

TINJAUAN PEMERIKSAAN SARANA PENGANGKUT LAUT (BOATZOEKING) DI KPUBC TANJUNG PRIOK

Tobias Kevin Pardede¹

Satria Adhitama²

Email: satria.tumbelaka@gmail.com

INFORMASI ARTIKEL

Tanggal masuk
[2018-12-04]

Revisi
[2019-01-31]

Tanggal diterima
[2019-02-17]

Keywords: Boatzoeking, transport facilities, sea patrol

ABSTRAK

Transaksi perdagangan internasional akan mengakibatkan timbulnya permintaan akan jasa angkutan. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai harus melakukan pengawasan laut yang ketat. Penelitian ini menggunakan paradigma konstruktivis, pendekatan kualitatif dengan sifat deskriptif dan strategi studi kasus. Pada dasarnya prosedur pemeriksaan sarana pengangkut laut (*Boatzoeking*) pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok telah dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa kendala atau permasalahan dalam pemeriksaan sarana pengangkut laut (*Boatzoeking*) yaitu tidak terdapat suatu standar yang baku berupa *Standard Operating Procedures* (SOP) dalam melaksanakan kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*Boatzoeking*) selama ini, jumlah pegawai yang tergabung dalam Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam melaksanakan pemeriksaan secara administrasi terlalu sedikit, ketidaktahuan Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam melakukan penghitungan berat muatan melalui draft kapal, terbatasnya alat-alat penunjang keamanan dan alat bantu pemeriksaan yang digunakan untuk pemeriksaan sarana pengangkut laut.

Kata kunci: *Boatzoeking*, sarana pengangkut, patroli laut

ABSTRACT

Staggering international trade transactions result in the increase of demand for transportation services. Directorate General of Customs and Excise performs supervision of sea transport facilities (sea patrols) and inspection of sea transport facilities (boatzoeking). This study uses constructivist paradigm, qualitative approach with descriptive nature and case study strategy. The result demonstrates that Main Service Office of Customs and Excise Tanjung Priok has been properly handling boatzoeking. However, there are rooms for improvement. It is advised that Standard Operating Procedures (SOP) in boatzoeking is institutionalized, the number of personnels conducting boatzoeking is validated, ship drafts calculation is mandatory and additional security support and inspection aids are materialized.

¹ Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

² Politeknik Keuangan Negara STAN

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Salah satu aspek yang mempengaruhi perekonomian suatu negara adalah perdagangan internasional. Perdagangan internasional adalah perdagangan dari negara berbeda yang dilakukan oleh pemerintah, perusahaan, atau individu. Perdagangan internasional terjadi karena adanya perbedaan kebutuhan dari masing-masing negara di dunia. Perbedaan kebutuhan ini disebabkan karena ketersediaan sumber daya alam dan perkembangan teknologi yang berbeda dari setiap negara. Kebutuhan tersebut dapat berupa barang ataupun jasa.

Transaksi perdagangan internasional yang dilakukan oleh negara-negara di dunia akan mengakibatkan timbulnya permintaan akan jasa angkutan. Di Indonesia pada umumnya lalu lintas barang yang masuk dan keluar menggunakan sarana pengangkut udara ataupun laut sedangkan sarana pengangkut darat sangatlah jarang. Keadaan ini disebabkan oleh kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang dipisahkan oleh laut dengan negara lain. Hal ini menyebabkan inefisiensi waktu dan biaya apabila menggunakan sarana pengangkut darat sebagai jasa angkutan dalam transaksi perdagangan internasional. Penggunaan sarana pengangkut udara umumnya untuk barang-barang yang jumlahnya tidak terlalu banyak dan harus segera dikirim. Selain itu, sarana pengangkut udara membutuhkan biaya yang lebih mahal dibandingkan sarana pengangkut laut yang dapat mengangkut barang dalam jumlah yang besar dengan harga yang relatif lebih murah. Oleh karena itu, sarana pengangkut laut lebih banyak digunakan dalam transaksi perdagangan internasional. Menurut data yang diambil dari situs Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah barang yang dimuat di pelabuhan Indonesia mencapai 34.000.100.000 ton dan yang dibongkar mencapai 9.885.800.000 ton pada tahun 2015

dan jumlahnya semakin meningkat setiap tahunnya seperti tercantum pada dalam tabel 1 di bawah ini:

Tabel 1 Bongkar Muat Barang Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia Tahun 2011-2015 (ribu ton)

Tahun	Muat	Bongkar
2011	376652	78836
2012	488264	69645
2013	510699	89512
2014	417155	100570
2015	340001	98858

Sumber: BPS 2016

Karena masifnya jumlah barang yang masuk ataupun keluar daerah pabean dengan sarana pengangkut laut maka dibutuhkan pengawasan, baik saat barang masih di atas sarana pengangkut maupun setelah dilakukan pembongkaran.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) sebagai unit eselon satu di bawah Kementerian Keuangan Republik Indonesia tidak terlepas dari dua konsentrasi yakni sisi pelayanan dan sisi pengawasan terhadap pengguna jasa. Di sisi pelayanan, DJBC memiliki sifat mengedepankan unsur kecepatan dan kemudahan terhadap pengguna jasa dalam penyelesaian kewajiban pabean. Namun demikian, peningkatan pelayanan arus barang dan dokumen melalui berbagai fasilitas kemudahan dan penyederhanaan justru dapat mengakibatkan sesuatu yang merugikan baik terhadap negara maupun masyarakat apabila tidak diimbangi dengan sistem dan kebijakan di sisi pengawasan. Hal ini merupakan konsekuensi logis dari sistem pelayanan yang diberikan negara kepada pengguna jasa. Sisi pengawasan menjadi penting karena bertujuan untuk melindungi masyarakat serta pengamanan penerimaan keuangan negara yang dibebankan kepada DJBC. Salah satu bentuk pengawasan yang dilakukan DJBC adalah pengawasan terhadap

sarana pengangkut khususnya sarana pengangkut laut. DJBC melakukan pengawasan terhadap sarana pengangkut laut yang disebut patroli laut serta pemeriksaan sarana pengangkut laut yang disebut *boatzoeking*. Pemeriksaan sarana pengangkut atau *boatzoeking* sangat mutlak dilakukan untuk mencegah terjadinya pelanggaran.

Pemeriksaan sarana pengangkut atau *boatzoeking* dilakukan oleh instansi vertikal di bawah DJBC yang memiliki wilayah kerja pelabuhan laut, tidak terkecuali Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok (KPUBC Tipe A Tanjung Priok) yang mempunyai wilayah kerja pelabuhan laut Tanjung Priok.

Berdasarkan uraian singkat tersebut, peneliti tertarik untuk mengangkat dan mengkaji tema penegakan hukum kepabeanan dan cukai yang terfokus pada pemeriksaan sarana pengangkut (*boatzoeking*), dengan judul “**TINJAUAN PEMERIKSAAN SARANA PENGANGKUT LAUT (BOATZOEKING) DI KPUBC TANJUNG PRIOK**”.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menyelidiki proses pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok.

2.2. Paradigma Penelitian

Paradigma yang digunakan dalam penelitian ini adalah paradigma konstruktivis karena lebih mewakili cara pandang peneliti untuk menjelaskan kerangka sosial yang terbentuk dalam pola pikir individu maupun kelompok yang berdasar pada akal sehat tentang bagaimana subyek penelitian memberi makna pada suatu peristiwa dalam hidupnya (Poerwandari dalam Adhitama, 2011).

2.3. Pendekatan Penelitian

Pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif menurut Creswell (2014) merupakan metode-

metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan.

2.4. Sifat Penelitian

Sifat Penelitian ini yaitu bersifat deskriptif. Penelitian deskriptif adalah suatu penelitian yang berusaha menggambarkan atau menjelaskan secermat mungkin mengenai suatu fenomena dari data yang ada.

Pemilihan metode ini berdasarkan pada pertimbangan bahwa dalam pembahasan penelitian ini memberikan pembahasan atas proses pemeriksaan sarana pengangkut (*boatzoeking*). Sifat penelitian deskriptif yang memberikan gambaran verbal dianggap sesuai dengan tujuan penelitian ini.

2.5. Strategi Penelitian

Strategi yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus. Penelitian studi kasus adalah suatu penelitian yang berusaha menemukan makna, menyelidiki proses dan memperoleh pengertian dan pemahaman yang mendalam dari individu, kelompok atau situasi (Emzir, 2014). Tujuan dari studi kasus adalah untuk memperdalam pemahaman tentang realitas peristiwa pada konteks tertentu.

2.6. Metode Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data, peneliti menggunakan dua metode, yaitu studi kepustakaan dan penelitian lapangan berupa penelitian dokumen, observasi, dan wawancara.

2.7. Proses Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *hermeneutic empiris*. Menurut Sumaryono (1993) dalam Adhitama (2011) proses *hermeneutic* dilakukan dengan cara membandingkan antara data yang diperoleh dengan kerangka pemikiran atau acuan konsep, kemudian digambarkan ulang dengan data empiris. Dalam penelitian ini *hermeneutic empiris* berarti bentuk interpretasi atas pengalaman yang dialami peneliti selama penelitian berlangsung, dimana peneliti membandingkan hasil wawancara dengan

konsep *boatzoeking*. Proses analisis data penelitian kualitatif dimulai dari mengumpulkan data, mereduksi data, menyajikan data, dan menyimpulkan.

2.8. Alasan Pemilihan Informan

Berdasarkan teknik pemeriksaan keabsahan data, peneliti menetapkan beberapa pegawai pada Seksi Penindakan sebagai informan dalam penelitian ini. Penetapan pegawai-pegawai tersebut sebagai informan dalam penelitian ini berdasarkan kriteria memahami serta berkecimpung langsung dengan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*).

3. KERANGKA PEMIKIRAN

3.1. Pengertian *Boatzoeking*

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-08/BC/1997 *boatzoeking* adalah suatu kegiatan yang dilakukan dengan cara mencocokkan manifes dan lampirannya dengan jumlah dan jenis kolli atau kemasan dari barang-barang dagangan di atas kapal, untuk mengetahui apakah ada barang dagangan atau barang yang tidak diberitahukan dan barang larangan yang disembunyikan.

3.2. Tujuan

Mencegah kemungkinan terjadinya usaha percobaan penyelundupan yang dilakukan oleh orang per orang maupun oleh sindikat yg bekerja sama dengan awak kapal

3.3. Prosedur

1. Mencatat draft/sarat rata-rata kapal untuk menghitung bobot mati kapal secara kasar
2. Menaiki kapal dan memberitahukan nakhoda tentang rencana pemeriksaan kapal
3. Menunjukkan surat tugas dan surat perintah
4. Meminta kepada nakhoda untuk mengisi daftar isian:
 - a. Nama kapal
 - b. Kebangsaan
 - c. Pelabuhan terakhir yang disinggahi
 - d. Nama nakhoda kapal
 - e. Tempat dan tanggal mulai berlayar
 - f. Tempat pelabuhan tujuan

- g. Heroin/morfin, senjata api yang tidak termasuk perlengkapan kapal
- h. Muatan alkohol
5. Meminta nakhoda untuk mengisi dan menandatangani data kapal tentang:
 - a. Nama kapal
 - b. Kebangsaan
 - c. Pelabuhan terakhir yang disinggahi
 - d. Pelabuhan tujuan
 - e. Nama nakhoda
 - f. Draft kapal (depan – belakang)
 - g. Berat muatan di atas kapal
 - h. Berat bahan bakar
 - i. Berat air tawar atau air minum
 - j. Berat air balast
 - k. Berat bahan makanan
 - l. Jumlah berat keseluruhan
6. Meminta kepada nakhoda untuk mengisi dan menandatangani surat pernyataan tentang muatan kapal yang mencakup:
 - a. Berat keseluruhan muatan kapal, berat bongkaran transit, berat muatan bongkar
 - b. Berat muatan reekspor dan pelabuhan tujuan
7. Meminta kepada nakhoda dokumen kapal yang berhubungan dengan penumpang, abk, dan barang-barang yang berada di kapal:
 - a. *Manifest*
 - b. *Crew list*
 - c. *Passenger list* (bila ada)
 - d. *Drug/narkotic list*
 - e. *Arms and amunitions list*
 - f. *Animal list*
 - g. *Medicine list*
 - h. *Inventory list*
 - i. *Personal effect list*
 - j. *Voyage memo or journal kapal*
8. Meminta kepada perwira kapal untuk mendampingi pelaksanaan pemeriksaan kapal

3.4. Tata Cara Penghentian Sarana Pengangkut

Penghentian sarana pengangkut untuk pemeriksaan terhadap sarana pengangkut dan/atau barang di atasnya dalam rangka penindakan dilakukan berdasarkan Surat

Perintah yang dikeluarkan oleh Pejabat Bea dan Cukai yang berwenang.

Penghentian sarana pengangkut untuk pemeriksaan terhadap sarana pengangkut dan/atau barang di atasnya dalam rangka penindakan dilakukan berdasarkan Surat Perintah yang dikeluarkan oleh Pejabat Bea dan Cukai yang berwenang.

1. laporan pegawai;
2. laporan hasil pemeriksaan biasa;
3. keterangan saksi dan/atau informan;
4. hasil intelijen; atau
5. hasil pengembangan penyelidikan dan penyidikan.

Penghentian dapat dilakukan oleh Pejabat Bea dan Cukai tanpa Surat Perintah hanya dalam keadaan mendesak dan berdasarkan petunjuk yang cukup bahwa sarana pengangkut dan/atau barang di atasnya belum dipenuhi/diselesaikan kewajiban pabeannya, tersangkut pelanggaran Kepabeanaan, Cukai atau peraturan larangan/ pembatasan impor atau ekspor.

Pejabat Bea dan Cukai yang melakukan penghentian tanpa Surat Perintah segera melaporkan penghentian sarana pengangkut kepada Pejabat Bea dan Cukai yang berwenang menerbitkan Surat Perintah dalam waktu 1 x 24 jam terhitung sejak penghentian dilakukan.

Dalam hal Pejabat Bea dan Cukai yang berwenang tidak menerbitkan Surat Perintah dalam waktu 1 x 24 jam sejak menerima laporan dari Pejabat Bea dan Cukai yang melakukan penghentian, pengangkut/sarana pengangkut dan/atau barang di atasnya dapat segera meneruskan perjalanannya.

Keadaan mendesak adalah suatu keadaan dimana penegakan harus seketika itu dilakukan dan apabila tidak dilakukan dalam arti harus menunggu surat perintah terlebih dahulu, barang dan sarana pengangkut tidak dapat lagi ditegah sehingga penegakan hukum tidak dapat lagi dilakukan. Pejabat Bea dan Cukai yang berwenang menerbitkan Surat Perintah ialah:

1. Direktur Jenderal atau Pejabat yang ditunjuk;

2. Pejabat Eselon II pada Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang menangani Pencegahan dan Investigasi atau Pejabat yang ditunjuk;

3. Kepala Kantor Wilayah;

4. Pejabat Eselon III pada Kantor Wilayah yang menangani Pencegahan dan Investigasi atau Pejabat yang ditunjuk;

5. Kepala Kantor Pabeaan; atau

6. Pejabat Eselon IV dan V pada Kantor Pabeaan yang menangani Pencegahan dan Investigasi.

Penghentian sarana pengangkut dilakukan oleh Satuan Tugas yang terdiri dari sekurang-kurangnya 2 (dua) Pejabat Bea dan Cukai.

Satuan Tugas dipimpin oleh seorang Kepala Satuan Tugas/Komandan Patroli Bea dan Cukai.

Dalam menghentikan sarana pengangkut, Satuan Tugas dapat menggunakan:

1. kapal patroli; atau
2. sarana pengangkut lainnya; dan
3. senjata api dalam hal diperlukan.

Penghentian sarana pengangkut di laut dan di perairan lainnya terlebih dahulu harus diberi isyarat yang lazim bagi pengangkut di laut dan di perairan lainnya. Contoh isyarat yang lazim:

1. tangan
2. bunyi
3. lampu
4. radio

Dalam hal isyarat tidak dipatuhi dilanjutkan dengan tembakan peringatan ke atas sebanyak 3 (tiga) kali. Apabila peringatan tidak dipatuhi, tembakan peringatan diarahkan ke bagian yang menghambat/melumpuhkan sarana pengangkut.

Sarana Pengangkut yang ditegah oleh penegak hukum lain dan pos tidak diperiksa dan Satuan Tugas Bea dan Cukai wajib membuat Laporan Penindakan.

4. HASIL PENELITIAN

Berdasarkan hasil wawancara terhadap beberapa informan, peneliti mencoba mengungkapkan hasil penelitian mengenai

pengawasan pemeriksaan sarana pengangkut laut di wilayah kerja KPUBC Tipe A Tanjung Priok

4.1. Wilayah Kerja Pemeriksaan Sarana Pengangkut Laut

Dalam segi pengawasan, unit kerja yang berwenang dan bertanggung jawab terhadap pengawasan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan dan cukai di wilayah kerja KPUBC Tipe A Tanjung Priok adalah Bidang Penindakan dan Penyidikan yang dipimpin oleh seorang Kepala Bidang Penindakan dan Penyidikan. Untuk kegiatan pengawasan di lapangan yang dilakukan oleh Bidang Penindakan dan Penyidikan lebih difokuskan kepada Seksi Penindakan. Terdapat 3 (tiga) Seksi Penindakan pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok yaitu Seksi Penindakan I, Seksi Penindakan II dan Seksi Penindakan III yang masing-masing dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Penindakan. Tugas pengawasan yang dibebankan kepada Seksi-Seksi Penindakan di KPUBC Tipe A Tanjung Priok adalah dengan melaksanakan kegiatan patroli darat yang dilakukan rutin setiap hari yang meliputi:

1. Pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*);
2. Pengawasan bongkar dan muat barang dari sarana pengangkut;
3. Pengawasan peti kemas;
4. Penyegelan dan pembukaan segel;
5. Pemeriksaan lokasi;
6. Administrasi dan pelaporan serta pengawasan barang ekspor dengan menggunakan *gamma ray*;
7. Pengawasan terhadap Tempat Penimbunan Sementara (TPS), Tempat Penimbunan Pabean (TPP), atau lapangan dan gudang yang ditunjuk; dan
8. Pengawasan stripping dan stuffing barang.

Dalam rangka melakukan pengawasan terhadap sarana pengangkut laut, Seksi Penindakan pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan terhadap sarana pengangkut laut niaga yang memuat barang baik untuk diekspor

maupun diimpor baik yang berlabuh ataupun bersandar di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok. Berikut adalah Tabel II.3 yang menjelaskan mengenai dermaga-dermaga pada Pelabuhan Tanjung Priok yang termasuk ke dalam wilayah kerja kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok. Dalam setiap wilayah kerja pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) terdapat seorang koordinator lapangan dan koordinator administrasi yang masing-masing koordinator didampingi oleh sejumlah anggota. Koordinator lapangan bertanggung jawab atas seluruh kegiatan pengawasan yang berada di lapangan sementara koordinator administrasi bertanggung jawab atas urusan administrasi dari kegiatan pengawasan di lapangan

Tabel 2. Wilayah Kerja Seksi Penindakan

No	Seksi	Wilayah Kerja	Jumlah Pegawai
1	Seksi Penindakan I	1. Dermaga 101-101U 2. Dermaga 103X 3. Dermaga Ambon 4. Dermaga TMAL	Koordinator Lap: 1 Anggota: 17
2	Seksi Penindakan II	1. Dermaga 300/XTEB 2. Dermaga 301-305 3. Dermaga JICT 1 4. Dermaga Terminal 3	Koordinator Lap: 1 Anggota: 22
3	Seksi Penindakan III	1. Dermaga TPK Koja 2. Dermaga Car Terminal 3. Dermaga MKT Kalibaru 4. Dermaga Pelindo II Kalibaru 5. Dermaga NPCT I	Koordinator Lap: 1 Anggota: 21

Sumber: Bidang Penindakan dan Penyidikan KPU BC Tipe A Tanjung Priok

4.2. Pelaksanaan Pemeriksaan Sarana Pengangkut Laut

Pemeriksaan sarana pengangkut laut merupakan salah satu bentuk kegiatan pengawasan rutin yang dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai darat. Pelaksanaan pemeriksaan terhadap sarana pengangkut laut pada Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan oleh Seksi-Seksi Penindakan

KPUBC Tipe A Tanjung Priok dalam wilayah kerjanya masing-masing sesuai dengan Tabel II.3. Kegiatan pemeriksaan dilakukan terhadap sarana pengangkut laut yang berasal dari luar daerah pabean Indonesia atau sarana pengangkut laut yang berasal dari dalam daerah pabean Indonesia yang memuat barang impor atau ekspor yang sedang bersandar di kade atau dermaga Pelabuhan Tanjung Priok untuk melakukan kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang atau hanya singgah.

Sebelum sarana pengangkut laut memasuki Pelabuhan Tanjung Priok, sarana pengangkut laut wajib untuk menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau Jadwal Kedatangan Sarana Pengangkut (JKSP), RKSP ditujukan untuk sarana pengangkut laut yang tidak memiliki jadwal kedatangan tetap sedangkan JKSP ditujukan untuk sarana pengangkut laut yang memiliki jadwal kedatangan tetap dan rutin. RKSP atau JKSP dibuat oleh sarana pengangkut laut atau agen sarana pengangkut laut dengan modul pengangkut dan disampaikan kepada KPUBC Tipe A Tanjung Priok secara online melalui Pertukaran Data Elektronik (PDE).

Setelah sarana pengangkut laut tiba di Pelabuhan Tanjung Priok, pihak sarana pengangkut menyampaikan Inward Manifest (BC 1.1) secara *online* melalui Pertukaran Data Elektronik kepada KPUBC Tipe A Tanjung Priok sebagai pemberitahuan pabean. Inward Manifest wajib diserahkan sebelum dilakukan pembongkaran muatan dari sarana pengangkut laut.

Berdasarkan informasi kedatangan sarana pengangkut laut melalui RKSP/JKSP dan Inward Manifest pada PDE, Kepala Seksi Penindakan menerbitkan Surat Perintah Pemeriksaan Kapal atau *boatzoeking* sebagai dasar untuk dilakukan pemeriksaan terhadap sarana pengangkut laut oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai di lapangan. Surat Perintah Pemeriksaan Kapal (*boatzoeking*) berisi antara lain :

1. Nomor Surat Perintah;
2. Dasar dan pertimbangan pemberian perintah;
3. Nama, Pangkat, NIP dan Jabatan Satuan Tugas Bea dan Cukai yang diberi perintah;
4. Nama Kapal yang akan diperiksa;
5. Nomor dan tanggal *inward manifest*;
6. Tanggal dan Tempat Pemeriksaan Kapal;
7. Ketentuan dalam melakukan pemeriksaan; dan
8. Kewajiban pelaporan hasil pemeriksaan.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan salah satu pejabat yang berwenang, pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) yang dilaksanakan KPUBC Tipe A Tanjung Priok di Pelabuhan Tanjung Priok terbagi atas dua tahap yakni:

1. Pemeriksaan sarana pengangkut laut secara administrasi, dilakukan secara rutin oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai yang diberi perintah melalui Surat Perintah sebanyak minimal 2 petugas.
2. Pemeriksaan sarana pengangkut laut secara mendalam (*ship search*), dilaksanakan apabila hasil dari pemeriksaan secara administrasi atau informasi ditemukan adanya indikasi pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai yang diberi perintah melalui Surat Perintah dengan tim yang lebih banyak umumnya sebanyak 10 petugas.

Pada saat pelaksanaan kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut secara administrasi, Satuan Tugas Bea dan Cukai wajib membawa kelengkapan administrasi berupa Surat Perintah Pemeriksaan Kapal dan dokumen-dokumen yang berkaitan, seperti:

- a. Identitas dan Data Diri;
- b. Pernyataan Keadaan Muatan (*Declaration of Cargo Situation*);
- c. *Inward Manifest (BC 1.1)*; dan
- d. Berita Acara Pemeriksaan.

Sebelum menaiki sarana pengangkut laut yang akan diperiksa, Satuan Tugas Bea dan Cukai

memperhatikan terlebih dahulu apakah terdapat tanda bendera kuning pada sarana pengangkut laut. Tanda bendera kuning tersebut merupakan tanda isyarat dari pihak karantina yang sedang melakukan pemeriksaan guna memastikan sarana pengangkut laut bersih dan terbebas dari virus dan penyakit. Setelah pihak karantina menurunkan isyarat bendera kuning sebagai tanda telah selesai melakukan pemeriksaan, Satuan Tugas Bea dan Cukai memasuki sarana pengangkut laut untuk melakukan pemeriksaan. Selanjutnya Satuan Tugas Bea dan Cukai menemui nahkoda dan menunjukkan Surat Tugas, Surat Perintah Pemeriksaan Kapal, Identitas dan menjelaskan bahwa sarana pengangkut laut akan dilakukan pemeriksaan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai dan Cukai, kemudian meminta nahkoda untuk melakukan pengisian pada *Declaration of Cargo Situation* yang meliputi:

1. Nama kapal dan nomor pelayaran;
2. Bendera kebangsaan kapal;
3. Bobot mati kapal;
4. Nama agen pelayaran;
5. Tanggal dan waktu tiba;
6. Pelabuhan yang terakhir disinggahi;
7. Posisi kapal;
8. Nama nahkoda kapal;
9. Pernyataan terkait kesesuaian muatan dengan manifest maupun adanya muatan yang tidak dilindungi dokumen;
10. Muatan yang akan dibongkar di pelabuhan lain; dan
11. Muatan yang akan dibongkar di Tanjung Priok.

Setelah *Declaration of Cargo Situation* diisi secara lengkap oleh nahkoda, Satuan Petugas Patroli selanjutnya meminta dokumen-dokumen yang berkaitan dengan sarana pengangkut laut kepada nahkoda yang meliputi:

1. Daftar berat mati kapal/*Ship Particular*;
2. Daftar anak buah kapal/*Crew List*;
3. Daftar barang bawaan anak buah kapal/*Crew Effect*;

4. Daftar riwayat perjalanan kapal/*Voyage Memo*;
5. Daftar muatan narkotika untuk pengobatan/*Narcotic List*;
6. Daftar muatan obat-obatan/*Medicine List*;
7. Daftar bekal perjalanan sarana pengangkut laut/*Ship's Store List*;
8. Daftar muatan yang tidak dibawa/*Nil List*;
9. Daftar muatan barang kena cukai/*Bonded Store List*; dan
10. Denah dan isi berat muatan/*Stowage Plan*.

Setelah syarat-syarat administrasi disampaikan oleh nahkoda dan diperiksa Satuan Tugas Bea dan Cukai, Satuan Tugas Bea dan Cukai melakukan pemeriksaan terhadap ruangan-ruangan berdasarkan professional judgement didampingi nahkoda dan anak buah kapal. Apabila syarat-syarat administrasi sudah terpenuhi dan tidak ditemukan adanya indikasi pelanggaran, sarana pengangkut laut yang diperiksa dapat melanjutkan kegiatan selanjutnya. Namun apabila dari hasil pemeriksaan secara administrasi atau informasi ditemukan adanya indikasi pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai akan dilakukan pemeriksaan mendalam (*ship search*) terhadap tempat-tempat yang diduga melakukan pelanggaran. Tempat yang diperiksa Satuan Tugas Bea dan Cukai meliputi:

1. Haluan Kapal

Haluan kapal adalah bagian depan dari badan kapal. Pemeriksaan yang dilakukan Satuan Tugas Bea dan Cukai berfokus pada tempat-tempat yang terdapat bagian yang tidak dapat dilihat secara langsung seperti bagian antara tangki ballast dan palka, cerobong asap, ruang-ruang penyimpanan, dibawah lantai yang berpotensi dapat menyembunyikan sesuatu.

2. Tiang Utama Kapal

Tiang utama kapal adalah bagian tertinggi pada kapal yang digunakan sebagai tempat dari lampu-lampu navigasi, bendera, antena radio, radar untuk komunikasi. Pemeriksaan yang dilakukan Satuan Tugas Bea dan Cukai

berfokus pada tempat yang tersembunyi yang terdapat di tiang utama kapal.

3. Ruang Palka

Ruang palka adalah ruang muat yang berada dibawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan persediaan kapal. Ruang palka harus kedap air dan tidak mudah terpengaruh oleh suhu di luarnya agar barang di dalamnya tidak mudah rusak dan busuk. Satuan Tugas Bea dan Cukai melakukan pemeriksaan pada tempat-tempat seperti bagian tersembunyi antara dua ruang palka, bagian bawah dari kayu-kayu penutup palka.

4. Ruang kabin awak kapal

Ruang kabin awak kapal adalah ruangan berbentuk kamar tidur yang digunakan untuk awak kapal beristirahat. Pemeriksaan yang dilakukan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai pada ruang kabin awak kapal dilakukan secara manajemen resiko dengan melakukan pemeriksaan terhadap beberapa ruangan, karena tidak memungkinkan untuk memeriksa seluruh kabin awak kapal yang berada di dalam kapal. Satuan Tugas Bea dan Cukai berfokus melakukan pemeriksaan pada lemari pakaian, tas atau kantong plastik milik awak kapal, dibawah tempat tidur, dibalik cermin, atau tempat-tempat yang diasumsikan dapat disembunyikan sesuatu. Dalam melakukan pemeriksaan, Satuan Tugas Bea dan Cukai mencari barang-barang yang tidak diberitahukan ke dalam Crew Effect. Apabila ditemukan barang yang tidak diberitahukan di dalam Crew Effect, Satuan Tugas Bea dan Cukai dapat melakukan penegahan dan penyitaan.

5. Restoran, bar, atau *pantry*

Restoran, bar, atau *pantry* merupakan tempat yang digunakan untuk para awak kapal untuk makan ataupun minum. Pemeriksaan dilakukan dengan berfokus pada tempat-tempat tersembunyi seperti ruang penyimpan makanan, di dalam lemari es atau dibelakang lemari es dan tempat-tempat tersembunyi lain yang

dimungkinkan untuk menyembunyikan sesuatu.

6. Ruang kabin nahkoda

Ruang kabin nahkoda adalah tempat yang digunakan oleh nahkoda untuk beristirahat dan beraktivitas. Di dalam ruang kabin terdapat tempat penyimpanan barang kena cukai (BKC) dan tempat penyimpanan narkotika untuk pengobatan. Satuan Tugas Bea dan Cukai melakukan pemeriksaan dengan berfokus pada tempat penyimpanan BKC dan tempat penyimpanan narkotika dengan melakukan pencacahan dan memastikan kesesuaian dengan dokumen Bonded Store List dan Narcotic List.

7. Ruang mesin

Ruang mesin adalah ruangan yang berisikan mesin penggerak kapal, generator listrik kapal, pompa-pompa, dan peralatan kerja yang menunjang pengoperasian kapal. Pemeriksaan berfokus pada tempat-tempat seperti di dalam tangki minyak pelumas, pipa ventilasi, dan bagian-bagian tersembunyi yang dimungkinkan untuk menyembunyikan barang.

8. Buritan kapal

Buritan kapal adalah bagian belakang pada badan kapal yang biasanya terdapat instrument pengendali kapal. Pemeriksaan yang dilakukan Satuan Tugas Bea dan Cukai berfokus pada tangki-tangki air, gulungan-gulungan tali di atas dek, bagian-bagian tersembunyi di antara lorong-lorong palka, dibawah lantai, serta tempat lain yang dianggap mencurigakan.

Dalam hal setelah dilakukan pemeriksaan sarana pengangkut laut, Satuan Tugas Bea dan Cukai menemukan barang-barang yang tidak tercantum di dalam *inward manifest*, barang yang melebihi kewajaran, barang larangan dan pembatasan yang tidak memiliki izin atau barang lainnya yang tidak dapat dipertanggungjawabkan maka terhadap sarana pengangkut laut dan barang akan dilakukan penegahan serta menahan orang yang dianggap pemilikinya, dan dibuatkan

Berita Acara Pemeriksaan dan Berita Acara Penegahan untuk diserahkan kepada Seksi Penyidikan KPUBC Tipe A Tanjung Priok untuk ditindak lebih lanjut.

Apabila tidak ditemukan suatu pelanggaran dan tidak ditemukan sesuatu yang mencurigakan, maka sarana pengangkut laut dapat melakukan kegiatan selanjutnya baik bongkar dan/atau muat barang ataupun melanjutkan perjalanan menuju pelabuhan selanjutnya. Setelah selesai melakukan pemeriksaan Satuan Tugas Bea dan Cukai membuat Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dua rangkap, lembar pertama untuk Satuan Tugas Bea dan Cukai sebagai bukti pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut laut sedangkan lembar kedua untuk nahkoda sebagai bukti pernyataan bahwa sarana pengangkut laut telah diperiksa oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai KPUBC Tipe A Tanjung Priok dan dapat digunakan oleh nahkoda sebagai bukti telah dilakukan pemeriksaan apabila nantinya akan dilakukan pemeriksaan kembali oleh pihak Bea dan Cukai di tempat lain dalam daerah pabean (TLDPP). Selanjutnya Satuan Tugas Bea dan Cukai membuat laporan pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut laut kepada atasan dalam hal ini Kepala Seksi Penindakan KPUBC Tipe A Tanjung Priok bahwa tugas pemeriksaan sarana pengangkut laut telah dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai.

Berdasarkan data yang diperoleh pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok per tanggal 30 April 2018, jumlah sarana pengangkut laut yang diperiksa Seksi Penindakan KPUBC Tipe A Tanjung Priok adalah sebagai berikut:

Tabel 3

Jumlah Sarana Pengangkut Laut yang diperiksa Tahun 2015-2017

Tahun	Jumlah Pengangkut Laut
2015	2438 Kapal
2016	2232 Kapal
2017	2262 Kapal

Sumber: Bidang Penindakan dan Penyidikan KPU BC Tipe A Tanjung Priok

Berdasarkan Tabel 3 jumlah kapal yang diperiksa pada tahun 2015 sejumlah 2438 kapal, pada tahun 2016 sejumlah 2232 kapal dan pada tahun 2017 sejumlah 2262 kapal.

Pelaksanaan pengawasan kepabeanan berupa pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) harus disorot dari konsep dasar kepabeanan itu sendiri. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2006, 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. Dalam hal ini sarana pengangkut memiliki peran besar atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean baik melalui darat, udara, maupun laut.

Sarana pengangkut yang tiba dari luar daerah pabean mempunyai risiko untuk dijadikan alat untuk melakukan pelanggaran di bidang kepabeanan. Hal ini mengingat banyak pihak memiliki akses terhadap sarana pengangkut ketika sarana pengangkut tersebut berada di luar daerah pabean. Risiko atas tidak terpenuhinya hak-hak keuangan negara yang melekat pada setiap barang yang masuk dan keluar daerah pabean dan terjadinya penyelundupan barang akan semakin besar. Oleh karena itu, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki peran penting untuk memastikan hal tersebut tidak terjadi dengan melakukan pengawasan kepabeanan.

Kegiatan pengawasan kepabeanan meliputi beberapa kewajiban terhadap sarana pengangkut yang masuk atau keluar daerah pabean baik melalui darat, udara dan laut:

1. Kewajiban membongkar dan memuat barang di kawasan pabean atau tempat lain yang disamakan;
2. Kewajiban sarana pengangkut menyampaikan pemberitahuan pabean; dan

3. Kewajiban menggunakan dokumen pelindung pabean untuk mengangkut barang-barang yang belum diselesaikan kewajiban pabeannya.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2006 memberikan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sejumlah kewenangan atas pengawasan sarana pengangkut yang masuk atau keluar daerah pabean terhadap kewajiban pabean yang melekat pada sarana pengangkut tersebut maupun barang yang diangkutnya. Mengingat wilayah Indonesia yang sangat luas dan titik masuk ke daerah pabean yang sangat banyak maka penyelesaian kewajiban pabean diharuskan pada Kantor Pabean. Tempat yang ditetapkan untuk lalu lintas sarana pengangkut adalah Kawasan Pabean yang sepenuhnya berada dibawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Salah satu tempat yang menjadi lalu lintas sarana pengangkut adalah Pelabuhan Tanjung Priok yang merupakan pelabuhan tersibuk di Indonesia. Pada tahun 2016 Pelabuhan Muat DKI Jakarta menyumbangkan bobot ekspor sebesar 13.716.440 ton atau 2,67% dari total bobot ekspor nasional. Dari nilai ekspor nasional sebesar US\$46.028,27 juta maka 87,91% berasal dari Pelabuhan Tanjung Priok atau sebesar US\$34,92 juta. Data ekspor pada tahun 2016 yang penulis peroleh memperlihatkan peran Pelabuhan Tanjung Priok yang begitu besar dalam ekspor nasional. Di tahun yang sama, Pelabuhan Muat DKI Jakarta menyumbangkan bobot impor sebesar 35.318.700 ton atau 23,23% dari total bobot impor nasional dengan nilai impor 71.447,13 juta US\$ atau 52,67% dari total nilai impor nasional yang sebagian besarnya berasal dari Pelabuhan Tanjung Priok. Meskipun penulis kesulitan mendapatkan data kuantitas untuk impor di Pelabuhan Tanjung Priok, namun dari

data tersebut telah memberikan gambaran besarnya objek pengawasan yang dilakukan oleh KPUBC Tipe A Tanjung Priok terkhususnya pengawasan terhadap sarana pengangkut laut yang tiba.³

Dasar dari pengawasan kepabeanan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai terhadap sarana pengangkut laut terkhususnya kapal telah tercantum pada pasal 2 ayat 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 tahun 1996 tentang Penindakan di Bidang Kepabeanan yang menyebutkan bahwa pejabat bea dan cukai berwenang mengamankan hak-hak negara, berwenang mengambil tindakan yang diperlukan dalam melaksanakan pengawasan terhadap sarana pengangkut yang meliputi pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut. Hal ini berarti bahwa pejabat Bea dan Cukai dapat mempergunakan segala upaya terhadap orang dan barang serta sarana pengangkut untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga melanggar ketentuan Undang-Undang antara lain dengan melakukan patroli, pemeriksaan kapal dan sebagainya. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 53 tentang Tatalaksana Pengawasan pasal 30 ayat 2, patroli terbagi atas dua yaitu:

1. Patroli laut, kegiatan pengamanan keliling atas kemungkinan atau pencegahan terjadinya pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai yang dijalankan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai yang memiliki objek pengawasan berupa kapal dagang Internasional yang berada di dalam dan di luar wilayah pelabuhan bagian laut meliputi perairan di dalam wilayah Indonesia, Zona Ekonomi Eksklusif serta Instalansi-instalansi yang masih termasuk wilayah Indonesia. Dalam pelaksanaan kegiatan patroli laut pertanggung jawaban

³ Publikasi Ekspor dan Impor DKI Jakarta 2016/2017 oleh Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta diunduh dari situs Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.

pada Pangkalan Sarana Operasi (Pangsarop) DJBC.

2. Patroli darat, kegiatan pengamanan keliling atas kemungkinan atau pencegahan terjadinya pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai yang dijalankan Satuan Tugas Bea dan Cukai Bea dan Cukai memiliki objek pengawasan berupa kapal dagang Internasional yang berada di dalam dan di luar wilayah pelabuhan bagian darat. Dalam pelaksanaan kegiatan patroli darat pertanggung jawaban pada kantor-kantor pelayanan, khususnya dalam hal ini KPUBC Tipe A Tanjung Priok.

Mengacu pada penjelasan di atas, pemeriksaan sarana pengangkut laut yang dilakukan oleh Seksi Penindakan I, Seksi Penindakan II dan Seksi Penindakan III pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok dilaksanakan dalam rangka patroli darat. Pemeriksaan sarana pengangkut dilaksanakan sesuai dengan pasal 52 ayat 1 huruf a Peraturan Direktur Jenderal Nomor P-53 tentang Tatalaksana Pengawasan yang berbunyi “Kegiatan patroli darat dilaksanakan dengan pengamatan terhadap sasaran patroli berupa sarana pengangkut, barang, atau tempat yang diduga pelanggaran terkait dengan pelanggaran atas: a. kedatangan atau keberangkatan sarana pengangkut di pelabuhan laut dan udara”.

4.3. Permasalahan dalam *Boatzoeking*

Pelaksanaan pemeriksaan dilakukan terhadap sarana pengangkut laut di KPUBC Tipe A Tanjung Priok secara umum berjalan dengan baik, namun berdasarkan hasil wawancara dan observasi lapangan yang dilakukan penulis kepada pihak-pihak yang bertanggung jawab ternyata masih ditemukan permasalahan-permasalahan yang dapat menghambat pelaksanaan kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok. Permasalahan tersebut antara lain:

4.3.1. Tidak adanya Standard Operating Procedures (SOP) yang mengatur pelaksanaan pemeriksaan sarana

pengangkut laut pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok.

Seperti analisis masalah yang telah penulis paparkan sebelumnya, Standard Operating Procedures (SOP) adalah urutan langkah-langkah pelaksanaan suatu kegiatan yang mengatur tentang dimana kegiatan tersebut dilakukan, bagaimana melakukannya, di mana melakukannya, dan siapa yang melakukannya yang didasari oleh peraturan yang berlaku. Dengan kata lain SOP berfungsi untuk menyeragamkan cara yang dilakukan pegawai dalam melakukan suatu pekerjaan atau kegiatan, serta mengurangi tingkat kemungkinan terjadinya kesalahan dan kelalaian seorang pegawai dalam melaksanakan tugas. Apabila terhadap suatu kegiatan atau pekerjaan tidak ada SOP yang mengatur, maka tentu saja saat pelaksanaan kegiatan atau pekerjaan tersebut menimbulkan ketidakseragaman pelaksanaan antara pegawai, banyaknya penggunaan *professional judgement*, atau bahkan ketidaktahuan pegawai dalam melakukan penanganan terhadap suatu kendala.

Pemecahan masalah yang penulis berikan atas masalah tidak adanya SOP yang mengatur kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) di KPUBC Tipe A Tanjung Priok adalah agar KPUBC segera menyusun SOP yang mengatur tentang tatalaksana pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) yang prosedurnya tidak bertentangan dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan dan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-53/BC/2010 tentang Tatalaksana Pengawasan serta peraturan-peraturan lain yang berkenaan dengan pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut laut di KPUBC Tipe A Tanjung Priok.

Dengan adanya SOP diharapkan Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melaksanakan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) memiliki suatu payung hukum yang mengatur secara jelas pelaksanaan

pemeriksaan sarana pengangkut laut. Bilamana terdapat payung hukum yang jelas, penggunaan professional judgment dalam pelaksanaan pemeriksaan tentu akan berkurang dan keseragaman tindakan antarpegawai dalam menghadapi suatu kendala dapat dicapai.

4.3.2. Jumlah petugas dalam Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melakukan pemeriksaan sarana pengangkut secara administrasi terlalu sedikit.

Penulis menawarkan pemecahan masalah berupa perubahan kebijakan dengan menambah jumlah minimal Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melakukan pemeriksaan rutin secara administrasi mengingat risiko yang dibebankan kepada seorang Komandan Patroli dan seorang Anggota Patroli sangat besar walaupun sebagian besar pelaksanaan pemeriksaan tersebut hanya memeriksa kelengkapan administrasi.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-53/BC/2010 pasal 47 ayat 1 berbunyi “Patroli darat dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai yang terdiri dari Komandan Patroli dan sekurang-kurangnya 2 (dua) anggota patroli.” menyebutkan bahwa setidaknya Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melakukan patroli darat sekurang-kurangnya sebanyak 3 petugas, jika melihat dari patroli laut pada pasal 32 ayat 1 yang berbunyi “Patroli laut dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai yang sekurang-kurangnya terdiri dari Komandan Patroli, Nakhoda, dan anggota patroli.” juga menyebutkan bahwa dalam pelaksanaan patroli laut Satuan Tugas Bea dan Cukai sekurang-kurangnya sebanyak 3 orang. Penulis berpendapat bahwa kebijakan yang mengizinkan pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*Boatzoeking*) dalam rangka patroli darat tidak sesuai dengan peraturan yang mengatur dan memiliki risiko yang sangat besar.

4.3.3. Tidak dilakukan penghitungan berat muatan menggunakan draft kapal oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai untuk

pencocokan dengan isi muatan kapal yang tercantum dalam manifest.

Tujuan dari pemeriksaan sarana pengangkut laut (*Boatzoeking*) itu sendiri adalah untuk memeriksa ketaatan sarana pengangkut terhadap peraturan kepabeanan dan/atau cukai. Dalam hal ini untuk mengetahui kesesuaian isi jumlah dan jenis muatan yang diberitahukan di dalam manifest dengan keadaan muatan sesungguhnya dan/atau keberadaan barang larangan dan pembatasan yang berada di sarana pengangkut. Satuan Tugas Bea dan Cukai dapat melakukan penindakan berupa penegahan terhadap sarana pengangkut, sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-53/BC/2010 tentang Tatalaksana Pengawasan pasal 59 ayat 2 yang berbunyi:

“Penegahan terhadap sarana pengangkut laut/udara, dilaksanakan dengan mencegah keberangkatan atau mencegah untuk melanjutkan perjalanan sarana pengangkut yang memuat barang impor atau ekspor yang:

1. terdapat perbedaan jumlah dan/atau jenis kemasan/barang dengan manifest;
2. terdapat manifest lebih dari satu yang memuat data berbeda, atau tidak dapat menunjukkan manifest; atau
3. terdapat barang yang dicantumkan dalam manifest tetapi terdapat dugaan melanggar ketentuan larangan dan pembatasan di bidang impor, ekspor, barang tertentu atau cukai.”

Menurut penulis penghitungan draft kapal dalam pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut laut sangat penting untuk dilakukan, karena dapat dijadikan sebagai data pembandingan untuk dibandingkan dengan isi muatan yang telah diberitahukan ke dalam manifest sehingga Satuan Tugas Bea dan Cukai dapat melakukan deteksi dini terhadap adanya indikasi pelanggaran yang dilakukan oleh sarana pengangkut. Penulis menawarkan pemecahan masalah agar KPUBC Tanjung Priok menyediakan kegiatan *workshop*

penghitungan draft kapal terhadap seluruh Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melakukan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) agar setiap petugas dapat melakukan penghitungan draft kapal. Penulis juga menyarankan agar Kepala Seksi Penindakan menegaskan dan mewajibkan bahwa dalam setiap pemeriksaan sarana pengangkut laut harus dilakukan kegiatan penghitungan draft kapal kepada seluruh Satuan Tugas Bea dan Cukai di KPUBC Tipe A Tanjung Priok.

Apabila hal tersebut dilaksanakan, diharapkan sejak pemeriksaan sarana pengangkut laut secara administrasi Satuan Tugas Bea dan Cukai sudah dapat mendeteksi adanya indikasi pelanggaran di bidang kepabeanan dan/atau cukai. Hal ini menyebabkan sisi pengawasan pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok semakin meningkat mengimbangi sisi pelayanan yang sudah terlebih dahulu diterapkan melalui pembagian tahap dalam pemeriksaan sarana pengangkut laut (*Boatzoeking*).

4.3.4. Tidak tersedianya alat penunjang keamanan dan alat pemeriksaan Satuan Tugas Bea dan Cukai saat melakukan pemeriksaan sarana pengangkut laut.

Dalam pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*Boatzoeking*) harus terdapat standar keamanan yang harus dipenuhi oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai agar mengurangi risiko kecelakaan dalam tugas. Dalam pemecahan masalah ini penulis menyarankan menggunakan alat keamanan dengan standar keamanan yang sesuai dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri pasal 2 ayat 2 yang menyebutkan bahwa alat pelindung diri harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) dan pasal 3 ayat 1 yang menyebutkan alat pelindung diri meliputi:

1. pelindung kepala;
2. pelindung mata dan muka;

3. pelindung telinga;
4. pelindung pernapasan beserta perlengkapannya;
5. pelindung tangan;
6. pelindung kaki.
7. pakaian pelindung; dan
8. alat pelindung jatuh perorangan.

Dan juga alat yang digunakan untuk membantu Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam melakukan pemeriksaan sarana pengangkut (*Boatzoeking*), antara lain:

1. lampu senter
2. alat komunikasi/*Handy Talky* (HT)
3. alat *detector*

Alat-alat yang telah disebutkan di atas tersebut merupakan alat-alat standar keamanan dan alat bantu pemeriksaan yang wajib digunakan Satuan Tugas Bea dan Cukai untuk menunjang kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut. Diharapkan dengan adanya alat penunjang keamanan dan alat bantu pemeriksaan, pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) yang dilakukan Satuan Tugas Bea dan Cukai KPUBC Tipe A Tanjung Priok semakin optimal.

5. PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, pada dasarnya prosedur pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok telah dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa kendala dalam pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) yaitu:

1. Tidak terdapat suatu standar yang baku berupa *Standard Operating Procedures* (SOP) dalam melaksanakan kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) selama ini. Dalam melakukan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*), Seksi-Seksi Penindakan pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok hanya berdasarkan arahan dari pejabat yang membawahi dan diklat.

2. KPUBC Tipe A Tanjung Priok meningkatkan sisi pelayanan terhadap pengguna jasa dengan membagi pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) menjadi dua tahap yaitu pemeriksaan sarana pengangkut secara administrasi dan pemeriksaan sarana pengangkut secara mendalam (*ship search*). Namun jumlah pegawai yang tergabung dalam Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam melaksanakan pemeriksaan secara administrasi terlalu sedikit yaitu dua petugas.
 3. Perkiraan muatan kapal dalam sebuah sarana pengangkut laut dapat dihitung melalui draft kapal, namun hal ini tidak dilakukan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melaksanakan pemeriksaan sarana pengangkut laut. Hal tersebut disebabkan oleh ketidaktahuan Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam melakukan penghitungan berat muatan melalui draft kapal.
 4. Terbatasnya alat-alat penunjang keamanan dan alat bantu pemeriksaan yang digunakan untuk pemeriksaan sarana pengangkut laut. Hal ini berdampak pada risiko terjadinya kecelakaan kerja pada Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam melaksanakan pemeriksaan. Selama ini dalam melaksanakan kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut Satuan Tugas Bea dan Cukai hanya mengenakan pakaian dinas harian atau rompi beridentitas petugas bea dan cukai. Alat keamanan selama ini disediakan masing-masing oleh pribadi petugas.
- pemeriksaan Satuan Tugas Bea dan Cukai memiliki suatu standar baku yang dapat dijadikan acuan sehingga memperoleh keseragaman teknis.
2. Perubahan kebijakan dengan menambah jumlah minimal Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melakukan pemeriksaan rutin secara administrasi dikarenakan risiko yang sangat besar dan ketidaksesuaian dengan peraturan yang mengatur.
 3. Perlunya diwajibkan kepada Satuan Tugas Bea dan Cukai yang melaksanakan tugas pemeriksaan sarana pengangkut laut untuk melakukan penghitungan draft kapal, serta perlu mengadakan *workshop* penghitungan draft kapal, sehingga Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam menjalankan tugasnya dapat melakukan penghitungan draft kapal.
 4. Bidang Penindakan dan Penyidikan KPUBC Tipe A Tanjung Priok perlu menganggarkan dana untuk pengadaan alat-alat penunjang keamanan dan alat bantu pemeriksaan untuk kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) demi keamanan dan kemudahan Satuan Tugas Bea dan Cukai dalam melaksanakan tugasnya.

DAFTAR PUSTAKA

5.2. Saran

1. KPUBC Tipe A Tanjung Priok sebaiknya segera menyusun Standard Operating Procedures (SOP) yang mengatur kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut laut (*boatzoeking*) dalam rangka patroli darat pada KPUBC Tipe A Tanjung Priok sehingga dalam melaksanakan kegiatan

Adhitama, Satria. 2011. *Analisis Budaya Komunikasi pada Organisasi Pemerintah*, Tesis, Depok: Universitas Indonesia.

Badan Pusat Statistik. <https://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1419> (Diakses pada tanggal 11 November 2017)

Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. Ekspor dan Impor DKI Jakarta 2016/2017 (Diunduh dari situs Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta pada tanggal 14 Juni 2018)

- Creswell, John W. 2014. *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Emzir, *Metodologi Penelitian Kualitatif: Analisis Data*, Depok: Rajawali Press, 2014.
- Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-08/BC/1997 tentang *Penghentian, Pemeriksaan, dan Penegahan Sarana Pengangkut dan Barang di Atasnya serta Penghentian Pembongkaran dan Penegahan Barang*.
- Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai No. Kep-58/BC/1997, tentang *Patroli Bea dan Cukai*.
- Kotler, Philip. 2012. *Marketing: An Introduction*, London: Pearson.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 21 Tahun 1996, tentang *Penindakan di Bidang Kepabeanan*.
- Peraturan Menteri Keuangan No. 188/PMK.01/2016, tentang *Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai No. P-53/BC/2010, tentang *Tatalaksana Pengawasan*.
- Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia No. PER.08/MEN/VII/2010, tentang *Alat Pelindung Diri*.
- Semedi, Bambang. 2016. *Manajemen Pemeriksaan Kapal*. Jakarta: Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan.
- Semedi, Bambang. 2016. *Pemeriksaan Secara Sistematis*. Jakarta: Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan.
- Semedi, Bambang. 2016. *Pengantar Patroli Laut*. Jakarta: Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2006, tentang *Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan*.