

## MODEL PENGAWASAN LALU LINTAS BARANG IMPOR PADA KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA PABEAN

Yusuf Ferri Yatmanto<sup>1</sup>, Dudik Djaja Sidarta<sup>2</sup>, Siti Marwiyah<sup>3</sup>

[yusuf.ferri@gmail.com](mailto:yusuf.ferri@gmail.com)<sup>1</sup>, [dudik.djaja@unitomo.ac.id](mailto:dudik.djaja@unitomo.ac.id)<sup>2</sup>, [siti.marwiyahsh@unitomo.ac.id](mailto:siti.marwiyahsh@unitomo.ac.id)<sup>3</sup>

Universitas Dr. Soetomo

### ABSTRAK

Banyaknya barang yang keluar masuk dari Indonesia, pengawasan sangat diperlukan untuk menjaga kepentingan bangsa dan rakyat (Harahap & Budi, 2019). Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar (Kristinah et al., 2021). Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor Pada Daerah Pabean Oleh Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Cukai Tipe Madya Pabean. Menggunakan metode penelitian dengan pendekatan normatif, karena yang dilakukan adalah studi litelatur dan dokumentasi peraturan perundang-undangan dan kebijakan serta mempelajari teori-teori hukum maupun asas-asas hukum yang berkaitan tentang kepabeanan dan tindak pidana kepabeanan. Pelaksanaan pengawasan lalu lintas barang telah dilakukan secara berkesinambungan. Dalam hal tugas pengawasan lalu lintas barang, seksi penindakan dan penyidikan membagi ke dalam sub seksi yakni subseksi intelijen, subseksi penindakan dan sarana operasi dan subseksi penyidikan dan barang hasil penindakan dengan melaksanakan tugas pokok yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 Tentang Organsasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai. Pemeriksaan kapal dilakukan aparat KPPBC Tipe Madya bersama dengan petugas imigrasi dan kesehatan. Selain itu, dilakukan pengambilan manifes asli yang dimiliki oleh kapten kapal untuk menyesuaikan dengan manifest yang dilaporkan oleh agen pelayaran. 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.

**Kata Kunci:** Pengawasan Lalu Lintas, Barang Impor

### PENDAHULUAN

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, M., Rienelda, B., & Elisyah, E. (2019). Kegiatan perdagangan di Indonesia disokong oleh fasilitas transportasi laut yang sudah disiapkan oleh negara. Namun, konsekuensi bagi para pelaut asing yang ingin datang nantinya, harus meminta izin terlebih dahulu. Baik perdagangan domestik maupun internasional, kini Indonesia sudah menyiapkan program tol laut yang menyediakan harga lebih murah. Tentu, ini akan memberikan keefektifan yang lebih dan bisa menurunkan biaya jalan. Dengan begitu, bukan hanya pedagang dari pulau ke pulau Indonesia lainnya saja yang akan diuntungkan, namun juga pedagang asing yang menjual dagangannya di jalur perairan Indonesia. Dengan demikian maka banyak barang yang masuk ke Indonesia maupun barang yang ke luar dari Indonesia.

Banyaknya barang yang keluar masuk dari Indonesia, pengawasan sangat diperlukan untuk menjaga kepentingan bangsa dan rakyat (Harahap, R. R., & Budi, A. 2019). Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas

barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar (Kementerian keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, (2019). Berdasarkan definisi kepabeanan tersebut, maka Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) memiliki peran yang sangat strategis baik dalam pengawasan maupun pelayanan. 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.

Pengawasan atas kepabeanan dilakukan oleh DJBC atas daerah pabean Indonesia. Daerah pabean itu sendiri merupakan wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang Kepabeanan (Kementerian Hukum dan Asasi Manusia, 2019)

Gambar 1 Gambaran Pengawasan Lalu Lintas Barang Atas Daerah Pabean Indonesia



Lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean Indonesia terus mengalami perkembangan, nilai perdagangan luar negeri Indonesia tahun 2019 s.d. 2022 mengalami peningkatan, hanya di tahun 2020 terjadi penurunan. Nilai ekspor Indonesia tahun 2019 s.d. 2022 mencapai rata-rata 213,615.87 Juta USD dan impor senilai 186,620.40 juta USD sehingga rata-rata trade balance Indonesia positif 26,995.46 juta USD (<https://bcperak.beacukai.go.id/berita/monitoring-dan-evaluasi-impor-tanjung-perak> 2018)

Berdasarkan 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 (Buku Tarif Kepabeanan Indonesia, 2017). Pengawasan yang dilakukan oleh DJBC merupakan langkah untuk mengoptimalkan penerimaan negara yang berasal dari bidang kepabeanan. Pengawasan ini dilakukan karena diterapkannya *self assesment system* dalam pemenuhan kewajiban kepabeanan. Instansi vertikal DJBC yang menjalankan tugas pengawasan atas kegiatan ekspor impor barang adalah Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan).

Undang- Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan mulai diberlakukan pada tanggal 1 Maret 1997. Karena adanya tuntutan dan masukan dari masyarakat untuk dilaksanakannya revisi terhadap Undang – Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan. Ini merupakan wujud nyata dari kurangnya antisipasi dari pihak-pihak terkait dalam konstruksi hukum kepabeanan Indonesia. Di lain pihak, perkembangan modifikasi norma hukum bagi pengaturan perdagangan internasional semakin pesat. Oleh karena itu, situasi yang dihadapi oleh sumber daya manusia di lingkungan kepabeanan Indonesia semakin tertinggal dalam upaya mengikuti arus perkembangan pemikiran ekonomi perdagangan internasional, apalagi dalam upaya memberikan sumbangan pemikiran. Tujuan perubahan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan menjadi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan adalah untuk lebih menjamin kepastian hukum, keadilan, transparansi dan akuntabilitas pelayanan publik, mendukung upaya peningkatan dan pengembangan perekonomian nasional yang berkaitan dengan perdagangan global, mendukung kelancaran arus barang dan meningkatkan efektivitas pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean Indonesia dan lalu lintas barang tertentu dalam daerah pabean Indonesia, serta mengoptimalkan pencegahan dan penindakan penyelundupan.

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 Surabaya sebagai wilayah yang telah ditetapkan sebagai kawasan perdagangan dan pelabuhan, sehingga setiap kegiatan pemasukan barang akan dikenakan pajak, bea dan cukai.

Barang yang masuk ke kota Surabaya dikenakan bea masuk, tentu saja dengan importir tidak dapat bebas memasukkan barang apapun ke kota Surabaya, 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, B. 2016), maksud dan tujuan dari pemberitahuan salah secara sengaja dikarenakan dalam mengeluarkan barang impor dari kota Surabaya terdapat dua jenis jalur prioritas yaitu: Jalur impor merah dan jalur impor hijau. Berdasarkan dua jenis jalur impor tersebut, para impotir 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 impotir nakal dapat memasukan barang yang seharusnya tidak diperbolehkan.

## METODE

Mengingat ini merupakan penelitian hukum, maka metode yang digunakan adalah metode penelitian hukum yang bertujuan untuk mencari pemecahan atas isu hukum serta permasalahan yang timbul di dalamnya, sehingga hasil yang akan dicapai kemudian akan memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogyanya atas isu yang diajukan. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian dengan pendekatan normatif, karena yang dilakukan adalah studi literatur dan dokumentasi peraturan perundang-undangan dan kebijakan serta mempelajari teori-teori hukum maupun asas-asas hukum yang berkaitan tentang kepabeanan dan tindak pidana kepabeanan. Selanjutnya dari sifatnya, penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian deskriptif tanpa bermaksud untuk menguji hipotesa atau teori, tetapi merupakan kegiatan menganalisis dan mengklasifikasikan atau mensistemasi bahan-bahan hukum.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor Pada Daerah Pabean Oleh Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Cukai Tipe Madya Pabean**

*Customs* atau instansi kepabeanan yang di Indonesia dikenal dengan nama Bea Cukai, merupakan penjaga pintu (*doorkeeper*) dalam perdagangan internasional. Hukum pabean sebagai hukum nasional tunduk pada filosofi dan prinsip dasar hukum yang dianut pada hukum negara. Republik Indonesia dan pemerintah negara yang berdasarkan hukum (*rechstaat*) secara prinsip menghendaki terwujudnya hukum nasional yang mantap dan mengabdikan kepada kepentingan nasional yang bersumber pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar (UUD) 1945.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Peraturan perundang-undangan kepabeanan yang saat ini berlaku diantaranya yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Perubahan dilakukan karena adanya tuntutan dari masyarakat karena perkembangan zaman dimana sebagian dari aturan yang ada di dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tidak sejalan lagi dengan keadaan masyarakat saat ini dan penyesuaian dengan ketentuan-ketentuan Internasional khususnya di bidang kepabeanan yaitu standar dari organisasi WCO karena Indonesia telah tergabung menjadi anggota organisasi WCO.

*Agreement on Implementation of Article VII of General Agreement on Trade and Tariff* (GATT) 1994, Article 22 menyebutkan bahwa perundang-undangan nasional harus memuat ketentuan penetapan nilai pabean sesuai *World Trade Organization (WTO) Valuation Agreement*. Dalam Article 4 Konvensi tersebut diatur bahwa metode komputasi dapat digunakan mendahului metode deduksi atas permintaan importir. Indonesia telah menggunakan kesempatan untuk menunda pelaksanaan Article 4 konvensi tersebut selama 5 (lima) tahun yang berakhir pada tahun 2000, sehingga ketentuan penetapan nilai pabean sesuai Article 4 konvensi tersebut harus dimasukkan dalam perubahan Undang-Undang Kepabeanan ini.

Dilakukannya juga perubahan terhadap UU kepabeanan menunjukkan bahwa adanya upaya dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk mengadakan perbaikan dalam meningkatkan kinerjanya menuju kesetaraan dengan kinerja kepabeanan. Dalam perubahan undang-undang ini terdapat 52 pasal yang diubah dan 36 pasal yang ditambahkan serta terdapat 14 pasal yang dihapus dimana sebagian besar adalah ketentuan untuk menghindari kekosongan hukum. Adapun hal-hal baru dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan yaitu ketentuan tentang Bea Masuk Anti Dumping, Bea Masuk Imbalan, Pengendalian Impor atau Ekspor barang hasil pelanggaran Hak Atas Kekayaan

Intelektual, Pembukuan, Sanksi Administrasi, Penyidikan, dan Lembaga Banding.

Dalam pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 yang berbunyi: (1) Barang yang dimasukkan ke dalam daerah pabean diperlakukan sebagai barang impor dan terutang bea masuk; (2) Barang yang telah dimuat di sarana pengangkutan untuk dikeluarkan dari daerah pabean dianggap telah diekspor dan diperlakukan sebagai barang ekspor; (3) Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bukan merupakan barang ekspor dalam hal dapat dibuktikan bahwa barang tersebut ditujukan untuk dibongkar di suatu tempat dalam daerah pabean. Pasal ini merupakan dasar yuridis bagi pejabat Bea dan Cukai dalam melakukan pengawasan. Barang yang telah dimuat di sarana pengangkutan untuk dikeluarkan dari daerah pabean dianggap telah diekspor dan diperlakukan sebagai barang ekspor. Secara nyata ekspor terjadi pada saat barang melintasi daerah pabean, namun mengingat dari segi pelayanan dan pengamanan tidak mungkin menempatkan Pejabat Bea dan Cukai di sepanjang garis perbatasan untuk memberikan pelayanan dan melakukan pengawasan ekspor barang, maka secara yuridis ekspor dianggap telah terjadi pada saat barang tersebut sudah dimuat di sarana pengangkutan yang akan berangkat ke luar daerah pabean.

Lebih lanjut mengingat barang yang dimasukkan ke dalam daerah pabean diperlakukan sebagai barang impor dan terutang bea masuk sebagaimana yang di atur dalam pasal 2, walaupun barang yang di selundupkan tertangkap petugas Bea dan Cukai (*Customs*) atau petugas lainnya, tetapi barang selundupan tersebut sudah masuk ke dalam daerah pabean, maka hak pungut negara berupa bea masuk dan pajak tetap melekat pada barang itu, sehingga pemilik barang itu terutang bea masuk dan pajak Pemerintah Negara Republik Indonesia.

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai Peraturan perundang-undangan tentang kepabeanan tidak terlepas yang dinamakan CUKAI. Undang-Undang tentang cukai memiliki hubungan yang erat dalam pengaturan tentang kepabeanan terlebih di kawasan perbatasan sehingga dikenal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai, disadari masih terdapat hal-hal yang belum tertampung untuk memberdayakan peranan cukai sebagai salah satu sumber penerimaan negara sehingga Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai dilakukan perubahan sejalan dengan perkembangan sosial ekonomi dan kebijakan pemerintah.

Dalam pasal 4 Undang-Undang Cukai dijelaskan mengenai barang-barang yang dikenakan cukai, adapun bunyi dari pasal 4 yaitu:

(1) Cukai dikenakan terhadap barang kena cukai yang terdiri dari:

- a. Etil alkohol atau etanol, dengan tidak mengindahkan bahan yang digunakan dan proses pembuatannya;
  - b. Minuman yang mengandung etil alkohol dalam kadar berapa pun, dengan tidak mengindahkan bahkan yang digunakan dan proses pembuatannya, termasuk konsentrat yang mengandung etil alkohol;
  - c. Hasil tembakau, yang meliputi segaret, cerutu, rokok daun, tembakau iris, dan hasil pengolahan tembakau lainnya, dengan tidak mengindahkan digunakan atau tidak bahan pengganti atau bahan pembantu dalam pembuatannya.
- (2) Penambahan atau pengurangan jenis barang kena cukai diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah. Penetapan jenis barang kena cukai sebagaimana yang telah disebutkan dalam pasal 4 maka saat ini secara umum kita mengenal tiga jenis barang kena cukai, yaitu etil alkohol, minuman yang mengandung etil alkohol, dan hasil tembakau.

Disebutkan dalam pasal 2 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007, terhadap barang kena cukai yaitu barang-barang tertentu yang mempunyai sifat dan karakteristik yaitu yang:

- a. Konsumsinya perlu dikendalikan;
- b. Peredarannya perlu diawasi;
- c. Pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup; atau
- d. Pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan, dikenai cukai berdasarkan undang-undang ini.

Cukai sebagai pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat dan karakteristik sesuai dengan undang-undang ini merupakan penerimaan negara guna mewujudkan kesejahteraan, keadilan dan keseimbangan, terlebih untuk memperjelas sistem administrasi pungutan cukai demi mengantisipasi terjadinya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh oknum-oknum tertentu. Pengecualian terhadap barang kena cukai yang tidak dilakukan pemungutan cukai disebutkan dalam pasal 8 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007, sedangkan untuk pembebasan cukai diatur dalam pasal 9. Sedangkan terhadap pelanggaran cukai dan sanksinya diatur dalam pasal 16 ayat (4) dan ayat (5), pasal 16B, pasal 25, pasal 26, pasal 27, pasal 29, pasal 31, pasal 32.

Ketentuan Hukum di bidang kepabeanan meliputi himpunan norma yang dituangkan dalam undang-undang yang mengatur pengawasan lalu lintas barang ekspor dan impor dan pungutan bea. Oleh karena itu, dalam pelaksanaannya sangat terkait dengan ketentuan hukum di luar ketentuan hukum di bidang kepabeanan antara lain hukum keuangan negara, hukum perdagangan internasional.

Dalam melaksanakan penegakan hukum Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki kewenangan untuk mengawasi lalu lintas barang di kawasan Indonesia, terutama di wilayah yang berbatasan dengan negara lain, baik di darat, laut, dan udara, maupun tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang. Dalam modul pencegahan pelanggaran kepabeanan yang di buat oleh word customs organization (WCO) disebutkan bahwa pengawasan pabean merupakan salah satu metode untuk mencegah dan mendeteksi pelanggaran kepabeanan. Pengawasan dapat dilakukan dari jauh maupun dari dekat. Pengawasan dari jauh disebut pemantauan atau monitoring ini dapat dilakukan menggunakan sarana telepon, fax, atau radio.

Wujud pengawasan cara ini adalah permintaan laporan kepada bawahan dan jawaban dari bawahan atas permintaan tersebut. jika pengawasan dari jauh tidak efektif dapat dilakukan pemeriksaan yang berarti pemeriksa berhadapan langsung dengan objek yang diperlukan. Pelanggaran-pelanggaran Kepabeanan yang disebutkan dalam WCO sebagian besar yang sering terjadi adalah pelanggaran pengimporan atau pengekspor terkait perizinan. Tipe pelanggaran ini memiliki informasi yang lebih banyak dan lebih mudah diperoleh dari dokumen-dokumen yang diajukan pada Bea dan Cukai. Sedangkan tipe pelanggaran pemberitahuan yang tidak benar, penyalahgunaan fasilitas kepabeanan, pelanggaran impor sementara dan sebagainya lebih mudah dideteksi melalui dokumen impor/ekspor yang berada di kantor pelayanan informasi tentang adanya pelanggaran-pelanggaran tersebut bisa diperoleh jika mengolah informasi-informasi dalam pemberitahuan impor barang (PIB), pemberitahuan Ekspor barang (PEB), manifest, Bill of lading (B/L), invoice, Packing list, data perusahaan, data kapal, data kontainer, dan lain-lain. Informasi ini sebagian besar berada di kantor pelayanan dan dapat digunakan setiap saat.

Petugas Bea Cukai yang meneliti dokumen pada hakikatnya sedang melakukan pengawasan sebab petugas meneliti apakah importir memberitahukan tarif pos dengan benar sesuai peraturan tentang klasifikasi atau memberitahukan harga barang dengan benar sesuai

peraturan tentang penetapan harga. Demikian juga petugas yang melakukan pemeriksaan barang impor pada hakikatnya melakukan pengawasan karena ia meneliti apakah importir memberitahukan jumlah dan jenis barang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Terhadap Pelanggaran penyelundupan yang terjadi di luar tempat kedudukan bea dan cukai informasinya harus dicari langsung di lapangan. Pada umumnya yang dianggap informasi bagi orang awam adalah pemberitahuan dari seseorang atau badan secara tertulis atau lisan bahwa akan terjadi penyelundupan yang dilakukan oleh seseorang. Informasi yang sudah matang ini di Bea Cukai lazim disebut hasil intelijen atau intelijen positif.

Dalam melaksanakan penegakan hukum pejabat bea dan cukai harus bersikap tegas dalam melaksanakan pengawasan demi memberantas pelanggaran pelanggaran kepabeanan. Pejabat Bea dan cukai dalam mengamankan negara melekat banyak wewenang untuk menunjang pengawasan dalam menegakkan undang-undang dan peraturan yang berlaku. Wewenang itu meliputi wewenang memakai senjata api dalam tugas, wewenang penindakan patroli, mendapat bantuan instansi lain, penegahan, melakukan penyegelan, periksa fisik terhadap surat, periksa fisik terhadap bangunan, periksa fisik terhadap alat angkut, periksa fisik terhadap badan, melakukan audit.

- a. Memakai senjata api Pasal 74 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan memberikan wewenang untuk memakai senjata api dalam melaksanakan penegakan hukum, pada ayat 1 menyatakan “dalam melaksanakan tugas berdasarkan undang-undang ini dan peraturan-perundang-undangan lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada Direktorat Jenderal, pejabat Bea dan Cukai untuk mengamankan hak-hak negara berwenang mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang” lebih lanjut pada pasal 2 “dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pejabat Bea dan Cukai dapat dilengkapi dengan senjata api jenis dan syarat-syarat penggunaannya diatur dengan peraturan pemerintah”. Dalam memakai senjata api diberi batasan dalam penggunaannya karena mengingat besarnya bahaya bagi keselamatan dan keamanan.
- b. Wewenang penindakan patroli Pejabat Bea dan Cukai dalam melaksanakan pengawasan terhadap sarana pengangkutan di laut atau di sungai menggunakan kapal patroli atau sarana lainnya. Kapal patroli atau sarana lain yang digunakan oleh pejabat Bea dan Cukai sebagaimana dimaksud dapat dilengkapi dengan senjata api yang jumlah dan jenisnya ditetapkan dengan peraturan pemerintah. Maksud dan tujuan dilakukannya patroli yaitu untuk mengawasi agar sarana pengangkutan melewati jalur yang ditetapkan dan mencegah terjadinya pelanggaran pelanggaran di bidang kepabeanan dan juga untuk mencegah terjadinya kerugian uang negara.
- c. Mendapat bantuan instansi lain Dalam melaksanakan tugas berdasarkan undang-undang ini pejabat bea dan cukai dapat meminta bantuan Kepolisian Republik Indonesia, Tentara Nasional Indonesia, dan/atau instansi lainnya. Atas permintaan sebagaimana dimaksud Kepolisian Republik Indonesia, Tentara Nasional Indonesia, dan/atau instansi lainnya berkewajiban untuk memenuhinya.
- d. Penegahan Penegahan diatur dalam pasal 77 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 yang menyatakan “untuk dipenuhinya kewajiban pabean berdasarkan undang-undang ini, pejabat Bea dan Cukai berwenang menengah barang dan/atau sarana pengangkut. Tindakan ini dilakukan untuk menunda pengeluaran, pemuatan, dan pengangkutan barang impor, ekspor. Syarat penegahan adalah barang diduga kuat merupakan barang hasil atau digunakan sebagai tindakan pelanggaran, dan hanya dapat dilakukan oleh petugas unit pengawasan.

- e. Penyegelelan Penyegelelan dilakukan untuk mengamankan barang yang belum menyelesaikan kewajiban pabeannya. Terhadap wewenang penyegelelan diatur dalam pasal 78 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006.
- f. Pemeriksaan fisik Dalam melakukan pemeriksaan fisik, baik pemeriksaan fisik terhadap surat, bangunan, alat angkut, badan diatur dalam pasal 82A, pasal 85, dan pasal 85A UndangUndang Nomor 17 Tahun 2006
- g. Melakukan Audit Pejabat Bea dan Cukai berwenang melakukan audit kepabeanaan terhadap orang yang melakukan pembukuan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 49 undang-undang kepabanaan.

Dalam melaksanakan audit kepabeanaan, pejabat Bea dan Cukai berwenang meminta laporan keuangan, buku, catatan dan dokumen yang menjadi bukti dasar pembuktian. Dalam melakukan audit diatur dalam pasal 86 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006. Wewenang kepabeanaan tersebut dalam melakukan penindakan terhadap barang dan/atau sarana pengangkutan serta bangunan atau tempat lain adalah suatu wewenang yang bersifat administratif dalam rangka menjamin hak-hak negara dan dipatuhinya ketentuan larangan dan pembatasan.

Dalam pelaksanaannya dituntut kesadaran yang tinggi berdasarkan persyaratan yang ditetapkan dan bersifat objektif. Pejabat Bea dan Cukai yang melaksanakan penindakan harus telah mempunyai petunjuk yang cukup atas tindakan yang akan diambilnya dan tetap mengutamakan tingkat pelayanan yang tinggi serta memberikan kepastian bagi pemilik barang dan orang yang dikenakan penindakan. Setiap penindakan harus dapat dipertanggungjawabkan secara hukum berdasarkan alasan dan bukti yang cukup untuk mendapatkan penyelesaian akhir berupa penyidikan terhadap pelanggaran tindak pidana atau pengenaan sanksi administratif berupa denda.

Penindakan yang dilakukan oleh pejabat bea cukai saat ini dapat dikatakan sudah berjalan dengan baik sebagai contoh kasus penindakan yang berhasil dilakukan dimana bea cukai melakukan penindakan masif Rokok, Elektrik, dan Miras Ilegal. Dalam penindakan yang dilakukan secara sinergis oleh penegak hukum dalam hal ini bea cukai, petugas berhasil mengamankan sebuah truk bermuatan 2.410.800 batang rokok tanpa pita cukai. Rokok tersebut berasal dari Jawa Tengah dan akan dikirim ke wilayah Sumatera. Potensi kerugian negara ditaksir mencapai Rp 891,9 juta dan saat ini sedang dilakukan proses penyelidikan lebih lanjut. Tidak hanya di wilayah Serang, Banten, bea cukai sebelumnya juga berhasil melakukan penindakan di wilayah Tembilahan, Riau. Dari penindakan ini diperoleh 5.619.520 batang rokok tanpa pita cukai dengan potensi kerugian negara ditaksir mencapai Rp 2,4 miliar.

Selain penindakan yang telah disebutkan masih terdapat banyak penindakan yang berhasil dilakukan oleh bea cukai. Seluruh penindakan itu menambah daftar panjang penindakan bea cukai. Berdasarkan data pada 2018, jumlah penindakan rokok ilegal yang dilakukan bea cukai mencapai 5.436 kasus, sementara di 2019, hingga saat ini bea cukai telah melakukan penindakan terhadap 4.724 kasus.

Diundangkannya UU No 10 Tahun 1995 yang telah diubah menjadi UU No 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanaan dan UU No 11 Tahun 1995 yang telah diubah dengan UU No 39 Tahun 2007 tentang Cukai, Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai diberi wewenang sebagai Penyidik untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang Kepabeanaan dan Cukai. Dalam melakukan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang kepabeanaan dan menghadapi perkembangan dalam tindak kuantitas maupun kualitasnya, diperlukan profesionalisme dalam penyidikan. Namun tidak menutup kemungkinan dalam “situasi tertentu” penyidikan terhadap tindak pidana di bidang kepabeanaan dan cukai dapat dilakukan oleh Penyidik Kepolisian Negara Republik

Indonesia. Yang dimaksud dengan “dalam situasi tertentu” adalah keadaan yang tidak memungkinkan dilakukannya penyidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Direktorat Jenderal Bea dan Cukai atau tertangkap tangan oleh pejabat polisi negara Republik Indonesia untuk barang-barang yang dikeluarkan di luar Kawasan Pabean. Dalam menjalankan tugasnya penyidik bea cukai diberi wewenang.

Mengacu kepada ketentuan diatur dalam pasal 53 Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 161/PMK.04/2007 tentang Pengawasan Terhadap Impor atau Ekspor Barang Larangan dan/atau Pembatasan. Dengan adanya peraturan menteri tersebut Kantor Bea & Cukai telah menentukan aspek apa saja yang menunjang keberhasilan implementasi kebijakan pengawasan lalu-lintas barang sesuai dengan peraturan menteri. Aspek yang menunjang keberhasilan implementasi, seperti : pengawasan lalu-lintas barang , aktor-aktor yang terlibat dalam proses pelaksanaan kebijakan/kesiapan aparatur dalam proses implementasi kebijakan, barang – barang yang terkena ketentuan larangan dan pembatasan, respon para pengguna jasa kepabeanan ( PPJK ) terhadap kinerja kantor bea dan cukai.

Kemudian Pengawasan lalu-lintas barang menurut peraturan menteri adapun tugas pokok dari KPPBC dalam pasal 115 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 131/PMK.01/2011 tentang perubahan kedua atas peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 Tentang Organisasi dan Tata kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah melaksanakan pengawasan dan pelayanan kepabeanan dan cukai dalam daerah wewenangannya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sesuai dengan konsep dasar peraturan tersebut maka usaha yang dilakukan oleh kantor Bea & Cukai bagian pengawasan dan penindakan dikondisikan dengan tetap profesional dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi sebagai mana mestinya.

Pengawasan dan penindakan tidak akan berjalan dengan baik tanpa adanya peraturan yang mengikat dari pemerintah. Sesuai dengan Peraturan Menteri dalam kegiatan fungsi pengawasan dan penindakan pelaksanaan pengawasan lalu – lintas barang telah dilakukan secara berkesinambungan. Dalam hal tugas pengawasan lalu – lintas barang, Pola pengawasan dimulai dengan pemeriksaan kargo pesawat serta para penumpang yang datang melalui kedatangan internasional dengan melakukan pemeriksaan pada bagian-bagian kargo dan barang bawaan para penumpang yang dicurigai tempat menyembunyikan barang larangan atau barang yang dibatasi. Pemeriksaan dilakukan aparat KPPBC bersama dengan petugas imigrasi dan kesehatan. Selain itu, dilakukan pengambilan manifest asli yang dimiliki oleh perusahaan penerbangan untuk menyesuaikan dengan manifest yang dilaporkan. Selanjutnya dilakukan pembongkaran barang dengan melihat laporan pembongkaran dariterminal kargo.

Pola pengawasan selanjutnya adalah dengan melakukan pengawasan terhadap barang larangan dan pembatasan yang diberitahukan dalam dokumen Pemberitahuan impor barang (PIB) dengan melakukan pemeriksaan dokumen pelengkap pabean yang dipersyaratkan dalam hal impor barang tertentu yang memerlukan izin dari instansi lain. Demikian juga terhadap barang ekspor yang memerlukan izin dari instansi lain. Setelah itu dilakukan pengawasan terhadap distribusi. barangnya untuk mengetahui ke gudang mana barang tersebut di timbun, namun hal ini hanya dilakukan terhadap perusahaan-perusahaan. tertentu dalam bentuk undercover. Pengawasan tersebut menggunakan berbagai peralatan seperti mobil patroli, computer berbasis sistem CEISA dan tool kit lainnya.

Pelaksanaan pengawasan lalu lintas barang telah dilakukan secara berkesinambungan. Dalam hal tugas pengawasan lalu lintas barang, seksi penindakan dan penyidikan membagi ke dalam sub seksi yakni subseksi intelijen, subseksi penindakan dan

sarana operasi dan subseksi penyidikan dan barang hasil penindakan dengan melaksanakan tugas pokok yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai. Pola pengawasan dimulai dengan pemeriksaan kapal dengan melakukan pemeriksaan pada bagian-bagian kapal yang dicurigai tempat menyembunyikan barang larangan atau barang yang dibatasi. Pemeriksaan kapal dilakukan aparat KPPBC TMP bersama dengan petugas imigrasi dan kesehatan. Selain itu, dilakukan pengambilan manifest asli yang dimiliki oleh kapten kapal untuk menyesuaikan dengan manifest yang dilaporkan oleh agen pelayaran. Selanjutnya dilakukan pembongkaran dengan melihat laporan pembongkaran dari agen kapal. Pola pengawasan selanjutnya adalah dengan melakukan pengawasan terhadap barang larangan dan pembatasan yang diberitahukan dalam dokumen Pemberitahuan impor barang (PIB) dengan melakukan pemeriksaan dokumen pelepasan pabean yang dipersyaratkan dalam hal impor barang tertentu yang memerlukan izin dari instansi lain. Demikian juga terhadap barang ekspor yang memerlukan izin dari instansi lain. Setelah itu dilakukan pengawasan terhadap distribusi barangnya untuk mengetahui ke gudang mana barang tersebut di timbun namun hal ini hanya dilakukan terhadap perusahaan-perusahaan tertentu dalam bentuk undercover. Pengawasan tersebut menggunakan berbagai peralatan seperti mobil patroli, komputer berbasis sistem CEISA dan toolkif lainnya.

#### **Hal-Hal Yang Menjadi Kendala Hukum Dalam Rangka Melaksanakan Pengawasan Lalu Lintas Barang Impor Pada KPPBC Tipe Madya Pabean**

Hambatan-hambatan atau hal-hal yang menjadi kendala hukum 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 Surabaya merupakan suatu pulau yang dikelilingi oleh berbagai pulau kecil sehingga mendapatkan banyak pelabuhan atau tempat persinggahan kecil. Pelabuhan atau persinggahan kecil di kota Surabaya tidak dicatat sebagai pelabuhan resmi dan tidak memiliki pos pengawasan pabean. 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 hambatan DJBC dalam melakukan pengawasan lalu lintas barang impor di pelabuhan tidak resmi tersebut. Kota Surabaya juga terletak di posisi yang sangat strategis dimana kota Surabaya merupakan kota dekat dengan pelabuhan tempat persinggahan kapal dari dengan Negara Australia, Negara Cina, dan negara-negara lainnya. Karena letaknya yang begitu strategi inilah yang menyebabkan banyak sekali kapal-kapal yang bersandar di pelabuhan baik kapal penumpang maupun kapal barang, sehingga banyak juga barang impor dari negara asing di kota Surabaya, baik impor dengan kontainer, impor melalui jasa kiriman maupun bawaan penumpang. Jarak antara kota Surabaya dengan pelabuhan dan dengan 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.

Meskipun peran Bea Cukai dalam pengawasan barang impor sangat penting, namun terdapat beberapa faktor penghambat yang dapat menghambat efektivitas peran mereka, di antaranya adalah :

- A. Keterbatasan sumber daya Salah satu faktor penghambat yang dapat mempengaruhi efektivitas peran kepolisian dalam pengawasan barang import adalah keterbatasan sumber daya. Beberapa contoh keterbatasan sumber daya yang dapat mempengaruhi peran Pegawai Bea Cukai dalam hal ini antara lain:
- 1 Keterbatasan personel Jumlah personel pegawai Bea Cukai yang terbatas dapat membuat mereka sulit untuk melakukan pengawasan yang efektif pada setiap perusahaan import. Dalam beberapa kasus, perusahaan mungkin memiliki jaringan yang kompleks atau berada di daerah yang sulit dijangkau, sehingga membutuhkan jumlah personel yang lebih banyak untuk melakukan pengawasan (Laksono, 2021) . Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa benar Pegawai Bea Cukai memang mengalami keterbatasan personal dalam melaksanakan tugas pengawasannya terhadap barang import tetapi bukan sebuah persoalan yang berat karena kepolisian melakukan koordinasi dan kolaborasi dengan pihak terkait seperti Kepolisian dan instansi lainnya.
  - 2 Keterbatasan peralatan- Pegawai Bea Cukai juga memerlukan peralatan yang canggih dan modern untuk memantau dan mengawasi setiap transaksi yang terjadi. Namun, keterbatasan anggaran dapat membuat mereka sulit untuk membeli peralatan tersebut. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Hal ini juga bisa menjadi tantangan tersendiri Bea Cukai dalam melakukan pengawasan terhadap barang- barang yang masuk ke dalam negara, maka dari itu Bea Cukai melakukan beberapa upaya untuk mengatasi keterbatasan peralatan dalam proses pengawasan barang import. Salah satu upaya yang kami lakukan adalah dengan melakukan kerjasama dengan instansi terkait seperti Kepolisian untuk mengatasi keterbatasan peralatan dalam proses pengawasan barang import.
  - 3 Keterbatasan anggaran Keterbatasan anggaran dapat mempengaruhi kemampuan Bea Cukai dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dalam pengawasan barang impor pada sebuah perusahaan (Pakpahan et al., 2021). Hal ini dapat membatasi kemampuan Bea Cukai untuk melakukan pemeriksaan dan pengawasan dengan lebih intensif dan cermat. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dalam proses pengawasan barang import memiliki keterbatasan anggaran salah satu contoh paling nyata yaitu kekurangan peralatan teknologi mutakhir, keterbatasan anggaran ini juga mempengaruhi ketersediaan personal dan pelatih sehingga Bea Cukai masih sangat membutuhkan suport dana yang maksimal dari pemerintahan terkait (Fadli, K., Bedasari, 2022).
  - 4 Keterbatasan waktu pengawas Tugas dan tanggung jawab Bea Cukai dalam pengawasan barang impor sangat kompleks dan membutuhkan waktu yang cukup untuk dilaksanakan (Kristinah, N., Lauren, 2021). Keterbatasan waktu dapat membuat Bea Cukai sulit untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya secara maksimal, terutama jika perusahaan tersebut beroperasi secara luas dan membutuhkan pengawasan yang berkelanjutan. Keterbatasan wewenang. Bea Cukai memiliki kewenangan yang terbatas dalam

melakukan pengawasan barang import. Beberapa aspek pengawasan barang import memerlukan keterlibatan instansi pemerintah lain seperti Kepolisian dan Karantina. Instansi lain yang terkait, sehingga Pegawai Bea Cukai tidak memiliki wewenang untuk melakukan tindakan tertentu terhadap barang-barang yang dicurigai ilegal.

Bea Cukai memiliki kewenangan untuk melakukan pengawasan atas barang-barang impor yang masuk ke dalam suatu negara, namun kewenangan tersebut terbatas hanya pada aspek keamanan dan ketertiban masyarakat. Dengan demikian dapat disimpulkan perusahaan yang melakukan import juga harus memperhatikan aspek kriminal seperti kesehatan, lingkungan, dan hak. Misalnya, pada produk makanan dan obat-obatan, kami perlu memastikan bahwa produk tersebut aman untuk dikonsumsi dan memenuhi standar kesehatan yang ditetapkan oleh otoritas terkait.

Berikut beberapa upaya yang dapat dilakukan oleh Bea Cukai untuk mengatasi hambatan pelaksanaan perannya dalam pengawasan barang import pada perusahaan-perusahaan yang melakukan import.

1. Pelatihan dan peningkatan pengetahuan. Pelatihan ini dapat diberikan kepada personel ke bertugas dalam pengawasan barang impor.
2. Peningkatan kerja sama antara lembaga, Salah satu upaya yang dapat dilakukan oleh Bea Cukai untuk mengatasi hambatan pelaksanaan perannya dalam pelayanan pengawasan barang impor adalah dengan meningkatkan kerja sama antara lembaga. Kerja sama ini dapat dilakukan dengan instansi terkait seperti Kepolisian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Kesehatan, dan Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM) dalam melakukan pengawasan terhadap barang impor.

## KESIMPULAN

Merujuk pada uraian yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya maka kesimpulan dalam penelitian adalah sebagai berikut :

- A. Mengacu kepada ketentuan diatur dalam pasal 53 Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 161/PMK.04/2007 tentang Pengawasan Terhadap Impor atau Ekspor Barang Larangan dan/atau Pembatasan. Dengan adanya peraturan menteri tersebut Kantor Bea & Cukai telah menentukan aspek apa saja yang menunjang keberhasilan implementasi kebijakan pengawasan lalu-lintas barang sesuai dengan peraturan menteri. Aspek yang menunjang keberhasilan implementasi, seperti : pengawasan lalu-lintas barang, aktor-aktor yang terlibat dalam proses pelaksanaan kebijakan/kesiapan aparatur dalam proses implementasi kebijakan, barang – barang yang terkena ketentuan larangan dan pembatasan, respon para pengguna jasa kepabeanan ( PPJK ) terhadap kinerja kantor bea dan cukai. Kemudian Pengawasan lalu-lintas barang menurut peraturan menteri adapun tugas pokok dari KPPBC dalam pasal 115 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 131/PMK.01/2011 tentang perubahan kedua atas peraturan Menteri Keuangan Nomor 74/PMK.01/2009 Tentang Organisasi dan Tata kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah melaksanakan pengawasan dan pelayanan kepabeanan dan cukai dalam daerah wewenangnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sesuai dengan konsep dasar peraturan tersebut maka usaha yang dilakukan oleh kantor Bea & Cukai bagian pengawasan dan penindakan dikondisikan dengan tetap profesional dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi sebagai mana mestinya.
- B. 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.

## DAFTAR PUSTAKA

- Auditorium Merauke and Kantor Pusat. (2017). Direktorat Teknis Kepabeanan Direktorat Teknis Kepabeanan,” Buku Tarif Kepabeanan Indonesia, 2017. <https://pdf4pro.com/view/direktorattekni-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 Tipe Madya Pabean C Mataram. *JIAP (Jurnal Ilmu Administrasi Publik)*, 6(1), 1-19.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor PER- 17 /Bc/2020 Tentang Tatalaksana Pengawasan di Bidang Kepabeanan 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).
- Putra, Juniawan. 2009. Skripsi Mekanisme Penanganan Barang Hasil Penegahan Hingga Proses Pelelangan Atau Pemusnahan Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai. Universitas Sebelas Maret: Surakarta
- 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
- Saidi, Muhammad Djafar. 2011. Hukum Keuangan Negara. Rajawali Pers: Jakarta.
- Semedi, Bambang. 2013. Pengawasan Kepabeanan. Widyaiswara Pusdiklat Bea dan Cukai: Jakarta.
- Siagian, S.P. 1980. Administrasi Pembangunan. PT. Gunung Agung: Jakarta
- Situmorang, Victor. 1998. Aspek Hukum Pengawasan Melekat dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah. Rineka Cipta: Jakarta.
- Sugiyono, Prof. Dr. 2017. Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif, dan R&D. Alfabeta, cv : Jakarta.
- Sutarto, Eddhi. 2010. Rekonstruksi Sistem Hukum Pabean Indonesia. Erlangga: Jakarta.
- Sutedi, Adrian. 2012. Aspek Hukum Kepabeanan. Sinar Grafika: Jakarta
- 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