

## Prosedur Izin *Checking* dan Bongkar Muat Luar Kawasan MV. Gloucester Express di Bea Cukai Belawan

M. Syafri<sup>1\*</sup>, Nurmaliana Sari Siregar<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Prodi KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

<sup>2</sup> Prodi Nautika, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

\*Penulis Korespondensi: [safri6855@email.com](mailto:safri6855@email.com) <sup>1</sup>

**Abstract.** *This paper aims to find out the process of issuing permits for checking and unloading cargo outside the customs area at the customs and excise office, this application must have a permit that must be fulfilled to be managed by the agent, because the implementation of checking and unloading cargo outside the designated area without obtaining a permit can be subject to criminal sanctions as regulated in Article 102 letter (b) of Law Number 17 of 2006 concerning Customs Due to port congestion, ships can dock outside the customs area (out custom area) by fulfilling certain requirements and following the procedures set by the Customs and Excise authorities. in managing permits, agents often encounter obstacles or constraints when issuing permits that are detrimental to certain parties. Therefore, the responsible party of PT. Bahari Eka Nusantara Belawan branch must coordinate and have accurate accuracy in the process of issuing this permit. The role of PT. Bahari Eka Nusantara Belawan branch is very important for parties who participate in the process of managing permits outside this area. This permit is crucial to avoid criminal charges against those responsible for checking and unloading outside the customs area. It can be concluded that there are still obstacles or errors in data input that can cause delays in approval of permits for checking and unloading outside the customs area.*

**Keywords:** *Checking Permits; Customs; Excise; Issuance; Loading.*

**Abstrak.** Penelitian ini bertujuan mengetahui proses penerbitan izin checking dan bongkar muatan diluar kawasan pabean dikantor bea dan cukai, permohonan ini harus memiliki izin yang harus dipenuhi untuk diurus pihak agen, dikarenakan pelaksanaan checking dan pembongkaran muatan diluar kawasan yang telah ditetapkan tanpa memperoleh izin dapat dikenai sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 102 huruf (b) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan Karena terjadi kemacetan pelabuhan, kapal dapat bersandar di luar wilayah pabean (out custom area) dengan memenuhi persyaratan tertentu dan mengikuti prosedur yang ditetapkan oleh otoritas Bea dan Cukai. dalam kepengurusan izin pihak agen sering mendapatkan hambatan atau kendala pada saat penerbitan izin yang merugikan pihak tertentu. Maka, pihak yang bertanggung jawab PT. Bahari Eka Nusantara cabang Belawan harus koordinasi dan memiliki ketelitian yang akurat dalam proses penerbitan izin ini. Peran PT. Bahari Eka Nusantara cabang Belawan sangatlah penting bagi pihak yang ikut berpartisipasi dalam proses kepengurusan izin luar kawasan ini. izin ini sangat penting supaya terhindar dari tindak pidana yang ditujukan kepada yang bertanggung jawab terhadap aktivitas checking dan bongkar muatan diluar kawasan pabean. Dapat disimpulkan masih terdapat kendala ataupun kesalahan pada penginputan data yang bisa menyebabkan terlambatnya approve izin checking dan bongkar muatan diluar kawasan pabean.

**Kata kunci:** Bea Cukai; Pemeriksaan Izin; Pajak; Penerbitan; Pemuatan.

### 1. LATAR BELAKANG

Dalam aktifitas dunia pelayaran, sebuah kapal harus melakukan aktifitas sandar dan checking diluar Kawasan pabean, dan juga bisa diatur untuk sandar diluar Kawasan apabila ada suatu hal yang tidak bisa sandar di areal Kawasan Pelabuhan terutama kapal yang ingin melakukan kegiatan bongkar muatan, Dimana kapal tersebut harus sandar di luar Kawasan pabean supaya bisa bongkar menggunakan alat khusus yang ada di sekitar areal luar Kawasan pabean. Menurut Surono (2021) Kawasan pabean merupakan area tertentu yang berada di pelabuhan, bandara, atau tempat lainnya yang telah ditetapkan secara resmi untuk mengatur

pergerakan barang dan diawasi langsung oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Setiap kawasan pabean memiliki ciri khas tersendiri yang dapat berbeda sesuai dengan peran dan fungsi di masing-masing lokasi (Surono, 2021).

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki ketergantungan yang sangat tinggi terhadap sektor transportasi laut. Kelancaran operasional di pelabuhan dan di atas kapal menjadi kunci utama dalam menjaga stabilitas logistik dan ekonomi nasional. Salah satu aspek krusial dalam operasional pelayaran adalah manajemen sumber daya manusia atau awak kapal, yang diatur secara ketat melalui regulasi nasional maupun internasional guna menjamin keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim.

Penyijilan awak kapal (crew signing) merupakan prosedur administratif wajib yang berfungsi sebagai bukti legalitas keberadaan pelaut di atas kapal. Dokumen ini memastikan bahwa setiap awak kapal yang bekerja telah memenuhi kualifikasi kompetensi dan persyaratan kesehatan yang ditetapkan oleh pemerintah. Di Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Departemen Perhubungan telah mengimplementasikan sistem pelayanan berbasis online untuk mempermudah, mempercepat, dan meningkatkan transparansi dalam proses administrasi kepelautan, termasuk penyijilan.

Idealnya, sistem online ini diharapkan mampu memangkas birokrasi dan waktu pelayanan. Namun, dalam praktik lapangan di PT. Menara Suar Maritim Cabang Tanjung Balai Karimun, implementasi sistem ini seringkali menghadapi kendala teknis yang signifikan, terutama terkait dengan stabilitas jaringan sistem online Departemen Perhubungan. Gangguan jaringan yang terjadi secara berulang mengakibatkan proses verifikasi dokumen dan penginputan data menjadi terhambat.

Dampak dari gangguan ini tidaklah sederhana. Keterlambatan dalam proses penyijilan menyebabkan terjadinya penumpukan berkas fisik yang bertentangan dengan semangat digitalisasi. Lebih jauh lagi, kendala sistem ini berisiko menghambat jadwal keberangkatan kapal (delay), yang pada akhirnya menimbulkan kerugian finansial bagi perusahaan pelayaran dan mengganggu efisiensi operasional secara keseluruhan.

Berdasarkan fenomena tersebut, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis lebih dalam mengenai pengaruh gangguan jaringan sistem online terhadap efektivitas pelayanan administrasi awak kapal. Melalui tinjauan langsung dan kajian terhadap literatur serta regulasi yang berlaku, diharapkan penelitian ini dapat memberikan gambaran objektif mengenai hambatan yang ada serta memberikan solusi atau rekomendasi bagi pihak perusahaan maupun instansi pemerintah terkait guna mengoptimalkan layanan demi kelancaran operasional pelayaran dan jaminan keselamatan pelayaran di Indonesia.

## 2. KAJIAN TEORITIS

Terdapat beberapa kriteria barang impor yang menyebabkan tidak dapat ditimbunnya barang impor dalam kawasan pabean. Contohnya adalah karena sifat khusus dari barang impor, kendala teknis, atau tempat penimbunan yang sudah penuh sehingga menyebabkan tidak dapat dibongkarnya di kawasan pabean mengacu pada ketentuan yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 serta Peraturan Menteri Keuangan Nomor 88/PMK.04/2007, diatur mengenai tata cara pembongkaran serta penimbunan barang impor, termasuk ketentuan terkait prosedur, pengawasan, dan kewajiban pihak terkait untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan kepabeanan.

Pembongkaran barang impor yang dikirim melalui sarana pengangkut dari luar wilayah pabean diperbolehkan dilakukan di tempat yang berada di luar kawasan pabean., namun harus memperoleh persetujuan dari Kepala Kantor Bea Cukai yang berwenang. Persetujuan ini diajukan melalui surat permohonan tertulis, yang menyertakan alasan mengapa pembongkaran tidak dapat dilakukan di kawasan pabean, serta dilengkapi dengan pemberitahuan pabean terkait barang yang diangkut, yang sudah tercatat dengan nomor dan tanggal pendaftaran resmi.

Setelah permohonan untuk melakukan pembongkaran di lokasi di luar kawasan pabean diajukan, Kepala Kantor akan meninjau permohonan tersebut. Kepala Kantor memiliki wewenang untuk menyetujui atau menolak permohonan itu. Jika permohonan disetujui, pembongkaran dapat dilaksanakan di luar kawasan pabean. Selanjutnya setelah pembongkaran, pengangkut memiliki kewajiban yaitu :

- a. Mengajukan daftar bongkar yang memuat rincian tentang jumlah kemasan, jenis kemasan, dan/atau volume barang curah yang telah dibongkar wajib disampaikan kepada Pejabat Bea dan Cukai di kantor pabean lokasi pembongkaran dalam waktu 24 jam setelah proses bongkar selesai.
- b. Menyusun dokumen berita acara serah terima untuk barang yang disimpan di lokasi di luar kawasan pabean bersama pihak yang bertanggung jawab atas lokasi itu, dan mengirimkan salinan dokumen tersebut kepada Pejabat Bea dan Cukai di kantor pabean yang relevan.

### 3. METODE PENELITIAN

Dalam penulisan penelitian ini, penulis menerapkan dua jenis metode penelitian untuk pengumpulan data, yaitu:

#### **Metode Lapangan (*field research*)**

Metode lapangan adalah pendekatan penelitian yang dilakukan dengan memperoleh data secara langsung dari lokasi atau subjek penelitian antara lain melalui:

- a. Wawancara yaitu dengan menemui langsung karyawan yang terlibat untuk memperoleh informasi secara lisan. di bidang nya seperti dalam melayani kegiatan kapal dari sebelum sandar, ketika sesudah sandar dan ketika kapal ingin berangkat.
- b. Observasi (*pengamatan*) yaitu suatu metode dimana pengumpulan data dengan cara tidak diintervensi apapun oleh penulis atau pun penulis melakukan observasi dengan secara langsung objek yang diteliti untuk mendapatkan data yang diperoleh sesuai yang diharapkan agar hasil data yang didapat akurat sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

#### **Penelitian Kepustakaan (*Research Library*)**

Metode ini mengumpulkan data secara dan informasi dari sumber-sumber yang tertulis yang sudah ada, seperti buku, jurnal, artikel dan dokumen lainnya yang terlampir ketika kepengurusan izin *checking* dan bongkar muatan kapal diluar kawasan pabean pada pelabuhan belawan di kade 113 atau 114.

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### **Kawasan Pabean, Daerah pabean dan Luar Kawasan Pabean**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, kepabeanan mencakup semua hal yang berhubungan dengan pengawasan barang yang masuk dan keluar dari kawasan pabean, serta pungutan bea masuk dan bea keluar. Adapun kawasan pabean didefinisikan sebagai area khusus di pelabuhan, bandara, atau tempat lain yang ditentukan, di mana seluruh pergerakan barang diawasi sepenuhnya oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC). Wilayah pabean adalah seluruh kawasan Indonesia, yang mencakup daratan, perairan, dan ruang udara di atasnya. Selain itu, beberapa lokasi di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landasan kontinen juga termasuk di dalamnya. Semua wilayah ini diatur oleh Undang-Undang kepabeanan.

Sementara itu, wilayah di luar kawasan pabean menurut UU PPN dan Bea Masuk tidak dikenai administrasi perpajakan seperti PPN, PPnBM, dan Bea Masuk, karena penerapan undang-undang tersebut hanya berlaku di dalam daerah pabean.

### **Kawasan Berikat berdasarkan undang undang no.17 tahun 2006**

Kawasan berikat adalah tempat penimbunan berikat untuk menimbun barang impor dan atau barang yang berasal dari tempat lain Dalam kawasan pabean (TLDDP), barang-barang dapat diproses atau digabungkan dengan tujuan utama untuk diekspor. Di dalam kawasan berikat ini, penyelenggaraan dan pengelolaan kegiatan industri serta operasional kawasan berikat dilaksanakan secara sistematis.

### **Penetapan Jalur Keluar dan Masuknya Barang**

Pemilihan jalur untuk pengeluaran barang impor ditentukan berdasarkan profil importir dan profil komoditas. Profil importir disusun oleh bagian pencegahan, sementara profil komoditas dibuat berdasarkan pola impor dan jenis barang yang sering melanggar aturan.

- a. Jalur Hijau merujuk pada kategori barang impor yang bebas dari pemeriksaan fisik.
- b. Jalur Merah adalah kategori barang impor yang wajib menjalani pemeriksaan fisik, sekaligus dokumen-dokumennya diperiksa secara menyeluruh.
- c. Jalur Kuning Adalah barang impor yang lagi dilakukan pemeriksaan fisik tetapi tanpa dilakukan pemeriksaan dokumen.
- d. Jalur Mitra Utama (MITA): Adalah jalur prioritas yang diperuntukan oleh prioritas utama (MITA).

### **Alur Kepengurusan Izin Checking dan Bongkar Muat di Luar Kawasan Pabean**

#### ***Persiapan Sebelum Kapal Tiba Di Wilayah Perairan Laut Anchorage***

Sebelum kapal tiba di wilayah anchorae atau laut pabean para agent wajib menyiapkan beberapa dokumen yang di perlukan sebagai dokumen pendukung untuk kepengurusan izin *checking* dan bongkar muat di luar kawasan pabean, sebab tanpa adanya dokumen pendukung izin tidak akan bisa di *approve* oleh pihak pejabat bea dan cukai setempat, berikut dokumennya:

- a. Surat pernyataan  
Berisi surat informasi permohonan berisi informasi tentang kapal dan alasan sandar di luar kawasan pabean.
- b. *Manifest*  
Manifest merupakan dokumen yang memuat informasi secara lengkap mengenai semua muatan yang dibawa melalui berbagai moda pengiriman, baik itu kargo, kapal, maupun pesawat.
- c. Inward manifest  
*Inward manifest* Daftar barang yang diangkut melalui laut, udara, atau darat dan dicatat saat tiba di kawasan pabean atau lokasi lain yang ditunjuk disebut manifest kedatangan.

d. Denah Lokasi penyandaran

Denah dermaga yang dipilih untuk lokasi penyandaran yang di mana berisi tata letak kapal yang akan sandar di kawasan pelabuhan belawan.

e. *Bill Of Lading*

Dalam bahasa Inggris, istilah Bill of Lading merujuk pada dokumen pengangkutan barang. Sementara itu, dalam bahasa Indonesia, Bill of Lading merupakan dokumen penting dalam proses pengiriman barang karena berfungsi sebagai alat pengamanan dan bukti kepemilikan muatan.

f. *Commercial Invoice*

Menurut (Budi Setiawan 2025) *Commercial Invoice* adalah dokumen berupa nota atau faktur yang digunakan dalam transaksi jual beli barang ekspor maupun impor.

a. Tahap Pengajuan

Ketika dokumen pendukung sudah selesai semua maka pihak agent sudah bisa untuk melakukan pengajuan permohonan izin checking dan bongkar muat di luar kawasan pabean pada otoritas pelindo dengan melampirkan surat permohonan *shipping intruction*, pihak agent juga wajib berkordinasi kepada pihak pihak yang terkait apabila kapal sudah tiba dan ingin melakukan kegiatan kerja di sekitar areal pelabuhan.

b. Pengajuan Di Sistem Bestline

Pihak agen akan melakukan pengajuan permohonan melalui sistem ketika semua dokumen pendukung dan surat permohonan yang sudah ada.

c. Tahap Verifikasi Data Oleh Pejabat Bea Dan Cukai

Setelah pihak agent selesai melakukan penginputan data di sistem BESTLINE1 maka pihak petugas akan melakukan pemeriksaan apakah data kapal atau data muatan ada yang tidak sesuai maka pihak agen akan di pertanyakan kenapa data kapal dan muatan ada yang tidak sesuai dengan dokumen yang diatujukan.

d. Tahap *Approve* Atau Disetujui Oleh Pihak Intansi Bea Dan Cukai

Ditahap ini pihak agent akan mencetak surat izin *checking* dan bongkar muatan di luar kawasan pabean,yang dimana surat di cetak di sistem pada pilihan menu di sistem BESTLINE1 dan di print sebagai bukti bahwa kapal sudah bisa sandar dan bongkar muatan di luar kawasan pabean.

## **Instansi-Instansi Yang Terkait Dalam Proses Penerbitan Izin *checking* dan bongkar Luar Kawasan Pabean**

### ***Kantor pabean***

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, kantor pabean adalah unit kerja di bawah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang berfungsi sebagai tempat pelaksanaan kewajiban pabean sesuai ketentuan hukum yang berlaku

### ***Pelindo***

Anisa (2025) menyatakan bahwa PT Pelabuhan Indonesia (Persero), juga disebut Pelindo, adalah perusahaan BUMN Indonesia yang bergerak di bidang logistik dengan fokus utama pada pengelolaan dan pengembangan pelabuhan. Perusahaan ini dibentuk melalui penggabungan beberapa entitas, yaitu PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero), sebagai bagian dari transformasi bisnis yang dilakukan oleh Kementerian BUMN pada awal tahun 2023.

## **Hambatan Hambatan Yang Sering Terjadi Dalam Kepengurusan Izin Checking dan Bongkar Muatan Diluar Kawasan Pabean**

Dalam kepengurusan ini sering terjadi hambatan atau halangan berikut beberapa hambatan yang sering terjadi:

- a. Sering terjadinya keterlambatan dalam proses kepengurusan izin.
- b. Terlambatnya pemilik barang dalam mengirim dokumen pendukung atau dokumen syarat.
- c. Gangguan pada jaringan di sistem atau down nya sistem.
- d. Kurang nya pemahaman proses kepengurusan izin di sistem yang tersedia.

## **Solusi Untuk Hambatan Hambatan Yang Terjadi Dalam Proses Kepengurusan Izin Checking Dan Bongkar Muatan Di Luar Kawasan Pabean**

Dalam proses kepengurusan pihak staff operasional atau agen alangkah baiknya bisa menjalin komunikasi yang baik dengan para petugas bea dan cukai belawan pada PT. Bahari Eka Nusantara cabang Belawan yang dimana sebaiknya selalu berkordinasi yang baik setiap saat, ini bertujuan supaya ketika dalam kepengurusan izin apapun itu maka pihak petugas memproses permohonan dengan cepat. Serta juga pihak agen bisa melakukan kordinasi antara pihak pihak petugas yang lainnya yang dimana supaya bisa melakukan kordinasi yang baik ketika kapal ingin sandar atau ingin melakukan kegiatan aktifitas di sekitar kawasan pabean atau wilayah perairan indonesia.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Didalam proses penerbitan izin *checking* dan bongkar muatan diluar kawasan pabean dikantor bea dan cukai pada agen PT. Bahari Eka Nusantara cabang Belawan memiliki beberapa alur proses tahapan kepengeurusa yaitu: pihak agent terlebih dahulu mengumpulkan dokumen dokumen pendukung untuk proses penginputan data di sistem bestline, selanjutnya pihak agen harus juga mengumpulkan dokumen syarat untuk permohonan tersebut seperti: *manifest*, *bill of lading*, *packing list*, denah lokasi penyandaran dan juga surat pernyataan dari pihak pelindo, maka pihak agen akan memasukan semua data ataupun dokumen dokumen pendukung dan syarat kedalam sistem bestline, selanjutnya pihak petugas bea dan cukai akan memeriksa dan *approve* permohonan izin *checking* dan bongkar muat diluar kawasan pabean.

## DAFTAR REFERENSI

- Adhikara, M. A., Maslichah, M., Sabila, F. H., Hakim, C., Priambodo, A., Tanesab, J., ... & Sulaeman, M. (2023). *Pengantar Ekonomi Mikro & Makro*. Mafy Media Literasi Indonesia.
- Anisa. (2025, March 27). Mengenal perusahaan pelindo.
- Aruan, D. S. T., Ginting, S., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2023). Proses penerbitan dokumen statement of fact (SOF) MV. Skatzoura oleh PT. Lampung Shipping Agency Bandar Lampung. *Master Manajemen*, 1(4), 230-240. <https://doi.org/10.59603/masman.v1i4.585>
- Dermawan, B., & Deliana, M. K. (2025). Proses penerbitan bill of lading pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education*, 7(1), 793-797. <https://doi.org/10.54196/jme.v7i1.179>
- Khairunnisa, W., & Sabila, F. H. (2023). Songs as media to improve students' achievement in understanding English pronunciation (The classroom action research of eight graders at SMP Muhammadiyah 07 Medan). *BRIGHT VISION Journal of Language and Education*, 3(1), 8-22. <https://doi.org/10.30821/brightvision.v3i1.2900>
- Kwartama, A. (2024). Pengaruh pelaporan dokumen cargo manifest guna menunjang kelancaran kedatangan dan keberangkatan kapal di PT. Dermaga Mandiri Sejahtera Batam. *Jurnal GICI Jurnal Keuangan dan Bisnis*, 16(2), 147-159. <https://doi.org/10.58890/jkb.v16i2.311>
- RISKI, R. S., SYARIFUR, R., YURIS, D., & FADIYAH, H. S. (2024). Proses penanganan clearance out kapal ternak berbendera asing dengan INAPORTNET oleh PT. Pelayaran Semesta Sejahtera Lestari Belawan. *GLOBE*, 2(1), 140-146. <https://doi.org/10.61132/globe.v2i1.214>
- ROYZALDI, R., FADIYAH, H. S., & NURMALIANA, S. S. (2024). Peranan freight forwarding dalam pengurusan dokumen ekspor pada PT. Samudera Lautan Luas Medan. *JURNAL MANAJEMEN*, 1(4), 31-42. <https://doi.org/10.61132/jumaket.v1i4.387>



- Sabila, F. H., & Sinaga, R. (2023). Prosedur penyandaran kapal sandar tender oleh PT. Berlian Ocean Shipping Dumai di Dermaga Kawasan Industri Dumai. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 25(1), 39-45.
- Setiawan, B., Ginting, S., & Said, A. A. (2025). Pengurusan izin bongkar muat kapal asing di luar kawasan pabean pada Kantor Bea dan Cukai oleh PT. Bahari Eka Nusantara. *Pusat Publikasi Ilmu Manajemen*, 3(3), 196-205. <https://doi.org/10.59603/ppiman.v3i3.908>
- Siregar, G. A., Siregar, N. S., & Sabila, F. H. (2025). Prosedur penerbitan sertifikat safe manning kapal pada Kantor Syahbandar oleh PT. Gardatama Anugerah Segara Sejahtera Batam. *Jurnal Manajemen dan Bisnis Ekonomi*, 3(1), 173-181. <https://doi.org/10.54066/jmbe-itb.v3i1.2744>
- Surono. (2021). *Kepabeanan dan Cukai* (3rd ed.). Universitas Terbuka.
- Sutria, Y., Sabila, F. H., & Sihombing, S. (2025). Prosedur penggunaan alat bongkar muat crane ditinjau dari PT. Pelindo (Persero) Regional 1 Sibolga. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 7(2), 861-866. <https://doi.org/10.54196/jme.v7i2.209>
- Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 88/PMK.04/2007 tentang Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor. (n.d.).
- Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan. (n.d.).