

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Literatur

2.1.1 Dasar Hukum

Pada penulisan Karya Tulis Tugas Akhir ini, penulis menggunakan dasar hukum yang melandasi dasar prosedur pelayanan dan pengawasan *Truck Lossing* sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.
- b. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 229/PMK.04/2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 229/Pmk.04/2015 Tentang Mitra Utama Kepabeanan
- c. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-11/BC/2017 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Mitra Utama Kepabeanan Direktur Jenderal Bea dan Cukai
- d. Standar Operasi Pelaksanaan *Truck Lossing* Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Belawan

2.1.2 Pengertian Umum

Untuk memudahkan pembaca memahami beberapa arti kata yang ada pada penulisan ini, penulis menyajikan pengertian dari istilah-istilah tersebut yang berasal dari Undang undang, Peraturan Menteri Keuangan, Peraturan Menteri

Kesehatan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, dan beberapa sumber lainnya sebagai berikut:

- a. Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu-lintas barang yang masuk atau keluar Daerah Pabean dan pemungutan Bea Masuk.
- b. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah nama dari sebuah instansi pemerintah yang melayani masyarakat di bidang kepabeanan dan cukai.
- c. *Trade Facilitator* adalah salah satu fungsi utama DJBC memfasilitasi perdagangan melalui beragam upaya strategis untuk mengoptimalkan kelancaran arus barang, menekan biaya yang dikeluarkan dan menciptakan iklim perdagangan yang kondusif serta mencegah terjadinya perdagangan-perdagangan illegal
- d. *Industrial Assistance* adalah salah satu fungsi utama DJBC mendukung industri dalam negeri dengan melindungi industri dalam negeri dari masuknya barang-barang secara illegal, meningkatkan daya saing industri dalam negeri dan produk ekspor
- e. *Truck Lossing* adalah fasilitas pengeluaran barang impor langsung dimuat diatas Truck tanpa melalui Tempat Penimbunan Sementara atau pun tempat lainnya.
- f. Terminal Peti Kemas (TPK) merupakan tempat dilakukannya pengumpulan peti kemas/kontainer dari *hinterland* atau pelabuhan lainnya yang kemudian akan diangkut ke tempat tujuan atau terminal peti kemas yang lebih besar.

2.1.3 Landasan Teori

a. Fasilitas Kepabeanan

Menurut Kotler (2009), Fasilitas merupakan hal-hal diberikan kepada konsumen oleh produsen untuk digunakan dan dinikmati dengan tujuan memberikan tingkat kepuasan yang tinggi. Fasilitas adalah hal-hal yang memiliki fisik yang disediakan oleh pihak produsen untuk mendukung kenyamanan konsumen. Dalam memaksimalkan kinerja dan memudahkan pekerjaan serta meningkatkan kepuasan pengguna jasa, suatu instansi perlu memberikan suatu fasilitas dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa.

b. Pengawasan

Secara umum, pengawasan dapat diartikan sebagai pengendalian atau memastikan perencanaan yang dilaksanakan sudah sesuai dengan tujuan atau tidak serta terhindar dari penyimpangan yang terjadi agar tujuan dapat tercapai. Menurut Daft (2002), pengawasan merupakan proses pemantauan kegiatan pegawai, menjaga agar organisasi bergerak sesuai dengan pencapaian sasaran, dan melakukan perbaikan jika diperlukan agar pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan perencanaan awal. Sehubungan dengan itu, Harahap (2001) menguraikan pengertian pengawasan sebagai suatu kesatuan sistem, cara serta teknik untuk menjamin agar setiap kegiatan yang dilakukan dalam suatu organisasi sudah sesuai prinsip efisiensi dan mengarah pada upaya pencapaian sasaran organisasi.

Menurut Hasibuan (2005) pengawasan di dalam suatu organisasi terdiri dari beberapa jenis yaitu sebagai berikut :

1. *Internal Control*

Internal Control merupakan pengendalian langsung oleh seorang pimpinan kepada bawahannya.

2. *Audit control*

Audit Control merupakan pengawasan terhadap permasalahan yang berkaitan dengan pembukuan.

3. *Eksternal Control*

Eksternal Control merupakan pengendalian oleh pihak luar.

4. *Formal Control*

Formal Control merupakan pengawasan oleh instansi atau pejabat resmi.

5. *Infromal Control*

Infromal Control adalah pengawasan yang dilakukan oleh pengguna jasa, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor P-53/Bc/2010 Tentang Tatalaksana Pengawasan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai, pengawasan adalah keseluruhan kegiatan pengawasan di bidang kepabeanan dan

cukai yang meliputi kegiatan intelijen, penindakan, penanganan perkara, intelijen dan penindakan Narkotika, Psikotropika dan Prekursor Narkotika, dan pengelolaan sarana operasi. Dalam buku karangan Sujamto (1989), norma-norma dalam melakukan pengawasan adalah sebagai berikut

1. Pengawasan tidak mencari-cari kesalahan

Pengawasan dilakukan apa adanya sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan.

2. Pengawasan merupakan poses yang berlanjut

Pengawasan dilakukan sesuai dengan urutan-urutan kejadian yang terjadi di lapangan sampai memperoleh hasil dan tujuan pengawasan tersebut.

3. Koreksi dalam pengawasan

Dalam melakukan pengawasan perlu dilakukan perbaikan yang cepat dan tepat di setiap kesalahan yang terjadi di lapangan.

4. Pengawasan bersifat dinamis dan mendidik

Pengawasan bertujuan untuk memperbaiki, mengurangi atau bahkan meniadakan kesalahan yang terjadi di lapangan agar terwujud hasil pengawasan yang diharapkan.

c. *Dwelling Time*

Secara umum, *Dwelling Time* adalah waktu yang dihitung sejak pembongkaran dan pengangkatan (*unloading*) petikemas dari kapal hingga petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melewati pintu utama. Sehubungan dengan hal itu, Manalytics (1976) menguraikan pengertian *Dwelling Time* sebagai berikut: “*In general terms, the dwell time is the average time a remains stacked on the terminal and during which it waits for some activity to occur.*” Hal ini didukung juga dengan pernyataan Merckx (Merckx, 2005) yang menyatakan bahwa *Dwelling Time* adalah “*The dwell time is the average time a remains stacked on the terminal*”. Dari pengertian tersebut, rata-rata angka *Dwelling Time* dihitung berdasarkan seberapa lama peti kemas berada di terminal.

Berdasarkan SE-04/BC/2017, *Dwelling Time* adalah waktu yang diperlukan oleh suatu peti kemas mulai dari proses penimbunan sampai dengan keluar kawasan pelabuhan (*Gate out*). Secara umum, terdapat 3 dalam perhitungan angka *Dwelling Time* yaitu sebagai berikut:

1. *Pre-customs Clearance*

Pre-customs Clearance merupakan waktu yang terhitung mulai dari kontainer dibongkar dari kapal hingga memperoleh nomor pendaftaran.

2. *Customs Clearance*

Customs Clearance adalah waktu yang dihitung sejak memperoleh nomor pendaftaran hingga diterbitkannya surat persetujuan pengeluaran barang oleh petugas BC.

3. *Post-customs Clearance*

Post-customs Clearance adalah waktu yang dihitung mulai dari persetujuan pengeluaran barang hingga barang impor dikeluarkan dari TPS

Kgare dkk. (Kgare. T, dkk, 2011) melakukan penelitian dengan data kualitatif dan kuantitatif terkait penurunan angka dwelling time di pelabuhan Durban, Afrika Selatan. Hasil penelitian menunjukkan faktor-faktor yang menyebabkan penurunan angka dwelling time di pelabuhan tersebut. Ada pun faktor-faktor tersebut meliputi perubahan kebijakan sewa terminal, efisiensi institusi pabean dan investasi dalam infrastruktur.

d. Truck Lossing

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 229/PMK. 04/2015 Menirnbang Tentang Mitra Utama Kepabeanan, *Truck Lossing* adalah pembongkaran barang impor langsung dari sarana pengangkut yang datang dari luar daerah pabean ke sarana pengangkut darat tanpa dilakukan penimbunan dengan tidak mengajukan permohonan.

Berdasarkan Standar Operasi Pelaksanaan *Truck Lossing* di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Belawan, persyaratan pelayanan *Truck Lossing* adalah sebagai berikut:

1. Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)
2. Permohonan Dispensasi untuk *Truck Lossing* dari Pelindo I Cabang Belawan
3. Permohonan Ijin *Truck Lossing* dari Importir dilengkapi dengan Dokumen Pabean
4. Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dari Pelindo

Dijelaskan juga di dalam Standar Operasi Pelaksanaan *Truck Lossing* di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Belawan terkait mekanisme dan prosedur pelaksanaan *Truck Lossing* adalah sebagai berikut:

1. Staff Seksi P2 menerima dengan lengkap Dokumen Permohonan Izin Pelaksanaan *Truck Lossing*.
2. Staff Seksi P2 membuat Surat Persetujuan *Truck Lossing* yang ditandatangani oleh Kepala Kantor u.b. Kepala Seksi P2. Surat Persetujuan tersebut ditujukan kepada Importir
3. Staff Seksi P2 menerbitkan Surat Tugas penunjukan pegawai Bea dan Cukai untuk Pengawasan *Truck Lossing*.

4. Importir mendapat Surat Persetujuan Pelaksanaan *Truck Lossing* dan Fotocopy Surat Tugas.
5. Pelaksana pada Seksi Penindakan menanyakan Waktu Rencana Bongkar Barang kepada Pihak Importir atau Kuasanya.
6. Pelaksana pada Seksi Penindakan melaksanakan kegiatan Pengawasan untuk memperoleh Hasil Tally Sheet yang kemudian dicocokkan dengan Permohonan *Truck Lossing*.
7. Jika terdapat indikasi pelanggaran terhadap barang, Pelaksana pada Seksi Penindakan mengambil contoh barang untuk pelaksanaan Uji Lab.
8. Pihak Importir atau Kuasanya mendapat Hasil Tally Sheet dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang kemudian diserahkan kepada Pelaksana Seksi Penindakan.
9. Pelaksana Seksi Penindakan menyerahkan Laporan Pelaksanaan Tugas Pengawasan *Truck Lossing* dan kelengkapan Dokumen Pelengkap lain kepada Kepala Seksi Penindakan untuk diteliti lebih lanjut.

Di dalam Standar Operasi Pelaksanaan tersebut juga dipaparkan terkait sarana, prasarana dan/atau fasilitas pelaksanaan *Truck Lossing* yaitu sebagai berikut:

1. Sistem Aplikasi *CEISA*
2. Mobil Patroli Bea dan Cukai
3. Dokumen untuk Pengawasan berupa Berita Acara Penyegehan ,
Surat Bukti Penindakan , Berita Acara Pengambilan Contoh
4. Kamera
5. Printer dan Komputer

Dalam pelaksanaan *Truck Lossing* dilakukan oleh pelaksana yang memiliki kompetensi di bidang Kepabeanan dan Cukai serta mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap kegiatan Kepabeanan dan Cukai. Pengawasan *Truck Lossing* memiliki proses penyelesaian selama 2 hari setelah selesai pembongkaran dan pembuatan laporan selama 7 hari setelah kapal berangkat. Hal tersebut dibuktikan dengan tanggal *outward* manifest. Selain itu, pelaksanaan *Truck Lossing* juga tidak dipungut biaya.

2.1.4 Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul	Metodologi	Hasil
Alli (2015)	Dwell Time for Import Transit Containers at Dar es Salaam Port: An Analysis of the Role of Free Storage time	Deskriptif dengan pendekatan kuantitatif	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rata-rata dan median waktu tunggu peti kemas transit impor dari sampel yang diambil adalah 14 hari. 2. Dibutuhkan rata-rata 4 hari untuk menyelesaikan prosedur bea cukai, pengaturan truk dan prosedur penanganan peti kemas terminal. 3. Sebagian besar pengiriman peti kemas transit impor cenderung terjadi dalam 2 hari terakhir berakhirnya masa penyimpanan gratis, dengan mayoritas terjadi pada hari terakhir. 4. Terdapat korelasi positif yang kuat antara penyimpanan gratis

			dan waktu tunggu peti kemas transit impor di Pelabuhan Dar es Salaam.
Harmaini Wibowo (2010)	Analisis Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang	Deskriptif dengan pendekatan kuantitatif	<p>1. Terdapat 6 variabel yang mempengaruhi terhadap angka <i>Dwelling Time</i> Kapal Penumpang, Kapal <i>General Cargo</i> dan Kapal Container di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yaitu sebagai berikut</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Waktu Pengurusan Dokumen b. Kesiapan Peralatan Bongkar Muat c. Produktivitas Bongkar muat d. Cuaca e. kedatangan Kapal. <p>2. Variabel Produktifitas Bongkar muat mempengaruhi angka <i>Dwelling Time</i> kapal penumpang</p> <p>3. Variabel Kesiapan Peralatan Bongkar Muat, Produktifitas Bongkar</p>

			<p>Muat dan Waktu Pengurusan Dokumen mempengaruhi angka <i>Dwelling Time</i> kapal <i>General Cargo</i></p> <p>4. Variabel Permintaan Kapal Pandu, Kesiapan Peralatan Bongkar Muat, Kdatangan Kapal dan Waktu Pengurusan Dokumen mempengaruhi angka <i>Dwelling Time</i> kapal Container.</p>
Winoto Hadi, Andini Kartikasari (2015)	<p>Analisis Perbandingan Biaya <i>Truck Lossing</i> (TL) Dengan Biaya Penumpukan Di PT. Daisy Mutiara Samudra</p>	<p>Deskriptif dengan pendekatan kuantitatif dengan metode pengambilan data menggunakan cara observasi dan wawancara</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Importir dengan track record yang baik atau memiliki <i>cargo low risk</i> dapat melakukan <i>Truck Lossing</i>. 2. <i>Truck Lossing</i> dilakukan dengan kerja sama yang baik antara pelayaran, stevedoring, EMKL, dan consignee. 3. Biaya untuk <i>Truck Lossing</i> lebih murah dibandingkan biaya penumpukan masa 1, masa 2 dan masa 3.

<p>Budiansyah (2019)</p>	<p>Pengaruh Waktu Tunggu Muatan Dan Waktu Tunggu Head Truck Terhadap Lost Productivity Di Pt. Terminal Petikemas Surabaya</p>	<p>Deskriptif dengan pendekatan kuantitatif</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Semakin tinggi nilai satuan waktu dari menunggu muatan maka akan semakin tinggi pula kehilangan produksi (lost productivity) yang akan diterima oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya. 2. Semakin tinggi nilai satuan waktu dari menunggu head truck maka akan semakin tinggi pula nilai kehilangan produksi (lost productivity) yang akan diterima oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya. 3. Waktu tunggu muatan mempunyai korelasi atau pengaruh terbesar terhadap lost productivity dibandingkan dengan waktu tunggu head truck.
------------------------------	---	---	--

Minto Basuki dkk. (2015)	Analisis Risiko Kegiatan Bongkar Muat Sebagai Komponen <i>Dwelling Time</i> Di Pelabuhan	Deskriptif dengan pendekatan kuantitatif	Tingkat risiko terjadinya <i>lost time</i> pada kegiatan Truck Losing baik <i>Truck Lassing in</i> maupun <i>Truck Lassing Out</i> tergolong sangat tinggi. Dan cetak <i>stack in</i> dan <i>job slip</i> tergolong tinggi dan <i>stack out</i> tergolong rendah. Total <i>lost time</i> yang terhitung dalam kegiatan bongkar terhadap <i>Dwelling Time</i> berasal dari <i>Truck Lassing Out</i> mencapai angka 11.9 jam jika dibandingkan dengan standar waktu normalnya. Sedangkan total <i>lost time</i> yang terhitung dalam kegiatan muat terhadap <i>Dwelling Time</i> berasal dari Cetak <i>Job Slip</i> ditambah dengan <i>Stack In</i> mencapai angka 12.5 jam. Hal ini membuktikan bahwa kegiatan bongkar muat merupakan aspek penyumbang <i>Dwelling Time</i> .
-----------------------------	---	---	--