

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Impor**

Dalam perdagangan dunia kita tidak asing dengan istilah impor, terlebih di Indonesia dimana import dikonotasikan sebagai kegiatan yang mewah, mahal, dan mendapat strata tinggi dalam ber-sosial, tapi apakah pengertian impor sesuai dengan konotasi yang ada di Indonesia?, berikut beberapa pendapat tokoh mengenai pengertian import :

1. Impor adalah sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu Negara (luar negeri) ke dalam wilayah pabean negara lain. (*Andi Susilo,2008:135*)
2. Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean Indonesia. (*Marolop Tandjung,2011:380*)
3. Impor adalah perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku. (*Andri Feriyanto,2015:78*)

Dari ketiga pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa impor adalah suatu kegiatan memasukan barang dari luar negeri ke dalam negeri atau kawasan pabean serta barang-barang yang masuk harus ada pengawasan atau pengecekan dari Direktorat Jendral Bea dan Cukai(DJBC). Barang Impor adalah seluruh jenis barang yang terdaftar sebagai barang impor dan sesuai dengan ketentuan perpajakan dan kepabeanan yang berlaku. Syarat-syarat impor :

1. Memiliki izin impor berupa
  - a. API-U (Angka Pengenal Impor)  
API-U digunakan untuk perusahaan umum yang melakukan impor barang tertentu dengan tujuan diperdagangkan, sehingga barang tersebut tidak melalau proses produksi terlebih dulu.

- b. API-P (Angka Pengenal Impor Produsen)  
API-P berlaku untuk perusahaan manufaktur yang melakukan impor bahan baku, bahan penolong, dan bahan pendukung proses produksi.
  - c. NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak)  
NPWP adalah nomor yang dijadikan identitas oleh importir berkenaan dengan tanggungan pajak yang harus dibayarkan pada saat impor barang dilakukan.
  - d. NIB (Nomor Induk Berusaha)  
NIB adalah nomor pengenal perusahaan yang digunakan dalam mengurus perizinan impor, serta menerangkan mengenai jenis atau barang apa saja yang diizinkan untuk melakukan importasi
2. Mendapatkan dokumen impor berupa
- a. *Shipping doc (Bill of Lading, Invoice, Packing List)*
  - b. Dokumen pendukung (*Certificate of Origin, Certificate of Analysis, Health Certificate, dll*)
  - c. *Sales Contract / Purchase Order*
  - d. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

## 2.2 Macam - Macam Importir

Importir merupakan badan usaha atau perseorangan yang dapat melakukan kegiatan perdagangan dengan cara memasukan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia sesuai ketentuan yang berlaku. Kategori importir meliputi : Importir umum, Importir Terbatas, Pengusaha Impor :

1. Pengusaha impor (*import -merchant*)  
Adalah badan usaha yang diberikan izin oleh pemerintah dalam bentuk tanda pengenal pengakuan impor (TAPPI) untuk mengimpor barang- barang yang bersifat khusus yang

disebutkan dalam izin tersebut, dan tidak berlaku untuk barang lain selain yang telah diizinkan. (*Andri Feriyanto,2015,23* )

2. Approved Importer (*approved- traders*)

Merupakan pengusaha impor biasa yang diistimewakan oleh pemerintah dalam hal ini Departemen perdagangan untuk mengimpor komoditi tertentu untuk tujuan tertentu pula yang dipandang perlu oleh pemerintah. (*Andri Feriyanto,2015,23* )

3. Importir Terbatas

Guna memudahkan perusahaan-perusahaan yang didirikan dalam rangka UU PMA / PMDN maka pemerintah telah memberi izin khusus pada perusahaan PMA dan PMDN untuk mengimpor mesin-mesin dan bahan baku yang diperlukan sendiri (tidak diperdagangkan). Izin yang diberikan dalam bentuk APIT (Angka Pengenal Impor Terbatas), yang dikeluarkan oleh BKPM atas nama Menteri perdagangan. (*Andri Feriyanto,2015,24* )

4. Importir Umum

Perusahaan impor yang khusus mengimpor aneka macam barang dagang, perusahaan yang biasanya memperoleh sebagai status importir umum ini kebanyakan hanyalah Persero Niaga yang sering disebut dengan *Trading house* atau Wisma dagang yang dapat mengimpor barang-barang mulai barang kelontong sampai instalasi lengkap suatu pabrik.

(*Andri Feriyanto,2015,24*)

5. *Sole Agent Importer*

Perusahaan asing yang berniat memasarkan barang di Indonesia seringkali mengangkat perusahaan setempat sebagai perwakilan-nya atau menunjukan suatu Agen Tunggal yang akan mengimpor hasil produksinya di Indonesia. (*Andri Feriyanto,2015,24* )

### 2.3 Jenis Barang Impor

Barang impor yang masuk Indonesia dalam garis besarnya dapat dimasukkan menjadi empat kelompok barang yaitu sebagai berikut :  
(*menurut Tandjung Marolop, 2011, Aspek dan Prosedur ekspor-impor* )

1. Barang Impor Bebas

Barang impor yang semua jenis barangnya tidak termasuk pada kelompok diatur, diawasi, dan dilarang, impor dapat dilakukan oleh setiap perusahaan yang telah memiliki Angka Pengenal Impor.

2. Barang yang Dilarang Impornya

Barang yang dilarang impornya adalah barang yang tidak boleh masuk di daerah pabean Indonesia berdasarkan UU terkait, apabila barang tersebut masuk di daerah pabean Indonesia barang tersebut akan tertahan di kawasan pabean dan tidak dapat dikeluarkan, sehingga barang tersebut harus di re-Ekspor, kelompok barang tersebut antara lain :

- a. Kelompok bahan kimia tertentu.
- b. Limbah / unsur tertentu.
- c. Produk industri percetakan tertentu.
- d. Bahan-bahan berbahaya tertentu lainnya.

Pemerintah melarang beberapa kelompok barang tersebut untuk diimpor karena dianggap berbahaya bagi masyarakat dan mungkin bisa berbahaya bagi lingkungan.

3. Barang yang Diatur Tata Niaganya

Pemerintah mengatur tata niaga impor karena diyakini dapat membahayakan bagi masyarakat dan juga terhadap barang impor tertentu untuk melindungi produsen di dalam negeri. Barang-barang yang diatur tata niaganya antara lain dari :

- a. Kelompok beras.
- b. Kelompok minuman keras.
- c. Kelompok minyak pelumas.

- d. Bahan peledak.
- e. Bahan kimia.
- f. Limbah.
- g. Alat-alat pertanian tertentu.
- h. Otomotif.
- i. Bahan- bahan berbahaya.
- j. Produk-produk farmasi

#### 4. Barang Impor Khusus

Yang dimaksud dengan barang impor khusus adalah barang yang di-impornya dapat dilakukan oleh badan hukum/ lembaga/ perorangan diluar yang tercantum sebagai pelaksanaan impor di atas. Barang tersebut harus memenuhi salah satu kriteria sebagai berikut:

- a. Barang pindahan
- b. Barang yang bersifat hibah dari Negara/badan pemberi bantuan kepada pemerintah Republik Indonesia.
- c. Barang yang dibiayai dengan bantuan kepada pemerintahan Republik Indonesia.
- d. Barang atau bahan yang dimasukkan ke perusahaan pengelolaan di kawasan berikat (PPDB) untuk diolah lebih lanjut menjadi barang olahan sesuai dengan izin industri PDDDB tersebut.
- e. Barang atau bahan yang dimasukkan ke kawasan berikat atau gudang berikat untuk ditimbun, disimpan atau dikemas.
- f. Barang impor yang disetujui oleh Dirjen Perdagangan Luar Negeri atau pejabat yang ditunjuknya untuk diberikan pengecualian dan ketentuan tataniaga impor, meliputi :
  - 1. Barang impor sementara

2. Untuk keperluan pengamatan dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.
3. Untuk hibah dan bantuan lainnya bagi keperluan social yang tidak diperdagangkan kembali.
4. Untuk diimpor kembali setelah diperbaiki di luar negeri yang sebelumnya adalah barang asal impor.
5. Untuk barang contoh sesuai dengan keputusan menteri keuangan No. 140/KMK.05/1997\
6. Kendaraan Bermotor keperluan kedutaan besar Negara asing dan kantor perwakilan Diplomatik Asing serta Lembaga Internasional sesuai dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 99/MPP/Kep./2/1988.

#### **2.4 Tujuan Barang Yang di Impor**

Pada saat akan meng-impor barang dari suatu negara, tentu saja importir mempertimbangkan terkait tujuan dan peruntukan untuk apa barang tersebut di impor. Hal ini karena pada saat pengurusan izin barang impor khususnya pada form Pemberitahuan Impor Barang (PIB), harus mencantumkan tujuan dan peruntukan barang tersebut di impor. Adapun tujuan dan peruntukan barang impor ada beberapa macam, antara lain :

1. **Barang Impor Untuk Diperdagangkan**

Barang impor untuk diperdagangkan adalah barang belum jadi, barang setengah jadi, maupun barang jadi yang akan langsung dijual atau di distribusikan oleh importir tanpa melalui proses produksi terlebih dahulu. Barang untuk diperdagangkan

biasanya tidak berubah bentuk dari saat pertama kali barang tersebut sampai di daerah pabean Indonesia.

2. Barang Impor Untuk Konsumsi

Barang impor untuk konsumsi adalah barang jadi yang bisa langsung dipakai oleh pembeli tanpa melalui proses lebih lanjut dan tanpa merubah bentuk barang, barang impor ini biasanya paling tinggi PDRI, dan Bea Masuk-nya terutama pajak pertambahan nilai. Hal ini guna untuk menghambat laju impor barang konsumsi masuk ke daerah pabean indonesia, agar tidak merusak keberlanjutan industri dalam negeri.

3. Barang Impor Untuk Dipelihara

Barang peliharaan Impor adalah hewan maupun tumbuhan hidup yang didatangkan dari luar daerah pabean Indonesia yang selanjutnya akan dipelihara oleh perorangan maupun oleh organisasi, barang impor untuk dipelihara sebelum keluar kawasan pabean harus dilakukan tindakan karantina hewan maupun tumbuhan yang ketat, hal ini bertujuan agar barang peliharaan tersebut tidak membawa hama penyakit yang berbahaya, karena barang tersebut tergolong media pembawa dengan resiko yang tinggi.

4. Barang Impor Untuk Diternakkan

Barang Impor untuk diternakkan adalah makhluk hidup yang didatangkan dari luar negeri yang tujuannya untuk dikembangbiakkan di Indonesia untuk selanjutnya hasil perkembangbiakan barang tersebut akan di dimanfaatkan untuk tujuan lain oleh importir, baik itu dimanfaatkan dagingnya, atau bagian tubuh yang lainnya. Sebelum barang impor untuk diternakkan tiba di tempat peternakan, terlebih dahulu barang tersebut dikarantina, serta di periksa oleh dinas peternakan terlebih dahulu.

5. Barang Impor Untuk Diproses

Barang impor untuk diproses adalah barang mentah, maupun setengah jadi yang akan di proses di daerah pabean Indonesia, yang kebanyakan hasil akhir dari pemrosesannya ditujukan untuk di ekspor kembali. Biasanya barang yang akan diproses mendapat fasilitas KITE dengan mengajukan permohonan fasilitas kepada bea dan cukai. Dengan fasilitas KITE yang diberikan pemerintah, maka importir mendapat pembebasan bea masuk dan PPH atas barang yang di import.

6. Barang Riset / Penelitian

Barang impor untuk riset/ penelitian, adalah barang dan/ atau peralatan yang benar-benar digunakan untuk memajukan ilmu pengetahuan termasuk untuk kegiatan penelitian atau percobaan guna peningkatan atau pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Barang impor untuk riset/ penelitian tidak boleh diperjual-belikan kepada pihak manapun, karena dalam proses pemasukannya barang tersebut harus ada izin dari kementerian keuangan.

7. Barang Berupa Bahan Baku

Import berupa bahan baku adalah bahan utama. yang diperlukan untuk membuat barang hasil produksi yang lainnya. Barang ini harus diolah dan melalui proses untuk dijadikan ke bentuk lainnya, baik menjadi barang jadi maupun setengah jadi yang dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.

8. Barang Re-IMPORT

Barang Re-Import adalah barang yang sebelumnya telah di ekspor akan tetapi karena suatu alasan, barang tersebut di impor kembali ke negara awal barang tersebut dikirim (POL Awal). Beberapa alasan kenapa suatu barang di Re-Import bisa karena barang tersebut terdapat kecacatan, tidak sesuai spesifikasi consignee dll.



## 2.5 Status *Container* Untuk Barang Import

Dalam pengiriman barang dengan menggunakan *container* atau *containerized shipment*, hal ini tergantung pada jumlah barang yang akan shipper kirim kepada consignee, terdapat 2 status *container* berdasarkan muatan didalamnya, antara lain :

### 1. Full *Container Load* (FCL)

Artinya, didalam satu *container* berisi muatan dari satu shipper yang sama dan dikirim menuju negara tujuan dengan satu consignee yang sama, atau bisa dikatakan muatan dalam satu kontainer milik satu orang saja. *Container* FCL ini mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Petikemas berisi barang atau muatan dari satu shipper ke satu consignee.
- b. Petikemas diisi (stuffing) oleh shipper atau dapat melalui perantara *forwarder* dan petikemas yang sudah diisi langsung diserahkan di *container yard* (CY) di pelabuhan muat.
- c. Dipelabuhan bongkar petikemas diambil oleh consignee di *container yard* (CY) dan di-stripping oleh consignee.
- d. Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang tidak dalam petikemas.

### 2. *Less Container Load* (LCL)

LCL adalah pengiriman barang dengan menggunakan kontainer dimana dalam pengiriman barang, muatan satu kontainer terdiri dari beberapa pengirim yang di gabungkan dalam kontainer tersebut. Jadi dalam satu kontainer tersebut, terdapat barang campuran yang dimiliki oleh orang yang berbeda. *Container* LCL ini mempunyai ciri sebagai berikut :

- a. Petikemas berisi muatan atau barang dari beberapa shipper untuk beberapa *consignee*.
- b. Muatan diterima dalam bentuk *breakbulk* dan diisi oleh *forwarding* di *container freight station* (CFS).
- c. Muatan di bongkar di pelabuhan bongkar dan di-stripping di *Container Freight Station* (CFS) oleh *Forwarding* atau *Cargo Agent* dan diserahkan kepada beberapa *consignee* dalam bentuk *breakbulk*.
- d. *Forwarding* bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas LCL.

Dalam penerapannya di lapangan, dan dalam bisnis logistik yang dijalankan suatu perusahaan, dari status pengiriman muatan *container* tersebut dikembangkan lagi atau dikombinasikan dengan istilah *term of shipment*, hal ini guna untuk merespon permintaan importir dan mengikuti permintaan pasar. *Term of shipment* adalah sebuah model atau perjanjian pengapalan atau pengiriman barang antara pihak *shipping line* atau *carrier* dengan pihak eksportir dan importir pada saat *container* berada di pelabuhan muatan maupun pelabuhan bongkar. Adapun *term of shipment* tersebut antara lain :

1. FCL to FCL (CY-CY)

Adalah pengiriman barang dimana muatan dalam satu *container* berasal dari satu *shipper* dan dikirim ke satu *consignee* di pelabuhan bongkar. *Term* ini juga biasa dikenal dengan istilah *Door to Door* atau Borongan.

2. FCL to LCL (CY-CFS)

Adalah pengiriman barang dimana muatan dalam satu *container* di negara asal berasal dari satu *shipper*, dan dimiliki oleh beberapa *consignee*, sehingga setibanya di negara tujuan *container* tersebut muatannya

dikonsolidasikan di CFS oleh agent untuk diserahkan atau diambil consignee masing-masing.

3. LCL to LCL (CFS-CFS)

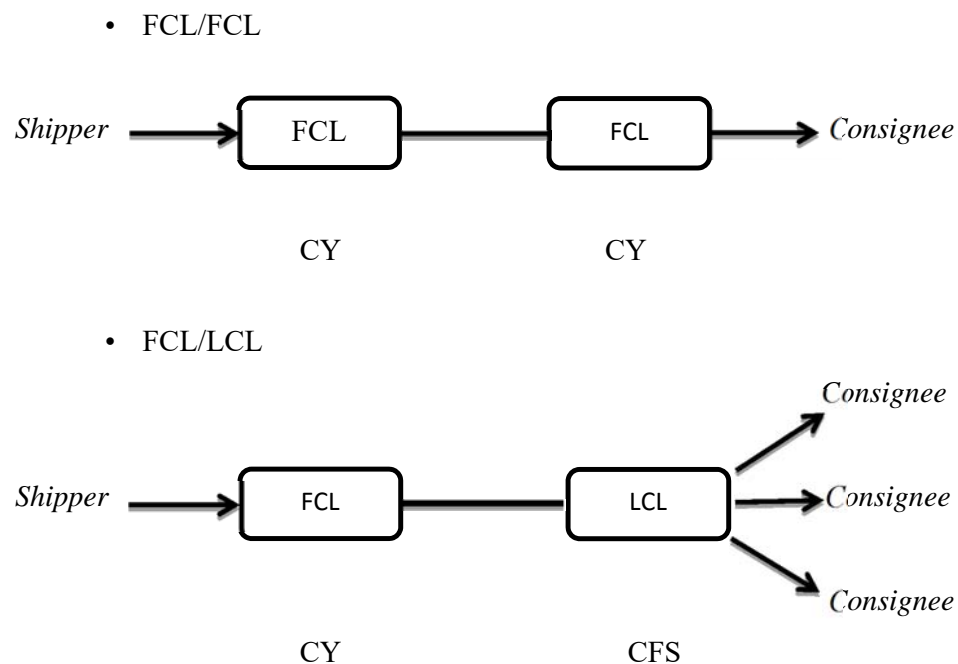
Adalah pengiriman barang yang muatannya berasal dari beberapa shipper dan pemiliknya beberapa consignee di negara tujuan yang sama, pengiriman ini biasanya untuk muatan *breakbulk* yang jumlahnya tidak banyak.

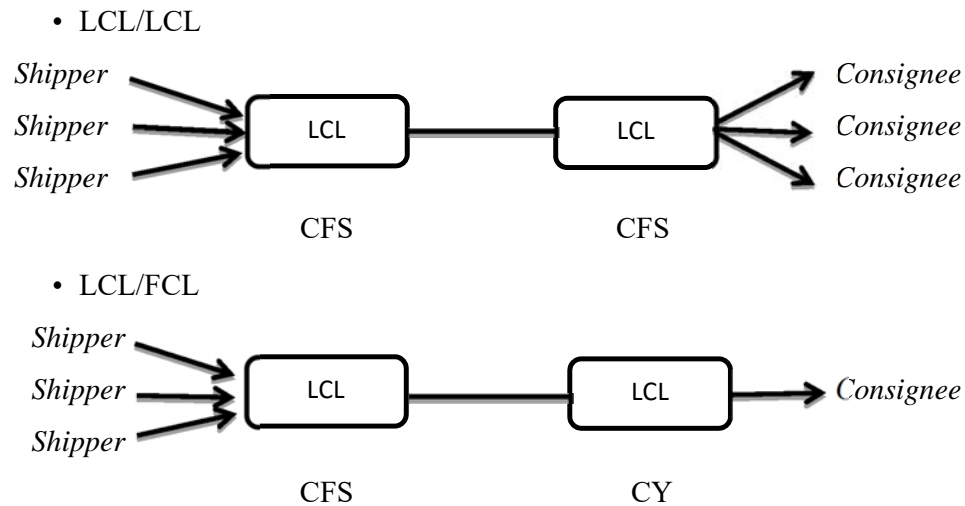
4. LCL to FCL (CFS-CY)

Adalah pengiriman barang yang muatannya berasal dari beberapa *shipper* dan di negara tujuan diterima oleh satu *consignee*, yang artinya *consignee* membeli/memesan barang dari beberapa *shipper* yang berbeda-beda, akan tetapi pengiriman-nya dikonsolidasikan menjadi satu *container* dan dimuat di pelabuhan yg sama.

Dari uraian beberapa *term of shipment* yang dijelaskan diatas berikut beberapa skema yang menggambarkan masing-masing jenisnya :

Gambar 1. Status Container Untuk Barang Impor





Sumber: Shipping pengangkutan intermodal ekspor-impor melalui laut, PPM

## 2.6 Macam-macam fasilitas kepabeanan dalam kegiatan impor

Fasilitas Kepabeanan Impor adalah fasilitas berupa kemudahan yang diberikan kepada pengusaha pelayaran dan importir dalam proses pembongkaran, penimbunan, pemeriksaan dan pengeluaran barang ke kawasan pabean dengan tujuan untuk mendorong efektivitas rantai distribusi barang serta memperlancar efisiensi waktu dan biaya.

Fasilitas kepabeanan secara teknis perizinannya, cukup dilakukan oleh Kepala Kantor Bea Cukai dengan pertimbangan bahwa fasilitas kepabeanan itu memberi manfaat ekonomis bagi perusahaan dan ekonomi masyarakat, keamanan, serta hak negara terjamin dari tindak penyelundupan. Adapun beberapa fasilitas kepabeanan yang dapat diberikan antara lain :

### 1. *Pre-Notification* (PRENOT)

PRENOT Adalah fasilitas pembuatan PIB / BC 2.0 yang mendahului terbitnya RKSP / BC 1.0. Fasilitas prenot ini diberlakukan agar proses pengeluaran barang dari pelabuhan bongkar berjalan cepat, sehingga biaya handling di Pelabuhan / Kawasan Pabean menjadi lebih murah.

Cara menggunakan fasilitas ini ialah dengan membuat Draft PIB sebelum kapal atau barang tiba di negara tujuan, Importir dapat mengajukan PIB pada Kantor Bea Cukai. Apabila PIB tersebut memenuhi persyaratan, seperti telah membayar bea masuk dan pajak lain-lain, maka PIB wajib dilayani oleh pejabat Bea Cukai sebagai PIB mendahului PU (pre notification). Sehingga saat kapal tiba di pelabuhan bongkar, PIB yang sudah di submit dapat langsung digunakan untuk proses mengeluarkan barang.

Dalam PIB PRENOT, meskipun sudah di submit, pemberitahuan penjaluran ( SPPB, SPJK, atau SPJM) dilakukan setelah kapal tiba. Hal ini bertujuan untuk menghindari kesempatan waktu penggantian barang, penyelundupan, atau pelanggaran yang merugikan penerimaan Negara apabila penjaluran diberitahukan sebelum kapal tiba di negara tujuan.

## 2. Fasilitas Penundaan Pembayaran BM (*Differed Payment*)

Fasilitas Penundaan Pembayaran (pembayaran berkala) ialah fasilitas pemberian kredit pembayaran bea masuk pada pengusaha produsen dalam rangka impor bahan baku industri yang mempunyai reputasi baik yang masuk dalam daftar Authorized Economic Operator (AEO), maupun Mitra Utama (MITA). Batas waktu pemberian kredit ini paling lama 30 hari, dengan tenggat tanggal 10 pada bulan berikutnya, atau tergantung kebijaksanaan Direktur Jenderal Bea Cukai setempat.

Pada dasarnya fasilitas pembayaran berkala semacam pemberian kredit kepada importir senilai pembayaran sejumlah bea masuk tertentu (misal Rp 500 Juta) dan pada batas waktu yang ditetapkan secara akumulatif (sesuai jumlah PIB nya) wajib dilunasi / dibayar, sehingga fasilitas ini dapat membantu pengusaha importir mengatur arus kas/keuangannya dan

sekaligus dapat menekan biaya handling dipelabuhan dan memperoleh keuntungan bunga (cost of money).

### 3. Vooruitslag

Vooruitslag adalah Fasilitas Pengeluaran Barang terlebih dahulu dengan dokumen pabean diserahkan secara menyusul namun harus disertai jaminan. Dalam kasus tertentu sesuatu barang dapat dikeluarkan terlebih dahulu dan dengan menyelesaikan dokumen kemudian, misalnya barang-barang milik ABRI / TNI dan milik pemerintah dengan jaminan tertulis dari instansi yang bertanggung jawab. Atau dalam hal barang niaga yang sangat mendesak penggunaannya dan harus segera dipasang akan tetapi karena sesuatu hal dokumennya tidak lengkap maka dapat menggunakan fasilitas Vooruitslag.

Misalnya dalam kasus : Impor barang permesinan dengan fasilitas PMA. Akan tetapi masa izin Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) telah habis dan sedang diurus perpanjangannya. Di sisi lain mesin tersebut harus segera dipasang karena tenaga ahli telah tiba. Dalam kasus yang demikian atau yang serupa dengan itu dapat menggunakan fasilitas Vooruitslag yaitu dengan cara mengajukan permohonan Vooruitslag kepada Kepala Kantor Bea Cukai dan menyebutkan alasan-alasan serta janji akan segera menyampaikan surat perpanjangan rekomendasi BPM.

### 4. *Eigen Losing*

*Eigen losing* adalah pembongkaran barang impor di gudang importir, hal ini dilakukan untuk meng-efisiensikan biaya handling yang timbul. Dengan demikian *eigen losing* adalah fasilitas membongkar di tempat bongkar sendiri, untuk memperoleh izin *eigen losing* perlu diperhatikan unsur keberlanjutan aktivitas bongkar (*continuity*) bukan bersifat insidental sehingga penempatan petugas bea cukai dilakukan

secara bergilir dan terjadwal seperti Pos Bea Cukai di Pabrik Pupuk Sriwijaya di Palembang (sepanjang Sungai Musi).

5. *Truck Losing*

Fasilitas *Truck Losing* ialah fasilitas pengeluaran barang tanpa ditimbun di TPS, akan tetapi langsung dimuat diatas Truck, untuk kemudian dikeluarkan dari Kawasan Pabean, biasanya diberlakukan atas barang-barang in bulk atau seperti Pupuk, Beras, Gula, Scrap Iron / Besi Tua dll.

Dalam hal tertentu truck losing dapat dilakukan barang tertentu lainnya seperti bahan peledak atau barang berbahaya mudah meledak atau barang strategik lainnya seperti permesinan / pembangkit listrik dll.

Secara umum izin truck losing cukup diberikan oleh Kepala Hanger dan atau Kepala Seksi Pabean, akan tetapi izin untuk barang khusus permesinan, bahan peledak, barang-barang strategik lainnya harus diberikan oleh Kepala Kantor Bea Cukai karena memerlukan pertimbangan aspek ekonomis, keamanan dan pengamanan hak-hak negara.

6. Fasilitas Pemeriksaan di Gudang Importir

Fasilitas Pemeriksaan di Gudang Importir diberikan dengan tujuan agar barang-barang yang di-impor tidak terlalu lama ditimbun di pelabuhan / kawasan pabean sehingga dapat menghemat biaya handling di pelabuhan.

Secara teknis pelaksanaan fasilitas kepabeanan ini mungkin dilaksanakan secara gabungan beberapa fasilitas lain yang diberikan secara bersamaan seperti pre notification dengan differed payment dan truck losing atau vooruitslag, truck losing dan pemeriksaan di gudang importir dan berbagai kemungkinan kombinasi fasilitas lainnya yang tentunya diawasi oleh petugas bea cukai.

## 2.7 Pengertian HS-Code

Pada awal perdagangan internasional, timbul kendala dalam pengklasifikasian barang yang diperjual-belikan antar negara, hal ini dikarenakan banyaknya jenis dan macam, serta perbedaan bentuk tiap komoditas diberbagai negara asal. Oleh sebab itu pada tahun 1986 melalui konvensi HS yang diinisiasi oleh World Custom Organization (WCO) dan ditandatangani oleh 70 Negara yang didominasi oleh Negara-negara Eropa. Maka terciptalah sebuah sistem pengkodean terhadap komoditas perdagangan internasional yang disebut HS-Code.



Gambar 2. Buku Tarif Kepabeanan Indonesia (BTKI)

Sumber : Arsip PT. Lintas Niaga Jaya

Harmonized Commodity Description and Coding System, yang lebih dikenal dengan nama Harmonized System Code atau HS-Code saja, adalah suatu standar sistem pengkode-an untuk klasifikasi barang yang akan diperdagangkan di dunia internasional. Sistem kode ini berisi mengenai penamaan dan penomoran yang digunakan untuk mengklasifikasi produk perdagangan dan turunannya. Indonesia pun mengaplikasikan sistem pengkodean ini sejak tanggal 15 Mei 1993 yang diputuskan dalam Keputusan Presiden No. 35 tahun 1993.



## 2.8 Fungsi, dan Kegunaan HS-Code

Diciptakannya sistem HS-Code ini tidak lain untuk menyeragamkan pengklasifikasian komoditas perdagangan internasional seluruh negara di dunia, selain itu fungsi HS-Code diciptakan antara lain

1. Membuat suatu standarisasi atau keseragaman di dalam klasifikasi atau penggolongan daftar barang secara sistematis.
2. Mempermudah dalam pengumpulan data dan melakukan analisis statistik perdagangan internasional.
3. Menetapkan standar sistem internasional yang resmi untuk pemberian kode, penjelasan dan penggolongan barang dengan tujuan perdagangan.

Selain beberapa fungsi yang tercantum di atas pengaplikasian HS-Code terutama di Indonesia juga memiliki kegunaan dalam proses clearance suatu komoditas internasional, antara lain :

1. Dasar penentuan prosentase tarif Bea Cukai.
2. *Rules of Origin*, yaitu aturan yang digunakan dalam menentukan negara asal suatu produk untuk keperluan perdagangan internasional.
3. Kumpulan pajak internal.
4. Negosiasi dalam perdagangan, seperti : jadwal konsesi tarif dalam WTO.
5. Tarif transportasi dan statistik
6. Pemantauan atas pengendalian barang tertentu, seperti : limbah, narkoba, senjata kimia, lapisan ozon, spesies langka.
7. Bidang kontrol dan prosedur cukai, termasuk atas risiko dan kepatuhan dan teknologi informasi.
8. Control terhadap suatu komoditas yang terdapat larangan atau pembatasan di suatu negara.

HS-Code ini senantiasa diperbarui atau direvisi setiap periode sesuai dengan perkembangan komoditas yang diperjual-belikan dalam perdagangan internasional dan hal-hal yang terkait dengannya. Hal ini

dikarenakan persaingan dagang dunia yang menuntut inovasi dalam mengembangkan produk-produk terutama dalam hal teknologi informasi, serta tuntutan konsumen yang menuntut kualitas dari setiap produk yang diperjual-belikan.

## 2.9 Pengertian Lartas

Larangan dan pembatasan atau yang umum dikenal dengan istilah LARTAS adalah barang yang dilarang dan/atau dibatasi impor atau eksportnya, LARTAS diterbitkan oleh Instansi Teknis Terkait, yakni Kementerian atau Lembaga pemerintah non kementerian tingkat pusat, yang menetapkan peraturan LARTAS atas impor atau ekspor dan menyampaikan peraturan tersebut kepada Menteri Keuangan. Penetapan barang yang terdapat lartas diatur dalam peraturan menteri terkait dengan mengacu pada HS-Code perihal pengklasifikasiannya.

BORDER		POST BORDER
[Alat dan Perangkat Telekomunikasi]	[MIGAS]	Mutiara
[Alat Kesehatan]	[MMEA]	Ban
[B2]	[Narkotika]	Semen Clinker & Semen
[B3]	[Nitro Cellulose]	Bahan Baku Plastik
[Bahan Obat Tradisional]	[Obat hewan]	Kaca Lembaran
[Bahan Obat]	[Obat Tradisional]	Keramik
[Bahan Peledak]	[Obat]	Intan Kasar
[Bahan Radioaktif]	[Pakaian Bekas]	Produk Tertentu
[Batik dan Motif Batik]	[PCMX]	Produk Kehutanan
[Beras]	[Pelumas]	Mesin Multifungsi, Fotokopi dan Printer Berwarna
[BPO]	[Pestisida]	Komoditi Wajib SNI
[Elektronik]	[PKRT]	Produk Hortikultura
[Garam]	[Prekursor]	Barang Modal Tidak Baru
[Gombal]	[Psikotropika]	Barang Berbasis Sistem Pendingin
[Gula]	[Senjata api]	Pelumas
[Hewan]	[Tepung Terigu]	Hewan dan Produk Hewan
[Ikan]	[TPT]	Jagung
[Komoditi CITES]	[Tumbuhan]	Besi atau Baja, Baja Paduan dan Produk Turunannya
[Komoditi Wajib SNI]	[Uang Tunai]	Alat-Alat Ukur, Takar, Timbang dan Perlengkapannya
[Limbah B3]	[Udang ]	Kosmetik, Obat Kuasi, Pangan Olahan, Suplemen
[Limbah Non-B3]		Kesehatan dan bahannya
[Mesin yang menggunakan BPO]		

Gambar 3. Daftar Golongan Barang Lartas

Sumber : [Http://www.beacukai.go.id](http://www.beacukai.go.id)

Dalam penegakan dan pengawasan terhadap aturan LARTAS tersebut, kementerian keuangan dalam hal ini sebagai lembaga yang mengatur UU Kepabeanan, menunjuk Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) sebagai lembaga yang berwenang melakukan pencegahan atas

barang dalam kategori LARTAS yang tidak atau belum dilengkapi perijinannya dari Instansi Teknis Terkait.

Ketentuan lartas ini juga berlaku untuk semua jenis importasi baik itu impor umum, impor barang kiriman melalui PJT ataupun POS, dan juga barang bawaan penumpang yang dibawah oleh sarana pengangkut dari luar negeri / luar daerah pabean Indonesia. Apabila pemilik barang dalam hal ini importir tidak dapat memenuhi ketentuan maupun perizinan Lartas maka atas barang tersebut, importir dapat mengembalikan ke negara asal barang dengan mengajukan permohonan Re-ekspor atas barang yang di-Import (Return to Origin) atau bisa juga mengajukan permohonan pengeluaran barang sebagian dari total barang yang di-Import kepada kepala kantor bea cukai.

Apabila barang import yang terdapat Lartas dalam waktu lebih dari 30 hari tidak diurus oleh importir serta belum dipenuhi perizinannya, maka status barang tersebut menjadi Barang Tidak dikuasai (BCF 1.5), yang artinya barang tersebut menjadi milik negara dan apabila importir tidak mengurus pembatalan BCF 1.5 maka penanganan barang diambil alih oleh lembaga terkait, untuk selanjutnya akan dilelang ataupun dimusnakan.

(sumber :[www.beacukai.go.id/faq/ketentuan-barang-kiriman.html](http://www.beacukai.go.id/faq/ketentuan-barang-kiriman.html))

## **2.10 Peraturan Terkait Lartas Impor Komoditas Perikanan**

Salah satu jenis barang importasi yang terdapat Lartas dalam proses pemasukannya ke daerah pabean Indonesia adalah komoditas perikanan. Hal ini diatur dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 18/PERMEN-KP/2018 tentang JENIS KOMODITAS WAJIB PERIKSA KARANTINA IKAN, MUTU DAN KEAMANAN HASIL PERIKANAN. Pada peraturan tersebut Kementerian Kelautan dan Perikanan sebagai regulator menunjuk Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu, dan Keamanan Hasil Perikanan (BKIPM) sebagai Pelaksana Teknis dalam mengeluarkan perizinan terkait Lartas tersebut.

Pada peraturan tersebut importasi komoditas perikanan wajib dilakukan karantina setibanya di daerah pabean dan sebelum keluar dari instalasi karantina atau kawasan karantina yang ditunjuk sebagai tempat penumpukan barang saat proses karantina berlangsung. Terkait izin yang dikeluarkan oleh Unit Pelaksana Teknis yaitu :

- KI-D6, yaitu Surat Persetujuan Bongkar.
- KI-D7, yaitu Surat Persetujuan Pengeluaran Media Pembawa (SPPMP) dari Tempat Pemasukan.
- KI-D8, yaitu Surat Keterangan Masuk Instalasi Karantina Ikan.
- KI-D12, yaitu Sertifikat Pelepasan
- Report Analysis, yaitu Surat Keterangan Hasil Uji Lab setelah dilaksanakan pengujian oleh unit pelaksana teknis sebagai pertimbangan dikeluarkannya KI-D12.

Dari diberlakukannya LARTAS karantina ikan terhadap komoditas hasil perikanan berupa *sardinella longiceps* dengan kode HS 0303.53.00 yang diperkuat dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.18 Tahun 2018 tentang Jenis Komoditas Wajib Periksa Karantina Ikan, Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan. Penulis menyimpulkan bahwa LARTAS tersebut bertujuan untuk :

1. Mencegah masuk dan menyebarnya hama atau penyakit ikan ke dalam daerah pabean Indonesia terutama bagi ikan import.
2. Tindakan pengendalian terhadap hama atau penyakit ikan yang berpotensi berada pada ikan yang di import.
3. Menjamin mutu dan kualitas ikan yang di import ke dalam daerah pabean Indonesia.
4. Mengamankan ikan yang di import ke dalam daerah pabean Indonesia yang terkontaminasi atau terinfeksi hama maupun penyakit ikan.

Menjamin perlindungan terhadap hak konsumen serta pengawasan terhadap produsen ataupun importir komoditas ikan import yang peruntukannya untuk diperdagangkan.

Selain tindakan karantina ikan, importasi Hasil Perikanan juga terdapat Lartas Perizinan Import dari Kementerian Perdagangan yang diatur dalam PERMENDAG NOMOR 64 Tahun 2019 tentang KETENTUAN IMPOR HASIL PERIKANAN. Lartas ini mengatur mengenai jumlah kuota impor hasil perikanan yang diperbolehkan oleh pemerintah masuk kedalam daerah pabean Indonesia, Izin ini diberikan kepada tiap importir yang telah mengajukan permohonan ke kementerian perdagangan dan memenuhi syarat serta pertimbangan untuk disetujui langsung oleh menteri perdagangan. Pada Lartas ini kementerian perdagangan sebagai regulator bertindak langsung dalam hal persetujuan dan pengeluaran izinnya.

Dari pemberlakuan LARTAS pembatasan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perdagangan No.64 Tahun 2019 tentang Ketentuan Impor Hasil Perikanan, dimana komoditas *sardinella longiceps* yang memiliki kode HS 0303.53.00 termasuk salah satu dari 326 jenis komoditas perikanan yang dibatasi Impor nya, penulis mengambil kesimpulan bahwa LARTAS tersebut antara lain bertujuan untuk :

1. Melindungi komoditas dan produk perikanan lokal
2. Melindungi mata perekonomian nelayan, dan pembudidaya ikan
3. Membatasi jumlah importasi ikan yang masuk daerah pabean Indonesia
4. Menjamin ketersediaan bahan baku bagi industri pengolahan dan pengalengan ikan
5. Menjaga keberlangsungan Industri dalam negeri terutama yang bergerak di bidang pengolahan dan pengalengan ikan.

Tujuan-tujuan tersebut merupakan bukti kehadiran pemerintah Indonesia dalam menyejahterakan rakyat Indonesia terutama bagi para nelayan, serta ke ikut sertaan pemerintah dalam menjaga perekonomian

negara terutama pada industri pengolahan dan pengalengan ikan yang telah menyerap banyak tenaga kerja.

### 2.11 Sistem *Single Submission Quarantine-Custom* (SSM-QC)

*Single Submission Quarantine-Custom* atau yang sering dikenal dengan nama SSM-QC adalah suatu sistem pemberitahuan barang import yang terintegrasi dan saling terhubung antara pihak bea dan cukai dan pihak karantina. Sistem ini termasuk sistem baru dalam dunia kepabeanan di Indonesia yang di-*mandatory* per tanggal 12 Oktober 2020 (untuk wilayah Tanjung Perak), sistem ini berlaku terhadap barang impor yang termasuk barang wajib dilakukan karantina terutama komoditas Tumbuhan, Hewan, maupun Ikan.



Gambar 4. Respon Sistem SSM-QC

Sumber : PT. Lintas Niaga Jaya

SSM-QC ini merupakan program inisiatif yang didasari atas instruksi presiden Nomor 5 Tahun 2020 dalam mendukung kelancaran penataan Ekosistem Logistik Nasional (NLE), program ini bertujuan untuk memangkas birokrasi perizinan atas barang impor yang seringkali tumpang tindih serta berbelit. Terkait barang import yang memiliki karakteristik tertentu yang wajib dilakukan tindakan karantina, tidak jarang timbul duplikasi baik dalam proses pengurusan maupun dokumennya, sehingga prosesnya memakan waktu yang cukup lama.

Dengan berlakunya sistem SSM-QC ini importir atau pemilik barang maupun pihak yang diberi kuasa hanya perlu melakukan satu kali submit dalam mengurus perizinanya, sehingga petugas bea dan cukai maupun petugas karantina dapat melakukan pemeriksaan barang tersebut secara bersama-sama (join), Dampaknya, proses pemeriksaan barang yang wajib karantina dan berpotensi juga diperiksa oleh pihak Bea Cukai menjadi lebih cepat dan dapat menurunkan biaya logistik. Dengan sistem ini pula arus logistik Nasional menjadi lebih baik.

### **2.12 Penjaluran dalam *Custom Clearance***

Pengajuan barang yang diterapkan oleh Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) ini awalnya dikategorikan dengan penerapan manajemen resiko berdasarkan profil importir, jenis komoditi barang, *track record*, dan informasi-informasi yang ada dalam database intelijen DJBC.

Saat ini sistem menggunakan sistem otomatis sehingga sangat kecil kemungkinan penentuan sepihak oleh petugas Bea dan Cukai dalam menentukan jalur-jalur tersebut pada barang tertentu. Sejak tahun 2007 DJBC telah memperkenalkan jalur terbaru, yakni MITA (Jalur Mitra Utama), Namun, saat ini jalur MITA ini sementara hanya berada pada Kantor Pelayanan Utama (KPU). Secara lengkap jalur-jalur tersebut sebagai berikut :

1. Jalur MITA prioritas adalah proses pelayanan dan pengawasan yang diberikan kepada MITA prioritas untuk mengeluarkan barang impor tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen.
2. Jalur MITA Non prioritas adalah proses pelayanan yang diberikan kepada MITA Non prioritas untuk pengeluaran barang impor tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, kecuali dalam hal:
  - a. Barang ekspor yang di impor kembali;
  - b. Barang yang terkena pemeriksaan acak; atau

- c. Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh pemerintah
  - d. Barang impor dengan penangguhan pembayaran Bea Masuk
3. Jalur hijau adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dengan dokumen setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)
  4. Jalur kuning adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB. Jalur Kuning dilakukan jika respon PIB yang sudah di submit terdapat keterangan SPJK, dan harus menyerahkan dokumen asli dalam periode yang sudah ditentukan kepada petugas bea cukai yang ditunjuk.
  5. Jalur merah adalah proses pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB, Jalur merah ditetapkan berdasarkan beberapa kriteria di antaranya, importir baru, importir/barang impor termasuk kategori berisiko tinggi, barang impor sementara, barang re-impor, terkena pemeriksaan acak, barang impor tertentu yang ditetapkan pemerintah, dan barang yang wajib dilakukan tindakan karantina baik hewan, ikan maupun tumbuhan.

### **2.13 Status Pelayanan Kepabeanan**

Dalam pelayanan kepabeanan di Indonesia ada 2 macam pelayanan khusus guna mendapatkan fasilitas yang lebih, pada 2 macam pelayanan ini semua perusahaan berhak mendapatkannya, akan tetapi perusahaan tersebut wajib memenuhi persyaratan serta kriteria dalam mendapatkan salah satu pengakuan dari 2 macam pelayanan kepabeanan tersebut, pelayanan yang dimaksud diatas yaitu :



1. Pelayanan *Authorized Economic Operator* (AEO)



Gambar 5. Logo AEO Indonesia

Sumber : [Http://www.beacukai.go.id](http://www.beacukai.go.id)

AEO adalah operator ekonomi yang terlibat dalam pergerakan barang dalam rantai pasokan (*supply chain*) internasional secara menyeluruh yang telah mendapat pengakuan oleh atau atas nama administrasi pabean nasional karena standard keamanan rantai pasokan. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 227/PMK.04/2014, AEO merupakan Operator Ekonomi yang mendapat pengakuan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sehingga mendapatkan pelayanan kepabeanan tertentu. Pelayanan tersebut berupa minimalisir penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik minimal kepada importir, atau PPJK. Kemudian, menjadi prioritas mendapatkan penyederhanaan prosedur kepabeanan, pelayanan khusus saat terjadi gangguan pergerakan pasokan logistik, dan kemudahan untuk memberikan pemberitahuan pendahuluan.

Tidak hanya itu, penerima AEO bisa menggunakan corporate guarantee, pembayaran berkala, *truck losing*, prioritas diikutsertakan dalam program baru yang dirintis bea cukai, pemberian layanan khusus oleh Client Manager, serta dapat kemudahan administrasi pabean negara lain serta pemberian hasil nota kesepahaman bea cukai dengan pihak terkait.

Dalam implementasinya penerima AEO ini juga memiliki beberapa manfaat, yaitu :

- a. Bagi operator ekonomi, dapat mempercepat proses pengeluaran barang dengan minimal penelitian dokumen dan/atau pemeriksaan fisik, sehingga diharapkan dapat mengurangi biaya logistik.
- b. Perusahaan AEO akan diakui di seluruh dunia sebagai perusahaan yang *safe and secure* serta sebagai mitra bisnis yang patuh dan taat dalam perdagangan internasional.
- c. Bagi DJBC, meningkatkan efektivitas pengawasan, pelayanan, dan efisiensi alokasi sumber daya.
- d. Bagi negara, diakui sebagai *trust worthy country* dalam perdagangan internasional karena telah menerapkan *safety and security* dalam *logistic supply chain*, sehingga lebih lanjut akan berdampak positif bagi perekonomian nasional.

## 2. Pelayanan Mitra Utama Kepabeanan (MITA Kepabeanan)

MITA Kepabeanan adalah importir dan/atau eksportir yang diberikan pelayanan khusus di bidang kepabeanan, yang merupakan penetapan atau penunjukan langsung oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) tanpa importir harus mengajukan surat permohonan sebagai MITA Kepabeanan. Penunjukan ini didasarkan pada profil perusahaan dan rekomendasi dari pihak internal maupun eksternal.

Bagi Importir/Eksportir yang mendapat MITA Kepabeanan diberikan pelayanan khusus di bidang kepabeanan berupa :

- a) Penelitian dokumen dan/atau pemeriksaan fisik yang relatif sedikit;

- b) Pembongkaran barang impor secara *truck losing*, yang artinya barang bisa langsung diangkut oleh truck tanpa penimbunan.
- c) Pengeluaran barang impor sebagian dari peti kemas tanpa dilakukan *stripping (part off container)* dengan tidak mengajukan permohonan;
- d) Bagi importir produsen, pembayaran atas penyelesaian kewajiban kepabeanan dapat dilakukan dalam bentuk Pembayaran Berkala;
- e) Dalam hal kegiatan kepabeanan berupa proses impor, diberikan pengecualian untuk menyampaikan:
  - 1. Hasil cetak Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kecuali impor barang yang mendapatkan fasilitas.
  - 2. Dokumen pelengkap pabean dan bukti pelunasan bea masuk, cukai, pajak dalam rangka impor, penerimaan negara bukan pajak, dan dokumen pemesanan pita cukai.
  - 3. Perizinan dari instansi teknis pada Kantor Pabean yang sudah menggunakan PDE Kepabeanan, kecuali ditetapkan lain berdasarkan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pengeluaran barang impor untuk dipakai.

#### **2.14 Pihak terkait dalam proses Impor Barang**

Pihak atau lembaga yang terlibat dalam proses kegiatan impor, sangat berpengaruh penting dalam kelancaran kegiatan impor. Hal ini karena dalam proses pemasukan barang impor perlu keterlibatan banyak pihak selain eksportir maupun importir. Berikut pihak-pihak yang terkait dalam proses kegiatan impor :

1. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) / PPJK



Gambar 6. Pengembalian Container Oleh EMKL

Sumber: Dokumentasi operasional lapangan

Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengurusan dokumen baran-barang ekspor, impor, maupun domestik yang khusus untuk muatan kapal laut, termasuk pekerjaan mengeluarkan barang dari gudang pelabuhan ke gudang pemilik barang dan sebaliknya atas perintah pemilik barang. (Andi Susilo,2013)

Sesuai UU No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan, pada pasal 29 ayat 2, menyatakan bahwa jika eksportir atau importir tidak mengurus atau mengerjakan sendiri dokumen-dokumen terkait pemberitahuan kepabeanaan. Maka dapat mewakilkan kepada perusahaan EMKL maupun PPJK dengan disertai surat kuasa bermaterai. Namun umumnya eksportir maupun importir lebih cenderung menyerahkan pekerjaan itu pada EMKL atau PPJK. Perusahaan EMKL dan PPJK untuk sekarang ini hampir identik karena dalam Undang-Undang yang sama tentang kepabeanaan dengan pasal yang berbeda dijelaskan bahwa setiap EMKL harus memiliki Izin Pengusaha Pengurusan Jasa

Kepabeanan (PPJK) yang diberikan oleh kepala inspeksi Bea dan Cukai atas nama Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

## 2. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA (TPS)



Gambar 7. Kegiatan Operasional Terminal Petikemas Surabaya  
Sumber : Dokumentasi PT. TPS

Operator Pelabuhan adalah badan usaha berbentuk Persero yang mengelola aset pelabuhan yang dapat dimanfaatkan oleh pengguna jasa pelabuhan. Aset itu meliputi : Rambu-rambu, kolam pelabuhan, dermaga, gudang, lapangan penumpukan, alat mekanik, jasa terminal handling dll.

## 3. Shipping Line



Gambar 8. Armada Pengangkut  
Sumber : ONE Shipping Line

Shipping Line adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengangkutan cargo laut, produk perusahaan ini menyediakan ruangan kapal dan penyewaan *container* untuk barang muatan yang akan dikapalkan.

#### 4. Kementerian Perdagangan



Gambar 9. Logo Kementerian Perdagangan

Sumber : Dokumentasi Kementerian Perdagangan

Adalah instansi pemerintah yang bertugas mengawasi segala sesuatu hal yang berhubungan dengan bidang perdagangan. Selain itu juga yang mengeluarkan nomor API terhadap importir, dan sebagai pemberi izin kuota impor terhadap barang tertentu.

#### 5. Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC)



Gambar 10. Kantor Bea Cukai Perak

Sumber : Dokumentasi KPPBC Tg, Perak

Adalah instansi pemerintah dibawah kementerian keuangan yang mengawasi serta melindungi lalu lintas barang ekspor-impor di dalam daerah pabean, dan pemungutan Bea Masuk dan Cukai serta pungutan negara lainnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

6. Badan Karantina Ikan Pengendalian Mutu Hasil Perikanan (BKIPM)



Gambar 11. Kantor Karantina Ikan Surabaya  
Sumber : Dokumentasi BKPIM Juanda

BKIPM adalah instansi pemerintah dibawah pengawasan kementerian kelautan dan perikanan (KPP) sebagai pelaksana teknis bidang karantina ikan. Dalam kegiatan impor komoditas hasil perikanan, bertugas dalam memeriksa kelayakan, serta menyatakan bahwa ikan tersebut tidak membawa hama penyakit berbahaya untuk diizinkan beredar di wilayah Indonesia.

7. Depo *Container*



Gambar 12. Depo Seacon LNJ Terminals

Sumber : Dokumentasi PT. Seacon LNJ Terminal

Depo *container* merupakan tempat penumpukan, penyimpanan, pembersihan/pencucian, perbaikan, serta perawatan container kosong milik shipping line yang bersifat sementara. Tidak jarang depo container digunakan sebagai lokasi untuk kegiatan *stuffing* maupun *stripping*.