

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Berakhirnya Perang Dingin membawa dunia ke dalam masa transisi dimana isu hubungan internasional tidak hanya terpaku pada masalah keamanan internasional saja, melainkan adanya kesinambungan dan perubahan dalam semua aspek hubungan internasional. Yaitu mengemukakan isu-isu baru yang secara signifikan telah mengubah wajah dunia seperti konflik etnis, munculnya terorisme internasional, mengemukakan globalisasi dengan segala aspeknya, regionalisasi di berbagai penjuru dunia dan kecenderungan baru yang tengah melanda dunia ini tentunya membawa konsekuensi-konsekuensi baru terhadap interaksi global.¹

Hubungan Internasional meliputi interaksi yang terjadi antara dua negara atau lebih dengan melintasi batas suatu Negara dengan meliputi berbagai aspek. Hubungan internasional dalam arti umum tidak hanya mencakup unsur politik saja, tetapi juga mencakup unsur-unsur ekonomi, sosial, budaya, hankam, dan sebagainya seperti misalnya, perpindahan penduduk (imigrasi dan emigrasi), pariwisata, olimpiade (olahraga), atau pertukaran budaya (*cultural exchange*)². Seiring kompleksnya isu hubungan internasional, interaksi yang dihasilkan oleh IGOs (*International Governmental Organizations*) dan NGOs (*Non Governmental Organizations*)

¹ Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset: 2011), hlm. 10.

²*Ibid.* hlm. 1.

juga semakin rumit karena keterkaitan mereka dalam beragam isu yang begitu luas seperti perdagangan internasional, pertahanan, pelucutan senjata, perdamaian dunia, pembangunan sosial budaya, kesehatan, pengungsi, lingkungan hidup, pariwisata, perburuhan dan juga kampanye terhadap penghapusan perdagangan narkoba.³ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa studi Hubungan Internasional juga mengkaji masalah ekonomi, khususnya ekonomi politik internasional. Sebagaimana diketahui bahwa studi Hubungan Internasional mulai mengkaji ekonomi-politik internasional sejak tahun 1970, dan ekonomi-politik internasional itu sendiri membutuhkan integrasi teori-teori dari disiplin ekonomi dan politik, misalnya masalah-masalah dalam isu perdagangan internasional, moneter, dan pembangunan ekonomi.⁴

Peningkatan ekonomi yang menjadi perhatian baru negara – negara pasca perang dingin mengarahkan aktivitas hubungan internasional dominan kepada perdagangan internasional dan pertumbuhan ekonomi. Perdagangan internasional merupakan salah satu bagian dari kegiatan ekonomi yang akhir-akhir ini mengalami perkembangan pesat perhatian dunia terhadap bisnis internasional juga semakin meningkat, hal ini terlihat dari semakin berkembangnya arus perdagangan barang, jasa, modal, dan tenaga kerja, perdagangan internasional berkontribusi pada pertumbuhan negara dan juga memberikan kontribusi terhadap pembangunan kerangka infrastruktur dalam rangka mempertahankan perekonomian suatu negara. Perdagangan Internasional merupakan perdagangan luar negeri yang berarti perdagangan barang dari suatu negeri ke lain negeri di luar batas negara.⁵

Adapun motif dari perdagangan internasional tersebut adalah memperoleh manfaat

³ *Ibid*, hlm. 11.

⁴ Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations*, (New Jersey: Princeton University Press : 1987), hlm. 3

⁵ M.S Amir, *Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*. Seri Umum No. 2 (Jakarta : PT. Pustaka Binaman Pressindo, 1985), hlm. 2.

perdagangan. Selain itu, perdagangan merupakan kegiatan ekonomi yang sangat penting saat ini, maka tidak ada negara-negara di dunia yang tidak terlibat didalam perdagangan baik perdagangan antar regional, antar kawasan ataupun antar negara. Perdagangan internasional berperan penting terhadap kemajuan ekonomi suatu negara. Salah satu bentuk dari kegiatan perdagangan internasional adalah ekspor-impor. Transaksi perdagangan internasional yang lebih dikenal dengan istilah ekspor-impor, pada hakikatnya adalah suatu transaksi sederhana yang tidak lebih dari membeli dan menjual barang antara pengusaha-pengusaha yang bertempat tinggal atau berdomisili di negara-negara yang berbeda.⁶

Ekspor merupakan mengeluarkan barang dari dalam negeri ke Negara lain, sedangkan impor singkatnya adalah memasukkan barang atau komoditas dari Negara lain ke dalam negeri. Kegiatan ekspor-impor dilakukan karena setiap Negara tidak dapat seluruhnya memenuhi kebutuhan di dalam negerinya. Dengan melakukan perdagangan internasional, maka akan mampu menciptakan stabilitas nasional suatu negara yang mempunyai kekurangan sumber daya.

Seiring perkembangannya banyak negara menggunakan kapal laut sebagai sarana angkut. Dalam melakukan kegiatan ekspor-impor, salah satu jalur yang digunakan adalah dengan melalui jalur laut. Jalur laut merupakan jalur yang paling efektif dalam melakukan kegiatan ekspor-impor. Salah satu negara yang juga melakukan kegiatan ekspor-impor adalah Indonesia.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan satu per tigawilayahnya adalah daratan, Indonesia pun terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Dengan perbandingan itu Indonesia dijuluki sebagai Negara maritim atau kelautan. Bukan hanya itu, Indonesia berada dalam posisi strategis yang diapit oleh Benua Asia dan Benua Australia, serta berada di lintasan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Hal ini menjadi semakin penting apalagi ketika pertumbuhan perekonomian

⁶Presentasi ekspor-impor dalam mata kuliah Bisnis Internasional. 14 April 2016. hlm.1

mulai bergeser dari Amerika ke Asia.⁷ Sehingga pelabuhan menjadi sangat vital dimana pelabuhan yang pada dasarnya digunakan sebagai sarana bongkar muat barang dan jasa ternyata memiliki peran yang penting dalam suatu negara karena laut merupakan jalur distribusi yang paling efektif dibandingkan jalur darat maupun jalur udara. Karena dengan melalui jalur laut, sebuah kapal mampu mengangkut ribuan ton komoditas dalam sekali angkut dari satu daerah ke daerah lainnya, maupun dari satu negara ke negara lainnya. Dengan adanya pelabuhan yang baik dan telah sesuai dengan standar yang diberlakukan pemerintah, maka pelabuhan dapat menunjang kegiatan perdagangan internasional, yaitu ekspor dan impor. Hal inilah yang menyebabkan pelabuhan menjadi sarana paling efektif dalam kegiatan ekspor dan impor demi merangsang tumbuh kembangnya perekonomian suatu negara.⁸

Namun dalam prakteknya, kegiatan perdagangan internasional tersebut mempunyai beberapa kendala. Baik kendala dalam hal ekspor maupun impor. Salah satu kendala tersebut adalah *dwelling time*. *Dwelling time* pelabuhan dapat diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan kontainer (barang *impor*) untuk ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau *container yard* di wilayah/area pelabuhan, dihitung sejak barang impor dibongkar dari kapal sampai dikeluarkan dari Tempat Penimbunan Sementara (*gate out*). Oleh karena itu, setiap masalah yang terjadi pada komponen *dwelling time* berpotensi untuk meningkatkan *dwelling time* di pelabuhan.

Dalam hal ini Pemerintah akan mengubah mekanisme pengawasan untuk sejumlah impor barang tertentu, dari sebelumnya di wilayah kepabeanan (*border*) menjadi di luar wilayah kepabeanan (*post border*). Kebijakan tersebut akan mulai diberlakukan pada 1 Februari 2018. Semenjak diberlakukannya kebijakan tersebut maka ada sejumlah manfaat yang akan

⁷Profile Company PT. Pelabuhan Indonesia III Tahun 2016.hlm. 3.

⁸<https://www.liputan6.com/tag/dwelling-time>, diunduh pada tanggal 11juni 2019, pukul 20.00

didapatkan dari perubahan mekanisme pengawasan ini. Salah satunya, yaitu penurunan waktu tunggu bongkar muat di pelabuhan (*dwelling time*). Kalau digeser tentu ada pengurangan, sangat signifikan pastinya. Dengan adanya pergeseran ini, yang tadinya selesai di border maka harus menunggu kementerian/lembaga dan pergeseran dalam hal ini

Selain itu, adanya kebijakan ini juga akan menghemat biaya yang harus dikeluarkan oleh importir. Sebab, dengan pengawasan yang dilakukan di wilayah kepabeanan seperti yang selama ini terjadi, importir harus menyewa gudang dan membayar biaya penumpukan agar barangnya bisa transit sambil menunggu pemeriksaan.⁹

Berdasarkan pengalaman di KPU (Kantor Pelayanan Utama) Bea Cukai priok, strategi untuk menurunkan *dwelling time* adalah dengan tarif progresif. Penimbunan dikenakan progresif, hari pertama *free*, hari kedua 300 persen, hari kedua 600 persen dan seterusnya 900 persen. Dengan tarif progresif, importir didorong menyelesaikan kepabeanan. Terakhir, ada kebijakan ini juga diharapkan dapat memberikan kepastian bagi sektor industri akan dalam mendapatkan bahan baku impor. "Industri punya kepastian penyediaan bahan baku, peralatan. Sudah jelas dengan post border maka penjadwalan barang-barang semakin pasti

Dimana Pada saat Dalam rapat kerja Kementerian Perdagangan tahun 2018 di Istana Negara, Jakarta, kemarin, Rabu (31/1/2018), Presiden menyinggung kembali soal kecepatan waktu bongkar muat di pelabuhan. Menurutnya, selama ini pemerintah masih kurang mendalami persoalan rantai produksi. Menurutnya saat ini sangat banyak dan sudah umum apabila sejumlah industri menjalankan rantai produksi secara regional dan bahkan internasional.¹⁰

⁹<https://www.tempo.co/tag/kasus-dwelling-time>, diunduh pada tanggal 08 juni 2019, pukul 21.00

¹⁰<https://ekbis.sindonews.com/topic/7402/dwelling-time>, diunduh pada tanggal 14 juni 2019, pukul 22.35 wib

Banyak perusahaan internasional maupun domestik yang dalam operasinya mengandalkan komponen dan bahan baku impor. Menjadi sebuah persoalan tersendiri apabila bahan baku tersebut terlalu lama diproses di pelabuhan.

Kepala Negara kemudian kembali meminta jajarannya untuk melihat kembali pentingnya perbaikan prosedur ekspor dan impor. Sebab persoalan mengenai prosedur ekspor dan impor ini juga merupakan bagian dari parameter penilaian kemudahan berusaha, jika kita lihat di *ease of doing business*, satu dari sepuluh komponen itu ada di sini, *ekspor* dan *impor*,.

Lebih lanjut, proses bea cukai dan prosedur *ekspor* dan *impor* yang cepat dan efisien harus dimiliki Indonesia. Kelancaran proses tersebut pada akhirnya akan turut memperlancar kegiatan industri di negara kita. Supaya harga kompetitif, industrinya juga kompetitif. Dalam hal ini komponen itu macet di pelabuhan berminggu-minggu sampai berbulan-bulan produksinya menjadi tidak lancar dan tidak konsisten. Banyak kejadian seperti ini yang tidak dilihat oleh kementerian

Dalam hal ini, bahwa sebenarnya Indonesia mampu untuk mewujudkan itu. Hanya saja itu semua tergantung kemauan dan kerja keras pihak-pihak terkait untuk melakukan perubahan di sektor tersebut. Seperti di Singapura proses bea cukai dan proses impor-ekspor tidak lebih dari 5 jam dalam satu hari.

Pada lokasi yang strategis, sehingga berada di persinggahan dunia. Sebagai negara kepulauan, peran pelabuhan sangat vital dalam perkembangan ekonomi sangat didukung oleh banyaknya perusahaan – perusahaan yang semakin berkembang pesat dengan menjalankan berbagai bidang usaha .

Perusahaan yang melakukan jual beli pada praktik perdagangan, biasanya memilih menggunakan sarana pengangkutan melalui laut dengan sistem peti kemas. Pada umumnya, biaya yang dikenakan dalam pengangkutan barang melalui laut, relatif lebih murah dari pengangkutan udara meskipun melalui udara waktu yang ditempuh relatif lebih cepat daripada melalui laut, peti kemas dibuat untuk memuat yang mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agraria, dan menciptakan daya tampung yang sangat tinggi volumenya dan dapat diangkat dengan cepat dan mudah dari kapal ke gudang atau penampungan dan sebaliknya dari penampungan ke kapal, pelabuhan yang menggerakkan sektor dari bawah hingga atas yang memiliki kontribusi yang luar biasa sebagai penyeimbang perekonomian bahkan penyelamat pertumbuhan ekonomi negara sehingga memperlihatkan hasil yang membanggakan.

Dunia kemaritiman memerlukan kebijakan publik akibat perkembangan perusahaan tersebut karena maritim menyangkut banyak pihak. Kebanyakan kebijakan publik yang ada di Indonesia dibuat setelah ada kejadian atau permasalahan. Sebagai contoh permasalahan *dwelling time* yang ada di pelabuhan Tanjung Priok. Tentunya beserta kebijakan hasil dari permasalahan tersebut. *Dwelling time* yang ada di Indonesia masih sangat tertinggal dibandingkan dari beberapa negara yang ada di ASEAN.

Indonesia juga memiliki tingkat *dwelling time* yang relatif sangat tinggi. Secara nasional tingkat *dwelling time* selama 3,7 hari, Menteri Perhubungan memberitahukan bahwa di pelabuhan besar di Indonesia pada bulan oktober 2016, waktu bongkar muat (*dwelling time*) di pelabuhan Tanjung Priok saat ini masih di atas 3 hari, padahal ditargetkan angka itu harus dibawah 3 hari.

Dengan mana permasalahan yang ada terkait *dwelling time* dan mengingat arus kesibukan dalam perdagangan internasional yang semakin besar karena perkembangan dunia usaha yang

semakin hari semakin cepat, mengharuskan pihak - pihak yang terlibat dalam kegiatan impor yang dilakukan oleh perusahaan untuk mampu bekerja dengan semaksimal mungkin terutama dalam penerapan *dwelling time* , semua pihak sangat diharapkan dapat saling bekerjasama dengan baik dan harus ikut berkontribusi secara maksimal agar permasalahan *dwelling time* dapat teratasi.

World Bank menyebutkan bahwa kinerja logistik Indonesia di ukur dari komponen *Logistics Performance Index* (LPI) yang masih belum terlihat efektif. Lemahnya dukungan sektor logistik nasional menjadi pemicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang yang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepabeanan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu bongkar muat barang di pelabuhan (*dwelling time*). Permasalahan *dwelling time* ini juga dapat menghambat kinerja perdagangan internasional, yang dapat berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia.¹¹

Penimbunan barang yang melewati batas waktu (*dwelling time*) adalah waktu berapa lama petikemas (barang impor) di timbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan sejak di bongkar dari kapal sampai dengan barang impor keluar TPS. Salah satu pihak yang memegang peranan penting dalam kegiatan impor barang di Indonesia adalah Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC), Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) merupakan suatu instansi pemerintahan yang melaksanakan tugas pokok kementerian keuangan di bidang kepabeanan dan cukai serta pemungutan bea masuk dan cukai serta pungutan negara lainnya berdasarkan peraturan perundang undangan yang berlaku sebagai instansi pemerintahan, DJBC bertanggung jawab kepada pemerintah untuk dapat memberikan pelayanan semaksimal mungkin kepada pengguna jasa, DJBC adalah instansi kepabeanan di Indonesia yang memiliki wewenang dalam pelaksanaan kegiatan export impor di kawasan pabean Indonesia

¹¹Achmad Ridwan,dkk,*Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhan Nasional*,2016,Warta Bagja,Hal 5

Dalam rangka mendukung program pemerintah dalam Asas Ekonomi Demokrasi atau Asas Ekonomi Kerakyatan sesuai UUD 1945 Pasal 33 Ayat (1) menyebutkan bahwa Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas azas kekeluargaan, dan Ayat (4) menyebutkan bahwa Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.¹²Selama ini pengusaha ekspor-impor yang mengeluhkan waktu pemeriksaan oleh instansi pemerintah yang terlalu lama. Hambatan yang selama ini yang memperpanjang *dwelling time* dan menambah biaya bongkar muat adalah antrian serta penyusunan peti kemas yang tidak tertib. Lamanya waktu *dwelling time* di pelabuhan berpengaruh karena menciptakan citra negatif Indonesia di mata para investor asing.

Customs adalah suatu instansi kepabeanan yang di Indonesia di kenal dengan nama Bea Cukai, merupakan penjaga pintu (*doorkeeper*)dalam perdagangan internasional. Kaitannya dengan penerapan *Dwelling Time* Bea Cukai memiliki peran penting dalam hal procedural dan pengawasan dan Selain itu, *dwelling time* juga sangat berpengaruh terhadap harga barang, terutama barang yang sangat penting bagi masyarakat.¹³Masalah seputaran *dwelling time* ini sangat banyak sekali dan semakin berkembang di kalangan para pelaku usaha maka dari itu sangat kemungkinan terjadinya suatu permasalahan antara lembaga pemerintahan, para pelaku usaha dan juga masyarakat akan semakin besar.Untuk itu perlu adanya tindakan serius oleh pemerintah dalam mengatasi permasalahan-permasalahan yang timbul seputar *dwelling time*,seperti pada kasus beberapa waktu lalu, *dwelling Time* Pelabuhan Belawan turun pada

¹² Undang-undang Dasar 1945 Pasal 33 Ayat (1) dan (4)

¹³<http://blogstudent.mb.Ul.ac.id/2017/11/17/analisis-etika-dan-hukum-pada-kasus-dwelling-time-di-pelabuhan-tanjung-priok> di akses pada tanggal 11 Juni 2019 . Pukul 20.00 Wib

Februari 2018, dengan mana sejak Februari 2018 pergeseran sistem pemeriksaan atas ribuan *Harmonize Sistem (HS) Code* komoditas yang masuk dalam kategori larangan terbatas (lartas) telah diberlakukan.¹⁴

Berdasarkan hal diatas sebagaimana diuraikan dalam latarbelakang penulisan tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “**Efektifitas Penerapan *Dwelling Time* Pada Kegiatan Impor (Studi Pada Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai Belawan)**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, adapun perumusan masalah dibuat oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Efektifitas Penerapan *Dwelling Time* pada kegiatan impor Pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Belawan?
2. Hambatan apa saja yang dihadapi oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Belawan dalam penerapan *Dwelling Time* pada kegiatan Impor?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana efektifitas penerapan *dwelling time* pada kegiatan impor dalam kantor pengawasan dan pelayanan bea cukai belawan
2. Untuk mengetahui Hambatan apa saja yang dihadapi oleh kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Belawan .

D. Manfaat Penulisan

¹⁴[Http://M.Bisnis.com](http://M.Bisnis.com), diakses tgl 17 Juni 2019 Pukul 13.14 Wib

Adapun manfaat dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Secara Teoritis

Hasil penulisan ini diharapkan dapat memberikan pemikiran sekaligus pengetahuan empirik dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi, yang bermanfaat bagi para pelaku bisnis dalam dunia konsumen akhir sebagai *end user* yang membaca skripsi ini mengenai bentuk penyebab terjadinya penimbunan barang (Peti Kemas) di pelabuhan selalu mencapai 7 hari walaupun Keputusan Menteri Perhubungan menyebutkan maksimal 3 hari.

2. Secara Praktis

Hasil penulisan ini diharapkan memberikan wawasan dan informasi bagi pihak khusus Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Dan Cukai Belawan, Konsultan Hukum, dan menekan waktu proses *dwelling time* serta menerapkan ketentuan hukum yang terdapat dalam pelaksanaan kegiatan impor

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang *Dwelling Time*

1. Pengaturan Hukum Tentang *Dwelling Time*

Dwelling Time yang belum kunjung mencapai target yang diminta oleh pemerintah, disebabkan oleh beberapa permasalahan yang menyebabkan tingginya *dwelling time* di pelabuhan tanjung priok. Permasalahan tersebut disebabkan oleh: Masih banyaknya tumpang tindih regulasi atau peraturan terutama yang berhubungan dengan penimbunan barang dan kelancaran arus barang. Dalam hal ini kenapa selalu Importir menjadi pihak yang dipersalahkan, padahal mereka tidak melanggar ketentuan apapun dalam hal penumpukan barang. Semua ketentuan yang terkait dengan penumpukan barang di pelabuhan memberikan kuota waktu bagi importir untuk menimbun barang di pelabuhan, di antaranya adalah :

- a. Keputusan Menteri Perhubungan nomor: KP 807 Tahun 2014 Tentang Pemindahan Barang Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) Di Pelabuhan Tanjung Priok. Kepmenhub ini memberikan batas waktu penumpukan hingga 7 hari di terminal petikemas;
- b. Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II No HK 56/11/2/1 PI II/ 2014 Tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor : HK.56/3/2/PI.II-08 Tentang Tarif Pelayanan Jasa Petikemas Pada Terminal Petikemas Di Pelabuhan Tanjung Priok. Keputusan Direksi Pelindo II ini juga memberikan batas waktu penumpukan hingga 7 hari di terminal petikemas;
- c. Peraturan Menteri Keuangan No 23/PMK.04/2015 Tahun 2015 Tentang Kawasan Pabean Dan Tempat Penimbunan Sementara. xv Permenkeu ini bahkan memberikan kelonggaran maksimum 30 hari penimbunan barang di TPS baik lini I maupun lini II, dimana setelah batas waktu tersebut dan tidak di urus kewajiban formal Kepabeannya, maka ditetapkan menjadi Barang Tidak Dikuasai. Selain itu juga, terdapatnya beberapa Undang - Undang yang secara tidak langsung turut memperlama

dwelling time, diantaranya : UU Darurat No 17 Tahun 1951 tentang penimbunan barang; UU Darurat No. 7 Tahun 1955 tentang TPE (Tindak Pidana Ekonomi); UU No. 7 Tahun 2014 tentang perdagangan. Di mana dalam Pasal 107, disebutkan bagi pelaku usaha yang menyimpan barang kebutuhan pokok dan / atau penting dalam jumlah dan waktu tertentu pada saat terjadi kelangkaan barang, gejolak harga, akan dipidanakan selama 5 tahun dan / atau denda 50 milyar dan sampai saat ini UU No 7 Tahun 2014 tentang perdagangan belum ada peraturan pelaksanaannya sehingga membuat kerancuan pada para importir dalam melakukan kegiatan usahanya. Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 71 Tahun 2015 tentang penetapan dan penyimpanan barang kebutuhan pokok dan barang penting baru di tanda tangan Presiden RI pada tanggal 15 Juni 2015 dan baru mulai berlaku Tahun 2016. Sesuai UU No 7, Yang dimaksud bahan pokok meliputi 18 item: kedelai, jagung, terigu dst. Yang dimaksud barang penting meliputi 10 item : baja konstruksi, baja ringan, biji plastik,dsb ¹⁵

2. Pengertian *Dwelling Time*

Dwelling Time adalah ukuran waktu yang di butuhkan container impor, sejak container dibongkar dari kapal (*berthing*) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (*gate out*).

Dwelling Time adalah rentang waktu yang di butuhkan Kontainer barang terhitung sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari kawasan pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen berizin waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan sejak kapal sandar dan barang impor keluar dari pelabuhan.

Dwelling time memiliki peranan yang sangat penting dalam kontribusi perekonomian Negara ini.*dwelling time* sangatlah besar peranannya dalam suatu negara, selain sebagai

¹⁵*Ibid* hal 14

penggerak ekonomi *dwelling time* juga berperan utama sebagai pembangunan peradaban, *dwelling time* juga yang menggerakkan sector ekonomi baik dibawah maupun diatas juga memiliki kontribusi yang luar biasa sebagai penyeimbang perekonomian bahkan penyelamat pertumbuhan ekonomi Negara sehingga memperlihatkan hasil yang membanggakan. Dengan kontribusi proses *dwelling time* yang besar seperti ini maka dari itu kehidupan bernegara haruslah sejahtera, Secara umum defenisi *dwelling time* adalah waktu berapa lama peti kemas (barang *impor*) ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan sejak dibongkar dari kapal sampai dengan barang impor keluar dari TPS. Pada dasarnya, objek yang di perdagangkan berjumlah besar atau tidak sedikit jumlahnya.

Perusahaan yang melakukan jual beli pada praktik perdagangan, biasanya memilih menggunakan sarana pengangkutan melalui laut dengan sistem peti kemas.¹⁶

Pada Umumnya biaya yang dikenakan barang melalui laut relatif lebih murah dari pengangkutan udara meskipun waktu yang di tempuh lebih lama tetapi bongkar muat barang dapat dilakukan secara cepat. Peti Kemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agrarian dan menciptakan daya tampung muatan yang cukup tinggi volumenya dan dapat di angkut dengan cepat dan mudah dari kapal ke gudang/penampungan atau dari gudang/penampungan ke kapal.

Menurut tujuannya kegiatan suatu pelabuhan dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi, dimana secara signifikan pelabuhan ditempatkan sebagai akselator (pemacu) pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan hirarkinya, pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta merupakan pelabuhan utama, modern, dan terbesar di Indonesia yang berfungsi sebagai tulang punggung pembangunan nasional dengan menguasai total volume 60 persen pergerakan barang di Indonesia.

¹⁶*Ibid* hal 48

Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor maupun barang antar pulau. Fasilitas pelayanan yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Priok cukup memadai untuk melayani arus keluar masuk barang. Pelabuhan Tanjung Priok dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia II (PT Pelindo II) sebagai Badan Usaha Pelabuhan.

Pada tahun 2016 sesuai dengan data World Bank bahwa *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Priok yaitu 6,7 (enam koma tujuh) hari. Bulan Januari sampai dengan Agustus 2017 rata-rata *dwelling time* yaitu 7,7 (tujuh koma tujuh) hari. Menko Perekonomian meminta agar *dwelling time* dapat ditekan mencapai 4 (empat) hari atas kondisi tersebut.¹⁷

Lamanya *dwelling time* ini menimbulkan tanggungjawab dan pengaruh mengenai peralihan risiko yang menentukan pihak mana yang akan menanggung risiko terutama pada saat penyerahan barang yang terkadang mengakibatkan kerugian terhadap para eksportir maupun importer sebagai pengguna jasa pelabuhan. Risiko yang dimaksud meliputi biaya ongkos bongkar barang dan bertambahnya biaya yang dikeluarkan pihak pengguna jasa pelabuhan (penjual atau pembeli dalam kegiatan perdagangan) akibat lamanya barang yang tertahan di pelabuhan. Selanjutnya, kerugian waktu dan keuntungan yang akan diperoleh pengguna jasa.

3. Proses *Dwelling Time*

Dalam hal Proses *Dwelling Time* sangat dipengaruhi oleh tiga tahapan kegiatan:

a. *Pre Clearance*

Bea Cukai memberikan himbauan kepada importir untuk segera mengajukan PIB (Pemberitahuan Impor Barang). Proses selanjutnya dapat segera dilaksanakan apabila perusahaan telah mengajukan PIB (Pemberitahuan Impor Barang). Oleh karena itu

¹⁷H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2011, Hlm. 5-6.

perusahaan perlu dihimbau untuk segera mengajukan PIB nya. Mengingat proses *Pre Clearance* menyumbang waktu yang paling dalam penerapan *Dwelling Time*.

b. Custom Clearance

Strategi yang dilakukan Bea Cukai pada proses *Custom Clearance*, yang pertama melakukan rapat koordinasi terkait *Dwelling Time* dengan kepala kantor wilayah dan kepala bidang fasilitas. Kedua, melakukan koordinasi dengan Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai terkait perbaikan mesin penjaluran. Koordinasi dilakukan agar proses pelayanan dapat berjalan dengan lebih baik dan lebih efektif. Dibutuhkan koordinasi yang baik dari seluruh pihak yang terlibat.

c. Post Clearance

Proses *Post Clearance* merupakan proses terakhir dalam penerapan *Dwelling Time*. *Post Clearance* merupakan waktu yang dibutuhkan sejak dikeluarkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) sampai pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara.¹⁸

4. Faktor Yang Mempengaruhi *Dwelling Time*

Kajian PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II/IPC dan enam perguruan tinggi menyebutkan ada empat persoalan di sektor maritim yang bisa mempengaruhi masa tunggu bongkar muat (*dwelling time*) di pelabuhan. Persoalan tersebut adalah rendahnya kinerja pelayanan di sektor kelautan dan keandalan infrastruktur, ketimpangan infrastruktur antara kawasan barat dan timur, defisit kapasitas infrastruktur eksisting dalam melayani permintaan (*demand*), serta tidak konsistennya regulasi dalam menciptakan dan memelihara kompetensi antarmoda“*Dwelling*

¹⁸H.F.Mulyanto dan E.Sugiarto,*Pabean, Imigrasi, dan Karantina*, PT.Gramedia Pustaka Utama:Jakarta, 1997
Hal 36

time barang di pelabuhan masih di atas enam hari, karena kurang handalnya infrastruktur, yaitu belum terpadunya secara penuh rantai pasok dan tidak menyeluruh

5. Faktor Penyebab Lamanya Proses *Dwelling Time*

Berbicara tentang kinerja di pelabuhan ada dua parameter, yaitu *waiting time* (WT) dan *dwelling time* (DT). Pada prinsipnya ketika berbicara *waiting time* dan *dwelling time* adalah dua hal yang sangat berbeda baik secara definisi maupun parameter serta ruang lingkungannya.

Definisi *waiting time* adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar-muat barang. Semakin kecil atau nol (*zero*) “*waiting time*-nya” maka kinerja bongkar muat di Terminal/Pelabuhan semakin baik. Faktor-faktor yang mempengaruhi *waiting time* diantaranya ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan haulage dan *lift on dan off* di lapangan penumpukan dan yang tidak kalah pentingnya juga adalah kinerja atau produktivitas bongkar muat yang biasa dilakukan oleh *crane* di dermaga.

Sedangkan *dwelling time* merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/petikemas turun dari kapal atau barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan. Berbicara *dwelling time* ada tiga proses utama yaitu *pre-clearance*, *customs-clearance* dan *post-clearance*. Pada proses import barang/petikemas yang masih terhitung lama *dwelling timenya*, dibandingkan dengan kegiatan *eksport*.

Apabila didetilkan satu persatu sesuai urutan prosesnya, beberapa kendala yang dihadapi pada proses *pre clearance* adalah kesadaran *importer/forwarder* untuk mempercepat pengurusan import barang sangat minim. Sehingga, hal itu cenderung tidak segera mengurus izinnya

setibanya barang/petikemas di Pelabuhan. Kurang koordinasi antar instansi terkait perijinan Lartas (barang larangan dan/atau pembatasan) serta sering terjadinya gangguan pada Indonesia Nasional *Single Window* (INSW) juga memberikan kontribusi penyebab lamanya dwelling time pada tahap awal proses tersebut.

Pada proses *pre clearance* ini yang terlibat adalah importir dengan kementerian/lembaga terkait penerbit izin ekspor/import di antaranya: Kementerian Perdagangan, BPOM, Karantina Tumbuhan, Karantina Hewan, Kementerian Kesehatan, Ditjen Sumber Daya & Perangkat Pos & Informatika (SDPPI), Karantina Ikan, Kementerian Pertanian, kementerian Perindustrian, Kementerian Lingkungan Hidup, Bapeten, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Polri, Kementerian Kehutanan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Selanjutnya pada proses *custom clearance*, kendala yang dihadapi biasanya masalah lamanya waktu penyerahan *hardcopy* dokumen jalur kuning dan jalur merah. Juga, masih lamanya penarikan kontainer untuk diperiksa fisik. Demikian juga lamanya pengurus barang dalam pendampingan periksa fisik serta kesiapan penerbitan *Delivery Order* (DO) dari pelayaran dan perbankan pada hari-hari libur. Pada proses ini yang terlibat adalah custom (bea cukai) dan terminal operator pelabuhan.

Pada tahapan *post clearance*, kendala yang dihadapi di antaranya masih adanya tempat penimbunan sementara, shipping line, trucking dan depo kontainer yang belum buka 24 jam sehari dan 7 dalam seminggu (24/7). Selanjutnya, belum diterapkannya penyerahan *Delivery Order* (DO) secara elektronik (*online*) serta lamanya pemilik barang mengeluarkan barangnya yang telah mendapatkan Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB) dari Bea dan Cukai. Pada proses ini, terlibat di antaranya terminal operator, jasa pengurus transportasi / forwarder / pemilik barang, trucking, perusahaan pelayaran dan gudang/pabrik diluar pelabuhan.

Beberapa upaya yang mungkin bisa dilakukan untuk memperbaiki dwelling time pada setiap prosesnya. Pada proses pre clearance, di antaranya perlu diupayakan pemanfaatan fasilitas prenotification untuk jalur prioritas, percepatan importer untuk percepatan penyampaian pemberitahuan import barang (PIB), perlunya inisiatif strategis stakeholder mini-lab, juga perlu dilakukan koordinasi secara berkala dengan penerbit lartas serta perlunya dilakukan perbaikan sistem Indonesia Nasional Single Window (INSW).

Pada proses *customs clearance* bisa dilakukan percepatan penyerahan hardcopy PIB, mandatory program dokap *online*, mendorong percepatan zonasi Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan penerbitan Petugas lapangan Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK).

Dan upaya yang bisa dilakukan pada proses post clearance diantaranya mendorong tempat penimbunan sementara (TPS), *shipping line*, *trucking* dan depo petikemas memanfaatkan layanan 24 jam dalam 7 hari dimana dalam perharinya mereka bekerja hanya 5 jam dalam 24 jam 7 hari (24/7), perlu mengimplementasikan *Delivery Order* (DO) online pada *Shipping line* dan perlunya regulasi yang mengatur untuk pengeluaran barang dapat oleh TPS apabila pemilik barang belum mengeluarkan barang dalam waktu 1 x 24 jam.¹⁹

Permasalahan yang perlu dipahami oleh masyarakat dan semua pihak, bahwa tujuan memangkas *dwelling time* adalah untuk dapat menurunkan biaya logistik / efisiensi biaya logistik. Khususnya, terkait pengeluaran barang setibanya di terminal/pelabuhan. Sebuah proses layanan di pelabuhan yang terkelompok dalam subproses-subproses tertentu yang masing-masing merupakan tanggung jawab pihak/instansi/lembaga tertentu yang berdiri sendiri.

Dengan demikian, untuk mengatasi masalah dwelling time diperlukan peran dan partisipasi aktif dari semua pihak yang terlibat. Tak hanya dari kementerian/lembaga terkait penerbit ijin

¹⁹Sutedi Andrian, *Aspek Hukum Kepabeanan*, Sinar Grafika: Jakarta, 2012 Hal 23

eksport/import, bea cukai, operator terminal, namun juga para pelaku usaha baik para importir, eksportir, PPJK, shipping agent, dan forwarder, tapi juga pelaku-pelaku usaha pelabuhan lainnya.

Tidak terlalu efektif apabila hanya pihak-pihak tertentu saja yang berupaya keras menurunkan *dwelling time*. Namun di lain pihak, para pengusaha menganggap bahwa waktu yang masih cukup panjang tersebut masih bisa ditolerir dari perspektif bisnis mereka, sehingga mereka merasa tidak perlu bergegas mengeluarkan barangnya dari kawasan pelabuhan. Ke tujuh faktor itu mulai dari persoalan peraturan Larangan Terbatas (Lartas) yang belum harmonis serta kendala waktu dalam pemenuhan perijinan Larangan Terbatas, kemudian profesionalisme dan perilaku importir yang kurang baik, yang menganggap pelabuhan sebagai gudang, kemudian pengurus importir dilapangan yang tidak profesional

Soal keterbatasan lahan dan peralatan di TPS mempengaruhi kelancaran arus barang di Pelabuhan Priok yang ujungnya menjadikan *dwelling time* lama. Kondisi itu, pun ditambah dengan ketidaksiapan SDM di lapangan. Keterbatasan *Trucking* juga berpengaruh pada lamanya *dwelling time*. Hal ini mungkin sebagai akibat kemacetan di akses dari dan ke Priok, karena pembangunan jalan tol lingkaran utara,

Soal penerbitan DO (*delevery order*) yang sampai saat ini dilakukan secara manual, kata Tutung pun berpengaruh pada lamanya *dwelling time*. Kondisi manual itu, semakin lama ketika layanan 24/7 belum optimal dalam implementasinya,

B. Tinjauan Umum Tentang Kegiatan Impor di Pelabuhan

1. Pengaturan Hukum Tentang Impor

Dalam rangka mendorong kegiatan lalu lintas perdagangan internasional yang mendatangkan devisa bagi negara dan dalam rangka meningkatkan penanaman modal baik asing maupun dalam negeri serta memperluas lapangan kerja, telah diatur pembentukan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dengan Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi Undang-Undang sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi Undang-Undang.

Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas merupakan suatu kawasan dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terpisah dari Daerah Pabean sehingga sepanjang menyangkut bea masuk, cukai, PPN diperlakukan sama dengan di luar Daerah Pabean yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Untuk mewujudkan tujuan pembentukan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas, diperlukan pengaturan mengenai perlakuan perpajakan termasuk pemberian fasilitas PPN dan PPNBM dalam kerangka Pasal 16B Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki kewenangan untuk melakukan pengawasan pemasukan atau pengeluaran barang ke dan dari serta berada di kawasan yang telah ditunjuk sebagai daerah perdagangan bebas dan/atau pelabuhan bebas. Pengeluaran barang dari Kawasan Bebas ke tempat lain dalam Daerah Pabean diberlakukan semua ketentuan di bidang impor dan pengeluaran barang dari Kawasan Bebas ke luar Daerah Pabean diberlakukan semua ketentuan dibidang ekspor. Atas pemasukan barang dari luar Daerah Pabean ke Kawasan Bebas dan pemasukan dari tempat lain dalam Daerah Pabean ke Kawasan Bebas berlaku seluruh ketentuan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.

2. Pengertian *Impor*

Impor adalah proses transportasi barang atau komoditas dari suatu negara ke negara lain secara legal, umumnya dalam proses perdagangan. Proses impor umumnya adalah tindakan memasukan barang atau komoditas dari negara lain ke dalam negeri. Impor barang secara besar umumnya membutuhkan campur tangan dari bea cukai di negara pengirim maupun penerima. Impor adalah bagian penting dari perdagangan internasional, dengan arti lain pengertian impor adalah suatu kegiatan perdagangan internasional dengan cara memasukkan barang ke wilayah pabean Indonesia yang dilakukan oleh perusahaan atau perorangan yang bergerak di bidang ekspor-impor dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku

3. Proses Impor Di Pelabuhan Terkait Dengan Administrasi Dokumen

- a. Importir dalam negeri dan supplier diluar Negeri mengadakan korespondensi dan tawar – menawar harga yg akan di impor.
- b. Jika terjadi kesepakatan antara kedua belah pihak, maka dibuat perjanjian jual – beli (*sales contract*).
- c. Importir membuka LC ke Bank Devisa dalam negeri.
- d. Bank Devisa Dalam Negeri memberitahukan kepada Bank Korespondensi LN tentang pembukaan LC nya.
- e. Bank / Koresponden LN menghubungi Exportir LN.
- f. Exportir LN pesan tempat (ruangan) ke agen–agen pelayaran, dengan maksud agar dapat dimuat – dikirim. Kapal menuju Pelabuhan Indonesia.
- g. *Supplier* menyerahkan *Invoice, Packing List* lembar asli kepada Bank LN dan menarik weselnya sedangkan duplikat dokumen – dokumen diatas dikirim langsung kepada Importir.
- h. Bank LN mengirim dokumen kepada Bank Devisa Dalam Negeri.
- i. Bank Devisa DN menyerahkan dokumen – dokumen asli kepada importir.
- j. Importir menyerahkan dokumen – dokumen surat kuasa ke EMKL. EMKL menukar konosemen asli dengan D/O kepada agen perkapalan & membuat PPUD berdasarkan dokumen, serta membayar bea masuk PPN impor dll.
- k. Barang keluar ke peredaran bebas / diserahkan kepada importir.

Note: - Importir harus mempunyai :

- Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP)
- Angka Pengenal Impor (API)

- Barangnya tidak bermasalah masuk jalur hijau, jika masuk jalur merah ada prosedur lagi.
- Lebih mudah lagi jika kita bisa masuk ke dalam Sistem Pelayanan Impor (Importir Jalur Prioritas)

4. ***Letter Of Credit (L/C)***

Suatu surat yang dikeluarkan oleh suatu bank atas permintaan importir yang ditujukan kepada eksportir di luar negeri yang menjadi relasi importir tersebut, yang memberikan hak kepada eksportir itu untuk menarik wesel-wesel atas importir bersangkutan. *Letter of Credit (L/C)* merupakan salah satu cara pembayaran dalam kegiatan ekspor impor. Sistem pembayaran ini memiliki tingkat sekuritas paling tinggi karena melibatkan pihak ketiga yaitu bank. Bank berperan sebagai penjamin kepada eksportir bahwa importir telah melakukan transaksi sebelum eksportir mengirimkan barang.

5. ***Pemberitahuan Impor Barang (PIB)***

Pemberitahuan Barang Impor (PIB) adalah pemberitahuan oleh importir atas barang yang akan diimpor berdasarkan dokumen pelengkap pabean sesuai prinsip *self-assesment*. Dokumen-dokumen pelengkap PIB antara lain *invoice*, *bill of lading* atau *airwaybill*, asuransi, *packing list*, dan dokumen lainnya. PIB adalah dokumen pabean dan memiliki kode dokumen B.C 2.0.

6. ***Material Safety Data Sheet (MSDS)***

MSDS atau disebut juga Informasi Data Keamanan Bahan. Dapat pula diartikan bahwa MSDS juga merupakan lembar keselamatan bahan. Dalam hal kegiatan impor barang, MSDS merupakan dokumen impor tambahan yang juga diperlukan apabila barang yang diimpor adalah barang yang mengandung zat tertentu atau mengandung unsur-unsur kimia, terlebih lagi barang kimia yang dikategorikan sebagai kimia berbahaya beracun (B3).

4. Faktur (Invoice)

Adalah suatu dokumen yang penting dalam perdagangan impor. Data-data dalam invoice akan dapat diketahui berapa jumlah wesel yang akan dapat ditarik, jumlah penutupan asuransi, dan penyelesaian segala macam bea masuk. Faktur (invoice) dapat dibedakan ke dalam 3 (tiga) jenis yaitu:

a. *Proforma Invoice*

Menyatakan syarat-syarat jual beli dan bersangkutan menyetujui pesanan tersebut maka akan ada kontrak antara pembeli dengan penjual sesuai dengan yang ditetapkan dalam Proforma Invoice. Jika importir berdomisili di negara yang memiliki kurs yang berbeda secara internasional, atau bukan dollar, maka importir perlu meminta invoice dengan jenis proforma kepada eksportir agar pemerintah dapat memberikan izin pembayaran. Setelah importir menerima invoice, importir perlu mengajukan invoice tersebut kepada bank untuk mendapat izin pembayaran dengan menukar kurensi menjadi dollar.

b. *Commercial Invoice*

Commercial invoice merupakan dokumen nota atau faktur penjualan barang ekspor impor yang diterbitkan oleh eksportir (penjual atau pengirim barang). Secara kasar, *commercial invoice* adalah surat permintaan pembayaran kepada importir (pembeli) sesaat setelah eksportir selesai memproduksi barang pesanan importir. *Commercial Invoice* dari eksportir ditujukan kepada importir yang nama dan alamatnya sesuai dengan yang tercantum dalam *Letter of Credit* (L/C) dan ditandatangani oleh pihak yang berhak menandatangani. Formulir invoice yang asli diberikan kepada bank sebagai bukti pembayaran untuk diteruskan kepada importir.

c. *Consular Invoice*

Invoice yang dikeluarkan oleh instansi resmi, yakni kedutaan (konsulat). *Consular invoice* terkadang ditandatangani oleh konsul perdagangan negeri pembeli, dibuat oleh eksportir dan ditandatangani oleh konsul negara pembeli, atau dibuat dan ditandatangani negara sahabat dari negara pembeli

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah Efektifitas Penerapan *Dwelling Time* pada kegiatan

impor Pada Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Belawan dan Hambatan yang dihadapi oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Belawan dalam penerapan *Dwelling Time* pada kegiatan Impor.

B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian Yuridis Empiris, penulisan ini dilakukan dengan melakukan penelitian di kantor KPPBC TIPE MADYA Belawan untuk melakukan wawancara dengan pegawai bagian hukum mengenai dwelling time

C. Sumber Bahan Bahan Penelitian

Bahan penilitian yang digunakan dalam mencari jawaban atas permasalahan dalam penelitian ini, dibutuhkan sumber – sumber data penelitian yang terdiri dari :

1. Pengumpulan data menggunakan metode pengumpulan data primer ²⁰ yang dilakukan dengan berbagai cara yang langsung diambil dari pihak – pihak yang berhubungan dengan permasalahan dalam penelitian ini dalam hal di Kantor Pengawasn dan Pelayanan Bea Cukai TYPE B Medan , yang beralamat di JL. Anggada II No 2 Belawan Sumatera Utara.
2. Pengumpulan data menggunakan metode pengumpulan data sekunder yakni Bahan Hukum dari ketentuan perundang – undangan seperti yang memberikan penjelasan mengenai bahan kepustakaan antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, majalah, artikel-artikel, jurnal yang berhubungan dengan judul tersebut.

D. Metode Pengumpulan Data

²⁰Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim (Prof. Marzuki Peter, *Penelitian hukum*, Prenada Media, Jakarta, 2005, hlm 141)

Untuk memperoleh data yang diperlukan guna mendukung pembahasan masalah, maka metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah:

1. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Yaitu suatu alat pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca, mempelajari dan mengutip beberapa pendapat para sarjana yang terdapat dalam buku-buku ataupun literatur yang berhubungan dengan masalah yang diajukan dalam penelitian ini.

2. Wawancara

Selama ini metode wawancara sering sekali dianggap sebagai metode yang paling efektif oleh karena interviewer dapat bertatap muka langsung dengan responden untuk menanyakan perihal pribadi responden, fakta-fakta yang ada dan pendapat (*opinion*) maupun persepsi diri responden dan bahkan sara-saran responden

E. Analisis Data

Analisis data yang dipakai untuk menganalisis data yang dikumpulkan adalah analisis kualitatif yaitu dengan menganalisis data yang berupa informasi, uraian, serta perilaku yang nyata dalam bentuk bahasa prosa kemudian dikaitkan dengan Undang-undang yang berlaku saat ini serta teori untuk mendapatkan kejelasan terhadap bentuk perlindungan hukum terhadap eksportir dengan adanya pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*dwelling time*) terhadap kegiatan ekspor-impor dan faktor-faktor apa yang menyebabkan adanya pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*dwelling time*)

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Efektifitas Penerapan *Dwelling Time* Pada Kegiatan Impor Pada Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Cukai Belawan

Dwelling Time adalah rentang waktu yang di butuhkan Kontainer barang terhitung sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari kawasan pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen berizin waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan sejak kapal sandar dan barang impor keluar dari pelabuhan. Yang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 116 Tahun 2016, dimana telah diatur dalam ketentuan mengenai pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*long stay*) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Makassar. *Dwelling time* atau disebut sebagai waktu tunggu kapal mempunyai fungsi untuk memeriksa segala kelengkapan dokumen kapal yang bermuatan barang *impor*, yang mempunyai tujuan untuk menghindari masuknya barang barang yang berbahaya dan barang barang selundupan yang dapat merugikan dan membahayakan Negara ke area Indonesia.

Dalam proses kegiatan *dwelling time* terdapat beberapa pihak dan proses yang harus dilaksanakan. Adapun pihak yang terlibat dalam proses *dwelling time* yakni Pihak Importir dan Bea Cukai, dan proses *dwelling time* harus mengikuti beberapa prosedur seperti, *Pre Clearance*, *Customs Clearance*, dan *post customs clearance*.

1. *Pre Clearance*

Bea Cukai memberikan himbuan kepada importir untuk segera mengajukan PIB (Pemberitahuan Impor Barang). Proses selanjutnya dapat segera dilaksanakan apabila perusahaan telah mengajukan PIB (Pemberitahuan *Impor* Barang). Oleh karena itu perusahaan perlu dihimbau untuk segera mengajukan PIB nya sebelum barang yang akan di impor datang ke pelabuhan. Mengingat proses *Pre Clearance* menyumbang waktu yang paling dalam penerapan *Dwelling Time*.

Selain itu Bea Cukai juga menerapkan pelayanan 24jam /7 hari. Pelayanan 24 jam per 7 hari ini dilakukan agar proses penyelesaian kegiatan kepabeanan dapat dilakukan setiap waktu, sehingga dapat mempersingkat tingkat *Dwelling Time*. Pelayanan 24/7 dapat berjalan dengan lebih efektif sejak diberlakukannya peraturan baru yang memaksa perusahaan untuk segera menyelesaikan kewajiban kepabeanannya.

Terakhir, penerapan ketentuan baru mengenai tarif dan *longstay* penumpukan dalam pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 116 Tahun 2016 tentang Pemindahan barang yang Telah Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar. Berdasarkan peraturan tersebut, *importir* tidak bisa lagi membiarkan barangnya menumpuk terlalu lama di Terminal Penumpukan Sementara,

karena jika telah melebihi waktu yang telah ditentukan, maka barang akan dipindahkan ke lapangan penumpukan lini 2 dengan semua biaya pemindahan ditanggung oleh importir.

2. *Custom Clearance*

Dalam hal ini Strategi yang dilakukan Bea Cukai pada proses *Custom Clearance*, yang pertama melakukan rapat koordinasi terkait *Dwelling Time* dengan kepala kantor wilayah dan kepala bidang fasilitas. Kedua, melakukan koordinasi dengan Direktorat Informasi Kepabeanan dan Cukai terkait perbaikan mesin penjaluran. Koordinasi dilakukan agar proses pelayanan dapat berjalan dengan lebih baik dan lebih efektif. Dibutuhkan koordinasi yang baik dari seluruh pihak yang terlibat. Ketiga, penerapan pelayanan 24 jam /7 hari (dalam pelaksanaannya 8 jam dalam sehari) di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai KPPBC Belawan agar pelayanan dapat dilakukan setiap saat dan tidak harus menunggu pada waktu kerja. Keempat, Bea Cukai membuka kelas untuk importir mengenai mengenai penjelasan pengisian INP (Informasi Nilai Pabean) dan DNP (Deklarasi Nilai Pabean) agar semakin cepat dan akurat. Adanya kelas tersebut membantu perusahaan atau pengguna jasa agar tidak merasa kebingungan dalam pengisian INP (Informasi Nilai Pabean) dan DNP (Deklarasi Nilai Pabean) sehingga perusahaan atau pengguna jasa tidak perlu melakukan revisi ataupun perbaikan dalam melakukan pengisian. Kelima, meminta atau menghimbau importir untuk melampirkan DNP dan kelengkapan pada saat penyerahan dokumen agar pengurusan dokumen dapat selesai dalam satu kali pelayanan. Himbauan tersebut dapat memacu perusahaan atau pengguna jasa agar melengkapi semua persyaratan yang diperlukan untuk dilampirkan. Sehingga proses penyelesaian kewajiban dapat berlangsung dengan lebih cepat. Keenam, menambah jumlah perusahaan yang berstatus hijau dan mitra utama (kerjasama dengan asosiasi untuk

rekomendasi profil importir) agar mengurangi proses pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan fisik barang. Terakhir yang ketujuh, adalah penerapan secara penuh PER-12/BC/2016, PER-16/BC/2016, dan PER-20/BC/2016 yang mulai berjalan sejak tanggal 13 September 2016 yang diharapkan semakin mempersingkat *Custom Clearance*.

3. Post Clearance

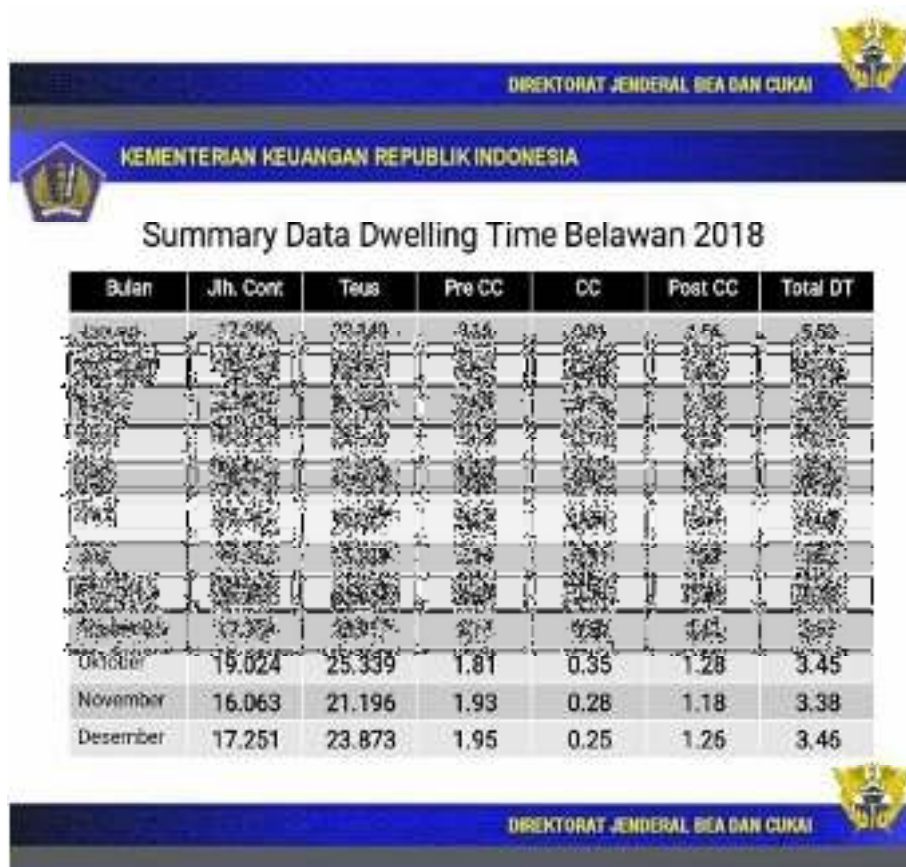
Strategi yang dilakukan Bea Cukai pada proses *Post Clearance*, yang pertama menerapkan pelayanan 24/7 di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai TMP Belawan. Sehingga penyelesaian kewajiban kepabeananan dapat dilakukan setiap saat dan tidak harus menunggu saat sudah memasuki hari kerja. Kedua, memindahkan peti kemas yang sudah diterbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) ke lapangan penimbunan domestik ketika sudah melebihi batas waktu penumpukan yang ditentukan (3 hari). Ketiga, Penerapan dan Pemberlakuan ketentuan baru mengenai Tarif dan *Longstay* Penumpukan dalam Pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 116 Tahun 2016, tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*long stay*) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar yang dimana peraturan tersebut dapat mengurangi penumpukkan barang di gudang penampungan *container*

Dalam hal ini peraturan yang baru yaitu Peraturan Menteri No 116 Tahun 2016 memaksa perusahaan atau pengguna jasa untuk segera menyelesaikan kewajiban kepabeanannya. Batas waktu penumpukan di lapangan penumpukan sementara adalah maksimal 3 (tiga) hari. Sehingga penerapan pelayanan 24 jam/7 hari dapat diterapkan, karena perusahaan harus segera menyelesaikan kewajiban kepabeanannya meskipun di

akhir pekan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Muhammad Kurniatama Selaku Kepala Seksi Bagian Pengawasan *dwelling time* di Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Cukai Belawan Bahwa dalam penerapan strategi *Dweling Time* ini mendapat kan hasil keberhasilan dimana suatu strategi yang diterapkan dapat dilihat dari hasil yang diberikan melalui penerapan Peraturan Menteri No 116 Tahun 2016. Perbedaan tingkat *Dwelling Time* pelabuhan Belawan saat sebelum dan sesudah peraturan diterapkan menunjukkan hasil yang cukup signifikan. Peraturan-peraturan tersebut mulai secara efektif diterapkan di pelabuhan Belawan pada bulan februari 2018.²¹

Adapun Tabel tentang laporan *Dwelling Time* pelabuhan Belawan satu tahun 2018:



The image shows a table titled "Summary Data Dwelling Time Belawan 2018" from the Directorate General of Customs and Excise, Ministry of Finance, Republic of Indonesia. The table lists data for the months of October, November, and December. The columns are: Bulan, Jlh. Cont, Teus, Pre CC, CC, Post CC, and Total DT. The data for October is: 19.024, 25.339, 1.81, 0.35, 1.28, 3.45. For November: 16.063, 21.196, 1.93, 0.28, 1.18, 3.38. For December: 17.251, 23.873, 1.95, 0.25, 1.26, 3.46.

| Bulan | Jlh. Cont | Teus | Pre CC | CC | Post CC | Total DT |
|----------|-----------|--------|--------|------|---------|----------|
| Oktober | 19.024 | 25.339 | 1.81 | 0.35 | 1.28 | 3.45 |
| November | 16.063 | 21.196 | 1.93 | 0.28 | 1.18 | 3.38 |
| Desember | 17.251 | 23.873 | 1.95 | 0.25 | 1.26 | 3.46 |

²¹Hasil wawancara dengan Bapak Muhammad Kurniwan Pada tanggal 22 juli 2019

Sumber : Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Cukai Belawan

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa setelah dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan No 116 Tahun 2016 mengenai penerapan *dwelling time* di kantor pengawasan dan pelayanan bea cukai belawan sudah efektif karena tabel diatas menunjukkan perkembangan tentang *dwelling time* yang dimana sebelum diterapkannya *dwelling time* dan sebelum diterapkannya Peraturan Menteri Perhubungan No 116 Tahun 2016 sering terjadi penumpukkan barang di gudang penimbunan barang sementara sebanyak 10%, maka dalam hal ini tentang efektifitas penerapan *dwelling time* sudah dilaksanakan Bea Cukai Belawan secara efektif, dikarenakan Bea Cukai Belawan sudah mempunyai target untuk pelayanan *Custom Clearance* yang maksimalnya 0.5 hari ²² dan rata-rata tiap bulan dibawah 0.5 hari ungkap bapak muhammad kurniawan.²³

B. Hambatan yang dihadapi oleh kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Belawan dalam penerapan *dwelling time* pada kegiatan *Impor*

Dalam melaksanakan penerapan Dweling Time pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Belawan menghadapi Hambatan sebagai berikut.²⁴

1. Pihak importir sering sekali tidak mengambil barang nya dengan alasan barang yang ada di dalam gudang importirnya sudah penuh dan tidak mungkin lagi muat di dalam gudang pihak importirnya maka dengan alasan tersebut pihak importir tidak mengambil barang nya karena di dalam jika pihak importir tidak mengambil barang di gudang penimbunan barang maka pihak importir hanya membayar denda pada saat pengambilan barang hal ini dapat menimbulkan terjadinya penumpukkan secara besar besaran di gudang penimbunan pelabuhan.
2. Pihak importir terkadang beralasan tidak mempunyai truk pengangkut untuk

²² yang dimaksud dengan *0.5 hari* adalah proses *dwelling time* nya dalam sehari hanya memakan waktu 5 jam dalam satu hari

²³ Hasil wawancara dengan Bapak Muhammad Kurniawan Pada tanggal 22 juli 2019

²⁴ Hasil wawancara dengan bapak muhammad kurniawan. Senin 22 juli 2019

mengangkut barang *import* tersebut yang pada akhirnya penumpukkan barang terjadi karena barang yang baru di impor tersebut tidak diambil.

3. kendala yang dihadapi biasanya masalah lamanya waktu penyerahan *hardcopy* dokumen jalur kuning dan jalur merah. Juga, masih lamanya penarikan kontainer untuk diperiksa fisik. Demikian juga lamanya pengurus barang dalam pendampingan periksa fisik serta kesiapan penerbitan *Delivery Order* (DO) dari pelayaran dan perbankan pada hari-hari libur.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan atas bab sebelumnya maka penulisan ini memiliki kesimpulan antara lain:

1. Efektivitas penerapan *dwelling time* pada kegiatan impor Pada Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Cukai Belawan, Bahwa dalam penerapan *dwelling time* secara efektif dalam kegiatan impor pada kantor pengawasan dan pelayanan bea cukai belawan, menerapkan strategi – strategi. Dimana strategi secara umum penerapan *dwelling time* secara umum adalah: *Post Clearence, Customs Clearence* dan *pre clearence* dan dilihat bahwa setelah dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan No 116 Tahun 2016 mengenai penerapan *dwelling time* di kantor pengawasan dan pelayanan bea cukai belawan sudah efektif karena tabel diatas menunjukkan perkembangan tentang *dwelling time* yang dimana sebelum diterapkannya *dwelling time* dan sebelum diterapkannya Peraturan Menteri Perhubungan No 116 Tahun 2016 sering terjadi penumpukkan barang di gudang penimbunan barang sementara sebanyak 10%, maka dalam hal ini tentang efektivitas penerapan *dwelling time* sudah dilaksanakan Bea Cukai Belawan secara efektif, dikarenakan Bea Cukai Belawan sudah mempunyai target untuk pelayanan *Custom Clearance* yang maksimalnya 0.5 hari
2. Hambatan Yang Dihadapi Oleh Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Belawandalam penerapan *dwelling time* pada kegiatan Impor,Hambatan yang dihadapi

Oleh Kantor pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai Belawan adalah Hambatan dari para importer:

Pihak importir sering sekali tidak mengambil barang nya dengan alasan barang yang ada di dalam gudang importirnya sudah penuh dan tidak mungkin lagi muat di dalam gudang pihak importirnya maka dengan alasan tersebut pihak importir tidak mengambil barang nya karena di dalam jika pihak importir tidak mengambil barang di gudang penimbunan barang maka pihak importir hanya membayar denda pada saat pengambilan barang hal ini dapat menimbulkan terjadinya penumpukkan secara besar besaran di gudang penimbunan pelabuhan

Pihak importir terkadang beralasan tidak mempunyai truk pengangkut untuk mengangkut barang *import* tersebut yang pada akhirnya penumpukkan barang terjadi karena barang yang baru di impor tersebut tidak diambil.

Dan kendala yang terakhir dihadapi adalah masalah lamanya waktu penyerahan *hardcopy* dokumen jalur kuning dan jalur merah yang dimana pihak importir belum memberikan *hardcopy* dokumen yang terkait dengan barang yang datang di pelabuhan maka hal ini menyebabkan lamanya proses *dwelling time*

B. SARAN

1. Seharusnya pihak Importir mempunyai gudang yang memadai untuk menampung banyak barang yang akan di Impor agar barang tersebut tidak membuat menumpuk di pelabuhan
2. Pihak Importir harus mempunyai kendaraan Truk yang setiap saat harus selalu siap

untuk mengangkut barang import dari gudang pelabuhan.

3. Dalam hal ini pihak Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Cukai Belawan seharusnya mempertegas kepada Pihak importir untuk mempersiapkan *hardcopy* dokumen yang terkait dengan lengkap agar tidak terjadinya penumpukkan barang di pelabuhan