

BAB III
SISTEM INDONESIA *NATIONAL SINGLE WINDOW* DIKAITKAN
DENGAN PROSEDUR KEPABEANAN DAN KEGIATAN
PERDAGANGAN EKSPOR-IMPOR DI INDONESIA

1.1 ASEAN DAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL

Pada era globalisasi dan perdagangan bebas sekarang ini, manusia dengan ide, bakat, IPTEK, beserta barang dan jasa yang dihasilkannya dapat dengan mudah melewati batas negara. Pergerakan yang relatif bebas dari manusia, barang dan jasa yang dihasilkan ternyata bukan hanya telah menimbulkan saling keterkaitan dan ketergantungan, akan tetapi juga telah menimbulkan persaingan global yang semakin ketat.¹

Isu globalisasi yang semakin hangat dan terus berkembang itu tampaknya telah menjadi bahan bahasan bagi berbagai pihak yang terlibat dalam perdagangan nasional maupun internasional. Globalisasi bukanlah suatu persoalan yang sangat menakutkan dan seolah-olah tidak dapat diatasi, akan tetapi globalisasi merupakan perluasan jaringan bisnis selama tantangannya dapat diatasi dengan kerja keras dan penuh kesabaran.²

Pengertian perdagangan internasional adalah: “*the exchange of goods and services between nations*” dan selanjutnya “*as used, it generally refers to the total goods and services exchanges among all nations,*” intinya mengandung pengertian pertukaran seluruh barang dan jasa antara semua negara/bangsa.³ Istilah “perdagangan internasional” sebenarnya adalah kegiatan pertukaran antarpenduduk suatu negara dengan penduduk negara lain. Dapat dikatakan bahwa perdagangan internasional tidak berbeda dengan pertukaran antardua orang di suatu negara, perbedaannya adalah bahwa perdagangan internasional orang

¹ Hamdy Hadi, *Ekonomi Internasional: Teori dan Kebijakan Perdagangan Internasional*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2000), hlm. 17.

² Zainul Arifin, *Memahami Bank Syariah: Lingkup, Peluang, Tantangan, dan Prospek*, (Jakarta: Alfabet, 2000), hlm. 128.

³ Sumantoro, *Naskah Akademis Peraturan Perundang-undangan RUU tentang Perdagangan Internasional*, (Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman RI: Jakarta, 1997-1998), hlm. 29.

yang satu kebetulan berada di negara yang berbeda.⁴

Perdagangan internasional juga berarti melakukan transaksi jual beli dengan pihak luar negeri atau transaksi yang dilakukan antarnegara, yang disebut ekspor-impor.⁵ Nelson dalam bukunya mengatakan:

*“When an exchange of goods and services takes place across national boundaries, it is called international trade. Exports are the goods and services sold by individuals or nations. Imports are the goods and services purchased. By these methods, products valued at more than \$7 trillion worldwide are exchange everyday.”*⁶

Teori-teori perdagangan internasional sudah berkembang sejak abad ke-16 dan terus mengalami perkembangan yang sangat pesat. Pada abad ke-16 hingga abad ke-18, berkembang aliran/filsafat ekonomi merkantilisme. Ide pokok merkantilisme adalah sebagai berikut⁷:

- Suatu negara/raja akan kaya/makmur dan kuat bila ekspor lebih besar daripada impor ($X > M$);
- Surplus yang diperoleh dari selisih ($X - M$) atau ekspor netto yang positif tersebut diselesaikan dengan pemasukan logam mulia (LM), terutama emas dan perak dari luar negeri. Dengan demikian, semakin besar ekspor netto, maka akan semakin banyak LM yang dimiliki atau diperoleh dari luar negeri;
- Pada waktu itu LM (emas maupun perak) digunakan sebagai alat pembayaran (uang), sehingga negara/raja yang memiliki LM yang banyak akan kaya/makmur dan kuat;
- LM yang banyak tersebut digunakan raja untuk membiayai armada perang guna memperluas perdagangan luar negeri dan penyebaran agama.

Selanjutnya dikenal teori perdagangan internasional klasik yang dipelopori oleh Adam Smith dan David Ricardo yang intinya adalah serangan terhadap

⁴ Hadi Prayitno dan Budi Santosa, *Ekonomi Pembangunan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1996), hlm. 257.

⁵ Hendra Halwani, *Perdagangan Internasional: Pendekatan Ekonomi Makro dan Mikro*, (Jakarta: LP3ES, 1993), hlm. 5.

⁶ Carl A. Nelson, *Import-Export How To Get Started In International Trade*, (New York: McGraw Hill, 2000), hlm. 3.

⁷ Hamdy Hady, *Teori dan Kebijakan Perdagangan Internasional, Buku I*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2000), hlm. 24.

praktek merkantilisme. Teori perdagangan internasional klasik berpendapat bahwa praktek merkantilisme dilakukan atas pengorbanan penduduk kedua negara yang berdagang. Teori perdagangan internasional klasik yakin bahwa perdagangan bebas akan menguntungkan semua pihak yang terlibat dengan meningkatkan efisiensi produksi sehingga meningkatkan kesejahteraan setiap negara yang berdagang.⁸

Smith mengemukakan pemikirannya tentang persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi agar perdagangan bebas dapat mendorong peningkatan kesejahteraan bangsa-bangsa, yaitu: perkembangan masyarakat yang mencapai tahap “*commercial society*”;⁹ hubungan hukum yang bersumber pada “*contractual relation*”;¹⁰ dan peran pemerintah yang cukup vital, yaitu untuk melindungi *property*.¹¹

Smith mengkritik merkantilisme dengan mengemukakan bahwa kekayaan suatu bangsa tercermin pada tingkat “*standard of living*” bangsa yang bersangkutan, berupa tersedianya pilihan-pilihan konsumsi bagi warganya, yang dapat dicapai melalui perdagangan bebas (*free trade*).¹² Hal ini dilandasi asumsi bahwa perdagangan internasional terjadi berdasarkan “*absolute advantage*”, yaitu apabila eksportir dengan sumber daya yang dimilikinya dapat menghasilkan produk berupa output yang lebih banyak, dengan harga yang lebih murah, dibandingkan dengan pesaing-pesaingnya.

David Ricardo, menyempurnakan teori Adam Smith, berpendapat bahwa arus perdagangan antarnegara ditentukan oleh tingkat harga relatif (bukan absolut) dari barang yang diproduksi. Negara-negara cenderung untuk mengambil spesialisasi untuk memproduksi komoditi dengan harga yang lebih murah dibandingkan dengan pesaing-pesaingnya. Dengan demikian, perdagangan internasional bukanlah suatu “*a zero-sum game*”. Perdagangan internasional berdasarkan “*absolute advantage*” hanya memberikan keuntungan kepada satu

⁸ Peter H. Lindert, *Ekonomi Internasional, terjemahan*, (Jakarta: Bumi Aksara, 1994), hlm. 18.

⁹ Adam Smith, *Lectures in Jurisprudence*, (Glasgow: Prentice-Hall, 1978), hlm. 14-15; 459-460.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, (Glasgow: Prentice-Hall, 1976), bk. V, ch. I pt. II.

¹² Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, *Op. Cit.*

pihak saja, dan merugikan pihak lain. Sebaliknya, Ricardo menunjukkan perdagangan bebas, melalui spesialisasi yang didasarkan pada *comparative advantage*, memberikan keuntungan kepada kedua belah pihak pelakunya.¹³

Pemikiran klasik Adam Smith dan pendukungnya tersebut direspon oleh para pemikir yang lebih modern, yang mengembangkan lebih lanjut teori tentang keunggulan perdagangan bebas agar dapat mendorong peningkatan kesejahteraan bangsa-bangsa. Pendapat para pakar teori modern adalah perdagangan bebas mendorong peningkatan kesejahteraan bangsa-bangsa melalui satu di antara 3 (tiga) teori yaitu teori ekonomi kontemporer¹⁴, teori ilmu hukum¹⁵, dan teori tentang keunggulan kompetitif (*competitive advantage*)¹⁶.

Perdagangan internasional dapat digunakan sebagai mesin bagi pertumbuhan ekonomi di suatu negara (*trade as engine of growth*).¹⁷ Perdagangan internasional merupakan sumber penyumbang yang berarti bagi *Gross Domestic Product* dan sangat berarti bagi pertumbuhan perekonomian, sosial, politik suatu negara. Kebangkitan industri, transportasi, globalisasi, korporasi multinasional mempunyai arti yang sangat penting dalam era globalisasi dan berdampak dalam peningkatan perdagangan internasional. Filosofi dan konsep yang terkandung dalam perdagangan internasional adalah interdependensi atau sifat ketergantungan antara negara satu dengan negara lainnya. Sifat ini melahirkan hubungan dagang antara negara yang diatur dengan undang-undang nasional masing-masing negara, atau kesepakatan bilateral/regional/multilateral.¹⁸ Oleh karena itu, sangat diperlukan hubungan perdagangan antarnegara yang tertib dan adil. Untuk mewujudkan ketertiban dan keadilan di bidang perdagangan internasional, diperlukan aturan-aturan yang mampu menjaga serta memelihara hak-hak serta

¹³ Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations*, (New Jersey: Princeton University Press, 1987), hlm. 172-174.

¹⁴ United States International Trade Commission, *The Dynamic Effect of Trade Liberalization: An Empirical Analysis*, Investigation No. 332-335, Publication 3069, October 1997, hlm. 2-15.

¹⁵ Garcia The Global Market and Human Rights, *Trading Away the Human Rights Principle*, 25 Brooklyn Journal of International Law, vol. 25, no. 51, 1999, hlm. 73-84.

¹⁶ Lihat Davies and Ellis, "*Porters's 'Competitive Advantage of Nations': Time for the Final Judgement?*" (<http://myweb.polyu.edu.hk/>, diunduh pada Oktober 20, 2009) dan Richard P. Rumelt, "What in the World is Competitive Advantage?" (<http://www.anderson.ucla.edu/>, diunduh pada Oktober 20, 2009)

¹⁷ Dominic Salvatore, *International Economics*, (New Jersey: Prentice-Hall, 2007), hlm. 11.

¹⁸ Ali Purwito M., *Kepabeanan dan Cukai (Pajak Lalu Lintas Barang)*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2008), hlm. 4.

kewajiban para pelaku perdagangan internasional ini.¹⁹

Ketertiban, keadilan, dan perdamaian internasional hanya dapat dicapai apabila ditegakkan *rule of law* dalam masyarakat nasional maupun internasional. Keinginan ini tampaknya mendasari usaha para pemimpin negara yang merancang piagam PBB yang dalam mukadimahnyanya mencantumkan kata-kata berikut ini²⁰:

“To establish condition under which justice and respect for the obligations arising from treaties and other sources of international law can be maintained and to promote social progress and better standards of life in larger freedoms...”

Pernyataan tersebut memberi dukungan kepada keinginan negara-negara untuk dapat berjalan berdampingan dengan pelaksanaan hak dan kewajiban yang benar termasuk juga dalam praktek perdagangan internasional. Dengan demikian, diharapkan perdagangan internasional yang terjadi akan dapat memberi kesejahteraan dan keadilan berupa keseimbangan antara kepentingan umum (*public interest*), kepentingan masyarakat (*social interest*), dan kepentingan individu (*private interest*).

Dalam perkembangannya, perdagangan internasional tumbuh menjadi perdagangan global. Untuk mengantisipasi pertumbuhan yang cepat, diperlukan kondisi dan kinerja yang bersifat global dan berlaku secara universal. Selain sarana, prasarana, dan lembaga, juga diperlukan ketentuan peraturan yang sederhana dan memberikan kemudahan kepada para pihak, sehingga dapat diserap dan diterapkan ke dalam sistem dan prosedur di semua negara. Ciri dan karakteristik perdagangan global adalah:²¹

1. Intermodel transportasi

Secara konvensional persaingan model transportasi mengarah pada sistem transportasi yang sesuai pangsa pasar dan tidak menjadi suatu kesatuan. Setiap model didasarkan atas kemampuan dalam pengertian biaya, pelayanan, rehabilitas, dan aman. Semua model transportasi dipandang pesaingnya dengan kecurigaan dan ketidakpercayaan. Kurangnya integrasi antara model transportasi terlihat dengan menonjolnya peran kebijakan publik dan mengarah

¹⁹ Syahmin AK., *Hukum Dagang Internasional*, (Jakarta: Rajawali Press, 2006), hlm. 12.

²⁰ Lihat *Charter of United Nations*.

²¹ Ali Purwito M., *Op. Cit.*, hlm. 5-8.

kepada monopoli oleh perusahaan-perusahaan negara. Selain itu juga lebih menfokuskan pasar daripada modal.

Seiring dengan perkembangan zaman, dan kenaikan harga minyak dunia, menyebabkan pada tahun 1960-an terjadi penyesuaian biaya angkutan dan perbaikan pelayanan. Pada waktu tersebut, terjadi upaya membuat suatu sistem transportasi yang terintegrasi dan terpisah melalui inter-modalisme yang dibangun melalui tahapan-tahapan.

2. *Single Window documents*

Single window adalah sistem yang menerapkan satu dokumen pemberitahuan (*single submission document*), sinkronisasi pemrosesan dokumen (*single synchronous processing document*), dan satu pembuatan keputusan (*single decision-making*) dalam proses administrasi pengeluaran barang.

3. *Risk management*

Konsep manajemen risiko di dalam administrasi kepabeanan diterapkan sesuai *Article VIII of the GATT 1994* (bea masuk dan formalitas yang berkaitan dengan importasi dan eksportasi), yang terletak di dalam paragraf khusus, yaitu 1 (c) dikenal dengan sebutan “meminimalisasi kompleksitas yang terjadi dalam pemenuhan formalitas di bidang impor dan ekspor, bertujuan mengurangi dan menyederhanakan prosedur.” *Article VIII* termasuk juga memberikan pengarahannya mengenai teknik manajemen risiko dalam prosedur kepabeanan.

Sejak Deklarasi Bangkok dicanangkan pada tanggal 8 Agustus 1967 sudah ditegaskan bahwa ASEAN bukanlah suatu federasi politik atau aliansi militer, melainkan tujuan utama organisasi regional ini adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara-negara anggotanya secara bersama dengan semangat persamaan dan persaudaraan. Bahkan, secara spesifik dinyatakan bahwa negara-negara anggota ASEAN akan berusaha sekuat tenaga untuk melakukan kerja sama ekonomi seefektif mungkin di antara sesamanya melalui perluasan perdagangan di wilayah Asia Tenggara.²²

Perjalanan panjang dari kerjasama regional ASEAN menemukan bentuk

²² Sjamsumar Dam dan Riswandi, *Op. Cit.*, hlm. 93.

yang lebih nyata dengan ditandatanganinya Piagam ASEAN dan Cetakbiru ASEAN menuju Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) ke-13 di Singapura, pada bulan November 2007, bertepatan dengan ulang tahunnya yang ke-empat dasawarsa. Dengan MEA sebagai tujuan akhir, berbagai inisiatif kerja sama ekonomi yang dilakukan selama ini dipetakan dengan lebih sistematis dan secara strategis dijadwalkan pencapaiannya, termasuk pemantauan dan penyesuaian yang diperlukan. Penandatanganan Piagam ASEAN ini menandai babak baru ASEAN menuju sebuah organisasi dengan komitmen bersama yang mengikat secara hukum, dengan cetak biru MEA yang memberikan arah bagi perwujudannya.²³

Butir-butir penting yang diambil dari Deklarasi Bali ASEAN *Concord II* mengenai konsep MEA adalah:²⁴

- a. MEA adalah realisasi tujuan akhir dari integrasi ekonomi yang digariskan dalam ASEAN *Vision 2020* untuk menciptakan kawasan ekonomi ASEAN yang stabil, sejahtera, dan berdaya saing tinggi;
- b. Landasan bagi MEA adalah kepentingan bersama di antara negara anggota ASEAN untuk memperdalam dan memperluas usaha-usaha integrasi ekonomi melalui kerja sama yang sedang berjalan dan inisiatif baru dalam kerangka waktu yang jelas;
- c. MEA perlu menjadikan ASEAN sebagai pasar tunggal dan basis produksi, dengan mengubah keanekaragaman yang menjadi karakter kawasan menjadi peluang bisnis yang saling melengkapi;
- d. MEA perlu menjamin bahwa perluasan dan pendalaman integrasi ASEAN harus dibarengi dengan kerja sama teknik dan pembangunan dalam usaha mengatasi jurang pembangunan dan mempercepat integrasi ekonomi anggota baru (Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam);
- e. Untuk mencapai komunitas ekonomi yang terintegrasi secara penuh, ASEAN perlu menerapkan langkah-langkah liberalisasi dan kerja sama.

Lebih lanjut dengan perwujudan MEA, ASEAN bertujuan sebagai pasar tunggal dan basis produksi yang dilakukan dengan meniadakan hambatan pergerakan komoditas dan faktor produksi serta melalui harmonisasi kebijakan di

²³ Tim Penulis Bank Indonesia, *Op. Cit.*, hlm. vii.

²⁴ CPF. Luhulima, Dewi Fortuna Anwar, dkk., *Masyarakat Asia Tenggara Menuju Komunitas ASEAN 2015*, (Yogyakarta, Penerbit Pustaka Pelajar: 2008), hlm. 117-118.

antara negara anggota ASEAN guna memastikan adanya aliran bebas di pasar barang dan jasa serta modal dan tenaga kerja di ASEAN. Harmonisasi kebijakan tersebut antara lain tercermin dengan adanya kebijakan ASW dalam rangka memfasilitasi perdagangan, kebijakan *Mutual Recognition Agreement* (MRA), untuk memfasilitasi proses liberalisasi jasa dan pergerakan tenaga kerja serta adanya upaya harmonisasi standar di pasar modal.²⁵ Selain upaya tersebut, untuk lebih mendorong terjadinya aliran barang yang bebas di ASEAN, anggota ASEAN secara bersama-sama juga menerapkan langkah dan kebijakan yang diperlukan untuk mengurangi hambatan non-tarif (*Non-Tariff Barriers*).

Menyikapi ciri dan karakteristik perdagangan global (terutama mengenai *Single Window*) dan mendukung ASW, Indonesia membentuk INSW. Dari tiga model implementasi *Single Window* yaitu *Single Window Authority*, *Single Automated System* dan *Automated Information and Transaction System*, INSW menggunakan model yang direkomendasikan oleh ASEAN yaitu *Automated Information and Transaction System*.

3.2 PENERAPAN SISTEM INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW DALAM PROSEDUR KEPABEANAN DAN KEGIATAN EKSPOR-IMPOR DI INDONESIA

3.2.1 Sejarah Singkat Hukum Kepabeanan dan Cukai di Indonesia

Pada tanggal 12 September 1947 *Committee for European Economic Co-operation* mengadakan pertemuan yang dihadiri oleh 13 (tiga belas) negara. Hasil dari pertemuan tersebut adalah terbentuknya *European Customs Union* dengan berdasarkan prinsip GATT²⁶.

²⁵ Harmonisasi kebijakan dalam MEA tidak termasuk kebijakan fiskal dan moneter. Lihat Tim Penulis Bank Indonesia, *Op. Cit.*, hlm. 39.

²⁶ GATT (*General Agreement of Tariff and Trade*), didirikan pada 1 Januari 1948, merupakan kesepakatan dagang multilateral pertama yang diakui oleh dunia. Berawal dari pengalaman pahit depresi ekonomi dunia pada 1930-an dan penerapan kebijakan proteksi oleh negara-negara utama dalam perdagangan global, GATT bermaksud menata kembali ekonomi dunia yang hancur akibat perang dengan menyediakan kerangka acuan untuk mengaturnya. Akan tetapi, GATT memiliki kelemahan yaitu: (1) hanya merupakan sebuah kerangka kesepakatan di bidang perdagangan dan penetapan tarif impor tanpa memiliki dasar hukum kelembagaan yang kokoh; (2) tidak dilengkapi dengan mekanisme yang

Organisasi tersebut mempunyai kantor pusat di Brussel, Belgia dan memiliki 2 *Committee*, yaitu:²⁷

1. *Economic Committee: Organization for Economic Co-operation and Development.*
2. *Customs Committee: Customs Co-operation Council (CCC)*-yang dibentuk pada tanggal 15 Desember 1950.

Pada tanggal 26 Januari 1953 diselenggarakan pembukaan atau *Inaugural Session* of CCC oleh 17 negara. Kemudian, pada tanggal 26 Januari 1983 ditetapkan Hari Kepabeanan Internasional (*International Customs Day*).

Pada tanggal 15 April 1994 setelah melalui beberapa putaran GATT, akhirnya tercapai *Final Act Uruguay Round* di Marakesh, Maroko, yang menandakan terbentuknya Organisasi Perdagangan Dunia (*World Trade Organization*). Hal ini berdampak pula pada organisasi CCC yang kemudian merubah namanya menjadi WCO (*World Customs Organization*).²⁸

Di Indonesia, institusi kepabeanan telah ada sejak jaman Hindia Belanda, masa kemerdekaan kemudian masa pembangunan hingga saat ini. Institusi kepabeanan Indonesia mengalami perubahan-perubahan seiring dengan tuntutan masyarakat luas terhadap kinerjanya.

Hukum Kepabeanan atau *Douane* (Bahasa Perancis) atau *Customs* (Bahasa Inggris) yang berlaku di Indonesia saat ini adalah Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (UUK) yang

memadai dalam menyelesaikan kasus sengketa perdagangan antarnegara anggota; dan (3) GATT hanya menfokuskan pada perdagangan barang (*trade in goods*) semata (Lihat John H. Jackson, “*Managing The Trading System: the World Trade Organization and The Post-Uruguay Round GATT Agenda*” dalam Peter B. Kenen (ed), *Managing The World Economy: Fifty Years after Bretton Woods*, (Washington DC: Institute For International Economics, 1994), hlm. 134). Melihat kelemahan GATT, maka lahirlah WTO (the World Trade Organization) yang diatur oleh seperangkat ketentuan perdagangan internasional, yang dikenal dengan Deklarasi Marrakesh, yang bertujuan untuk memperkuat perekonomian dunia, mendorong perdagangan dan investasi, memperluas kesempatan kerja serta meningkatkan pertumbuhan pendapatan di seluruh dunia (Lihat Bernard Hoekman, Aaditya Mattoo and Philips English (eds), *Development, Trade, and the WTO: A Handbook*, (Washington DC: The World Bank, 2002), hlm. 4.

²⁷ Direktorat Perdagangan dan Perindustrian Multilateral, Direktorat Jenderal Multilateral Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan, Departemen Luar Negeri Republik Indonesia, “*Sekilas WTO*”, www.deplu.go.id, diunduh pada 17 November 2009.

²⁸ *Ibid.*

diamandemen dengan diberlakukannya UU Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Sejak Indonesia merdeka, undang-undang tentang kepabeanan memerlukan waktu yang cukup lama untuk proses pembentukannya sehingga berdasarkan Pasal II Aturan Peralihan Undang-Undang Dasar 1945 yang berbunyi: “Segala Badan Negara dan Peraturan yang masih ada masih langsung berlaku selama belum diadakan yang baru menurut Undang-Undang Dasar ini”,²⁹ maka ketentuan-ketentuan kepabeanan peninggalan kolonial Belanda tetap berlaku.

Oleh karena itu, dalam melakukan kegiatan kepabeanan, Indonesia masih menggunakan peraturan kepabeanan peninggalan Belanda yaitu UU Tarif Indonesia/*Indische Tariefwet* (*Staatsblad* 1873 Nomor 351), Ordonansi Bea/*Bepalingen Op De Heffing En Verzekering Der In En Uitvoerregten* (*Staatsblad* 1882 Nomor 240) dan Ordonansi Tarif/*Tarief Ordonnantie* (*Staatsblad* 1910 Nomor 628 jo *Staatsblad* 1934 Nomor 471).³⁰ Seiring perjalanan waktu, kedua aturan tadi dinilai tidak efektif dan efisien karena begitu rumitnya proses birokrasi yang ujung-ujungnya menimbulkan ekonomi biaya tinggi. Selain itu, peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan tersebut bersifat parsial dan tidak didasari oleh Falsafah Pancasila.³¹

Melihat kepada sejarah, pemungutan bea masuk dan bea keluar di Indonesia dimulai sejak 1 Oktober 1620 pada saat aparat Bea dan Cukai yang dikenal pada saat itu dengan nama *Douane*, dibawah kekuasaan J.P.Z. Coen mulai memungut bea masuk dan keluar. Peraturan yang menyangkut pemungutan bea masuk dan bea keluar ditempelkan di tempat-tempat yang dianggap dapat dibaca umum. Pada tahun 1818

²⁹ Direktorat Perdagangan dan Perindustrian Multilateral, Direktorat Jenderal Multilateral Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan, Departemen Luar Negeri Republik Indonesia, “Sekilas WTO”, www.deplu.go.id, diunduh pada 31 Agustus 2009.

³⁰ “Perjalanan Waktu UU Kepabeanan di Indonesia,” *Warta Bea Cukai* Edisi 378 Februari 2007, www.scribd.com, diunduh pada 19 September 2009.

³¹ Direktorat Perdagangan dan Perindustrian Multilateral, Direktorat Jenderal Multilateral Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan, Departemen Luar Negeri Republik Indonesia, *Op. Cit.*

dengan *Staatsblad* 1818 Nomor 58 Pemerintah Belanda mulai memberlakukan Tarif Kolonial di Jawa dan Madura atas semua barang yang dimasukkan dan dikeluarkan.

Regerings Reglement Tahun 1854 Pasal 129 menetapkan, bahwa tarif bea masuk dan bea keluar dan pengangkutan terus harus ditetapkan dengan undang-undang, maka pada tahun 1865 Tarif Kolonial diganti dengan Undang-Undang Tarif Tahun 1865 *Staatsblad* 1865 Nomor 99, yang kemudian diganti lagi dengan Undang-Undang Tarif (*Staatsblad* 1873 Nomor 351).

Pasal 183 *Indische Staatsregeling* menyatakan:

“Tarif bea masuk, bea keluar, dan bea pengangkutan terus (Doorvoer) ditetapkan dengan undang-undang. Kalau perlu Gubernur Jenderal dapat mengubah tarif-tarif itu, perubahan mana harus dikuatkan dengan undang-undang.”

maka pada tahun 1909, Undang-Undang Tarif diubah kembali dan diberi nama *Indische Tariefwet*.

Karena perkembangan politik yang tidak memungkinkan terciptanya undang-undang kepabeanan produk bangsa sendiri, maka produk kolonial Belanda tetap berlaku dengan beberapa perubahan yang bersifat parsial sesuai dengan perkembangan ekonomi dan politik. Perubahan pertama pada tahun 1949, yaitu bea keluar berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang Tarif Indonesia dicabut dengan Ordonansi Bea Keluar Umum 1949 *Staatsblad* Nomor 39, di mana jenis barang yang dikenakan bea keluar semula jumlah 10, tinggal menjadi 2 yaitu timah putih dan biji timah putih. Berdasarkan Keputusan Dewan Moneter tanggal 18 Juli 1957 Nomor 30, Ordonansi Bea Keluar Umum 1949 juga dicabut.

Perubahan berikutnya adalah penambahan Pasal 3 ayat (2) sub d Undang-Undang Tarif Indonesia tentang pembebasan bea masuk atas barang pindahan yang sudah dipakai.

Pada tahun 1952 penambahan Pasal 3 ayat (2) sub e tentang pembebasan bea masuk atas barang-barang yang dikirim sebagai hadiah untuk tujuan kesejahteraan rohani penduduk, maksud amal umum, dan

kebudayaan.

Kelesuan ekonomi dengan turunnya harga minyak dan gas bumi di pasaran internasional sekitar 1980-an, memaksa pemerintah mencari jalan untuk menyelamatkan perekonomian nasional. Kebijakan yang diadakan adalah melakukan deregulasi dan debirokratisasi untuk menunjang kegiatan ekspor non-migas. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai merupakan instansi yang terkait erat dengan kegiatan ekspor dan impor dan dianggap sebagai salah satu penyebab timbulnya biaya ekonomi tinggi sehingga deregulasi dan debirokratisasi terhadap Direktorat Jenderal Bea dan Cukai harus dilakukan.

Atas dasar pemikiran tersebut pemerintah mengeluarkan Inpres Nomor 4 Tahun 1985, yang menanggihkan sebagian besar ordonansi-ordonansi kepabeanan yang berlaku dan memangkas kewenangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam mengawasi lalu-lintas ekspor impor. Dampak dari Inpres Nomor 4 Tahun 1985 tanggal 11 April 1985 adalah bergesernya tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dari fungsi fiskal menjadi fungsi pengawasan dan pelayanan untuk mendorong kelancaran arus barang.

Peraturan yang ditanggihkan oleh Inpres tersebut antara lain Bab V Pasal 19 Ordonansi Bea tentang kewenangan Menteri Keuangan untuk menetapkan daftar harga yang dipakai sebagai dasar untuk menghitung bea masuk dan bea keluar, *Reglement A* Pasal 48 tentang *Aangifte van inlanding* (AVI) atau surat pemberitahuan muat barang antar pulau, dan *Reglement A* Pasal 58 tentang surat keterangan muatan kapal.

Pemeriksaan barang impor dikontrakkan oleh pemerintah kepada PT Surveyor Indonesia (PT SI). PT SI selanjutnya melakukan sub kontrak dengan Surveyor Asing (SGS) yang melakukan pemeriksaan barang di negara asal barang tersebut yang dikenal dengan pemeriksaan prapengapalan (*preshipment inspection*), sedangkan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai hanya berwenang memeriksa barang yang tidak dilengkapi LPS (Laporan Pemeriksaan Surveyor) dengan nilai pabean di bawah FOB (*Free on Board*) US\$ 5000, sedangkan untuk barang ekspor

yang telah mendapat sertifikasi ekspor dilakukan pemeriksaan di tempat tujuan ekspor oleh surveyor yang ditunjuk oleh pemerintah (SGS). Pengecualian dari ketentuan ini hanya dalam hal Direktur Jenderal Bea dan Cukai menginstruksikan secara tertulis kepada petugas di lapangan untuk melakukan pemeriksaan barang dengan alasan adanya kecurigaan tentang larangan atau batasan ekspor-impor serta pelarian pajak ekspor-impor.

Ketika itu terjadi permasalahan hukum, bahwa dari perspektif yuridis formal Inpres Nomor 4 Tahun 1985 telah menyimpang dari hierarki peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia menurut TAP MPRS Nomor XX/MPRS/1966, karena Inpres Nomor 4 Tahun 1985 yang ditindaklanjuti dengan Keppres Nomor 45 Tahun 1985 tanggal 11 April 1985 telah menanggukkan beberapa ketentuan Ordonansi Kepabeanan. Diketahui bahwa ordonansi adalah setingkat dengan undang-undang sedangkan keppres adalah peraturan pelaksanaan dari undang-undang. Oleh karena itu, berdasarkan salah satu asas dalam hukum:

“Suatu peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi derajatnya, dan suatu peraturan perundang-undangan hanya boleh diubah, diganti atau dicabut dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau sederajat.”³²

Produk hukum berupa Inpres tersebut adalah cacat hukum, permasalahan dari perspektif ekonomis adalah bahwa surveyor (SGS) yang secara tidak langsung dikontrak pemerintah harus dibayar sebanyak 400 milyar rupiah per tahun. Jumlah ini cukup banyak bagi suatu negara berkembang seperti Indonesia jika dibandingkan dengan biaya yang diperlukan untuk melaksanakan salah satu program pemerintah tentang Inpres Desa Tertinggal yang hanya 100 milyar per tahun.³³

³² C.S.T Kansil, *Praktik Hukum Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia*, (Jakarta: Erlangga, 1983), hlm. 15.

³³ Suharjo, “WCO Sarankan Sistem Pre Shipment Inspection Diganti Post Audit”, *Media Indonesia*, 11 Juli 1997, hal. 7.

Perkembangan selanjutnya kerja sama ekonomi antarnegara dalam bentuk regional tertentu (AFTA, NAFTA, APEC) maupun global (GATT, G7) menyebabkan banyak negara juga harus menyesuaikan hukum nasionalnya termasuk Indonesia terhadap persetujuan atau perjanjian internasional tersebut khususnya hukum tentang kepabeanan yang terkait langsung dengan pengaturan lalu-lintas keluar masuk barang. Oleh karena itu, langkah-langkah pembaharuan regulasi berupa pengamanan keuangan negara, kemudahan administrasi, dan kepastian hukum serta antisipasi terhadap praktik penyelenggaraan kegiatan perdagangan internasional, sudah merupakan suatu kebutuhan mendesak.

Deklarasi Bogor yang disepakati oleh negara-negara anggota APEC dan negara peninjau KTT APEC di Bogor tahun 1995 telah berpengaruh terhadap peranan DJBC. Peran DJBC di masa datang dalam melancarkan perdagangan internasional sangat tergantung kepada rumusan dan pelaksanaan "*trade facilitation programs*" dan pengurangan (minimalisasi) intervensi DJBC dalam perdagangan internasional; sedangkan peranannya dalam pendapatan negara sangat tergantung pada besarnya tingkat penurunan tarif bea masuk dan peningkatan volume dan nilai impor sebagai hasil dari lebih lancarnya perdagangan sejalan dengan program liberalisasi perdagangan internasional.³⁴ Dalam hal ini pemerintah pada tanggal 30 Desember 1995 menetapkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 yang menjunjung tinggi hak warga negara dan menempatkan kewajiban kepabeanan sebagai peran serta masyarakat dalam pembiayaan pembangunan nasional. Undang-Undang Nomor 10 ini berlaku efektif mulai 1 April 1997, yang meningkatkan peranan instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam pelaksanaannya.

Salah satu hal terbaru yang diatur dalam UU No. 10/1995 yang tidak terdapat dalam Ordonasi Bea dan Undang-Undang Tarif adalah tentang adanya Lembaga Banding yang merupakan adaptasi dari Undang-Undang Pajak sebagai sarana untuk penyelesaian sengketa

³⁴ Direktorat Bea dan Cukai, "*DJBC Pasca Uruguay Round dan Deklarasi Bogor*", www.beacukai.go.id, diunduh pada 3 Oktober 2009.

kepabeanan yang terjadi akibat adanya keputusan pabean yang tidak dapat diterima oleh importir atau eksportir.

Dalam hal ini Keputusan Lembaga Banding dianggap final dalam tingkat administrasi. Artinya keputusan majelis tidak dapat diajukan lagi kepada institusi administrasi yang lebih tinggi. Namun mengingat Lembaga Banding bukan merupakan lembaga peradilan, maka keputusan masih dapat diajukan ke Peradilan Tata Usaha Negara.³⁵

Seiring berkembangnya zaman, UUK dinilai mempunyai beberapa kelemahan. Oleh karena itu, sebagai upaya mengantisipasi perubahan tersebut adalah dengan mengamandemen UUK dengan memberlakukan UU Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Hal-hal baru yang terdapat di UU No. 17/2006, yaitu:³⁶

- Pengawasan bea keluar atas ekspor barang dengan kriteria tertentu;
- Pengawasan pengangkutan barang tertentu yang diangkut melalui laut di dalam daerah pabean;
- Registrasi kepabeanan;
- Perubahan data dalam pemberitahuan pabean akibat kekhilafan yang nyata;
- Pengaturan mengenai data elektronik sebagai alat bukti yang sah;
- Jangka waktu impor sementara;
- Bea masuk tindak pengamanan (*safeguard tariff*);
- Penindakan oleh pejabat bea dan cukai atas barang yang diduga terkait dengan tindakan terorisme dan/atau kejahatan lintas negara;
- Pemeriksaan jabatan;
- Pembetulan atau penghapusan sanksi administrasi oleh direktur jenderal;
- Keberatan selain tarif dan nilai pabean;
- Kode etik;
- Sanksi kepada pejabat bea dan cukai apabila pejabat salah menghitung

³⁵ “Perjalanan Waktu UU Kepabeanan di Indonesia,” *Warta Bea Cukai* Edisi 378 Februari 2007, *Op. Cit.*

³⁶ *Ibid.*

atau menetapkan bea masuk atau bea tidak keluar sesuai dengan UU ini sehingga mengakibatkan belum terpenuhinya pungutan negara;

- Kewenangan Dirjen Bea Cukai untuk mengawasi barang dalam *free trade zone*.

Selain itu, terdapat kewenangan Dirjen Bea Cukai yang ditambahkan, yaitu:³⁷

- Kewenangan untuk melakukan pemeriksaan terhadap pengangkutan barang tertentu di dalam daerah pabean;
- Kewenangan direktur jenderal untuk membuat keputusan keberatan selain tarif dan/atau nilai pabean;
- Kewenangan pejabat bea cukai untuk mencegah barang yang diduga terkait dengan terorisme dan kejahatan lintas negara;
- Kewenangan khusus direktur jenderal untuk melakukan pembetulan, pengurangan atau penghapusan denda administrasi dan surat tagihan bea masuk;
- Kewenangan untuk melakukan penyegelan oleh pejabat dalam rangka audit di bidang kepabeanan;
- Pemeriksaan jabatan (*ex officio*) berdasarkan dugaan bahwa telah atau akan terjadi suatu pelanggaran kepabeanan.

3.2.2 Pengertian-Pengertian

UUK memberi pengertian mengenai kepabeanan sebagai berikut:³⁸

“adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.”

Dari pengertian tersebut, faktor terpenting dalam pelaksanaan tugas-tugas pabean adalah pengawasan dan pemungutan bea masuk. Peraturan di bidang kepabeanan diatur sesuai dengan standar pabean internasional, sehingga pengertian Undang-Undang kepabeanan diartikan

³⁷

Ibid.

³⁸

Republik Indonesia, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Pasal 1 angka 1.

sebagai ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan impor, ekspor, dan pergerakan atau penimbunan barang, di mana administrasi dan penegakan hukumnya dibebankan kepada pabean. Semua peraturan yang dibuat pabean sesuai apa yang terjadi dalam kegiatan perdagangan internasional, dengan wewenang seperti yang diatur dalam Undang-Undang.

Kepabeanan mempunyai fungsi sebagai pengawas di satu pihak dan pelayanan di lain pihak dalam lalu lintas barang yang keluar atau masuk ke atau keluar daerah pabean. Sebagai tambahan adalah tugas yang dititipkan oleh instansi-instansi teknik, berupa peraturan mengenai pembatasan dan larangan serta tata niaga. Sebaliknya pabean (dalam hal ini menteri keuangan) dibebankan memberi insentif bagi pengguna jasa dengan cara memberikan pembebasan atau keringanan pajak lalu lintas barang. Dua hal yang sangat kontradiktif antara tugas pengawasan dan pemberian fasilitas. Pemberian fasilitas ini juga mengandung banyak risiko, misalnya dalam fasilitas ekspor yang disalahgunakan menjadi ekspor fiktif, atau fasilitas impor gula, beras telah terjadi banyak penyimpangan, sehingga dalam penentuan tingkat risiko kedua bahan kebutuhan dimaksud dikenakan pengawasan yang ketat dan dikategorikan komoditi berisiko tinggi.

Manajemen risiko juga digunakan untuk tujuan pengawasan perdagangan, transportasi. Terbagi atas komoditi yang dikategorikan berisiko tinggi, menengah, atau rendah tergantung dari jenis, tingkat, dan cara perdagangannya.³⁹

3.2.3 Kepabeanan dalam Teknik Perdagangan Internasional

Kepabeanan berfungsi dalam pengawasan atas lalu lintas barang, baik yang dibawa atau yang dimasukkan ke/dari luar negeri yang biasa disebut dengan ekspor-impor. Dalam pelaksanaan pengawasan lalu lintas barang, terkait dengan sistem dan prosedur yang berlaku dalam

³⁹ Ali Purwito M., *Op. Cit.*, hlm. 15-16.

perdagangan internasional. Sistem dan prosedur tersebut dikenal secara umum dalam teknik perdagangan internasional. Selain itu, juga diatur mengenai teknik-teknik yang harus diterapkan dalam hubungan dagang antara pembeli dan penjual. Semua tata cara tersebut dimaksudkan untuk diketahui dan dilaksanakan oleh orang atau badan hukum yang terlibat dalam transaksi perdagangan global terutama mengenai pemenuhan hak dan kewajiban para pihak yang terkait dengan:⁴⁰

a. Dokumen-dokumen pelengkap

Secara umum, dokumen-dokumen yang diperlukan dapat terbagi menjadi:

(1) Dokumen komersial (*commercial documents*)

- a. *Sales Contract*, yaitu dokumen berupa kontrak atau perjanjian mengenai perikatan jual beli yang dibuat oleh kedua belah pihak yaitu penjual dan pembeli dengan persyaratan yang telah disepakati, seperti pihak-pihak yang mengadakan perjanjian atau kuasa yang ditunjuk, cara pembayaran, cara penyerahan barang, nilai pabean/harga (*customs value*), cara penyelesaian jika timbul sengketa, dimuat dalam surat kontrak perjanjian jual beli.
- b. *Purchase Order (PO)*, merupakan dokumen yang dapat membuktikan bahwa pembeli telah memberikan order untuk membeli barang-barang yang disebut dalam PO. PO merupakan dokumen komersial yang diterbitkan oleh pembeli, ditujukan kepada penjual berisi tipe, kuantitas, dan harga yang telah disetujui untuk produk yang akan dipasok oleh penjual. Dalam PO biasanya disertakan kondisi tertentu serta cara pembayaran, cara penyerahan barang, penanggung biaya pengangkutan, dan tanggal penyerahan barang.
- c. *Order Confirmation*. Kesepakatan pembeli untuk membeli barang-barang sesuai dengan pesanan, dapat dilakukan dengan mengirimkan *Order Confirmation*, yaitu konfirmasi mengenai pemesanan atau pembelian yang dilakukan, sehingga surat

⁴⁰ *Ibid.*, hlm. 17-27.

tersebut mengikat kedua belah pihak sebagai telah terjadi transaksi jual beli. Dokumen ini diterbitkan oleh pembeli. *Order Confirmation* dapat dianggap sebagai “tanda jadi” yang sebelumnya telah dilakukan korespondensi (*Memory of Understanding*).

- d. *Commercial Invoice*. Dokumen yang penting dalam penyelesaian pemenuhan kewajiban pabean adalah *Invoice*, dalam hal ini yang dimaksudkan adalah *Commercial Invoice* atau *Shipper's Export Declaration*, yaitu dokumen kunci untuk pengangkutan barang yang melintasi perbatasan antarnegara. *Commercial invoice* digunakan saat sudah ada transaksi jual beli. Dokumen ini merupakan bagian dari transaksi komersial yang dilakukan oleh penjual dan pembeli. Pihak pabean akan menerima *Commercial Invoice* sesuai dengan ketentuan yang berlaku. *Invoice* akan dilengkapi dengan nama perusahaan pelayaran, alamat lengkap, nomor telpon, dan ditandatangani oleh pengirim atau agennya. Deskripsi barang yang akurat dan lengkap diperlukan untuk penelitian yang akan dilakukan oleh bea dan cukai.

Apabila penerima barang bukan importir sendiri, atau dalam hal ini ada *notify party* atau orang atau pihak ketiga yang ditunjuk untuk menerima dan mengurus penerimaan barang, harus dituliskan dalam *Invoice*. Asli dari dokumen ini digunakan untuk lampiran dari dokumen yang diserahkan kepada importir dan satu salinan dilampirkan pada dokumen pengapalan, kalau diminta.

- e. *Packing List* merupakan suatu daftar kemasan yang menyertai dan harus ada setelah *Commercial Invoice*. Di dalam *Packing List* yang merupakan suatu pernyataan tentang isi dari peti kemas, seperti jumlah barang, jenis barang, ukuran, masing-masing kemasan diberikan nomor atau inisial untuk mempermudah pengenalan pemesan barang. Dalam hal satu peti

kemas terdapat beberapa *shippers* dan beberapa *consignee*, dan ditandatangani oleh pengirim barang atau manufaktur.

- f. *Certificate of Analysis*. Beberapa negara memerlukan selain C/O atau SKA juga beberapa sertifikat seperti *Certificate of Analysis* yang merupakan hasil analisis mengenai barang yang diekspor, misalnya mengenai campuran barang kimia. Ketentuan membuat sertifikasi negara asal barang dapat dilakukan dengan menuliskan pada *Commercial Invoice*. Dokumen-dokumen tersebut penting bagi petugas bea dan cukai untuk menentukan apakah akan dikenakan tambahan bea masuk atau apakah terdapat larangan dan pembatasan. Dokumen-dokumen lain yang diperlukan untuk barang-barang tertentu seperti *Certificate of Quarantine*, *Certificate of Surveyor*, dan lainnya, harus dapat dilampirkan untuk kelengkapan dokumen.

(2) Dokumen finansial (*financial documents*)

- a. *Collection Draft* atau disebut sebagai wesel insako berarti pembayaran baru dilakukan setelah wesel tersebut diaksep (ditandatangani di belakang wesel). Selama belum diaksep, eksportir masih berhak atas barang-barang yang akan diterimakan kepada importir. Hal ini dilakukan oleh eksportir yang belum mengenal atau memahami pembeli barang-barangnya atau dapat juga terjadi kalau importansinya dilakukan oleh indentor⁴¹. Cara pembayaran dengan *Collection Draft* ini disebut juga sebagai *Document Against Payments*, dapat diartikan dokumen-dokumen baru diserahkan apabila pembayaran sudah dilaksanakan sesuai dengan perjanjian. Hal ini juga dapat disebut *Document of Acceptance*, yaitu dokumen diserahkan jika importir sudah mengakseptasi wesel.

- b. *Consignment* atau *Konsinyasi*. Cara pembayaran konsinyasi, hak

⁴¹ Indentor adalah Pengusaha yang dalam lingkungan perusahaan atau pekerjaannya menyuruh Importir mengimpor Barang Kena Pajak untuk dan atas kepentingannya. (Lihat Pasal 1 huruf b Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai 1984)

atas barang yang diekspor tetap dipegang oleh eksportir, barang yang diserahkan kepada penerima dapat dijual lebih dahulu, sedangkan pembayarannya kemudian. Cara pembayaran ini biasanya dilakukan antarperusahaan yang bergerak dalam multilevel marketing atau MLM, sehingga kerugian bagi penerima/importir kecil. Sebaliknya perputaran uang (*turn over*) modal eksportir berlangsung lama dan kepastian pembayaran dari importir tidak ada.

- c. *Letter of Credit (L/C)*. Dokumen-dokumen yang berkaitan dengan sistem transaksi pembayaran dalam perdagangan internasional seperti UCP – ICC⁴² (*Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*). UCP adalah kodifikasi kebiasaan yang sudah diidentifikasi seragam dalam penanganan L/C, yaitu keseragaman transaksi kredit secara internasional dengan maksud meminimalkan perbedaan penafsiran di antara para pihak yang mengikatkan diri pada UCP dan dapat dijadikan penyelesaian konflik atau sengketa. Kredit merupakan transaksi terpisah dari *underlying contracts* dan harus dinyatakan dengan bank mana kredit tersedia atau tersedia untuk setiap waktu (*by sight payment* atau *by deffered payment* atau *by negotiation* atau *by acceptance*). Tanggal jatuh tempo penyerahan dokumen harus dinyatakan secara tegas dalam kredit dan presentasi harus dilakukan pada atau sebelum tanggal jatuh tempo.

Dokumen kredit berbentuk L/C tunduk kepada peraturan yang mengatur mengenai cara pembayaran dalam perdagangan internasional. UCP diperlukan mengingat bahwa hukum atau aturan mengenai L/C berbeda di setiap negara, padahal kredit merupakan instrumen perdagangan internasional yang lazim

⁴² ICC adalah kependekan dari *International Chamber of Commerce*. ICC pertama kali menerbitkan UCP pada tahun 1933 dan secara rutin mengadakan *update* terhadap standar praktek perdagangan tersebut (Lihat www.metrotvnews.com, diunduh pada September 7, 2009)

diterapkan. UCP meskipun bukan Undang-Undang, tapi dapat menjadi sumber hukum bagi para pihak yang mengikatkan diri pada UCP dan dapat dijadikan dasar penyelesaian sengketa.

(3) Dokumen transportasi (*transportation documents*)

- a. Manifest, merupakan dokumen sarana pengangkutan yang berupa suatu daftar muatan barang-barang yang diangkut, dengan rincian: nomor daftar nama/inisial penerima, tujuan (nama pelabuhan), nama negara dan nomor kode *harmonized system* (HS) yang menunjukkan jenis barang yang ada dalam kemasan.
- b. Bill of Lading (B/L atau BOL) dan Airway Bill. B/I dan AWB merupakan suatu dokumen kontrak antara pengangkut dan pengirim barang, terdiri atas 3 (tiga) *original* dan lainnya merupakan *copy*, memuat nama pengirim (*shipper*), penerima (*consignee*), notify party (orang atau badan hukum yang diberikan kuasa untuk menerima, mengurus, dan membayar kepengurusan barang yang diimpor), nama sarana pengangkut, pelabuhan muat dan tujuan, jumlah barang/*container* dan berat barang. Dokumen transportasi ini sebenarnya merupakan perjanjian tertulis, tentang penyerahan barang dari pengirim kepada sarana pengangkut dengan tujuan untuk diangkut ke pelabuhan tujuan dan memuat mengenai:
 - i. Nama pengirim barang dan penerima barang atau notify party, yaitu orang atau badan hukum yang diberi kuasa oleh penerima barang dan untuk kepentingannya menerima dan mengurus barang yang dikirimkan oleh eksportir atau supplier. Nama ini dinotifikasikan oleh perusahaan pengangkutan pada saat barang tiba di pelabuhan.
 - ii. Nama pengangkut (*carrier*), selain untuk kepentingan pemenuhan prosedural kepabeanan, juga asuransi dan pembayaran/perbankan (pelabuhan muat harus sesuai

- dengan yang tertulis dalam L/C).
- iii. B/L ditandatangani oleh *carrier*, *master* atau agen yang ditunjuk oleh perusahaan sarana pengangkut. Dalam hal ditandatangani oleh agen, secara khusus harus dinyatakan penandatanganan atas nama *carrier* atau *master*.
 - iv. Tanggal pemuatan barang (selesai dimuat) dan tanggal penerbitannya harus sama dengan barang selesai dimuat (*date of shipment*).
 - v. B/L boleh mengindikasikan bahwa barang akan atau mungkin dilakukan transshipment sepanjang pelayaran dilindungi dengan B/L, jika barang dikapalkan dengan peti kemas, *trailer* atau *LASH barge*. B/L yang diterbitkan oleh perusahaan sarana pengangkut diindikasikan tunduk pada satu *charter party*, ditandatangani oleh master; pemilik sarana pengangkut, orang yang mencarter atau agen yang ditunjuk (secara khusus dinyatakan atas nama *master*, pemilik atau orang yang mencarter). Nama pelabuhan bongkar menunjuk sebagai rangkaian pelabuhan atau wilayah geografis sebagaimana dinyatakan dalam L/C.

Selain itu juga memuat mengenai apakah biaya pengangkut sudah dibayar di pelabuhan muat (*freight prepaid*) atau belum dibayar, sehingga harus dibayar di pelabuhan bongkar (*freight collect*). Perlu diperhatikan oleh importir adalah persyaratan atau perjanjian yang diterakan dalam B/L atau AWB dan keabsahan dokumen dengan penandatanganan oleh pegawai perusahaan sarana pengangkut di bawah kolom tempat dan tanggal diterbitkannya. Selain itu diperhatikan juga adalah mengenai kondisi barang, ukuran berat, *marks*, jumlah, kualitas, isi, dan harga harus sesuai dengan *Commercial Invoice*. Terakhir, keabsahan B/L dapat dibuktikan dengan tanda tangan

pengangkut.

- c. Delivery Order (D/O). Dokumen-dokumen yang diperlukan sebagai tanda kepemilikan atas barang yang dipertukarkan dapat diurus oleh *international freight forwarder* yang merupakan perorangan atau perusahaan/badan hukum. Perusahaan ini akan membukukan atau mempersiapkan ruang (*space*) untuk pengangkutan barang serta tidak hanya menyediakan kapal kargo, tetapi juga pengatur angkutan baik dengan pengangkut yang telah menjadi langganan maupun dengan pengangkut yang lain, memproses dokumen, dan kegiatan lain yang terkait dengan kepentingan perusahaan sarana pengangkut, seperti penagihan biaya angkutan (*freight collect*) atau yang bersifat keagenan.

D/O adalah dokumen yang dimiliki oleh penerima, pengirim atau pemilik dari perusahaan sarana pengangkut yang berisi perintah untuk menyerahkan barang-barang yang diangkut kepada pihak lain atau yang tertera dalam dokumen tersebut. D/O dapat diterima dengan menunjukkan atau menyerahkan *Bill of Lading*. Peraturan yang mengatur mengenai D/O secara internasional adalah UCC atau *Uniform Commercial Code*. Apa yang perlu diperhatikan importir atas D/O, yaitu tanggal dan masa berlakunya. Hal ini menunjukkan bahwa jika waktu pengurusan barang melewati masa berlaku yang telah ditentukan, akan dikenakan sewa gudang ditambah dengan denda yang dihitung harian.

- d. Cargo Policy. Fungsinya hampir sama dengan *Certificate of Insurance*, yaitu kesepakatan antara dua belah pihak, dimana satu pihak menjamin terhadap kejadian (*occurrence*) yang terjadi atas barang-barang yang diangkut oleh suatu sarana pengangkut. Di dalam dokumen tersebut dijelaskan mengenai hak dan kewajiban kedua belah pihak dan mekanisme tuntutan ganti rugi yang harus dilaksanakan.

Seperti halnya untuk pengangkutan melalui laut, udara, dokumen ini juga menyatakan nama sarana pengangkut, ditandatangani oleh pengangkut atau agennya dan tanggal penerbitan barang untuk dikirim.

(4) Dokumen resmi (*official documents*)

a. Perizinan;

Dokumen resmi atau *official* adalah dokumen-dokumen yang diterbitkan oleh departemen teknik, yang mempunyai otoritas untuk lisensi yang harus dimiliki oleh importir maupun eksportir dalam kegiatan kepabeanannya. Dokumen tersebut misalnya, lisensi atau izin-izin yang diperlukan atau diharuskan oleh departemen tersebut. Selain itu, izin untuk importasi barang-barang bekas, meskipun pada prinsipnya dilarang, namun jika departemen perdagangan menganggap dalam batas-batas tertentu dibutuhkan, masih diizinkan untuk diimpor. Izin-izin lain, seperti untuk impor hewan atau tanaman, masing-masing harus mendapatkan izin Departemen Pertanian.

b. Surat Keterangan Asal (SKA).

Dalam perdagangan internasional dikenal beberapa jenis upaya untuk membatasi ekspor suatu negara, misalnya melalui sistem kuota. Untuk mengetahui kepastian bahwa negara pengekspor adalah yang mendapatkan jatah/kuota, diperlukan C/O. Selanjutnya C/O digunakan untuk kepentingan bea cukai dalam menetapkan nilai pabean atau harga barang.

Surat Keterangan Asal (SKA) atau *Certificate of Origin* merupakan pernyataan yang ditandatangani dan menyatakan bahwa barang yang diproduksi seperti yang tersebut dalam dokumen tersebut. Namun, SKA bukan merupakan pernyataan darimana barang dimaksud dikapalkan. Sebenarnya negara asal barang ini sudah termuat di dalam *commercial invoice*. Tetapi beberapa negara SKA dipisahkan dari *invoice*.

Dengan mengetahui negara asal barang, akan dapat diketahui

mengenai kualitas barang dan akan berpengaruh atas harga yang diberitahukan dalam pemberitahuan pabean. C/O merupakan dokumen yang diperlukan oleh pemerintah di negara penerima barang, untuk mengetahui bahwa barang-barang tertentu tersebut benar-benar berasal dari negara yang memproduksi, memodifikasi barang, dan bukan sebagai pernyataan mengenai asal barang-barang yang diangkut/diekspor dari suatu negara.

Pelaksanaan keharusan menunjukkan Surat Keterangan Asal, di dasarkan atas pemikiran bahwa pembebanan tarif bea masuk seperti dalam rangka CEPT, yang meliputi negara-negara ASEAN dan Early Harvest Package (EHP) dalam perjanjian bilateral antara Indonesia-China Free Trade Area.

Dalam rangka kesepakatan antar negara-negara ASEAN yang dituangkan dalam rangka pelaksanaan kerja sama antar negara-negara ASEAN dan Pemerintah Cina dan Republik Korea, telah disepakati untuk memberlakukan tarif khusus (*preferential tariff*) untuk barang-barang yang berasal dan dikirim antar negara-negara ASEAN dan Cina serta terakhir dengan Republik Korea. Kekhususan ini terletak dalam penetapan tarif bea masuk. Penerapan bea masuk yang berbeda harus dibuktikan dengan dokumen pabean yang masing-masing disebut sebagai:

- Model atau form D, yang berlaku bagi negara-negara ASEAN dan disesuaikan dengan Asean Harmonized Tariff Nomenclature dan diterapkan dalam BTBMI versi tahun 2007. Model D diterbitkan oleh kamar dagang negara pengekspor atau negara asal barang. Apabila dokumen yang telah ditentukan ini tidak disertakan saat pemberitahuan impor barang dengan mencantumkan kode fasilitas preferensi tarif dan nomor referensi form D yang ditransfer ke sistem EDI, petugas pabean akan mengenakan tarif umum sesuai dengan BTBMI.

- Model atau form E, merupakan surat keterangan asal barang dari Cina yang dalam rangka kerja sama dengan negara-negara ASEAN atas barang-barang tertentu diterapkan preferensi tarif. Barang-barang impor yang berasal dari Cina dan menggunakan fasilitas ini, wajib melampirkan dalam PIB saat proses pengeluaran barang di pelabuhan bongkar.
- Model atau form AK-FTA, merupakan dokumen yang harus melengkapi pengajuan PIB saat barang-barang impor dari Republik Korea akan dimasukkan ke dalam daerah pabean.

Dalam model atau form di atas, dicantumkan nama instansi yang menerbitkan, nama penerima/*consignee*, tanggal keberangkatan sarana pengangkut, pelabuhan muat, pelabuhan tujuan, nama sarana pengangkut, nomor voyage, jumlah kemasan, deskripsi barang, dan sebagainya dan dibubuhi tandatangan yang berwenang menerbitkan dokumen.

b. Incoterm

Incoterm merupakan kependekan dari *International Commercial Terminology* diciptakan oleh ICC dan digunakan dalam dunia perdagangan internasional merupakan rangkaian peristilahan mengenai penjualan dan penyerahan barang. Dalam *Incoterm* diatur mengenai biaya transaksi dan tanggung jawab masing-masing pihak (penjual dan pembeli). Demikian juga mengenai praktik-praktik transportasi yang didasarkan atas aturan-aturan *United Nations Convention on Contract for the International Sale of Goods*. Terminologi ini digunakan sebagai sarana bagi para pedagang untuk secara bebas melakukan negosiasi mengenai kondisi dalam kontrak yang dibuat meliputi harga, kuantitas, jenis, dan karakteristik barang.

Untuk membedakan tanggung jawab pembayaran atas biaya-biaya, cara penyerahan, *incoterm* dibagi atas kelompok-kelompok, yaitu:

- (1)Kelompok E – Keberangkatan
- *Ex work* (EXW).
- (2)Kelompok F – Pengangkutan belum/tidak dibayar
- *Free Carrier* (FCA).
 - *Free Alongside Ship* (FAS).
 - *Free on Board* (FOB).
- (3)Kelompok C – Biaya pengangkutan dibayar
- *Cost and Freight* (CFR).
 - *Cost Insurance and Freight* (CIF).
 - *Carriage Paid To* (CPT)
 - *Carriage and Insurance Paid To* (CIP).
- (4)Kelompok D
- *Delivered at Frontier* (DAF).
 - *Delivered ex Ship* (DES).
 - *Delivered Duty Unpaid* (DDU).
 - *Delivery Duty Paid* (DDP).

Pelaksanaan aturan *Incoterm* diserahkan kepada pihak-pihak yang melakukan perjanjian, tetapi untuk keperluan penetapan nilai pabean, tetap didasarkan kepada terminologi *Cost Insurance Freight*.

3.2.4 Ekspor dan Impor

3.2.4.1 Ekspor

Ekspor merupakan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean⁴³ sebagai pengangkutan barang dalam jumlah tertentu dari satu negara ke negara lain baik untuk diperdagangkan maupun tidak untuk diperdagangkan, dengan memenuhi kewajiban kepabeanan yang telah ditentukan.

Pengangkutan barang tersebut dapat dilakukan melalui udara, laut maupun darat, dan melintasi batas-batas negara, dengan

⁴³ Republik Indonesia, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Pasal 1 angka 14.

dilengkapi oleh dokumen-dokumen ekspor. Di sebagian besar negara, ekspor atas barang-barang tertentu dapat dikenakan pajak ekspor atau bea keluar. Pertimbangan atas barang tertentu didasarkan atas perlindungan flora dan fauna, cagar budaya, dan kepentingan nasional.

Kegiatan ekspor di beberapa negara mendapatkan fasilitas yang bertujuan untuk mendapatkan devisa/memperkuat cadangan devisa atau meningkatkan daya saing produk dalam negeri di pasar internasional.⁴⁴

3.2.4.2 Impor

Impor merupakan kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean⁴⁵ baik yang dilakukan oleh orang pribadi maupun badan hukum. Dianggap sebagai impor apabila barang yang dibawa oleh sarana pengangkut telah melintasi batas negara dan kepadanya diwajibkan memenuhi kewajiban pabean dan saat pembayaran pabean masuk yang terutang. Impor barang dari luar daerah pabean dapat dirinci sebagai di bawah ini.⁴⁶

1. Diimpor untuk Dipakai
2. Impor Barang Penumpang
3. Impor Barang Pelintas Batas
4. Impor Barang Yang Dikirim Melalui Pos
5. Barang Yang Dikirim Melalui Jasa Titipan
6. Impor Dengan Fasilitas
7. Kemudahan Lain.

⁴⁴ Ali Purwito M., *Op. Cit.*, hlm. 176.

⁴⁵ Republik Indonesia, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Pasal 1 angka 13.

⁴⁶ Ali Purwito M., *Op. Cit.*, hlm. 112-176.

BAB IV
PERLINDUNGAN HUKUM ATAS IMPLEMENTASI SISTEM
INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW TERHADAP PARA PIHAK
TERKAIT DENGAN PELAKSANAAN KEGIATAN EKSPOR-IMPOR DI
INDONESIA

4.1 PENGATURAN INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW
DALAM KAITANNYA TERHADAP PELAKSANAAN
PERDAGANGAN DAN KEPABEANAN DI INDONESIA

Untuk menguraikan keterkaitan pengaturan Indonesia *National Single Window* (INSW) terhadap pelaksanaan perdagangan dan kepabeanan di Indonesia, terlebih dahulu perlu diidentifikasi peraturan perundang-undangan yang mengatur pelaksanaan INSW yaitu:

- Keputusan Presiden No. 54 Tahun 2002 *jo.* Keppres No. 24 Tahun 2005 tentang Tim Koordinasi Peningkatan Kelancaran Arus Barang Ekspor dan Impor;
- Instruksi Presiden No.3 Tahun 2006 *dilanjutkan* Inpres No. 6 Tahun 2007 dan Inpres No. 5 Tahun 2008 → berkaitan dengan Peningkatan Investasi & Fokus Program Ekonomi;
- Peraturan Presiden No. 10 Tahun 2008 tanggal 26 Pebruari 2008 (Perpres No. 10/2008): Penggunaan Sistem Elektronik dalam rangka Indonesia *National Single Window* (NSW);
- Keputusan Menteri Koordinator Perekonomian Nomor 22/M.Ekon/03/2006 *jo.* KEP-19/M.EKON/04/2008 tentang Pembentukan Tim Persiapan NSW, yang ditindaklanjuti dengan Keputusan Menteri Keuangan selaku Ketua Tim Persiapan NSW.

Selain itu perlu pula kita mengkaji undang-undang yang mendasarinya, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), UU Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE), UU Kepabeanan, UU tentang Pengesahan Persetujuan Pendirian WTO, UU tentang Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan, UU tentang Pangan, dan UU tentang Keuangan.

Perlu dicermati terlebih dahulu bahwa Perpres No. 10/2008 merupakan dasar hukum sementara untuk sahnya transaksi elektronik karena saat itu akan segera diluncurkan Tahapan Pertama INSW sedangkan UU ITE masih berupa RUU yang sedang dibahas oleh pemerintah dan DPR. Pada saat UU ITE sudah diundangkan maka yang dipakai adalah UU ITE, sedangkan Perpres No. 10/2008 dapat dianggap sebagai peraturan pelaksanaan dari UU ITE.

Dalam pertimbangan Perpres No. 10/2008 secara garis besar menyebutkan bahwa dasar dari pembentukannya adalah:

- a. untuk meningkatkan daya saing nasional dan memfasilitasi perdagangan dalam rangka menghadapi persaingan global, diperlukan upaya untuk mendorong kelancaran dan kecepatan arus barang ekspor dan/atau impor serta mengurangi biaya transaksi melalui peningkatan efisiensi waktu dan biaya dalam proses penanganan dokumen kepabeanan dan pengeluaran barang (*customs release and clearance of cargoes*);
- b. untuk melaksanakan komitmen Indonesia dalam *Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window*¹ perlu dibangun sistem National *Single Window* yang efektif, efisien, dan berkelanjutan.

Dengan diundangkannya Perpres No. 10/2008 tersebut dapat diketahui bahwa pemerintah (dalam hal ini Presiden selaku memegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang-Undang Dasar)² telah menyadari arti penting INSW bagi perdagangan (ekspor dan/atau impor) terutama dalam proses kepabeanan dan perizinan (menggunakan sistem elektronik (INSW) dalam penanganan dokumen kepabeanan dan perizinan yang berkaitan dengan kegiatan ekspor dan/atau impor). Tak lama diundangkanlah UU ITE yang merupakan dasar hukum bagi sahnya transaksi elektronik yang mana Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah (Pasal 5 ayat (1) UU ITE).

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang INSW menekankan bahwa perdagangan dan perekonomian nasional adalah

¹ *Article 2 Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window* menyebutkan bahwa tujuan dari pembangunan dan pengimplementasian ASW adalah “*To provide a legal and technical framework to establish and implement the ASW and NSWs as regional commitments towards the establishment of an ASEAN Economic Community*”

² Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar 1945, Pasal 4 ayat (1).

dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Contohnya adalah UU tentang Pengesahan Persetujuan Pendirian WTO menyebutkan dalam konsiderannya bahwa dalam pelaksanaan pembangunan nasional, khususnya di bidang ekonomi, diperlukan upaya-upaya untuk antara lain terus meningkatkan, memperluas, memantapkan dan mengamankan pasar bagi segala produk baik barang maupun jasa, termasuk aspek investasi dan hak atas kekayaan intelektual yang berkaitan dengan perdagangan, serta meningkatkan kemampuan daya saing terutama dalam perdagangan internasional.

Konsideran UU Kepabeanan menyebutkan bahwa dalam upaya untuk selalu menjaga agar pelaksanaan pembangunan nasional menghasilkan perkembangan yang pesat dalam kehidupan nasional, khususnya di bidang perekonomian, termasuk bentuk-bentuk dan praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan internasional seperti yang diamanatkan dalam garis-garis besar daripada haluan Negara dan lebih dapat diciptakan kepastian hukum dan kemudahan administrasi berkaitan dengan aspek Kepabeanan bagi bentuk-bentuk dan praktek penyelenggaraan kegiatan perdagangan internasional yang terus berkembang serta dalam rangkaantisipasi atas globalisasi ekonomi, diperlukan langkah-langkah pembaruan. Untuk mencapai hal-hal tersebut di atas tentu memerlukan banyak pembaruan dan INSW merupakan salah satu bagian dari pembaruan tersebut.

Bila melihat pada pengertian INSW yaitu sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision-making for custom release and clearance of cargoes*), maka terlihat bahwa sistem tersebut melibatkan bukan hanya satu instansi pemerintah tapi beberapa instansi pemerintah (GA) yang berkepentingan mengurus penanganan dokumen kepabeanan dan perizinan yang berkaitan dengan kegiatan ekspor dan/atau impor. Dalam portal INSW disebutkan bahwa GA yang tergabung dalam INSW adalah:

- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian;
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai;

- Departemen Perdagangan;
- Badan Pengawas Obat dan Makanan;
- Departemen Kelautan dan Perikanan c.q. Pusat Karantina Ikan;
- Departemen Pertanian c.q. Badan Karantina Pertanian;
- Departemen Perhubungan;
- Departemen Kehutanan;
- Departemen Kesehatan;
- Direktorat Jenderal Pos dan Telekomunikasi;
- Departemen Perindustrian;
- Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral;
- Kementerian Negara Lingkungan Hidup;
- Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- Badan Pengawas tenaga Nuklir;
- Departemen Pertanian cq Pusat Perizinan dan Investasi.

Hal ini tentu cukup kompleks dan signifikan sehingga diperlukan pengaturan yang rinci mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pengurusan dokumen kepabeaan dan perizinan yang berkaitan dengan perdagangan internasional (kegiatan ekspor dan/atau impor).

Lebih jauh lagi, perlu dicermati dasar hukum dari pelaksanaan INSW yaitu:³

1. Pasal 5A Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeaan:
 - (1) Pemberitahuan pabeaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) dapat disampaikan dalam bentuk tulisan di atas formulir atau *dalam bentuk data elektronik*.
 - (2) Penetapan kantor pabeaan tempat penyampaian pemberitahuan pabeaan *dalam bentuk data elektronik* dilakukan oleh Menteri.
 - (3) Data elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) *merupakan alat bukti yang sah menurut Undang-Undang ini*.
 - (4) Ketentuan mengenai tata cara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan atau berdasarkan peraturan menteri.
2. Pasal 1 angka 1 dan angka 2 UU Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi

³ “Presentasi Umum INSW”, <http://www.insw.go.id>, diunduh pada 17 November 2009.

dan Transaksi Elektronik (ITE):

1. Informasi Elektronik adalah satu atau sekumpulan data elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto, *electronic data interchange (EDI)*, surat elektronik (*electronic mail*), telegram, telex, *telecopy* atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, Kode Akses, simbol, atau perforasi yang telah diolah yang memiliki arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya.
2. Transaksi Elektronik adalah perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan Komputer, jaringan Komputer, dan/atau media elektronik lainnya.

Pasal 2 UU Nomor 11 Tahun 2008:

Undang-Undang ini berlaku untuk setiap Orang yang melakukan perbuatan hukum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini, baik yang berada di wilayah hukum Indonesia maupun di luar wilayah hukum Indonesia, yang memiliki akibat hukum di wilayah hukum Indonesia dan/atau di luar wilayah hukum Indonesia dan merugikan kepentingan Indonesia.

Pasal 5 UU Nomor 11 Tahun 2008:

- (1) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.
- (2) *Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai dengan Hukum Acara yang berlaku di Indonesia.*
- (3) Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dinyatakan sah apabila menggunakan Sistem Elektronik sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang ini.
- (4) Ketentuan mengenai Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk:
 - a. surat yang menurut Undang-Undang harus dibuat dalam bentuk tertulis; dan
 - b. surat beserta dokumennya yang menurut Undang-Undang harus

dibuat dalam bentuk akta notaril atau akta yang dibuat oleh pejabat pembuat akta.

3. Pasal 2 Perpres Nomor 10 Tahun 2008⁴ tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam Kerangka Indonesia *National Single Window*:

- (1) Peraturan Presiden ini dimaksudkan untuk mengatur penggunaan sistem elektronik dalam penanganan dokumen kepabeanan dan perizinan yang berkaitan dengan kegiatan ekspor dan/atau impor dalam kerangka INSW.
- (2) Tujuan pengaturan:
 - a. Memberikan kepastian hukum dalam rangka penanganan dokumen kepabeanan dan perizinan yang dilaksanakan melalui sistem elektronik berkaitan dengan kegiatan ekspor dan/atau impor.
 - b. Melindungi penanganan dokumen kepabeanan dan perizinan yang berkaitan dengan kegiatan ekspor dan/atau impor dari penyalahgunaan sistem.
 - c. Memberikan pedoman bagi pembangunan dan penerapan sistem INSW.

Berbicara mengenai transaksi secara elektronik, tidak terlepas dari konsep perjanjian secara mendasar sebagaimana termuat dalam Pasal 1313 KUH Perdata yang menegaskan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Ketentuan yang mengatur tentang perjanjian terdapat dalam Buku III KUH Perdata, yang memiliki sifat terbuka artinya ketentuan-ketentuannya dapat dikesampingkan, sehingga hanya berfungsi mengatur saja. Sifat terbuka dari KUH Perdata ini tercermin dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang mengandung asas kebebasan berkontrak, maksudnya setiap orang bebas untuk menentukan bentuk, macam dan isi perjanjian asalkan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, kesusilaan dan ketertiban umum, serta selalu memperhatikan syarat sahnya perjanjian sebagaimana termuat dalam

⁴ Sebelum UU ITE diundangkan, Perpres No. 10/2008 merupakan dasar hukum sementara bagi pelaksanaan INSW karena diperlukan dasar hukum bagi peluncuran Tahap Pertama INSW.

Pasal 1320 KUH Perdata yang mengatakan bahwa, syarat sahnya sebuah perjanjian adalah sebagai berikut:

1. Kesepakatan para pihak dalam perjanjian;
2. Kecakapan para pihak dalam perjanjian;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Kesepakatan berarti adanya persesuaian kehendak dari para pihak yang membuat perjanjian, sehingga dalam melakukan suatu perjanjian tidak boleh ada paksaan, kekhilapan dan penipuan (*dwang, dwaling, bedrog*).

Kecakapan hukum sebagai salah satu syarat sahnya perjanjian maksudnya bahwa para pihak yang melakukan perjanjian harus telah dewasa yaitu telah berusia 18 tahun atau telah menikah, sehat mentalnya serta diperkenankan oleh undang-undang. Apabila orang yang belum dewasa hendak melakukan sebuah perjanjian, maka dapat diwakili oleh orang tua atau walinya sedangkan orang yang cacat mental dapat diwakili oleh pengampu atau *curator*-nya.⁵

Suatu hal tertentu berhubungan dengan objek perjanjian, maksudnya bahwa objek perjanjian itu harus jelas, dapat ditentukan dan diperhitungkan jenis dan jumlahnya, diperkenankan oleh undang-undang serta mungkin untuk dilakukan para pihak.

Suatu sebab yang halal, berarti perjanjian termaksud harus dilakukan berdasarkan itikad baik. Berdasarkan Pasal 1335 KUH Perdata, suatu perjanjian tanpa sebab tidak mempunyai kekuatan. Sebab dalam hal ini adalah tujuan dibuatnya sebuah perjanjian.⁶

Kesepakatan para pihak dan kecakapan para pihak merupakan syarat sahnya perjanjian yang bersifat subjektif. Apabila tidak terpenuhi, maka perjanjian dapat dibatalkan artinya selama dan sepanjang para pihak tidak membatalkan perjanjian, maka perjanjian masih tetap berlaku. Sedangkan suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal merupakan syarat sahnya perjanjian yang bersifat objektif. Apabila tidak terpenuhi, maka perjanjian batal demi hukum artinya sejak semula dianggap tidak pernah ada perjanjian.

⁵ Riduan Syahrani, *Seluk-Beluk Dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Bandung:Alumni, 1992, hlm.217.

⁶ *Ibid*, hlm.218

Pada dasarnya suatu perjanjian harus memuat beberapa unsur perjanjian yaitu:⁷

1. unsur *essentialia*, sebagai unsur pokok yang wajib ada dalam perjanjian, seperti identitas para pihak yang harus dicantumkan dalam suatu perjanjian, termasuk perjanjian yang dilakukan jual beli secara elektronik;
2. unsur *naturalia*, merupakan unsur yang dianggap ada dalam perjanjian walaupun tidak dituangkan secara tegas dalam perjanjian, seperti itikad baik dari masing-masing pihak dalam perjanjian;
3. unsur *accidentalialia*, yaitu unsur tambahan yang diberikan oleh para pihak dalam perjanjian, seperti klausula tambahan yang berbunyi “barang yang sudah dibeli tidak dapat dikembalikan”.

Dalam suatu perjanjian harus diperhatikan pula beberapa macam azas yang dapat diterapkan antara lain:

1. Azas konsensualisme, yaitu azas kesepakatan, dimana suatu perjanjian dianggap ada seketika setelah ada kata sepakat.
2. Azas kepercayaan, yang harus ditanamkan diantara para pihak yang membuat perjanjian.
3. Azas kekuatan mengikat, maksudnya bahwa para pihak yang membuat perjanjian terikat pada seluruh isi perjanjian dan kepatutan yang berlaku.
4. Azas persamaan hukum, yaitu bahwa setiap orang dalam hal ini para pihak mempunyai kedudukan yang sama dalam hukum.
5. Azas keseimbangan, maksudnya bahwa dalam melaksanakan perjanjian harus ada keseimbangan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak sesuai dengan apa yang diperjanjikan.
6. Azas moral adalah sikap moral yang baik harus menjadi motivasi para pihak yang membuat dan melaksanakan perjanjian.
7. Azas kepastian hukum, yaitu perjanjian yang dibuat oleh para pihak berlaku sebagai undang-undang bagi para pembuatnya.
8. Azas kepatutan, maksudnya bahwa isi perjanjian tidak hanya harus

⁷ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: Alumni, 1985), hlm. 20.

sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku tetapi juga harus sesuai dengan kepatutan, sebagaimana ketentuan Pasal 1339 KUH Perdata yang menyatakan bahwa suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan didalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang.

9. Azas kebiasaan, maksudnya bahwa perjanjian harus mengikuti kebiasaan yang lazim dilakukan, sesuai dengan isi pasal 1347 KUH Perdata yang berbunyi hal-hal yang menurut kebiasaan selamanya diperjanjikan dianggap secara diam-diam dimasukkan ke dalam perjanjian, meskipun tidak dengan tegas dinyatakan. Hal ini merupakan perwujudan dari unsur *naturalia* dalam perjanjian.

Semua ketentuan perjanjian tersebut diatas dapat diterapkan pula pada perdagangan internasional (ekspor dan/atau impor) yang dilakukan melalui transaksi elektronik, sebagai akibat adanya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Menurut Pasal 1457 KUH Perdata, jual beli adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk menyerahkan suatu kebendaan dan pihak yang lain untuk membayar harga yang telah dijanjikan. Jual beli tidak hanya dapat dilakukan secara berhadapan langsung antara penjual dengan pembeli, tetapi juga dapat dilakukan secara terpisah antara penjual dan pembeli, sehingga mereka tidak berhadapan langsung, melainkan transaksi dilakukan secara elektronik. Dengan demikian, dalam pengimplementasi INSW dan pemberlakuan peraturan perundang-undangan yang mendasarinya merupakan perluasan juga terhadap hukum acara yaitu Buku IV KUH Perdata, HIR/RBg, UU Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana mengenai alat bukti.

Selain dari peraturan perundang-undangan yang disebutkan di atas, perlu juga mengamati sistem-sistem, standar dan prosedur perdagangan internasional yang berlaku untuk semua negara sebagai berikut:⁸

1. *United Nations Centre For Trade Facilitation And Electronic Business (UN/CEFACT)* :

⁸ “Presentasi Umum INSW”, *Op.Cit.*

- *Simplification and Harmonisation of Trade Procedures* (Recommendation # 18 and 4),
 - *Trade Documents* (Recommendation # 1 and 6),
 - *Codes for International Trade* (Recommendation # 16 & 19),
 - *Recommendation for ICT* (Recommendation # 25 and *Trade Data Element Directory* → TDED, ISO 7372,
 - *Others* (UN *Electronic Trade Documents* (UNeDocs) & UN/CEFACT *Modelling Method* (UMM)
2. World Customs Organization (WCO)
WCO *Revised Kyoto Convention*, WCO *Customs Data Model*, WCO *Unique Consignment Reference* (UCR)
 3. *United Nations Conference On Trade And Development* (UNCTAD)
The Automated System for Customs Data (ASYCUDA)
 4. *International Maritime Organization* (IMO)
The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (FAL Convention), *The IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business* (FAL.5/Circ.15, dated February 19, 2001 and FAL.5/Circ.15/Corr.1)

Pelaksanaan INSW didasarkan juga pada informasi yang dibuat oleh Tim Persiapan NSW yang terdapat pada portal INSW (www.insw.go.id). Kewenangan Tim Persiapan NSW ini berdasarkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor KEP-19/M.EKON/04/2008 tentang Tim Persiapan *National Single Window*⁹, yaitu:

1. Menetapkan kebijakan dan memberikan arahan yang diperlukan untuk kelancaran pelaksanaan pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem *National Single Window* (NSW) dan integrasi ke dalam sistem *ASEAN Single Window* (ASW);
2. Memantau, mengevaluasi dan mengendalikan perkembangan pelaksanaan pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem NSW dan integrasi ke dalam ASW;
3. Melaporkan pelaksanaan tugas dalam rangka pembangunan, pengembangan

⁹ Lihat point kedua Keputusan Menteri Koordinator Perekonomian Nomor KEP-19/M.EKON/04/2008.

dan penerapan sistem NSW dan integrasi ke dalam sistem ASW, kepada Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Pengarah Tim Persiapan NSW;

4. Melaksanakan kegiatan lain yang diperlukan dalam rangka pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem NSW dan integrasi ke dalam sistem ASW.

Portal INSW tersebut menuliskan bahwa sebagai sebuah *official website*, informasi yang dipublikasikan didalamnya haruslah lengkap agar pembaca/pengunjung website dapat dengan segera mendapatkan informasi dan data mengenai INSW.

Salah satu informasi dan data yang penting diketahui oleh para pihak yang terkait dengan INSW adalah informasi berupa *sisdur*, *user manual* atau petunjuk operasional aplikasi-aplikasi dalam sistem NSW. Begitu juga informasi *update* dan *patch* aplikasi pendukung sistem NSW. Dipublikasikan data-data referensi yang digunakan dalam sistem NSW di Indonesia yang dibagi menjadi beberapa kelompok yaitu:

1. *Resource* Sistem NSW: berisi *resource* yang digunakan dalam sistem NSW, yang isinya adalah: *Recommendation 33* UNECE (*United Nations Economic Commission for Europe*), *Recommendation 34* UNECE, *Protocol to Establish ASW*, *Kyoto ICT Guideliness* (WCO (*World Customs Organization*)), *Case Studies on SW (Single Window)* UN/CEFACT (*United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business*), *ASW Technical Guide*, *Agreement to Establish ASW*.
2. Direktori Peraturan: berisi peraturan-peraturan berkaitan dengan sistem NSW, yang isinya adalah: Perpres No. 10/2008, SK Pembentukan Kelompok Ahli, SK Pembentukan Kesekretariatan Tim NSW, SK Pembentukan Kesekretariatan Tim NSW, SK Pembentukan Satgas K2PEI, SK Pembentukan Satgas Kebandarudaraan, SK Pembentukan Satgas Kepelabuhanan, SK Pembentukan Satgas Perencanaan, SK Penetapan Blueprint NSW, SK Penetapan Tim Kerja NSW, UU No. 11/2008 tentang ITE, UU No. 17/2006 tentang Kepabeanaan.
3. *Sisdur* Sistem NSW: berisi *sisdur*/SOP/petunjuk operasional sistem NSW,

yang isinya adalah: Petunjuk Operasi *User* Perusahaan, Petunjuk Operasi Registrasi, Petunjuk Operasi Petugas AP, Petunjuk Operasi GA, Petunjuk Operasi Web *Form* GA, Petunjuk Operasi Administrator, *Login* Aplikasi.

4. Manual Sistem GA: berisi sisdur/SOP/petunjuk operasional masing-masing GA yang tergabung dalam sistem NSW, yang isinya adalah: Diagram Alir Inatrade, Diagram *E-Licencing*.
5. Modul Aplikasi: berisi publikasi data *update*, *patch* maupun *file* baru dari modul aplikasi yang terkait dengan sistem NSW, yang isinya adalah: a) Penambahan kode 54, 55 dan 56 pada modul PIB tentang tarif preferensi Indonesia Jepang, b) Tips pengisian nomor dokumen di Modul PIB dalam rangka penerapan Sistem INSW untuk dokumen Karantina Hewan, Tumbuhan dan Ikan, c) Informasi *update* ulang untuk Modul PIB yang berisi penambahan kode-kode perizinan secara lengkap, d) *Patch* untuk modul PIB untuk penambahan kode preferensi tarif Indonesia Jepang nomor 54 sampai 56, e) Petunjuk operasi admin perusahaan, f) Petunjuk user operasi user perusahaan, g) Instalasi PIB Versi 5 untuk Windows 9x Sehubungan dengan penerapan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-08/BC/2009, h) *SetupPIB5Win9X.zip* Sehubungan dengan penerapan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-08/BC/2009, i) *User Manual Service Classic*, j) *Iplus* untuk modul PIB, k) *User Manual Service Modern*.
6. INSW Download Page: berisi file-file yang tidak masuk dalam kategori di atas tetapi berkaitan dengan sistem NSW.

Walaupun petunjuk mengenai informasi dan data dalam pengimplementasian INSW cukup banyak, tapi perlu dicermati bahwa berdasarkan point keenam Keputusan Menteri Koordinator Perekonomian Nomor KEP-19/M.EKON/04/2008 disebutkan bahwa:

“Masa tugas Tim Persiapan NSW terhitung terhitung sejak tanggal 1 Januari 2008 sampai dengan ditetapkannya Pengelola Portal INSW sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2008, atau selambat-lambatnya pada 31 Desember 2008.”

Yang berarti bahwa masa tugas Tim Persiapan NSW sudah selesai. Perlu

dicermati pula bahwa pengaturan yang dilakukan oleh Tim Persiapan NSW tersebut bukanlah undang-undang tapi pengaturan yang dikeluarkan berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh keputusan menteri.

Seperti telah disebutkan sebelumnya INSW bagian dari ASW yang merupakan upaya pemerintah negara-negara ASEAN untuk memfasilitasi para pelaku usaha perdagangan internasional mengakselerasi pergerakan barang-barang lintas pabean. Penerapan dan pengimplementasian INSW merupakan suatu hal yang kompleks tapi jika berhasil akan mempermudah pembentukan sebuah *database* yang berguna untuk keperluan analisa serta untuk mendukung penciptaan iklim perdagangan internasional yang kondusif.

Pencapaian tersebut tentu bukan hal mudah karena kompleksnya sistem dan banyaknya entitas (GA) yang terlibat sehingga diperlukan pengaturan peraturan perundang-undangan yang rinci (dalam bentuk undang-undang dan peraturan-peraturan pelaksanaannya). Banyaknya GA yang terlibat dalam pelaksanaan INSW masih didasarkan pada undang-undang yang berdiri sendiri-sendiri sehingga dapat menimbulkan salah persepsi jika pelaksanaannya di lapangan tanpa ada undang-undang yang secara rinci mengatur mengenai INSW. Oleh karena diperlukan pengaturan yang rinci, maka pengaturan mengenai INSW dalam UU ITE dan Perpres No. 10/2008 tersebut belum mencukupi tapi sudah menjadi awalan yang bagus untuk reformasi di bidang pengurusan dokumen kepabeanan dan perizinan yang berkaitan dengan perdagangan internasional (kegiatan ekspor dan/atau impor).

4.2 PENGATURAN INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW DALAM MEMBERIKAN PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PARA PELAKU PERDAGANGAN EKSPOR IMPOR

Sudah disebutkan sebelumnya tujuan penerapan ASW adalah untuk mempercepat dan mempermudah alur informasi antara pemerintah dan pelaku usaha, memberikan keuntungan yang berarti bagi semua pihak yang terlibat dalam perdagangan internasional, serta menciptakan sistem *reliable*, sederhana, standar untuk proses pengeluaran/pemasukan barang (*cargo clearance*) sejalan dengan

praktik internasional. Di samping itu juga untuk mengurangi waktu dan biaya yang ditimbulkan dalam proses *cargo clearance*.

ASW sejalan juga dengan Rekomendasi UN/CEFACT Nomor 33 tentang *Single Window*¹⁰ yang diikuti dengan pembuatan standarisasi dokumen dan data sehingga dikembangkanlah:¹¹

- a. Bentuk dokumen-dokumen perdagangan yang merupakan dasar dari pembentukan Dokumen Administrasi Tunggal (*Single Administrative Document*);
- b. UN/EDIFACT (*United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*), yaitu sebuah standar internasional untuk pertukaran data secara elektronik (EDI – *Electronic Data Interchange*);
- c. Rekomendasi-rekomendasi tentang fasilitasi perdagangan.

Dalam mendukung ASW, negara anggota harus membentuk terlebih dahulu sistem NSW-nya masing-masing, dalam hal ini Indonesia telah membuat *Indonesia National Single Window* (INSW) yang menggunakan model *Automated Information and Transaction System*.

Dalam rangka penggunaan sistem INSW, Presiden Republik Indonesia telah mengeluarkan Peraturan Presiden No. 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Kerangka *Indonesia National Single Window*. Bahwa INSW menggunakan sistem elektronik yang dapat mengumpulkan, mempersiapkan, menyimpan, memproses, menganalisis, dan menyebarkan informasi elektronik. Sistem elektronik ini merupakan sistem nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision-making for custom release and clearance of cargoes*).

¹⁰ Terminologi *Single Window* yang dari UN/CEFACT adalah sebuah sistem yang memungkinkan kalangan perdagangan (*traders*) cukup menyampaikan informasi kepada “satu” badan tunggal untuk menyelesaikan seluruh kegiatan ekspor atau impornya terkait dengan ketentuan yang harus dipenuhi. (Lihat <http://www.unece.org>)

¹¹ <http://www.unece.org>

Dalam pengimplementasiannya, INSW dilakukan melalui portal INSW yaitu sistem yang akan melakukan integrasi informasi berkaitan dengan proses penanganan dokumen kepabeanan dan pengeluaran barang, yang menjamin keamanan data dan informasi serta memadukan alur dan proses informasi antar sistem internal secara otomatis, yang meliputi sistem kepabeanan, perizinan, kepelabuhanan/kebandarudaraan, dan sistem lain yang terkait dengan proses penanganan dokumen kepabeanan dan pengeluaran barang.

Bahwa untuk merealisasikan INSW, berdasarkan Keputusan Menteri Koordinator Perekonomian Nomor KEP-19/M.EKON/04/2008 Tentang Tim Persiapan *National Single Window* telah dibentuk Tim Persiapan NSW yang melakukan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan kebijakan, pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan penerapan sistem NSW. Point kedua keputusan menteri koordinator perekonomian tersebut menyebutkan tugas dari Tim Persiapan NSW adalah:

1. Menetapkan kebijakan dan memberikan arahan yang diperlukan untuk kelancaran pelaksanaan pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem *National Single Window* (NSW) dan integrasi ke dalam sistem *ASEAN Single Window* (ASW);
2. Memantau, mengevaluasi dan mengendalikan perkembangan pelaksanaan pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem NSW dan integrasi ke dalam ASW;
3. Melaporkan pelaksanaan tugas dalam rangka pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem NSW dan integrasi ke dalam sistem ASW, kepada Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Pengarah Tim Persiapan NSW;
4. Melaksanakan kegiatan lain yang diperlukan dalam rangka pembangunan, pengembangan dan penerapan sistem NSW dan integrasi ke dalam sistem ASW.

Dengan kewenangan yang diberikan oleh keputusan menteri koordinator perekonomian tersebut maka Tim Persiapan NSW mengeluarkan informasi dan data yang menjadi acuan bagi para pihak yang terkait dengan INSW (pengguna portal INSW). Salah satu contohnya adalah pada 15 September 2008 Tim

Persiapan NSW memberikan informasi dalam rangka mempermudah pengguna (selain instansi-instansi pemerintah (GA)) dan GA menggunakan sistem NSW berupa file-file petunjuk operasi dan *user manual* penggunaan sistem aplikasi dalam portal INSW.

Untuk **pengguna (selain instansi pemerintah (GA))** ada 3 (tiga) *file* yaitu:

1. Petunjuk/tata cara *registrasi user* pada portal NSW;
2. Petunjuk operasi administrator perusahaan;
3. Petunjuk operasi user perusahaan;

dan untuk **GA** ada 2 (dua) *file* yaitu:

1. Petunjuk operasi portal NSW untuk GA;
2. Petunjuk penggunaan *Web Form* untuk GA;
3. Petunjuk operasi penggunaan portal NSW untuk petugas *Analyzing Point* (petugas bea cukai).

Hingga 30 Desember 2009, selain informasi tersebut, terdapat juga informasi lainnya dalam portal INSW seperti:

1. Undangan sosialisasi INSW di Pelabuhan Belawan - Medan pada 21 Oktober 2009.
2. Pengumuman implementasi INSW di Pelabuhan Belawan - Medan.
3. Pemberitahuan pemberlakuan Modul Impor Baru sesuai peraturan impor yang baru sesuai P-42/BC/2008 jo P-08/BC/2009 tentang Tata Laksana Kepabeanan di Bidang Impor, akan dilaksanakan efektif di KPU Tanjung Priok - Jakarta.
4. Pengumuman e-BPOM NSW Sehubungan dengan diberlakukannya secara wajib (*mandatory*) importasi produk dengan cara otomasi melalui e-BPOM NSW di Pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya pada 27 Juli 2009.
5. Referensi untuk Importir dan PPJK menyambut implementasi sistem INSW di Pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya .
6. Petunjuk operasional layanan e-*Service* versi Mobile.
7. Update Modul PIB Versi 5 sehubungan dengan penerapan P-08/BC/2009.
8. Rencana Implementasi Tahap Keempat Di Pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya.
9. Fitur baru menu komentar berita website www.insw.go.id.

10. Tips dan referensi untuk pengguna jasa dalam rangka implementasi sistem NSW.
11. Informasi untuk menjawab pertanyaan yang masuk ke Tim Persiapan INSW, yaitu mengapa dokumen persetujuan tidak bisa di-*download*.
12. Jam kerja pelayanan Kepabeanan dan Cukai selama Cuti Natal dan Tahun Baru 2008 di Pelabuhan Tanjung Priok - Jakarta.
13. Proses registrasi Portal INSW.
14. Bahan sosialisasi NSW tanggal 4 - 5 November 2008 untuk wilayah Jakarta.
15. Menyambut implementasi tahap ketiga sistem NSW di Pelabuhan Tanjung Priok - Jakarta.
16. Petunjuk Menu Pencarian Lartas Impor.
17. Undangan sosialisasi sistem NSW untuk Wilayah Jakarta.
18. Penyebab dokumen PIB yang diajukan di-*reject* oleh portal NSW.
19. Cara pengisian nomor Dokumen Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan serta BPOM di Modul PIB.
20. File presentasi sosialisasi NSW Semarang: Perkembangan dan Rencana Pengembangan INSW.
21. File presentasi sosialisasi NSW Semarang: Penjelasan Pembangunan, Pengembangan dan Penerapan Sistem NSW.
22. Sosialisasi dan pelatihan dalam rangka implementasi Tahap Kedua Sistem NSW di Semarang dan Surabaya.
23. File petunjuk operasional portal INSW untuk perusahaan.

Seperti telah disebutkan sebelumnya, Keputusan Menteri Koordinator Perekonomian Nomor KEP-19/M.EKON/04/2008 memberi kewenangan kepada Tim Persiapan NSW untuk mengeluarkan pengaturan terhadap pelaksanaan INSW. Dengan demikian, informasi yang bersifat mengatur yang dikeluarkan oleh Tim Persiapan NSW merupakan hal-hal yang harus dipatuhi dan dilaksanakan oleh para pihak yang terkait dengan INSW.

Pasal 1 angka 10 Perpres No. 10/2008 menyebutkan bahwa pengguna portal INSW adalah para pihak yang melakukan akses dengan portal INSW yang meliputi antara lain instansi penerbit perizinan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), eksportir, importir, agen pelayaran, dan Pengusaha Pengurusan Jasa

Kepabeanan.

Instansi penerbit perizinan ini adalah GA meliputi satuan kerja/satuan organisasi kementerian/departemen, Lembaga Pemerintah Non Departemen, kesekretariatan lembaga tinggi negara, dan instansi pemerintah lainnya, baik pusat maupun daerah, termasuk Badan Usaha Milik Negara, Badan Hukum Milik Negara, dan Badan Usaha Milik Daerah. Selaku instansi penerbit izin, maka GA tersebut mengacu kepada undang-undang yang menjadi dasar mereka dalam memberikan perizinan.

Salah satu contohnya adalah bagi Departemen Pertanian c.q. Badan Karantina Pertanian dan Departemen Kelautan dan Perikanan c.q. Pusat Karantina Ikan, dalam proses pemberian izin sebagai pelaksanaan INSW mengacu pada Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan (UU Karantina). Ketentuan UU Karantina ini sejalan dengan Penjanjian *Sanitary and Phytosanitary Measures* sebagai salah satu perjanjian dalam WTO. Intinya adalah bahwa setiap negara anggota WTO tidak boleh membatasi impor barang dan/atau jasa dari negara anggota WTO lainnya kecuali dengan alasan kesehatan manusia, hewan (termasuk ikan), dan tumbuhan berdasarkan kajian ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan. Sehingga, percepatan pelayanan perizinan yang diberikan oleh Badan Karantina Pertanian dan Pusat Karantina Ikan terbatas pada pelayanan administrasinya saja. Sedangkan untuk menjamin bahwa barang-barang hasil pertanian seperti hewan (termasuk ikan) dan tumbuhan serta produk-produknya tidak mengandung agen penyakit yang berbahaya bagi kesehatan manusia, hewan (termasuk ikan), dan tumbuhan, Badan Karantina Pertanian dan Pusat Karantina Ikan tetap melakukan pemeriksaan fisik/kesehatan terhadap barang-barang hasil pertanian tersebut.

Pelaksanaan INSW bagi DJBC diatur dalam UU Kepabeanan (UU No. 10/1995) dan Amandemennya (UU No. 17/2006). Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, terdapat hal-hal baru yang terdapat di UU No. 17/2006, yaitu:¹²

- Pengawasan bea keluar atas ekspor barang dengan kriteria tertentu;
- Pengawasan pengangkutan barang tertentu yang diangkut melalui laut di dalam daerah pabean;

¹² *Ibid.*

- Registrasi kepabeanan;
- Perubahan data dalam pemberitahuan pabean akibat kekhilafan yang nyata;
- Pengaturan mengenai data elektronik sebagai alat bukti yang sah;
- Jangka waktu impor sementara;
- Bea masuk tindak pengamanan (*safeguard tariff*);
- Penindakan oleh pejabat bea dan cukai atas barang yang diduga terkait dengan tindakan terorisme dan/atau kejahatan lintas negara;
- Pemeriksaan jabatan;
- Pembetulan atau penghapusan sanksi administrasi oleh direktur jenderal;
- Keberatan selain tarif dan nilai pabean;
- Kode etik;
- Sanksi kepada pejabat bea dan cukai apabila pejabat salah menghitung atau menetapkan bea masuk atau bea tidak keluar sesuai dengan UU ini sehingga mengakibatkan belum terpenuhinya pungutan negara;
- Kewenangan Dirjen Bea Cukai untuk mengawasi barang dalam *free trade zone*.

Selain itu, terdapat kewenangan Dirjen Bea Cukai yang ditambahkan, yaitu:¹³

- Kewenangan untuk melakukan pemeriksaan terhadap pengangkutan barang tertentu di dalam daerah pabean;
- Kewenangan direktur jenderal untuk membuat keputusan keberatan selain tarif dan/atau nilai pabean;
- Kewenangan pejabat bea cukai untuk mencegah barang yang diduga terkait dengan terorisme dan kejahatan lintas negara;
- Kewenangan khusus direktur jenderal untuk melakukan pembetulan, pengurangan atau penghapusan denda administrasi dan surat tagihan bea masuk;
- Kewenangan untuk melakukan penyegelan oleh pejabat dalam rangka audit di bidang kepabeanan;
- Pemeriksaan jabatan (*ex officio*) berdasarkan dugaan bahwa telah atau akan terjadi suatu pelanggaran kepabeanan.

¹³ *Ibid.*

Pelaksanaan transaksi elektronik bagi pada pihak dalam pelaksanaan INSW dapat dilihat pada UU ITE Bab V (Pasal 17- Pasal 22). Pasal 17 ayat (3) menyebutkan,

“Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan Transaksi Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.”

Dengan demikian, diperlukan Peraturan Pemerintah untuk mengatur mengenai INSW (saat ini yang berlaku untuk mendukung UU ITE dalam pelaksanaan INSW adalah Perpres No. 10/2008).

