



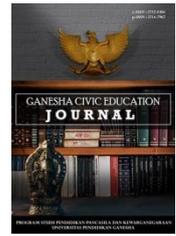
GANESHA CIVIC EDUCATION JOURNAL

Volume 3 Issue 1 April 2021

P-ISSN : 2714-7967 E-ISSN : 2722-8304

Universitas Pendidikan Ganesha

<https://ejournal2.undiksha.ac.id/index.php/GANCEJ>



ANALISIS HUKUM PELAKSANAAN FUNGSI PENGAWASAN LALU LINTAS BARANG IMPOR OLEH DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI DI KOTA BATAM, INDONESIA

Nelly Kristinah^{1*}, Bety Lauren¹, Shenti Agustini¹, Vera Ayu Riandini¹

¹Fakultas Hukum, Universitas Internasional Batam, Indonesia

Email : nelly.kristinah@gmail.com*

*Korespondensi Penulis

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Disubmit: 1 January 2021

Direvisi: 12 Maret 2021

Diterima: 1 April 2021

Keywords:

Goods Traffic, Imports, Overseeing Function, Law Enforcement

Abstrak

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah lembaga pemerintah di bawah Menteri Keuangan dan merupakan pelaksana utama fungsi dan tugas Kementerian Keuangan di bidang kepabeanan dan cukai. Fungsi pokok dan tugas Direktorat Jenderal Bea dan Cukai berupa pengawasan lalu lintas barang dan pemungutan bea dan cukai sebagai sumber penerimaan negara. Penelitian ini menggunakan metode penelitian Empiris dengan melakukan wawancara dan pengumpulan data dari narasumber. Narasumber dalam penelitian ini adalah Pejabat Bea dan Cukai di Kantor Pelayanan Bea dan Cukai Pusat Kota Batam dan Kepala Subdirektorat Perdagangan Barang Badan Usaha Batam (BP Batam). Setelah mendapatkan data dan hasil wawancara, penulis menguji dan menganalisis serta mengkolerasi data tersebut dengan teori hukum dengan maksud untuk menarik kesimpulan tentang penegakan hukum atas pelaksanaan fungsi pengawasan lalu lintas barang impor oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Hasil dari penelitian ini adalah memberikan teknik dan metode pelaksanaan fungsi pengawasan lalu lintas barang impor oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai di Batam serta mengetahui faktor-faktor penghambat fungsi tersebut. Informasi yang didapat diharapkan dapat membantu penegak hukum terkait tindak pidana perdagangan barang impor di Batam..

Abstract

The Directorate General of Customs and Excise is a government institution under the Minister of Finance and is the main executor of the main functions and duties of the Ministry of Finance in the field of customs and excise. The main functions and duties of the Directorate General of Customs and Excise is in the form of overseeing the traffic of goods and collection of customs and excise as a source of state revenue. This study uses Empirical research methods by conducting interviews and collecting data from resource persons. The resource persons in this study were customs and excise officials at the main customs and excise service office in Batam and the head of sub-directorate of trafficking goods in Batam Business Entity Agency (BP Batam). After obtaining the data and the results of the interview, the authors tested and analyzed and colerates said data with legal theory with the intention of drawing conclusions about law enforcement over the implementation of the function of supervising imported goods traffic by

the Directorate General of Customs and Excise in Batam. The results of this study are providing the tecnic and method on the implementation of the function of traffic control of imported goods by the Directorate General of Customs and Excise in Batam and find out the factors inhibiting said function. The information obtained is expected to help law enforcers regarding crimes of imported goods trafficking in Batam.

© 2021 Universitas Pendidikan Ganesha

✉ Alamat korespondensi:

P-ISSN : 2714-7967

¹Fakultas Hukum, Universitas Internasional Batam,
Indonesia, Email : nelly.kristinah@gmail.com

E-ISSN : 2722-8304

PENDAHULUAN

Luasnya wilayah perairan di Indonesia, memudahkan lalu lintas keluar masuk barang dengan angkutan laut. Indonesia juga merupakan Negara yang terletak di posisi strategis yang dihimpit oleh dua benua dan berada ditengah dua samudra, oleh sebab itu, Indonesia merupakan salah satu jalur perdagangan internasional di dunia. Wilayah dan posisi Indonesia yang strategis menyebabkan banyaknya lalu lintas barang masuk dan keluar, baik di antara wilayah Indonesia maupun di antara Indonesia dengan luar negeri. Keluar masuk barang juga dapat menggunakan banyak jenis transportasi, yaitu transportasi darat, laut, maupun udara (Mintasrihardi, Rienelda, & Elisyah, 2019).

Banyaknya barang yang keluar masuk dari Indonesia, pengawasan sangat diperlukan untuk menjaga kepentingan bangsa dan rakyat (Harahap & Budi, 2019). Tugas pengawasan keluar masuknya barang diserahkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Dirjen bea dan cukai atau DJBC). Dirjen bea dan cukai sebagai instansi pengawas pintu pertama, sehingga setiap barang yang masuk atau barang yang keluar wajib melalui DJBC dan DJBC berperan penting dalam pengawasan tersebut. Fungsi pengawasan DJBC juga dapat dilihat dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan. Karena pentingnya pengawasan terhadap setiap lalu lintas barang keluar atau masuk, sehingga teknis, mekanisme, serta peraturan pengawasan yang baik, jelas, tepat dan efisiensi sangat penting supaya pengawasan dapat dilaksanakan dengan baik dan tugas pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dapat terlaksana dengan semaksimal mungkin.

Dari uraian di atas terlihat jelas betapa penting dan berat tugas dan tanggung jawab DJBC, Oleh karena pentingnya tugas dan peran Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, maka tentu suatu peraturan pelaksanaan fungsi pengawasan DJBC juga sangat penting, masalah peraturan atau teknis kerja di bidang kepabeanan yang repot dan payah atau tumpah tindih akan menjadi persoalan yang kedepannya semakin jarang karena diperlukan suatu penyempurnaan peraturan dan kebijakan berdasarkan visi dan misi kepabeanan negara. Suatu kebijakan atau peraturan yang baik juga semestinya disesuaikan dengan kondisi dan situasi pada daerah atau kawasan pabean yang akan diterapkan kebijakan tersebut (Auditorium Merauke and Kantor Pusat, 2017).

Tidak semua wilayah di Indonesia termasuk dalam daerah pabean. Hal tersebut dikarenakan ada daerah tertentu yang karena kebijakan atau penetapan tertentu sehingga terpisah dari kawasan pabean dan disebut sebagai kawasan bebas. Kota Batam merupakan salah satu kawasan bebas yang berdasarkan peraturan pemerintah republik Indonesia Nomor 46 tahun 2007, menyatakan Batam sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas untuk jangka waktu selama tujuh puluh tahun sejak diterbitkannya peraturan pemerintah tersebut. Dengan adanya peraturan tersebut, sehingga kota Batam menjadi daerah yang terpisah dari daerah pabean dan setiap kegiatan keluar masuk barang dari kota Batam terbebas dari pajak, bea dan cukai. Hal tersebut membuat kegiatan lalu lintas keluar masuknya barang di kota Batam menjadi lebih mudah dan menguntungkan para pemasok dan pengirim. Sehingga pemalsuan atau penyelundupan barang masuk untuk menghindari pajak, bea dan cukai bukanlah alasan umum bagi pemasok kota Batam untuk melakukan perbuatan melawan hukum, para pemasok yang melakukan pemalsuan jumlah dan jenis barang masuk ataupun memasukkan suatu barang secara diam-diam atau tersembunyi bisa dengan tujuan untuk menghindari proses permohonan izin masuk barang bagi barang tertentu yang akan memakan waktu

pemeriksaan yang lama dan biaya yang lebih tinggi. Pembebasan pajak, bea dan cukai barang keluar dan masuk di kota Batam, juga menyebabkan jumlah lalu lintas barang yang tinggi di kota Batam.

Posisi kota Batam yang dikelilingi oleh lautan dan berseberangan dengan berbagai pulau besar dan pulau kecil serta berdekatan dengan Negara Singapura dan Malaysia, mempermudah masuknya barang ke kota Batam. Barang yang masuk ke kota Batam bisa melalui berbagai macam cara, dapat dengan cara bawaan orang (*handcarry*), pengiriman melalui kapal, ataupun pengiriman melalui pesawat. Dengan posisi yang begitu mudah terjangkau, akan sangat mudah terjadi penyelundupan barang masuk dikarenakan sulitnya pengawasan. Tidak semua barang masuk ke kota Batam dilakukan pemeriksaan fisik, hal ini juga bisa menjadi kesempatan bagi pemasok nakal untuk memasukkan barang tertentu yang tidak boleh dimasukkan ke kota Batam atau barang yang membutuhkan perizinan Khusus untuk dimasukkan ke kota Batam. Lalu lintas barang masuk ke kota Batam umumnya berasal dari dalam Indonesia sendiri baik dari kawasan bebas lainnya maupun kawasan pabean lainnya dan dari Negara lain. Pemasukan barang dan sebagainya dari luar negeri menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia disebut sebagai Impor. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Pasal 1 angka (13) terdapat pengertian Impor, bahwa "Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean".

Dasar perhitungan bea masuk atas barang-barang impor tergantung pada jenis barang yang akan dimasukkan ke wilayah pabean dan dikenakan berdasarkan standar yang telah ditentukan oleh Kementerian Keuangan selaku lembaga yang berwenang dalam penentuan proses kegiatan impor barang. Kota Batam sebagai wilayah yang telah ditetapkan sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas, sehingga setiap kegiatan pemasukan barang akan dibebaskan dari pajak, bea dan cukai. Meskipun barang yang masuk ke kota Batam tidak dikenakan bea masuk, bukan berarti importir dapat bebas memasukkan barang apapun ke kota Batam, karena ada batasan impor bagi setiap bidang usaha dan ada jenis impor tertentu yang butuh persyaratan atau izin tertentu. Tanpa izin atau persetujuan khusus tersebut, barang tertentu tidak dapat dimasukkan ke kawasan kepabeanan atau kawasan bebas.

Dengan adanya batasan-batasan diatas, mengakibatkan adanya kemungkinan bagi para importir untuk mengimpor barang dengan metode memberitahu jumlah dan jenis barang impor dalam dokumen kepabeanan secara salah dengan sengaja (Pradhifta, 2016), maksud dan tujuan dari pemberitahuan salah secara sengaja dikarenakan dalam mengeluarkan barang impor dari kota Batam terdapat dua jenis jalur prioritas yaitu: Jalur impor merah dan jalur impor hijau. Berdasarkan dua jenis jalur impor tersebut, para importir yang melakukan impor dengan jalur impor hijau dapat melakukan pelanggaran kepabeanan dengan cara melakukan pemalsuan dokumen pemberitahuan jenis dan jumlah barang impor dalam dokumen kepabeanan secara salah, hal tersebut dikarenakan jalur impor hijau hanya melakukan pemeriksaan terhadap dokumen impor dan tidak perlu melakukan pemeriksaan fisik pada barang yang diimpor (Warta Bea Cukai, 2019). Sehingga barang yang mereka impor dapat dikeluarkan dari tempat penimbunan berikat, dan dengan cara inilah, para importir nakal dapat memasukan barang yang seharusnya tidak diperbolehkan.

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan dari uraian diatas, maka terdapat dua rumusan masalah yang menjadi pokok penelitian, yaitu: 1) Bagaimana Peran Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor di Kota Batam?; dan 2) Apa Yang Menjadi Hambatan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor di Kota Batam ?

METODE PENELITIAN

Dalam suatu penelitian, fakta-fakta baru dan perkembangan yang ditemukan dalam proses penelitian umumnya dicatatkan oleh sang peneliti baik dengan tujuan sebagai catatan pribadi sang peneliti maupun dengan tujuan untuk dipublikasikan. Metode, tahap-tahap perkembangan, serta hasil penelitian yang dicatatkan tersebut kemudian dapat dijadikan laporan hasil penelitian yang dapat membantu pihak lain untuk memahami alur penelitian dan pemikiran peneliti dalam melaksanakan penelitian tersebut. laporan yang disusun secara sistematis dan rapi dapat dipublikasikan agar bermanfaat bagi pihak lain. Jenis laporan yang

dipublikasikan ke khalayak umum ini umumnya merupakan laporan yang disusun dengan metode tertentu yang dikenal dengan karya tulis ilmiah (Benuf & Azhar, 2020).

Penelitian yang dilakukan harus dilakukan dengan cara mendalami, mengupas, serta menggunakan konsep hukum serta aturan yang tengah berlaku di masyarakat saat ini (hukum positif), sebagai landasan dalam menyusun dan mengeluarkan argument (Shaleh & Trisnabilah, 2020). Untuk melakukan pendalaman terhadap hukum positif tersebut, penulis perlu melakukan studi kepustakaan serta mencari dan mendalami data-data lapangan atau data aktual pelaksanaannya untuk menjawab pertanyaan yang menjadi rumusan masalah dari penulis. Penelitian penulis secara umum akan dilakukan dengan menjelaskan suatu kejadian dengan melandaskan argumen pada teori-teori dari para ahli sehingga jenis penelitian yang sesuai dengan penelitian yang hendak penulis lakukan ialah library research karena jelas bahwa penulis perlu melakukan penelitian terhadap literatur hukum yang ada guna mencapai kesimpulan terhadap penelitian yang penulis akan lakukan (studi kepustakaan). Pengkajian yang dilakukan terhadap UU Kepabeanan serta peranan direktorat jenderal bea dan cukai dalam pelaksanaan fungsi pengawasan lalu lintas barang impor di kota Batam ini penulis lakukan dengan menggunakan cara analisis yang sifatnya sosiologis atau empiris, yakni penguraian dan analisis data yang dilakukan terhadap hasil wawancara dan observasi terhadap pihak terkait serta analisis data dan dokumen kemudian didukung dengan hasil analisis terhadap konsep, teori, dan asas yang berlaku secara hukum yang diperoleh dari bahan-bahan yang sifatnya sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Peran Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor di Kota Batam

Direktorat Jenderal bea dan cukai kota Batam sebagai instansi pemerintah yang diberikan tugas dan fungsi pengawasan lalu lintas keluar masuknya barang ke atau dari Kota Batam. Pelaksanaan fungsi pengawasan lalu lintas barang impor yaitu mencegah semua tindakan pemasukan barang impor yang tidak sesuai dengan peraturan yang mengatur, berupa pemasukan barang yang dilarang, pemasukan barang lartas tanpa mempunyai perizinan dari instansi terkait, dan tindakan lainnya serta menegah perilaku importir yang melakukan kegiatan impor yang tidak sesuai dengan peraturan dan ketentuan kepabeanan dan menyebabkan kerugian bagi masyarakat dan negara. Pelaksanaan fungsi pengawasan lalu lintas barang impor sangat berpengaruh bagi masyarakat dan negara karena dapat mempengaruhi banyak aspek, mulai dari aspek ekonomi, aspek sosial, hingga aspek pertahanan negara (Indonesia National Single Window, 2019).

Direktorat jenderal bea dan cukai bagaikan penjaga pintu negara, setiap keluar masuknya barang wajib melalui DJBC, sehingga pengawasan DJBC sangat penting. Namun, pengawasan DJBC juga harus berdasarkan suatu peraturan atau ketentuan, sehingga dapat menjalankan fungsi pengawasan dengan tepat dan efektif. Dalam menjalankan fungsi pengawasannya, direktorat jenderal bea dan cukai berpegang pada UU Kepabeanan yaitu Undang-undang Nomor 17 tahun 2006 tentang perubahan atas undang-undang nomor 10 tahun 1995 tentang kepabeanan. Dikarenakan kota Batam merupakan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas berdasarkan peraturan pemerintah republik indonesia nomor 46 tahun 2007, maka pelaksanaan kegiatan lalu lintas barang impor di Kota Batam berbeda dengan daerah pabean lainnya. Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, DJBC kota Batam juga berpegang pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 10 tahun 2012 dan peraturan menteri yang mengatur teknis dan tata cara pelaksanaannya.

Direktorat jenderal bea dan cukai berperan penting dalam pengawasan lalu lintas barang Impor karena semua jenis barang yang masuk ke kota Batam wajib melalui DJBC. Maksud dari melalui DJBC adalah bahwa setiap barang masuk wajib membuat pemberitahuan impor barang (PIB) dan petugas bea dan cukai akan memeriksa jenis barang dan jumlah yang diimpor, apakah sudah sesuai dengan peraturan kepabeanan atau tidak. Untuk pengeluaran barang impor juga harus mempunyai surat perintah pengeluaran barang (SPPB) dari petugas bea dan cukai. Terhadap barang impor yang tidak sesuai dengan peraturan atau tidak memiliki perizinan dari instansi terkait bagi barang lartas, maka barang impor tersebut tidak akan mendapatkan SPPB dan tidak bisa masuk ke kota Batam, maka importir harus mengajukan pembatalan ekspor, ekspor kembali, atau memusnahkan barang impor tersebut dibawah pengawasan petugas bea dan cukai.

Selain memeriksa semua barang impor yang masuk, DJBC juga mempunyai bidang Penindakan dan Penyidikan (P2) yang khusus melakukan pengawasan terhadap barang masuk. Pasal 3 peraturan direktur jenderal bea dan cukai nomor P-53/BC/2010 pasal 3 menjelaskan yang mempunyai kewenangan pengawasan adalah unit intelijen, unit penindakan dan unit penyidikan. Unit intelijen adalah unit pertama dalam menjalankan fungsi pengawasan, unit intelijen yang melakukan kegiatan dalam rangka pendeteksi dini atas pelanggaran. Kegiatan unit intelijen berupa pengumpulan informasi dan data, melakukan penilaian dan analisis atas data dan informasi yang terkumpul, mendistribusikan data dan informasi serta evaluasi dan pemutakhiran atas data dan informasi. Pengumpulan data dan informasi oleh unit intelijen dapat bersumber dari Internal DJBC dan eksternal DJBC. Sumber internal DJBC berupa data dan informasi yang didapatkan dari hasil kegiatan *surveillance*, *monitoring*, atau informasi dari unit internal lainnya. *Surveillance* adalah kegiatan pengamatan terhadap tempat, orang, sarana pengangkut atau objek tertentu secara berkesinambungan pada periode tertentu yang dilakukan secara tertutup dalam rangka pengumpulan dan pendalaman data dan informasi yang menunjukkan adanya indikasi pelanggaran peraturan kepabeanan. *Monitoring* adalah kegiatan pengamatan terhadap data-data transaksi pengawasan dan pelayanan kepabeanan. Sumber eksternal DJBC berupa data dan informasi yang didapat dari laporan masyarakat atau laporan dari instansi/institusi lainnya, atau sumber eksternal yang lainnya.

Setelah unit intelijen mengumpulkan data dan informasi, unit penindakan melakukan penindakan berdasarkan informasi dan data dari unit intelijen atas prasangka/dugaan adanya pelanggaran peraturan kepabeanan. Tujuan dari pelaksanaan kegiatan penindakan adalah untuk mengamankan hak-hak negara dan menjamin pemenuhan kewajiban kepabeanan dengan upaya fisik yang bersifat administrasi sesuai ketentuan yang berlaku. Kegiatan unit penindakan dilaksanakan dengan operasi penindakan dan patroli. Operasi penindakan dapat berbentuk penghentian, pemeriksaan, penegahan dan penyegelan. Penghentian yang dimaksud berupa penghentian sarana pengangkut serta barang impor, barang ekspor, dan barang lainnya yang terkait. Pemeriksaan yang dimaksud berupa pemeriksaan terhadap sarana pengangkut, lokasi atau tempat, orang, dan badan yang diduga terkait dengan tindakan pelanggaran kepabeanan. Penegahan dilaksanakan terhadap barang dan sarana pengangkut yang diduga berhubungan dengan tindakan pelanggaran kepabeanan. Penegahan terhadap sarana pengangkut udara atau laut dilakukan dengan cara mencegah keberangkatannya atau mencegah melanjutkan perjalanan selanjutnya sarana pengangkut yang memuat barang dugaan hasil pelanggaran kepabeanan, barang yang terdapat perbedaan jumlah dan jenis dengan manifest, barang pelanggaran ketentuan barang lartas, atau barang penyelundupan. Penyegelan yang dimaksud berupa menyegel, mengunci atau melekatkan tanda pengaman yang diperlukan pada tempat, sarana pengangkutan, barang yang diduga terkait dengan pelanggaran peraturan kepabeanan (Kementerian keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2019).

Patroli dapat berupa patroli laut dan patroli darat. Patroli laut dilaksanakan secara rutin atau sewaktu-waktu dalam rangka mencari/menemukan dugaan pelanggaran kepabeanan atau dalam rangka mencegah tindakan pelanggaran kepabeanan. Kegiatan patroli laut dilaksanakan oleh satuan tugas patroli yang minimal terdiri dari komandan patroli, anggota patroli dan nahkoda. Patroli darat dilaksanakan secara rutin atau sewaktu-waktu dalam rangka mencari/menemukan dugaan pelanggaran kepabeanan atau dalam rangka mencegah tindakan pelanggaran kepabeanan. Kegiatan patroli darat dilaksanakan di dalam daerah pabean yang meliputi pelabuhan laut dan bandara, tempat lain dalam daerah pabean, kawasan pabean, tempat usaha penyalur atau tempat penjualan eceran barang kena cukai, pabrik, tempat penyimpanan, peredaran bebas barang kena cukai, dan perbatasan darat. Setelah unit penindakan melaksanakan penindakan atas dugaan kegiatan pelanggaran peraturan kepabeanan, unit penyidikan akan menjalankan fungsinya yang berupa penanganan perkara dan menentukan ada atau tidak pelanggaran peraturan kepabeanan.

Selain unit intelijen, unit penindakan, dan unit penyidikan yang mempunyai fungsi pokok dalam pengawasan, KPU bea dan cukai kota batam juga memiliki unit yang mempunyai fungsi khusus dalam pengawasan narkotika, unit tersebut adalah CNT (*Customs Narcotic Team*). Unit tersebut melakukan pengawasan kepabeanan khusus dalam bidang narkotika. Terhadap kegiatan penyelundupan narkotika yang ditemui oleh CNT, CNT akan melakukan penindakan dan penyidikan, jika terbukti melakukan penyelundupan narkotika dan mengandung unsur pidana, perkara tersebut akan dilimpahkan ke instansi

terkait yang berwenang untuk menindaklanjutinya, yaitu instansi Kepolisian atau Badan Narkotika Nasional (BNN) Republik Indonesia.

Unit intelijen, unit penindakan, unit penyelidikan serta CNT merupakan unit kerja yang bekerja sama dalam mencegah kegiatan pelanggaran peraturan kepabeanan dan menegah kegiatan pelanggaran peraturan kepabeanan, namun tetap tidak akan menghilangkan perbuatan pelanggaran kepabeanan. Berdasarkan data dari KPU bea dan cukai Tipe B Batam, Jumlah kasus penyelundupan barang Impor di kota Batam pada tahun 2017 sebanyak 619 kasus, pada tahun 2018 sebanyak 278 kasus, dan pada tahun 2019 (pendataan hingga tanggal 18/10/2019) sebanyak 171 kasus. Kasus penyelundupan barang impor tersebut adalah kasus yang berhasil ditegah oleh pejabat bea dan cukai, namun terhadap kasus atau transaksi penyelundupan barang impor kota Batam yang tidak berhasil ditegah tidak diketahui jumlahnya dan merupakan suatu hal yang tidak bisa diketahui dan dikalsulasikan, karena adanya suatu transaksi penyelundupan yang tidak berhasil ditegah dikarenakan ketidaktahuan atas kejadian tersebut, maka tentu tidak bisa diketahui sebenarnya ada berapa transaksi penyelundupan di kota Batam.

Kota Batam merupakan kota yang telah ditetapkan sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas sehingga setiap barang yang masuk ke kota Batam akan terbebas dari bea dan cukai, namun tetap saja akan ada importir nakal yang melakukan kegiatan penyelundupan atau melakukan kegiatan yang melanggar peraturan kepabeanan, hal ini juga tidak terlepas dari adanya ketentuan Lartas yang menyebabkan adanya jenis barang tertentu yang tidak bisa dimasukkan tanpa izin dan jenis barang tertentu yang tidak boleh dimasukkan. Untuk jenis item yang masuk kategori lartas larangan, maka jelas tidak diperbolehkan untuk masuk ke Indonesia dan jenis item yang masuk kategori lartas pembatasan bisa masuk ke Indonesia selama memenuhi perizinan. Kegiatan pemasukan barang kategori lartas larangan dan kegiatan pemasukan barang kategori lartas pembatasan tanpa memenuhi perizinan tidak akan bisa memasukkan barang ke Indonesia, sebagaimana yang telah dijelaskan dalam UU Kepabeanan Pasal 53 ayat 3.

Semua barang yang dilarang atau dibatasi yang tidak memenuhi syarat untuk diimpor atau diekspor, jika telah diberitahukan dengan pemberitahuan pabea, atas permintaan importir atau eksportir dibatalkan ekspornya, diekspor kembali. atau dimusnahkan di bawah pengawasan pejabat bea dan cukai, kecuali terhadap barang dimaksud ditetapkan lain berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Jika importir ingin memasukkan barang lartas tanpa memenuhi perizinan ataupun ketentuan yang diwajibkan, maka importir akan melakukan kegiatan curang berupa manipulasi data barang yang di impor, memasukkan barang lartas secara diam-diam tanpa melapor, menyembunyikan barang impor lartas secara melawan hukum, tidak diberitahukan atau memberitahu secara tidak benar barang yang di impor dan bentuk kegiatan curang lainnya (Indonesia National Single Window, 2019). Berdasarkan UU Kepabeanan pasal 53 ayat 4, barang lartas yang di impor dan tidak diberitahukan atau diberitahukan secara tidak benar, maka barang lartas tersebut akan dikuasai oleh negara

Kegiatan curang tersebut yang disebut dengan penyelundupan dan berdasarkan ketentuan Undang-Undang nomor 17 tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-undang nomor 10 tahun 1995 tentang kepabeanan, bahwa kegiatan penyelundupan di bidang impor akan dikenai sanksi pidana penjara dan sanksi pidana denda. Dalam hal importir yang melakukan penyelundupan barang impor merupakan suatu badan hukum, maka berdasarkan UU kepabeanan pasal 108 ayat 1, sanksi pidana akan dijatuhkan kepada, badan hukum, perseroan atau perusahaan, perkumpulan, yayasan atau koperasi tersebut, dan/atau, Mereka yang memberikan perintah untuk melakukan tindak pidana tersebut atau yang bertindak sebagai pimpinan atau yang melalaikan pencegahannya.”

Maka, dapat diketahui bahwa kegiatan impor barang lartas tanpa memenuhi perizinan yang diperlukan dan melakukan pemberitahuan pabea, maka atas permintaan importir, barang impor tersebut di reekspor kembali atau dimusnahkan di bawah pengawasan pejabat bea dan cukai, dan terhadap para importir yang melakukan impor barang lartas tanpa memenuhi syarat dan perizinan serta tidak melakukan pemberitahuan atas kedatangan barang lartas tersebut dan atau memberitahukan secara tidak benar, maka barang lartas yang di impor tersebut akan menjadi milik negara. Penerapan sanksi administrasi sebagaimana yang dijelaskan dalam pasal 53 ayat 4 UU Kepabeanan tidak mengurangi ketentuan pidana.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 10 tahun 2012 tentang Perlakuan Kepabeanan, Perpajakan, dan Cukai Serta Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Barang ke dan dari Serta Berada di Kawasan yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, terhadap pelanggaran terhadap kepabeanan yang dilakukan oleh para importir akan dikenakan sanksi administrasi berupa denda. Penerapan sanksi yang dilakukan di kota Batam lebih cenderung ke sanksi administrasi.

Cara pemeriksaan pabean berdasarkan peraturan yang mengatur juga memberikan kesempatan kepada para importir untuk memanipulasi data dan memasukkan barang impor yang tidak diperbolehkan dan menyebabkan merugikan masyarakat dan negara. Hal tersebut disebabkan pemeriksaan pabean dilakukan dengan cara penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik, dan pemeriksaan fisik dilakukan secara selektif. Berdasarkan hasil wawancara dengan pejabat bea dan cukai, diketahui bahwa jalur Impor di Kota Batam terdiri dari dua jenis, yaitu jalur impor merah dan jalur impor hijau. Terhadap importir yang impor dengan jalur impor merah, maka setiap pemasukan barang impor akan dilakukan penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik. Terhadap importir yang impor dengan jalur hijau, maka pemasukan barang impor hanya akan dilakukan penelitian dokumen, sedangkan pemeriksaan fisik tidak selalu dilakukan dan dipilih secara selektif. Dengan demikian, terhadap importir jalur hijau terdapat cela untuk melakukan pemalsuan dokumen impor dan memasukkan barang tertentu yang melanggar peraturan kepabeanan karena pemeriksaan fisik tidak selalu dilakukan atau dilakukan secara selektif. Sehingga, tindakan pelanggaran peraturan kepabeanan di bidang impor atau penyelundupan barang impor sulit untuk diatasi dengan sepenuhnya dan tidak bisa mengetahui berapa jumlah pelanggaran peraturan kepabeanan di bidang impor dan jumlah penyelundupan barang impor karena tidak semua pelanggaran kepabeanan dan penyelundupan barang impor berhasil ditegah atau diketahui.

2. Hambatan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor di Kota Batam

Hambatan-hambatan pelaksanaan fungsi pengawasan lalu lintas barang impor oleh DJBC berupa kurangnya sarana dan prasarana dalam rangka menunjang pelaksanaan fungsi pengawasan DJBC, kurangnya sumber daya manusia yang menjalankan fungsi pengawasan DJBC, kurangnya budaya hukum masyarakat mengenai ketentuan dan peraturan impor dan kurangnya informasi dan data dari pihak eksternal mengenai dugaan adanya tindakan penyelundupan yang disebabkan oleh rendahnya budaya hukum masyarakat.

Kota Batam merupakan suatu pulau yang dikelilingi oleh berbagai pulau kecil sehingga mendapatkan banyak pelabuhan atau tempat persinggahan kecil. Pelabuhan atau persinggahan kecil di kota Batam tidak dicatat sebagai pelabuhan resmi dan tidak memiliki pos pengawasan pabean. Berdasarkan hasil wawancara dengan pejabat bea dan cukai kota Batam, bahwa hingga oktober 2019, total pelabuhan tidak resmi yang tercatat sebanyak 56 pelabuhan, dan 56 pelabuhan tersebut tidak mempunyai pos pengawasan pabean dan tidak ada pejabat bea dan cukai yang melakukan pengawasan disitu. Hal tersebut menjadi hambata DJBC dalam melakukan pengawasan lalu lintas barang impor di pelabuhan tidak resmi tersebut.

Kota Batam juga terletak di posisi yang sangat strategis dimana kota Batam sangat dekat dengan Negara Singapura dan Negara Malaysia. Dari kota Batam ke negara singapura atau negara malaysia cukup menggunakan transportasi laut. Kota batam ke negara singapura dengan menggunakan alat transportasi laut hanya membutuhkan waktu sekitar satu jam dan kota batam ke negara malaysia dengan menggunakan alat transportasi laut hanya membutuhkan waktu sekitar dua sampai tiga jam. Karena jarak antara kota batam dengan negara singapura atau malaysia yang begitu dekat, sehingga sangat memudahkan masyarakat kota batam dan sekitarnya untuk pergi ke negara malaysia dan singapura, sehingga banyak juga barang impor dari negara singapura dan malaysia di kota Batam, baik impor dengan kontainer, impor melalui jasa kiriman maupun bawaan penumpang. Jarak antara kota Batam dan negara singapura atau negara malaysia yang begitu dekat tentu juga meningkatkan pekerjaan pejabat bea dan cukai dalam melakukan pengawasan lalu lintas barang impor. Dalam melaksanakan fungsi pengawasannya, DJBC juga kekurangan sarana, prasarana dan sumber daya manusia. Kota Batam hanya mempunyai delapan kawasan pabean resmi, yaitu satu bandara

dan tujuh pelabuhan. Delapan kawasan pabean tersebut yang terdapat pos pengawasan pabean dan terdapat pejabat bea dan cukai yang melakukan pengawasan. Oleh demikian, terhadap pelabuhan lainnya yang bukan merupakan kawasan pabean, tidak memiliki pos pengawasan pabean sehingga akan menjadi tempat bagi para importir nakal untuk melakukan penyelundupan atau memasukkan barang impor dengan melanggar peraturan kepabeanan. Selain dari kurangnya pos pengawasan pabean, DJBC juga mengalami hambatan kurangnya sarana dan prasarana berupa angkutan patroli dan sarana prasarana lainnya. Sarana dan prasarana menjadi faktor yang sangat penting dalam mencegah tindakan penyelundupan atau menindak tindakan penyelundupan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai di Tinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 di Kota Batam, maka dapat disimpulkan sebagai berikut: 1) Direktorat Jenderal bea dan cukai (DJBC) merupakan instansi yang berada di bawah kementerian keuangan yang melaksanakan tugas pokok di bidang kepabeanan dan cukai. Fungsi pengawasan lalu lintas barang impor merupakan salah fungsi utama DJBC. DJBC kota Batam mempunyai tiga unit yang memiliki fungsi pokok dalam pengawasan lalu lintas barang di kota Batam yaitu unit intelijen, unit penindakan, unit penyidikan dan satu unit yang memiliki fungsi khusus dalam pengawasan lalu lintas barang di Kota Batam, yaitu CNT (*Customs Narcotic Team*). Dalam pelaksanaan fungsi pengawasan lalu lintas barang impor terdapat mekanisme periksa fisik terhadap barang yang akan dimasukkan ke kota Batam, namun periksa fisik tersebut dilakukan secara selektif, sehingga hanya sebagian barang impor yang akan diperiksa kebenaran barang yang diimpor dengan data yang dilaporkan; 2) Hambatan DJBC dalam Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor di Kota Batam yaitu kurangnya sumber daya manusia, keterbatasan sarana dan prasarana, keterbatasan sumber informasi serta wilayah kota batam yang dikelilingi dengan perairan sehingga banyak tempat persinggahan kecil yang memudahkan para importir nakal untuk melakukan kegiatan pelanggaran peraturan kepabeanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Auditorium Merauke and Kantor Pusat. (2017). Direktorat Teknis Kepabeanan Direktorat Teknis Kepabeanan,” Buku Tarif Kepabeanan Indonesia, 2017. <https://pdf4pro.com/view/direktorat-teknis-kepabeanan-339cfb.html>, Diakses 21 Oktober 2019.
- Benuf, K., & Azhar, M. (2020). Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer. *Gema Keadilan*, 7(1), 20-33.
- Harahap, R. R., & Budi, A. (2019). Pengaturan Pengawasan Lalu Lintas Barang Pada Free Trade Zone Ditinjau Dari The Revised Kyoto Convention 1999. *Jurnal Sains Sosio Humaniora*, 3(2), 228-238.
- Indonesia National Single Window. (2019). “Iartas-larangan dan pembatasan”. <https://intr.insw.go.id/>, Diakses 19 September 2019.
- Kementerian keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, (2019). Ketentuan Barang Kiriman. <http://www.beacukai.go.id/faq/ketentuan-barang-kiriman.html>, Diakses 10 November 2019.
- Mintasrihardi, M., Rienelda, B., & Elisyah, E. (2019). Mekanisme Pengawasan terhadap Lalu Lintas Barang Masuk (Impor) dan Barang Keluar (Ekspor) pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Type Madya Pabean C Mataram. *JIAP (Jurnal Ilmu Administrasi Publik)*, 6(1), 1-19.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor P- 53 /Bc/2010 Tentang Tatalaksana Pengawasan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Perlakuan Kepabeanan, Perpajakan, dan Cukai serta Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Barang ke dan dari serta Berada di Kawasan yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas
- Pradhifta, B. (2016). *Implementasi Kebijakan Pengawasan Lalu-Lintas Barang* (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).
- Shaleh, A. I., & Trisnabilah, S. (2020). Perlindungan Hukum Terhadap Persamaan Merek Untuk Barang Atau Jasa Yang Sejenis: Studi Merek Bossini. *Journal of Judicial Review*, 22(2), 291-300.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995
Tentang Kepabeanan

Warta Bea Cukai. (2005). Jalur Prioritas Kembali Disosialisasikan.
<https://www.scribd.com/doc/7702440/Warta-Bea-Cukai-Edisi-367>, Diakses 30 September 2019.