perdagangan untuk menunjang efisiensi rantai pasokan perdagangan internasional, pemberian intensif fiskal untuk meningkatkan pertumbuhan dan melindungi investasi dalam negeri, serta melindungi masyarakat dari masuknya barang-barang yang berbahaya bagi keamanan dan mengganggu kesehatan masyarakat. Peran ini pada akhirnya juga memberikan kontribusi signifikan dalam pencapaian pertumbuhan ekonomi yang tinggi dalam pencapaian pertumbuhan ekonomi yang tinggi terutama dalam menggerakkan pertumbuhan di sektor riil karena peran DJBC menjadi salah satu faktor penting daya saing nasional dalam ekonomi global dan menjadi salah satu faktor penentu keputusan investasi asing. Sebagai aparat fiskal dan juga sekaligus sebagai aparat pengawasan terhadap lalu-lintas barang impor dan ekspor.
7. Bank atau lembaga keuangan lainnya sebagai fasilitator pembayaran, keuangan dan penjamin.
8. Pelindo mempunyai tugas dan melaksanakan pengusaha jasa kepelabuhan dalam rangka kelancaran arus kapal barang.

2.7 Jenis – jenis Peti Kemas

Menurut Suyono (2010) mengatakan, bahwa jenis jenis peti kemas adalah Peti kemas (Container) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Peti kemas adalah peti berbentuk empat persegi panjang yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu terbuat dari besi maupun aluminium serta memiliki pintu disalah satu sisinya serta dapat digunakan berulang kali juga digunakan sebagai tempat untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya dan telah ditetapkan berdasarkan standar *International for Standardization Container Organisation* (ISCO). Untuk mengirimkan barangnya seorang eksportir biasanya menggunakan peti kemas sebagai media untuk mengangkut dan menyimpan barangnya. Namun peti kemas memiliki ukuran dan bentuk berbeda sesuai kebutuhan pemilik barang.

Ukuran peti kemas dibedakan dalam tiga ukuran, yaitu 20 Feet, 40 Feet, 40 Feet High Cube Dry, 45 feet Dalam perhitungan pengukuran pemuatan atau pembongkaran petikemas dinyatakan dalam *Twenty Foot Equivalent Unit* (TEU). Oleh karena ukuran standar peti kemas adalah 20 Feet, maka satu peti kemas 20 Feet dinyatakan sebagai 1 TEU dan peti kemas 40 Feet dinyatakan sebagai 2 TEU atau sering juga dinyatakan dalam *Fourty Foot Equivalent Unit* (FEU). Sedangkan jenis peti kemas sendiri memiliki beberapa kelompok berbeda yang dibagi ke dalam lima :

Dry/steel atau Dry/aluminium

Type	Exterior			Interior			Weight			Door Opening	
	Length	Width	Height	Length	Width	Height	Gross Weight	Tare Weight	Net Weight	Width	Height
20' Steel Dry Cargo Container	20'-0"	8'-0"	8'-6"	19'-4 13/16"	7'-8 19/32"	7'-9 57/64"	52,910lb	5,140lb	47,770lb	7'-8 1/8"	7'-5 3/4"
							67,200lb	5,290lb	61,910lb		
	6.058m	2.438m	2.591m	5.898m	2.352m	2.385m	24,000kg	2,330kg	21,670kg	2.343m	2.280m
40' Steel Dry Cargo Container	40'-0"	8'-0"	8'-6"	39'-5 45/64"	7'-8 19/32"	7'-9 57/64"	67,200lb	8,820lb	58,380lb	7'-8 1/8"	7'-5 3/4"
							30,480kg	4,000kg	26,480kg	2.343m	2.280m
	12.192m	2.438m	2.591m	12.032m	2.352m	2.385m	30,480kg	4,000kg	26,480kg	2.343m	2.280m
40' Hi-Cube Steel Dry Cargo Container	40'-0"	8'-0"	9'-6"	39'-5 45/64"	7'-8 19/32"	8'-9 15/16"	67,200lb	9,260lb	57,940lb	7'-8 1/8"	8'-5 49/64"
							30,480kg	4,200kg	26,280kg	2.343m	2.585m
	12.192m	2.438m	2.896m	12.032m	2.352m	2.69m	30,480kg	4,200kg	26,280kg	2.343m	2.585m
45' Hi-Cube Steel Dry Cargo Container	45'-0"	8'-0"	9'-6"	44'-5 7/10"	7'-8 19/32"	8'-10 17/64"	67,200lb	10,858lb	56,342lb	7'-8 1/8"	8'-5 49/64"
							71,650lb	10,360lb	61,290lb	7'-8 1/8"	8'-5 49/64"
	13.716m	2.438m	2.896m	13.556m	2.352m	2.698m	30,480kg	4,870kg	25,610kg	2.340m	2.585m
						32,500kg	4,700kg	27,800kg	2.340m	2.585m	

Gambar 12. Ukuran dan dimensi container

Sumber : berthing.wordpress.com

1. General Cargo

General cargo adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum. Peti kemas yang termasuk dalam general cargo adalah :

a) Dry container

Peti kemas inilah yang biasa digunakan untuk mengangkut muatan umum.



Gambar 13. Dry container

- b) *Open side container* peti kemas bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan dari samping.



Gambar 14. *Open side contain*

- c) *Open top container* mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan Open top container. Peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar dapat dimasukkan atau dikeluarkan dari atas . tipe peti kemas ini diperlukan untuk lewat atas dengan menggunakan derek.



Gambar 15. *Open top container*

2. *Thermal*

Thermal container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Peti kemas yang termasuk kelompok thermal adalah *Reefer container*, peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk seperti sayuran, daging, atau buah-buahan. Peti kemas thermal jenis ini yang paling sering digunakan, untuk mengirim barang yang membutuhkan suhu tertentu.



Gambar 16. *Thermal container*

3. **Tank Container**

Tank Container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair maupun gas.



Gambar 17. *Tank container*

4. Dry Bulk container

Dry Bulk container adalah general purpose container yang digunakan khusus untuk mengangkut muatan curah. Untuk memasukkan mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di bagian atas untuk memasukkan muatan dan lubang atau pintu di bagian bawah untuk mengeluarkan muatan. Lubang atas dapat juga digunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap.



Gambar 18. *Dry Bulk container*

5. Platform

Platform container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk jenis ini adalah :

- a. *Flat rack container* adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya.



Gambar 19. *Flat rack container*

- b. *Platform based container* atau disebut juga *artificial tween deck* adalah petikemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding.



Gambar 20. *Platform based container*