

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perdagangan memiliki kata dasar yaitu dagang, artinya berniaga. Niaga atau dagang adalah kegiatan manusia untuk menukar satu jenis barang dengan barang lainnya . Unit usaha dalam hukum perdata indonesia dikenal dengan badan hukum yang bisa bertindak sebagai subjek hukum . Arti perdagangan yang sering dikenal adalah melakukan jual beli pada suatu badan hukum, sebagai contoh Perseroan Terbatas. Mulai dari usia anak anak hingga dewasa, meski memiliki pemahaman yang berbeda , perdagangan dikenal baik oleh manusia sebagai salah satu jalan untuk memenuhi kebutuhan manusia ,yang artinya perdagangan dapat menjadi sumber pendapatan bagi manusia .

Jenis perdagangan sesuai dengan sektor wilayahnya dapat dikelompokkan sebagai berikut, Perdagangan domestik yaitu Perdagangan yang terjadi di dalam suatu negara itu sendiri. Perdagangan lintas batas yaitu yang terjadi antarpedagang yang berada di dua negara yang berbeda, namun para pihak dapat saling bertemu. Selanjutnya, dikenal dengan perdagangan internasional, sering disebut perdagangan yang terjadi diluar negeri. Di zaman digital saat ini, pemerintahan di berbagai negara menjadikan perdagangan internasional sebagai fokus utama sebagai tonggak pendapatan keuntungan perekonomian suatu negara. Perkembangan perdagangan internasional selalu menjadi topik hangat untuk setiap negara, terutama dengan hasil produksi yang dapat dikirim ke pasar dunia, atau

hasil produk negara lain dikirim ke dalam negeri untuk mempengaruhi perekonomian.

Terjadinya perdagangan internasional karena adanya ketergantungan satu negara dengan negara lain . Pernyataan itu disebabkan adanya satu negara tidak bisa memenuhi kebutuhan yang diperlukan oleh masyarakat, baik untuk pemakai pribadi atau kebutuhan industri. Selain daripada itu informasi dan transportasi merupakan salah satu sumber yang dibutuhkan sebagai faktor utama hubungan antarnegara dalam perdagangan internasional, informasi untuk mengetahui kebutuhan yang diperlukan sedangkan transportasi sarana pengiriman komoditas. Kebebasan setiap negara dalam melakukan transaksi menjadi peluang agar adanya interaksi baik itu bentuknya kerja sama atau perdagangan (Eddie Rinaldy, Denny Ikhlas, 2018).

Dalam perdagangan internasional, terdapat suatu organisasi yang mendorong perdagangan dunia yaitu *World Trade Organization* (WTO) . WTO berperan untuk mendorong atau mengembangkan proses perdagangan serta menyediakan system perdagangan dunia yang aman. Organisasi tersebut menjalankan aturan yang sudah ditetapkan di setiap perjanjian perdagangan dunia seperti *General Agreement on Traffic and Trade* (GATT) (Ni Kadek Srimasih Ristiyani, 2022).

Perdagangan internasional sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi atau disebut juga *economic growth*, artinya ada penambahan output atau penambahan pendapatan nasional dalam kurun waktu tertentu. Adapun yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu kegiatan ekspor yang berperan menjual barang ke luar negeri, lalu kegiatan impor untuk keperluan pasar didalam negeri,

nilai tukar sebagai tingkat harga yang di sepakati penduduk oleh dua negara untuk melakukan perdagangan dan penanaman modal dalam negeri (Juliansyah, 2021).

Seiring dengan kegiatan untuk mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, khusus negara indonesia yang sedang berkembang, memiliki daerah pesisir untuk dimanfaatkan dalam membangun aktivitas industri, sebagai aktivitas perdagangan, baik itu untuk pembuatan, pengolahan, padat karya, dan padat modal. Perdagangan diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan. Dalam Pasal 1 (1) *“Perdagangan adalah tatanan kegiatan yang terkait dengan transaksi Barang dan/atau Jasa di dalam negeri dan melampaui batas wilayah negara dengan tujuan pengalihan hak atas Barang dan/atau Jasa untuk memperoleh imbalan atau kompensasi.”* (2) *“Perdagangan Dalam Negeri adalah Perdagangan Barang dan/atau Jasa dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak termasuk Perdagangan Luar Negeri”.* (3) *“Perdagangan Luar Negeri adalah Perdagangan yang mencakup kegiatan Ekspor dan/atau Impor atas Barang dan/atau Perdagangan Jasa yang melampaui batas wilayah negara.”* Lebih spesifik dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan diatur tentang kegiatan perdagangan. Dalam Pasal 1 (1) *“Kepabeanan merupakan pengawasan terhadap lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.”* (3) *“Tentang kawasan pabean yaitu batas tertentu seperti pelabuhan laut, bandar udara atau tempat yang berada dibawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai”.* (13) tentang pengertian impor yaitu pemasukan barang kedalam daerah pabean, (14) Adapun pengertian dari ekspor, kebalikan dari impor.

Pada awal tahun 1970, 2 misi terbesar menjadi capaian untuk pengembangan kawasan industri di Indonesia, yakni alat untuk membangun iklim industri yang berkelanjutan dan sarana pengaturan uang khususnya pada daerah yang investasinya belum berkembang. Sesuai dengan *National Industrial Zoning Commitee's* (USA) 1967 , kawasan industri atau disebut *Industrial Park* yaitu suatu kawasan industri diatas tanah yang cukup luas, secara administrasi dikontrol oleh seseorang atau lembaga yang cocok untuk kegiatan industri, karena lokasi, topografi, zoning yang tepat, ketersediaan infrastrukturnya (utilitas), dan aksesibilitas transportasi yang mudah.

Kawasan industri di Indonesia diartikan pusat kelompok perusahaan industri yang memiliki areanya tersendiri.. Sebelumnya pengelompokan industri disebut “Lingkungan Industri” Diatur dalam *Undang Undang Pokok Agraria “UUPA” Nomor 5 Tahun 1960* belum mengenal istilah semacam lingkungan, zona, atau kawasan industri. Namun pada pasal 14 UUPA yang terbaru mengamanatkan pemerintah untuk menyusun rencana umum persediaan, peruntukan dan penggunaan tanah dan baru menyebut sasaran peruntukan tanah yaitu untuk keperluan pengembangan industri, transmigrasi dan pertambangan (ayat (1) huruf (e) Pasal 14 UUPA (Pembaharuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, n.d.).

Pengertian kawasan industri dalam Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 41 Tahun 1996 adalah “*kawasan tempat pemusatan kegiatan industri yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana penunjang yang dikembangkan dan dikelola oleh Perusahaan Kawasan Industri yang telah memiliki Izin Usaha*

Kawasan Industri.” (Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1996 Tentang Kawasan Industri, n.d.).

Salah satu daerah yang sampai saat ini dijadikan sebagai sasaran kawasan industri adalah Kota Batam. Kota yang terus dikembangkan oleh pemerintah setempat dimanfaatkan sebagai akses kegiatan industri, perdagangan, perkapalan, dan pariwisata. Dampak awal dengan adanya kegiatan tersebut maka terdapat perubahan pendapatan ekonomi penduduk, dengan adanya industri maka penduduk lokal dapat bekerja, selain itu adanya investasi baik dari luar negeri maupun dalam negeri sebagai salah satu mesin tumbuhnya perekonomian nasional. Penetapan pulau batam sebagai daerah industri ada pada Kepres No 41 Tahun 1978 yang disempurnakan dengan dikeluarkannya Kepres No 94 Tahun 1998.

Melalui Kepres No. 41 Tahun 1973 (dirubah dengan Keppres No. 113/2000) Pemerintah Republik Indonesia menetapkan seluruh wilayah Pulau Batam sebagai kawasan pengembangan industri yang berada di bawah pengelolaan sebuah lembaga otoritatif, yaitu Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (OPDIP Batam) atau yang dikenal dengan sebutan Otorita Batam. Namun pada PP No 46 Tahun 2007 pada pasal 3(1) Seluruh aset milik Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dialihkan menjadi milik Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, dengan pengecualian terhadap aset yang sudah diserahkan kepada Pemerintah Kota Batam sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, (2) Pegawai yang sebelumnya bekerja di Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dialihkan menjadi pegawai pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan

Bebas Batam. Perubahan ini mencerminkan peralihan kelembagaan dari Otorita Batam menjadi BP Batam, yang kini memegang tanggung jawab dalam mengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di wilayah Batam (Napitupulu & Nugroho, 2016).

Penulis melakukan wawancara dengan Ibu Elvis Saragih, selaku Purchasing Executive di Perusahaan Swasta di Kota Batam yakni PT UTD Creation Solutions Batam, yang memiliki pengalaman langsung terkait administrasi proses impor. PT UTD Creation Solutions Batam merupakan perusahaan swasta yang berdiri pada tahun 1993, beroperasi pada tahun 1995. Perusahaan ini bergerak di bidang kertas, yakni produk kemasan seperti *Bulk Box*, *Litho Print*, *Display*, *Foam Packaging*. Dalam menjalankan proses produksinya, perusahaan ini sangat bergantung pada bahan baku kertas impor yang tidak dapat dipenuhi dari dalam negeri. Sistem perizinan impor diatur pada UU No 17 tentang Kepabeanan. Dalam undang-undang ini, ada beberapa ketentuan yang mengatur tentang kewajiban, prosedur, dan syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh importir dalam melakukan kegiatan impor barang.

Pasal 2 menegaskan bahwa kegiatan impor barang ke Indonesia wajib mengikuti prosedur yang telah ditentukan oleh Bea Cukai dan instansi terkait.

Pasal 5 menyatakan bahwa setiap barang yang masuk ke Indonesia harus dikenakan pemeriksaan oleh Bea Cukai untuk memastikan kesesuaian barang dengan dokumen yang diajukan oleh importir.

Pasal 42 mengatur tentang kewajiban pemerintah untuk melakukan pemeriksaan fisik barang impor, dan Bea Cukai berwenang untuk melakukan

pemeriksaan tersebut dalam rangka pengawasan terhadap barang impor yang masuk ke Indonesia.

Berdasarkan Pasal 42, setiap barang yang diimpor dapat dilakukan pemeriksaan oleh petugas Bea dan Cukai dalam bentuk pemeriksaan dokumen, dan apabila diperlukan, pemeriksaan fisik barang. Lebih lanjut, pelaksanaan teknis pemeriksaan fisik barang impor diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-1/BC/2023 sebagai pengganti PER-13/BC/2017, yang memuat ketentuan bahwa pemeriksaan dapat dilakukan di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dengan menghadirkan barang secara fisik dan membuka kemasan sesuai dengan instruksi pemeriksaan (Republik Indonesia, n.d.).

Tanggal 07 Januari 2025, Perusahaan *GS Paperboard & Packaging Sdn Bhd* yang merupakan produsen kertas dan kemasan terintegrasi di Malaysia melakukan *delivery order* kepada PT UTD Creation Packaging Solutions Batam, menggunakan jasa transportasi laut melalui Kapal *Baywater Shipping and Forwarding PTE LTD* yang berada di Singapura. Sebanyak dua puluh delapan e-dokumen *delivery order* telah diterima oleh pihak *Baywater Shipping* sebagai dasar pengangkutan barang. Setelah proses pemuatan selesai, diterbitkan dokumen *Original Bill of Lading* (B/L) sebagai tanda terima dan bukti kepemilikan sah atas barang yang dikirim, sekaligus menandai dimulainya proses pengangkutan barang ke wilayah pabean Indonesia.

Setibanya di pelabuhan Batu Ampar, Kota Batam, barang impor tersebut masuk dalam kategori zona merah, terbit dalam dokumen Pemberitahuan Pabean *Free Trade Zone*. Selanjutnya, terbitlah surat pemeriksaan fisik yang mengharuskan

barang tersebut untuk menjalani pemeriksaan lebih lanjut dalam jangka waktu 3 hari. Surat tersebut di terbitkan oleh Kantor Pelayanan Utama (KPU) Bea dan Cukai Tipe B Batam.

Dalam Peraturan DJBC No : P- 42/BC/2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai pada pasal 1 ayat 30 *“Jalur Merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran Barang Impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).”*

Sistem pada manajemen risiko kepabeanan, sesuai dengan ketentuan Pasal 42 ayat (1) UU No 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan memberikan kewenangan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan pemeriksaan fisik apabila dianggap berisiko tinggi. Berdasarkan status zona merah tersebut, maka dilakukan pemeriksaan fisik menyeluruh terhadap kontainer yang memuat bahan baku kertas. Prosedur ini menyebabkan perusahaan harus melakukan pembongkaran barang, membuka kemasan, dan menyusun ulang kontainer yang telah dibongkar, menggunakan tenaga kerja serta alat berat selama 3 hari yang tersedia di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) yang terletak di Batu Ampar.

Permasalahan muncul ketika seluruh biaya pembongkaran, termasuk biaya buka-tutup kemasan serta pemakaian alat berat, dibebankan sepenuhnya kepada pihak importir. Hal ini ditandai dengan adanya invoice antara PT. YASA TIRTA PERDANA selaku PPJK biaya pembongkaran dibebankan pada PT UTD Packaging Solutions Batam sebesar Rp.2.575.400. PER-1/BC/2023 pasal 1 ayat 6 menegaskan *“Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan yang selanjutnya*

disingkat PPJK adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pengurusan pemenuhan kewajiban pabean untuk dan atas kuasa Importir.”

Padahal, berdasarkan ketentuan dalam PER-1/BC/2023 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemeriksaan Fisik Barang Impor, tidak dijelaskan secara eksplisit bahwa biaya operasional pembongkaran tersebut merupakan tanggung jawab wajib dari importir. Hal ini menimbulkan pertanyaan yuridis mengenai dasar hukum pembebanan biaya tersebut, apakah sudah sesuai dengan prinsip kepastian hukum, atau justru merupakan praktik administratif yang belum memiliki kejelasan dalam regulasi positif kepabeanan di Indonesia. Perusahaan ini menghadapi kenyataan bahwa setiap kali dilakukan pemeriksaan fisik terhadap barang impor, perusahaan harus menanggung biaya tambahan yang timbul dari proses pembongkaran kontainer, penggunaan alat berat, hingga penyusunan kembali barang yang telah diperiksa. Padahal, baik dalam Undang-Undang Kepabeanan maupun dalam PER-1/BC/2023, tidak secara eksplisit dijelaskan bahwa seluruh beban biaya pemeriksaan tersebut wajib ditanggung oleh importir. Situasi ini menimbulkan kerancuan hukum dan potensi ketidakadilan, mengingat pemeriksaan merupakan bagian dari kewenangan negara dalam fungsi pengawasan, sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 3 Undang-Undang Kepabeanan yang menegaskan tugas lembaga Bea dan Cukai pada pengawasan dan pelayanan ekspor impor barang. Menjadi penting untuk dilakukan kajian yuridis terhadap pelaksanaan pembongkaran barang impor dalam konteks pemeriksaan fisik, khususnya dalam hal pembebanan biaya kepada importir, untuk mengetahui apakah praktik tersebut

telah sejalan dengan prinsip kepastian hukum, kewajaran pembebanan biaya, dan perlindungan hukum bagi pelaku usaha.

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah dipaparkan, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“ANALISIS YURIDIS PELAKSANAAN IMPOR MATERIAL KERTAS STUDI PADA PT UTD CREATION PACKAGING SOLUTIONS BATAM”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang manufaktur kemasan berbahan dasar kertas, PT UTD Creation Packaging Solutions Batam bergantung pada pasokan bahan baku kertas yang dikirim dari luar negeri. Pada pelaksanaan kegiatan impor, perusahaan menghadapi dua persoalan utama.

1. Pada saat melakukan pemeriksaan fisik oleh lembaga Bea Cukai di pelabuhan, biaya pembongkaran atas barang yang diperiksa dibebankan sepenuhnya kepada pihak perusahaan, bukan ditanggung oleh negara atau otoritas pelabuhan.
2. Proses pembongkaran dan pemeriksaan fisik akan menyebabkan akibat hukum secara administratif dan ekonomis.

1.3 Batasan Masalah

Penulis menetapkan batasan masalah untuk menjaga agar ruang lingkup penelitian tidak terlalu melebar serta agar fokus tetap tertuju pada pokok permasalahan yang dikaji. Oleh karena itu, batasan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini :

1. Analisis pertanggungjawaban hukum terhadap pembebanan biaya pembongkaran barang impor kepada perusahaan.
2. Akibat hukum administratif dan ekonomis yang ditimbulkan akibat pemeriksaan fisik oleh Bea Cukai di pelabuhan Batam.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan berbagai penjelasan yang telah disampaikan dalam bagian latar belakang, maka permasalahan-permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan:

1. Bagaimana pertanggungjawaban hukum atas pembebanan biaya pembongkaran barang impor yang dibebankan kepada perusahaan oleh Bea Cukai?
2. Bagaimana akibat hukum administratif dan ekonomis yang ditimbulkan oleh proses pemeriksaan fisik terhadap PT UTD Creation Packaging Solutions Batam?

1.5 Tujuan Penelitian

Setiap penelitian tentu memiliki tujuan yang diharapkan dapat memberikan manfaat, baik secara praktis maupun teoritis. Begitu pula dengan proposal ini, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini:

1. Untuk menganalisis pertanggungjawaban hukum terkait pembebanan biaya pembongkaran barang impor kepada perusahaan, serta untuk menilai apakah pembebanan biaya tersebut seharusnya menjadi tanggung jawab negara atau otoritas pelabuhan.

2. Untuk mengevaluasi akibat hukum administratif dan ekonomis yang ditimbulkan oleh pembongkaran dan pemeriksaan fisik barang impor terhadap PT UTD Creation Packaging Solutions Batam.

1.6 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoretis

Memperbanyak wawasan akademis mengenai pertanggungjawaban hukum dalam konteks kepabeanan, khususnya terkait dengan pembebanan biaya pembongkaran barang impor yang tidak diatur secara eksplisit oleh hukum.

Mengembangkan pemahaman tentang akibat hukum dari prosedur pemeriksaan fisik barang impor terhadap perusahaan, yang dapat diadopsi untuk penelitian lebih lanjut dalam bidang hukum kepabeanan.

2. Manfaat Praktis

Memberikan solusi bagi perusahaan mengenai pembebanan biaya pembongkaran barang impor yang tidak adil, serta rekomendasi bagi perbaikan kebijakan kepabeanan dan memberikan masukan kepada otoritas Bea Cukai dan pemerintah terkait kemungkinan perbaikan regulasi mengenai biaya pembongkaran dan prosedur pemeriksaan yang lebih efisien dan adil.