

BAB II

PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Pengawasan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang

1. Dasar Kewenangan KPPBC

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) kewenangan adalah kekuasaan yang dapat membuat keputusan untuk memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang lain⁸. Pada umumnya Kewenangan diberikan oleh Undang-undang sebagai pemegang kekuasaan tertinggi kepada instansi-instansi yang berkaitan dengan tugas yang akan diberikan, dalam kaitannya dengan kepabeanaan maka kewenangan yang diberikan oleh Undang-undang adalah untuk mengatur, mengawasi dan memungut bea masuk dan bea keluar dari barang impor dan barang ekspor kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai di bawah naungan Menteri Keuangan. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai merupakan salah satu instansi pemerintah di bawah Kementrian Keuangan yang mempunyai peranan penting dalam mengatur lalu lintas barang masuk (impor) dan barang keluar (ekspor) dari daerah pabean serta melakukan pemungutan bea masuk dan bea keluar.

⁸ <https://www.google.co.id/amp/s/kbbi.web.id/wenang.html> Diakses 28 Mei 2018, pukul 15.00 WIB

Pengertian bea masuk sebagaimana dimaksud pada pasal 1 butir 15 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan adalah Pungutan negara berdasarkan Undang-Undang yang dikenakan terhadap barang yang di impor.” Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tersusun atas beberapa level kantor yaitu mulai dari kantor pusat sampai pangkalan operasi yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, salah satunya adalah Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang (KPPBC). Salah satu bentuk kewenangan dari Kantor Pelayanan Dan Pengawasan Bea Dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang (KPPBC) adalah melakukan pengawasan⁹. Pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang (KPPBC) adalah pengawasan atas barang masuk dan barang keluar serta melakukan pemungutan bea masuk dan bea keluar sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan kemudian diatur lebih lanjut dalam Keputusan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor P- 53 /BC/2010 tentang Tatalaksana Pengawasan.

Pengertian Pengawasan pabean sebagaimana dimaksud pada Deklarasi *Columbus* adalah :

“Tindakan yang dilakukan pabean untuk memastikan kepatuhan terhadap Undang-Undang pabean (*Customs*)

⁹ *Loc. Cit.*, hlm. 1

*control means measures applied by the Customs to ensure compliance with customs law)*¹⁰.

Tujuan dari pengawasan yang dilakukan adalah untuk menjaga dan memastikan agar barang yang masuk dan barang yang keluar dari daerah pabean sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku serta sebagai salah satu bentuk nyata dari pejabat bea dan cukai dalam mengamankan masyarakat dari peredaran barang-barang ilegal yang membahayakan masyarakat, dan juga melindungi pasar dalam negeri. Pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang terhadap masuknya barang impor di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yaitu dengan menggunakan analisis risiko untuk menentukan profil importir dan profil komoditi, termasuk sarana transportasi, yang perlu diperiksa dan seberapa jauh pemeriksaannya.

2. Bentuk Pemeriksaan Pabean

Pengertian Audit kepabeanan sebagaimana dimaksud pada pasal 1 butir 20 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan adalah :

“Kegiatan pemeriksaan laporan keuangan, buku, catatan dan dokumen yang menjadi bukti dasar pembukuan, surat yang berkaitan dengan kegiatan usaha termasuk data elektronik, surat yang berkaitan dengan kegiatan di bidang kepabeanan, dan/atau sediaan barang dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan”

¹⁰ Eddhi Surtato, 2009, *Rekonstruksi Sistem Hukum Pabean Indonesia*, penerbit Erlangga, Jakarta, hlm. 5

Tujuan dilakukannya pemeriksaan adalah untuk memperoleh data dan penilaian yang tepat mengenai pemberitahuan pabean yang diajukan terhadap barang impor. Pemeriksaan pabean yang dilakukan oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang meliputi penelitian terhadap dokumen dan pemeriksaan atas fisik barang.¹¹ Pemeriksaan pabean dilakukan secara selektif berdasarkan analisis manajemen risiko, menurut Peraturan menteri Keuangan Nomor 171/PMK.01/2016 tentang Manajemen Risiko pasal 1 butir 2 :

“Manajemen risiko adalah budaya, struktur yang diarahkan untuk proses, dan memberikan keyakinan yang memadai dalam pencapaian sasaran organisasi dengan mengelola risiko pada tingkat yang dapat diterima, dalam hal ini manajemen risiko yang dimaksud adalah profil komoditi (barang) dan profil importir agar dapat dilakukan pemeriksaan fisik.”

Berdasarkan wawancara yang dilakukan penulis dengan Bapak Tjertja Karja Adil selaku Kepala Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang bentuk pemeriksaan yang dilakukan Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang dalam rangka mengawasi masuknya barang impor adalah dengan melakukan penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik barang.

a. Penelitian Dokumen

¹¹ *Ibid*, hlm. 90.

Penelitian dokumen adalah kegiatan yang dilakukan oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang dan/atau sistem komputer untuk memastikan bahwa pemberitahuan dibuat dengan lengkap dan benar. Penelitian dokumen yang dilakukan pejabat pemeriksa dokumen di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan/atau sistem komputer bertujuan untuk memastikan bahwa pemberitahuan pabean sudah diberitahukan dan diisi dengan lengkap dan benar serta dokumen pelengkap pabean yang diwajibkan telah sesuai dengan syarat yang ditentukan.

Penelitian berdasarkan sistem komputer yang dilakukan oleh pejabat peneliti dokumen di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang akan ditindaklanjuti dengan melakukan pengecekan ulang oleh pejabat pemeriksa dokumen berdasarkan data yang dikeluarkan oleh sistem komputer secara manual, kemudian berdasarkan hasil penelitian tersebut, pejabat pemeriksa dokumen melakukan penetapan untuk sistem penjaluran.

Dari data wawancara yang diperoleh dari Bapak Tjertja Karja Adil selaku Kepala Pengawasan di kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang yaitu untuk dokumen yang akan diteliti oleh pejabat pemeriksa/peneliti dokumen pada umumnya adalah sebagai berikut :

a). Bukti Pembayaran Bea Masuk

Bukti pembayaran bea masuk merupakan bukti pembayaran yang dilakukan oleh importir sesuai dengan bea masuk yang sudah ditetapkan oleh pemerintah melalui Menteri Keuangan¹².

b). *Bill of Lading*

Bill of lading merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran atau agennya sebagai tanda penerimaan barang untuk diangkut melalui laut ke suatu tempat tujuan tertentu dan akan diserahkan kepada pihak tertentu berdasarkan syarat penyerahan yang telah disepakati¹³. *Bill of Lading* juga merupakan tanda terima yang berlaku sebagai bukti adanya suatu kontrak, dan sebagai dokumen yang memberi hak atas barang.”¹⁴

Dokumen ini berisi informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian *freight* dan cara pembayarannya, nama pemesan (*consignee*), jumlah *Bill of lading original* yang dikeluarkan dan tanggal dari penandatanganan. ¹⁵

¹² <http://bctemas.beacukai.go.id/barang-kiriman-dari-luar-negeri-tertahan-di-bea-dan-cukai/> diakses 15 Juni 2018, pukul 19.00 WIB

¹³ Annirahimah, Administrasi Kepabeanan Ekspor & Impor <http://annirahimah.lecture.ub.ac.id/files/2013/02/AKE-1-up.pdf>, diakses 29 Mei 2018, pukul 20.00 WIB

¹⁴ Ruddy Tri Santoso, 1994, *Pembiayaan Transaksi Luar Negeri*, Penerbit Andi Offset, Yogyakarta, hlm. 27

¹⁵ Eddhi Surtato, *Op. Cit.*, hlm. 92

“*Bill of lading* memiliki 3 fungsi yaitu sebagai bukti tanda penerimaan barang-barang yang telah diterima oleh pengangkut (*carrier*) dari pengirim barang (*shipper*) ke suatu tempat tujuan dan selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada pihak penerima (*importir*), sebagai bukti kontrak pengangkutan dan penyerahan barang-barang antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim, serta sebagai bukti pemilikan barang yakni dokumen yang menyatakan bahwa orang yang memegang *bill of lading* merupakan pemilik barang-barang yang tercantum pada *bill of lading*.”¹⁶

c). *Invoice*

Invoice merupakan tanda bukti transaksi atau surat tagihan yang diterbitkan oleh penjual kepada pembeli untuk membayar harga barang yang telah disepakati antara penjual dan pembeli.

Dalam *invoice* mencakup beberapa hal diantaranya :

- Nomor *purchase order* (PO)
- Nama barang
- Jumlah barang
- Harga barang per unit
- Jumlah dari harga per unit dikali jumlah barang yang dipesan.

¹⁶ Roselyne Hutabarat, 1988, *Transaksi Ekspor Impor*, Penerbit Erlangga, Jakarta, hlm. 61

Oleh karena *invoice* ini merupakan dokumen impor yang sangat penting, setelah dilakukan pembayaran, *invoice* ini harus disimpan.¹⁷

d). *Packing List*

Packing list merupakan daftar perincian lengkap mengenai jenis dan jumlah satuan barang yang terdapat di dalam setiap peti, dan total keseluruhan satuan barang harus sama seperti jumlah jumlah yang tercantum di dalam *invoice*¹⁸. Isi dokumen ini memuat nama *shipper's*, *Consignee*, nomor *packing list* dan tanggal, *Quantity* (jumlah barang), *Description of goods* (nama barang), *Gross weight* (berat kotor), *Nett weight* (berat bersih), *Vessel name* (nama kapal), *Estimated date departure* (tanggal keberangkatan kapal), *Notify party* (pihak ketiga setelah *consignee*), Nomor L/C (*letter of credit*), Nomor HS.¹⁹

e). Asuransi

Asuransi merupakan perjanjian pertanggungan yang berlangsung antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung, yang mana perjanjian ini dituangkan dalam suatu polis yaitu polis asuransi, namun hanya pihak penanggung yang menandatangani polis tersebut. Isi dari asuransi ini adalah

¹⁷ I Komang Oko Berata, *Paduan Praktis Ekspor Impor*, Penerbit Raih Asa Sukses, Jakarta, hlm 18-19

¹⁸ Ruddy Tri Santoso, *Op. Cit.*, hlm. 41

¹⁹ <http://eksimp.com/pengertian-packing-list/> Diakses 17 Juni 2018, pukul 20.00

pihak penanggung berjanji untuk mengganti kerugian apabila terjadi kerusakan, kerugian atau kehilangan laba yang diharapkan oleh pihak tertanggung yang diakibatkan oleh suatu kejadian yang tidak diduga²⁰.

Ada 2 jenis asuransi yang biasa di gunakan misalnya :

“Asuransi penutupan atas beberapa kerugian (kebakaran dan kehilangan), dan penutupan asuransi atas segala kerugian yang meliputi kebakaran, kehilangan, kerusakan karena air laut atau pembungkus rusak.”²¹

f). Surat Keputusan,POM,Karantina,MSDS

Surat keputusan, POM, karantina, MSDS merupakan surat yang menyatakan bahwa barang yang di impor oleh importir sudah dinyatakan Aman dan halal baik untuk penggunaan maupun untuk dikonsumsi dan diedarkan²².

g). Angka Pengenal Importir (API)

Angka pengenal importir (API) merupakan surat ijin atau Tanda Pengenal Importir yang diterbitkan oleh Perwakilan Departemen Perdagangan setempat baik bagi individu/perorangan ataupun suatu badan usaha berbentuk

²⁰ Radiks Purba, 1976, *Pengetahuan Perdagangan Luar Negeri Indonesia*, Penerbit Pustaka Dian, Jakarta, hlm 149

²¹ Ruddy Tri Santoso, *Op. Cit.*, hlm. 38

²² <https://www.pom.go.id/new/view/more/berita/14008/Relaksasi-Regulasi-Import-Bentuk-Kepercayaan-Lebih-Kepada-Pelaku-Usaha.html>, diakses 20 Juni 2018, pukul 23.00 WIB

badan hukum atau bukan badan hukum untuk melakukan kegiatan impor²³.

h). Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)

Pasal 1 butir f Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2007 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan menyebutkan bahwa :

“Nomor pokok wajib pajak (NPWP) merupakan nomor yang diberikan kepada wajib pajak (WP) sebagai sarana dalam administrasi perpajakan yang dipergunakan sebagai tanda pengenal diri atau identitas wajib pajak dalam melaksanakan hak dan kewajiban perpajakannya.”

Sebagai negara kesatuan, pada prinsipnya Indonesia memberlakukan satu NPWP (*single TIN*) yang berlaku secara nasional²⁴.

i). Skep Perusahaan Pengurus Jasa Kepabeanan (PPJK)

Skep perusahaan pengurus jasa kepabeanan (PPJK) merupakan bukti surat ijin badan usaha yang melakukan kegiatan pengurusan pemenuhan kewajiban pabean untuk dan atas kuasa importir²⁵.

j). Surat Kuasa dari Importir

Surat kuasa dari importir merupakan surat pemberian kuasa oleh importir kepada Perusahaan Pengurus Jasa Keuangan

²³ Radiks Purba, *Op. Cit.*, hlm. 103

²⁴ Gunadi, 2016, *Panduan Komprehensif Ketentuan-Ketentuan Umum Perpajakan*, Penerbit Bee Media Indonesia, Jakarta, hlm 30

²⁵ <http://bcppantoloan.net/layanan-ppjk> Diakses 12 Juni 2018, pukul 09.00 WIB

(PPJK) untuk melaksanakan proses clearance atas barang yang di impor²⁶.

k). Tugas Perusahaan Pengurus Jasa Kepabeanan (PPJK)

Tugas perusahaan pengurus jasa kepabeanan (PPJK) merupakan surat yang berisi tentang tugas dan kewajiban PPJK untuk mengatur proses *customs clearance* / jasa kepabeanan di pelabuhan²⁷.

b. Pemeriksaan fisik

Pemeriksaan fisik Menurut pasal 1 butir 2 Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-26/BC/2017 tentang Perubahan atas Peraturan Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai Nomor Per-12/BC/2016 Tentang pemeriksaan fisik barang adalah :

“Kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa fisik untuk mengetahui jumlah dan jenis barang impor yang diperiksa guna keperluan pengklasifikasian dan penetapan nilai pabean.”

Pejabat pemeriksa fisik barang impor di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah Pejabat Bea Dan Cukai yang memiliki wewenang untuk melakukan pemeriksaan fisik barang impor dan ditunjuk secara langsung melalui aplikasi pelayanan kepabeanan atau oleh pejabat bea dan cukai di Tanjung Emas Semarang. Tujuan pemeriksaan fisik barang yang dilakukan oleh Pejabat Pemeriksa fisik atas barang impor di Tanjung Emas Semarang

²⁶ <http://www.legalakses.com/surat-kuasa-pembuatan-angka-pengenal-importir-api/>, diakses 23 Juni 2018, pukul 23.00 WIB

²⁷ *Loc. Cit.*, hlm. 30

sesuai dengan Pasal 2 ayat (3) Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-12/BC/2016 tentang Pemeriksaan fisik barang impor yaitu untuk :

- “1). Menetapkan klasifikasi dan nilai pabean dengan benar;
- 2). Menemukan adanya barang yang tidak diberitahukan;
- 3). Menemukan adanya uraian barang yang tidak jelas/tidak benar;
- 4). Menemukan kesalahan pemberitahuan negara asal barang; dan/atau
- 5). Kepentingan lain dalam rangka pemenuhan kewajiban pabean antara lain untuk keperluan perpajakan atau pemenuhan ketentuan larangan dan pembatasan.”

Dari data yang diperoleh saat wawancara dengan Bapak Tjertja Karja Adil selaku kepala Pengawasan menjelaskan mekanisme pemeriksaan fisik yang dilakukan pejabat pemeriksa fisik atas barang impor di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah sebagai berikut :

- a). Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang atau sistem komputer pelayanan (SKP) menyampaikan pemberitahuan pemeriksaan fisik kepada importir, perusahaan pengurus jasa kepabeanan (PPJK) yang dikuasakannya dan pengusaha tempat penimbunan sementara (TPS) dalam bentuk data elektronik atau tulisan diatas formulir.

b). Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang memberitahukan kepada importir atau perusahaan pengurus jasa kepabeanan (PPJK) yang dikuasakannya untuk :

- Menyiapkan barang untuk dilakukan pemeriksaan fisik ditempat pemeriksaan paling lambat pukul 12.00 pada hari berikutnya terhitung sejak pemberitahuan pemeriksaan fisik barang. Namun apabila importir atau perusahaan pengurus jasa kepabeanan (PPJK) tidak menyampaikan pemberitahuan kesiapan barang, maka Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang dapat memberitahukan kepada penguasa tempat penimbunan sementara (TPS) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk menyiapkan barang dan untuk menyaksikan pemeriksaan fisik yang dilakukan oleh Pejabat pemeriksa fisik atas barang impor.
- Mengeluarkan serta membuka kemasan, yang akan diperiksa oleh pejabat pemeriksa fisik atas barang impor di tempat pemeriksaan fisik barang dibawah pengawasan pejabat pemeriksa fisik dan menyaksikan secara langsung pemeriksaan fisik yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa fisik barang.

c). Apabila barang impor yang akan diperiksa telah disiapkan ditempat pemeriksaan, importir atau perusahaan pengurus jasa kepabeanan (PPJK) yang dikuasakannya harus menyampaikan

pemberitahuan kesiapan barang dan dokumen pelengkap pabean kepada Pejabat Bea Dan Cukai Tanjung Emas Semarang dan pemeriksaan fisik harus dimulai paling lambat 1 (satu) jam sejak penyampaian pemberitahuan kesiapan barang dan dokumen pelengkap pabean.

d). Apabila barang impor yang akan dilakukan pemeriksaan fisik barang diangkut dalam peti kemas, pejabat pemeriksa fisik barang wajib untuk mencocokkan nomor, ukuran, jumlah dan jenis peti kemas, memeriksa keutuhan segel peti kemas, mengawasi stripping/pengeluaran barang dari dalam peti kemas, menghitung jumlah kemasan dan mencocokkan jenis kemasan dari setiap peti kemas, memeriksa data teknis atau spesifikasi barang yang diperiksa meliputi merek, tipe, ukuran, tahun pembuatan atau produksi, kondisi barang dan keterangan lain yang dapat memperjelas pengenalan barang, dan memaraf setiap barang yang telah di periksa.

e). Kemudian setelah melakukan pemeriksaan fisik Pejabat pemeriksa fisik Tanjung Emas Semarang wajib membuat berita acara pemeriksaan fisik barang impor yang di tanda tangani oleh pejabat pemeriksa fisik dan importir atau perusahaan pengurus jasa kepabeanan (PPJK) yang dikuasakannya dan pengusaha TPS atau pengusaha tempat penimbunan berikat (TPB) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

f). Pejabat pemeriksa fisik Tanjung Emas Semarang wajib menuangkan hasil pemeriksaan fisik dalam laporan hasil pemeriksaan (LHP) kemudian kantor pabean Tanjung Emas Semarang mengeluarkan pemberitahuan impor barang (PIB) melalui pertukaran data elektronik (PDE) kepabeanan dan media penyimpanan data, setelah itu pejabat pemeriksa fisik barang menuangkan laporan hasil pemeriksaan (LHP) ke dalam sistem komputer pelayanan (SKP) agar dapat menjadi arsip untuk di simpan di kantor pengawasan dan pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang.

3. Faktor-Faktor yang mempengaruhi dilakukannya pemeriksaan fisik.

Dari wawancara yang dilakukan Bapak Tjertja Karja Adil menjelaskan bahwa Pada prinsipnya Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang memiliki wewenang berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan untuk melakukan pemeriksaan pabean atas barang impor setelah pemberitahuan pabean diserahkan Pejabat Bea dan Cukai di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang juga berwenang meminta importir, pengangkut, pengusaha tempat penimbuan sementara (TPS), pengusaha tempat penimbunan berikat (TPB), atau yang mewakilinya menyerahkan barang untuk diperiksa, membuka sarana pengangkut atau bagiannya dan membuka setiap bungkus atau pengemas yang akan diperiksa, jika permintaan tidak dipenuhi maka pejabat bea dan cukai berwenang melakukan tindakan pemeriksaan atas risiko dan

biaya yang bersangkutan serta yang bersangkutan akan dikenai sanksi administrasi. Namun menurut Bapak Tjertja Karja Adil tidak dapat di pungkiri bahwa ada beberapa faktor yang mempengaruhi dilakukannya pemeriksaan fisik oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang terhadap barang impor, yaitu sebagai berikut :

- a. Jika ditemukan jumlah dan/atau jenis barang yang diimpor tidak sesuai dengan dokumen yang dikirim atau dilampirkan oleh importir, maka proses pengeluaran barang dari wilayah kepabeanan di pelabuhan Tanjung Emas Semarang akan melewati jalur merah dengan pemeriksaan 100% (*High*).
- b. Adanya informasi intelijen dari pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang terkait dengan isu-isu yang sedang berkembang misalnya tentang teror bom, atau jaringan narkoba, dan lain sebagainya maka peningkatan pemeriksaan atas barang impor yang masuk di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dilakukan 100% (*High*).
- c. Apabila barang yang diimpor oleh importir dalam bentuk curah, seperti minyak mentah, margarin (dalam bentuk padat) dan lain sebagainya, maka proses pengeluaran barang dari wilayah kepabeanan Tanjung Emas Semarang akan melewati jalur merah dengan tingkat pemeriksaan 30%-100% (*High*).

d. Profil komoditi merupakan kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko komoditi²⁸. Pembagian tingkat risiko dalam komoditi dilakukan dengan pertimbangan begitu banyaknya komoditi yang masuk ke wilayah kepabeanan Tanjung Emas Semarang. Adapun yang menjadi kumpulan elemen profil komoditi antara lain adalah sebagai berikut:

1). Kategori tingkat risiko (*very High-risk*, *High-risk*, *low risk*) departemen teknis lain yang terkait seperti, Departemen kesehatan, BPOM (badan pengawas obat dan makanan), Departemen perdagangan dan sebagainya.

Dalam profil komoditi dapat dikategorikan ke dalam tiga tingkat risiko. Adapun ketiga tingkat risiko yang dimaksud adalah sebagai berikut :

- Komoditi yang ditetapkan oleh pemerintah yang pada umumnya dikategorikan sebagai *Very high-risk*, seperti tepung, beras, gula, dan lain sebagainya. Pertimbangan bahwa komoditi ini ditetapkan oleh pemerintah karena bersifat sensitif karena merupakan kebutuhan pokok.
- Komoditi yang masuk dalam kategori *High-risk*, seperti barang-barang elektronik (*handphone*, *earphone*, *compressor* dan lain sebagainya). Pertimbangan komoditi dalam kategori *High-risk* ini dilakukan karena masih terkait dengan sejumlah peraturan dari Departemen yang terkait, seperti misalnya untuk elektronik terkait dengan Departemen Perdagangan.
- Komoditi yang masuk dalam kategori *Low-risk* (selain komoditi yang ditetapkan oleh pemerintah serta kategori *Very high-risk* dan *High-risk*) Misalnya buah-buahan dan lain sebagainya²⁹.

²⁸ Any Miami, 2008, Analisis Penetapan Tingkat Resiko (*Risk Ranking*) di Bidang Impor.

<http://lib.ui.ac.id/file%Mia%penetapan-Analisis.pdf> Diakses 17 Juni 2018, pukul 22.00 WIB

²⁹ *Ibid.*

Pertimbangan dilakukannya penentuan tingkat risiko atas profil komoditi ini dilatarbelakangi oleh adanya tindakan pencegahan terhadap banyaknya barang-barang impor, mengganggu pasar dan industri dalam negeri serta memberikan insentif kepada industri dalam negeri³⁰. Sehingga apabila importir mengimpor barang-barang yang masuk dalam kategori risiko tinggi maka proses pengeluaran barang dari wilayah kepabeanan Tanjung Emas Semarang akan melewati jalur merah dengan tingkat pemeriksaan 30%-100% (*High*).

- e. Profil importir merupakan kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko importir. Penetapan tingkat risiko pada profil importir diawali saat importir melakukan registrasi importir. Registrasi importir adalah kegiatan pendaftaran yang dilakukan oleh importir ke kantor pabean untuk mendapatkan nomor identitas kepabeanan (NIK). Berdasarkan registrasi importir akan didapatkan data awal seperti jenis barang yang di impor, nilai pabean yang dilaporkan, jenis usahanya, identitas pengurus dan penanggungjawab, dan lain sebagainya³¹. Berdasarkan data awal ini, Pejabat Bea Dan Cukai dapat mengamati dan melakukan penilaian pada saat importir melakukan kegiatan importasi. Dari kegiatan importasi yang dilakukan dapat dilihat data impor dan pelanggarannya terkait dengan jumlah, nilai pabean, tarif barang-

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid*, hlm. 37

barang yang di impor, negara asal dan lain sebagainya. Dari data awal ini pejabat bea dan cukai dapat menganalisa dan menentukan profil importir³². Apabila dari profil importir banyak melakukan pelanggaran terkait dengan masalah tambah bayar, besarnya denda, frekuensi pelanggaran, frekuensi impor, data kegiatan dan lain sebagainya, maka importir tersebut masuk dalam kategori tingkat risiko tinggi (*High-risk* importir), oleh karena itu apabila importir tersebut melakukan kegiatan impor barang maka proses pengeluaran barang dari wilayah kepabeanan akan melewati jalur merah dengan tingkat pemeriksaan 30%-100% (*High*). Tetapi jika dari data profil importir tidak pernah melakukan pelanggaran maka Pejabat Bea dan Cukai hanya akan melakukan penelitian dokumen. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Bapak Tjertja Karja Adil selaku Kepala Pengawasan di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang, mengatakan bahwa profil komoditi dan profil importir memiliki peranan penting untuk mendukung pengawasan yang dilakukan oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang disamping adanya informasi intelejen terkait dengan isu-isu yang sedang beredar, karena dari profil komoditi dan profil importir ini pejabat Bea dan Cukai di kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas

³² *Ibid*, hlm. 37

Semarang dapat mengawasi setiap barang yang masuk di wilayah Pabean Tanjung Emas Semarang, sehingga dengan begitu dapat memperkecil tingkat penyeludupan barang ilegal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

4. Sistem Penjaluran

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Tjertja Karja Adil mengenai proses pengeluaran barang impor dari wilayah pabean Tanjung Emas Semarang harus melewati seleksi dengan kata lain penentuan jalur oleh sistem komputer yang dinilai berdasarkan tingkat resiko barang impor tersebut, biasanya sistem itu disebut dengan sistem penjaluran yaitu sistem yang digunakan untuk proses penentuan penjaluran barang impor yang masuk di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, sistem ini diterapkan dan digunakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) di seluruh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai yang tersebar di seluruh Indonesia, salah satunya adalah Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang. Sistem ini awalnya dikategorikan dengan penerapan manajemen risiko berdasarkan profil importir, jenis komoditi barang, *track record*, dan informasi-informasi yang ada dalam database intelejen DJBC. Namun untuk saat ini sistem penjaluran di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang telah menggunakan sistem otomatisasi sehingga sangat kecil kemungkinan untuk diintervensi oleh Petugas Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang dalam

menentukan jalur-jalur tersebut pada barang impor yang masuk di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Kemudian Bapak Tjertja Karja Adil juga mengatakan bahwa Pemberitahuan Impor Barang (PIB) juga dijadikan dasar dalam sistem penjaluran barang yang diterapkan oleh kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang dalam proses impor. PIB merupakan pemberitahuan atas barang yang diimpor berdasarkan dokumen pelengkap pabean sesuai dengan prinsip *self assessment*.

“Self assessment adalah suatu sistem yang diterapkan oleh pejabat Bea dan Cukai dengan tujuan untuk memberikan kepercayaan dan tanggung jawab kepada pengguna jasa kepabeanan untuk berinisiatif untuk mendaftarkan sendiri barang yang diimpor oleh importir, dan menghitung sendiri bea masuk dan pajak yang harus disetorkan/ dibayarkan ke kas negara³³”.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Tjertja Karja Adil mengenai proses pengeluaran barang impor dan jalur-jalur yang digunakan untuk proses pengeluaran barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah sebagai berikut :

a. Jalur Merah

Jalur merah adalah mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan Surat Pemberitahuan

³³ I Komang Oko Berata, *Op. Cit.*, hlm .22

Pengeluaran Barang (SPPB)³⁴. Berdasarkan Wawancara dengan Bapak Tjertja Karja Adil kategori yang ditentukan oleh Pejabat Bea Dan Cukai Tanjung Emas Semarang terkait dengan pengeluaran barang impor melalui jalur merah adalah sebagai berikut :

- 1). Importir baru
- 2). Importir yang termasuk dalam kategori risiko tinggi (*High risk importir*)
- 3). Barang yang di impor termasuk barang impor sementara
- 4). Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II
- 5). Barang re-impor
- 6). Barang impor yang terkena pemeriksaan acak (*Random inspection*)
- 7). Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah
- 8) Barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi atau berasal dari negara yang berisiko tinggi.

Kemudian untuk kelengkapan dokumen yang akan diperiksa oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang dalam jalur merah ini meliputi:

- a). Surat Kuasa dari Importir
- b). Surat Tugas PPJK
- c). *Invoice*

³⁴ <http://alfanaikkelas.wordpress.com/2011/01/11/sistem-pemeriksaan-kepabeanan/amp/> Diakses 13 Juni 2018, pukul 21.00 WIB

d). *Packing List*

e). *Bill of Lading*

f). Bukti Pembayaran Bea Masuk

g). Asuransi

h). Surat Keputusan, POM, Karantina, MSDS, DNP (Deklarasi Nilai Pabean)

b. Jalur kuning

Jalur kuning adalah Pengeluaran Barang Impor dari kawasan pabean (*port*) tanpa pemeriksaan fisik barang, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB³⁵. Jalur ini diperuntukan bagi importir dengan *track record* yang baik dan dari segi komoditi impor bersifat rendah risiko (*low risk*).

Jalur kuning sebagaimana dimaksud diatas dapat dilakukan pemeriksaan fisik melalui mekanisme nota hasil intelejen (NHI) berdasarkan informasi dari pejabat pemeriksaaan dokumen³⁶.

c. Jalur hijau

Jalur hijau adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang dengan dilakukan penelitian dokumen tanpa dilakukan pemeriksaan fisik barang³⁷. Pada umumnya jalur ini diperuntukan bagi importir dengan *track record* yang baik dan komoditi impor

³⁵ *Ibid*, hlm. 42

³⁶ I Komang Oko Berata, *Op. Cit.*, hlm.98

³⁷ Pasal 1 butir 10 Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor Per-27/BC/2016 tentang Tatalaksana Pemasukan Barang Asal Tempat Lain Dalam Daerah Pabean Ke Tempat Penimbunan Berikat dan Pengeluaran Barang Asal Tempat Lain Dalam Daerah Pabean Tempat Penimbunan Berikat ke Tempat lain Dalam Daerah Pabean.

yang bersifat rendah risiko (*low risk*) dengan proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen setelah Penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang.

B. Faktor-Faktor yang Mengendalai Pencegahan Masuknya Barang Ilegal Melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Bapak Tjertja Karja Adil selaku Kepala Pengawasan di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang dalam melakukan pencegahan untuk masuknya barang ilegal melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terdapat 2 (dua) faktor yang menjadi kendala terhadap masuknya barang ilegal yaitu :

1. Faktor Waktu

Dalam melakukan pemeriksaan fisik atas barang impor pejabat pemeriksa fisik Tanjung Emas Semarang membutuhkan waktu yang tidak sedikit, karena dalam melakukan pemeriksaan fisik atas barang impor pejabat pemeriksa fisik harus melakukan pengecekan/pemeriksaan secara manual terhadap barang impor yang masuk ke dalam wilayah pabean Tanjung Emas Semarang, apakah jenis barang, jumlah barang, berat barang yang di cantumkan oleh importir/PPJK sesuai dengan yang tercantum dalam packing list. Oleh karena itu tidak dimungkinkan untuk dilakukan

pengecekan/pemeriksaan terhadap semua barang impor yang masuk ke wilayah pabean Tanjung Emas Semarang secara manual karena dapat menyebabkan terhambatnya proses pengeluaran barang impor dari wilayah pabean. Sehingga langkah yang diambil oleh Kepala Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang terhadap masalah/kendala ini adalah dengan menerapkan sistem manajemen risiko terhadap masuknya barang impor di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Oleh karena itu pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang hanya melakukan pemeriksaan fisik terhadap barang impor yang mendapat penetapan jalur merah oleh manajemen risiko sedangkan untuk barang impor yang mendapat penetapan jalur hijau dan jalur kuning oleh manajemen risiko hanya dilakukan pemeriksaan dokumen setelah penerbitan surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB) atau sebelum penerbitan surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB). Namun terkadang untuk barang impor yang mendapat penetapan jalur hijau ataupun jalur kuning dapat juga terkena pemeriksaan fisik secara acak (random) oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang karena informasi intelejen. keterbatasan waktu merupakan salah satu kendala yang dialami oleh Pejabat pemeriksa fisik Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang dalam melakukan pengawasan karena mengingat tidak semua barang dapat dilakukan pemeriksaan fisik oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang sehingga dengan begitu tidak menutup kemungkinan bahwa

ada barang yang seharusnya melewati jalur merah dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan dikenai bea masuk yang tinggi namun bisa lolos dengan membayar bea masuk yang rendah melalui jalur hijau ataupun jalur kuning tanpa dilakukan pemeriksaan fisik oleh Pejabat Bea dan Cukai Tanjung Emas Semarang. Sedangkan Manajemen risiko yang diterapkan oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Emas Semarang menggunakan sistem komputer yang hanya menilai teknik-teknik penilaian risiko, profil importir dan komoditi, selektivitas, dan penetapan target untuk mengenali adanya pengiriman barang yang berisiko tinggi agar dapat dilakukan pemeriksaan fisik oleh pejabat bea dan cukai Tanjung Emas Semarang.

2. Faktor keterbatasan alat

Jumlah alat berat yang dimiliki oleh Pejabat Bea Dan Cukai Tanjung Emas Semarang untuk memindahkan kontainer yang berisi barang-barang impor dari kapal kepelabuhan sangat terbatas. Sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama untuk proses pemindahan kontainer-kontainer dari kapal ke Pelabuhan Pabean Tanjung Emas Semarang. Kemudian dalam melakukan pemeriksaan fisik atas barang impor yang mendapat penetapan jalur merah oleh manajemen risiko, pejabat pemeriksa fisik harus melakukan pengecekan secara manual. Sehingga hal ini membutuhkan waktu yang cukup lama, mengingat

barang impor yang mendapat penetapan jalur merah cukup banyak di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang oleh karena itu Pejabat Bea dan Cukai sedang mengupayakan agar adanya pengadaan alat pemeriksaan fisik tambahan untuk mempersingkat waktu pemeriksaan fisik yang dilakukan oleh Pejabat pemeriksa fisik. Karena apabila pemeriksaan dilakukan secara manual maka membutuhkan waktu yang tidak sedikit untuk memeriksa satu persatu barang di dalam kontainer. Apabila adanya alat tambahan untuk pemeriksaan fisik maka pejabat pemeriksa fisik dapat melakukan pengecekan atas barang impor secara cepat sehingga tidak menutup kemungkinan untuk sering dapat melakukan pemeriksaan fisik secara acak terhadap barang impor yang mendapat penetapan jalur hijau ataupun jalur kuning dengan cepat, tentunya hal ini dilakukan agar dapat meminimalisir masuknya barang ilegal melalui pelabuhan Tanjung Emas Semarang.