

Bentuk: UNDANG-UNDANG (UU)
Oleh: PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
Nomor: 1 TAHUN 1952 (1/1952)
Tanggal: 5 FEBRUARI 1952 (JAKARTA)
Sumber: LN 1952/10; TLN NO. 197
Tentang: PENETAPAN UNDANG-UNDANG DARURAT NR 2 TAHUN 1951
TENTANG PERUBAHAN "RECHTNORDONNANTIE"
(STAATBLAD 1882 NO. 240 JO STAATBLAD 1931 NO. 471) SEBAGAI
UNDANG-UNDANG

Presiden Republik Indonesia,

Menimbang:

- a. bahwa Pemerintah dengan mempergunakan haknya termaktub dalam pasal 96 ayat 1 dari Undang-undang Dasar Sementara Republik Indonesia telah menetapkan "Undang-undang Darurat Nr 2 tahun 1951 tentang perubahan "Rechtenordonnantie" (Staatsblad 1882 No. 240 jo. Staatsblad 1931 No. 471);
- b. bahwa Dewan Perwakilan Rakyat menyetujui isi Undang-undang Darurat itu dengan beberapa perubahan dan tambahan yang dimajukan oleh Pemerintah dan oleh Dewan Perwakilan Rakyat;

Mengingat: pasal 97 ayat 4 jo. pasal 89 Undang-undang Dasar Sementara Republik Indonesia;

Dengan persetujuan : Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;

Memutuskan:

Menetapkan :

Undang-undang tentang menetapkan "Undang-undang Darurat Nr 2 tahun 1951 tentang perubahan "Rechtenordonnantie" (Staatblad 1882 No. 240 jo Staatsblad 1931 No. 471) sebagai Undang-undang.

Pasal I.

Peraturan-peraturan yang termaktub dalam Undang-undang Darurat Nr 2 tahun 1951 tentang perubahan "Rechtenordonnantie" (Staatsblad 1882 No. 240 jo. Staatsblad 1931 No. 471), ditetapkan sebagai Undang-undang dengan perubahan-perubahan dan tambahan-tambahan sehingga berbunyi sebagai berikut :

Pasal 1.

Naskah yang lengkap dan baru dari pada Ordonansi 1 Oktober 1882 (Staatsblad No. 240) sebagai sejak itu telah diubah dan ditambah, terakhir dengan Ordonansi tanggal 21 Pebruari 1948 (Staatsblad No. 43) yang dilampirkan pada Ordonansi tanggal 26 Nopember 1931 (Staatsblad No. 471), diubah dan ditambah lagi sebagai berikut :

A.

Ayat kedua pasal 2a dibaca sebagai berikut:

"Memuat barang-barang untuk diangkut melalui lautan ditempat-tempat dimana tidak

ada kemungkinan untuk memenuhi syarat-syarat memuat, hanya diperbolehkan dengan perjanjian, bahwa kapal yang mengangkutnya segera melakukan kewajibannya ditempat yang terdekat dimana ada kemungkinan untuk memenuhi syarat-syarat itu, bagaikan barang-barang itu dimuat ditempat itu".

Pada pasal tersebut ditambahkan ayat baru yang berbunyi : "Menteri Keuangan dapat mengizinkan atau menyuruh mengizinkan dengan perjanjian-perjanjian yang ditetapkannya, untuk memenuhi syarat-syarat termaksud dalam ayat kedua, bukan ditempat yang terdekat, tetapi ditempat lain yang akan ditunjuknya, dimana syarat-syarat itu dapat dipenuhi".

B.

Ayat kedua pasal 3 dibaca sebagai berikut:

"Dengan tidak mengurangi peraturan-peraturan dari Ordonansi ini reglemen-reglemen yang terlampir padanya tentang pengangkutan ke dan dari pelabuhan, maka Menteri Keuangan dengan permufakatan Menteri Dalam Negeri, berhak untuk menunjuk jalan-jalan daratan atau perairan atau daerah-daerah, dimana barang-barang yang ditetapkannya, dilarang diangkut dan/atau disimpan dalam sebuah bangunan atau dipekarangannya, jika tidak dilindungi dengan dokumen dari pegawai-pegawai Bea dan Cukai atau dari Jawatan jawatan lain yang ditunjuknya".

C.

Dalam pasal 6 diantara "Padang" dan "Makasar" disisipkan "Banjarmasin, Pontianak".

D.

Dalam ayat ke-empat pasal 9 kata-kata "vijf gulden" harus dibaca "dua puluh lima rupiah" dan dalam ayat kedelapan kata-kata "een gulden" dan "tien gulden" masing-masing harus dibaca "lima rupiah" dan "lima puluh rupiah".

Ayat ketujuh pasal 9 dibaca sebagai berikut:

"Apabila karena keadaan-keadaan setempat yang luar biasa memerlukan pegawai harus bekerja pada hari-hari Minggu atau pada waktu antara matahari terbenam dan matahari terbit, dapatlah Menteri Keuangan menentukan bahwa tidak akan dibayar uang vakasi".

E.

Pasal 16 dibaca sebagai berikut:

"Semua surat-surat, dibuat berkenaan dengan ordonansi ini atau reglemen-reglemen yang terlampir padanya, bebas dari meterai".

F.

Dalam pasal 20, ayat terakhir, kata-kata "hoofd van gewestelijk bestuur" diganti dengan "Kepala Daerah Jawaban Bea dan Cukai".

G.

Pasal 29 dibaca sebagai berikut:

"Menteri Keuangan, untuk menghindarkan penuntutan hakim bagi perkara-perkara, yang dalam ordonansi ini ditetapkan dapat dihukum, selama tidak dianggap sebagai kejahatan, dapat berdamai atau menyuruh berdamai.

Dalam hal kelalaian yang salah (schuldig verzuim), kekuasaan yang sama ditempat-

tempat dimana berlaku reglemen A dipegang oleh Kepala-kepala Kantor, dan ditempat-tempat dimana reglemen itu tidak berlaku oleh Kepala Daerah Jawatan Bea dan Cukai".

Pasal 2.

Reglemen A, terlampir pada "Rechtenordonantie" tersebut dalam pasal terdahulu, diubah dan ditambah lagi sebagai berikut :

A.

Dalam pasal 4, ayat terakhir dibatalkan.

B.

Dalam ayat ke-tiga pasal 17 dibelakang kata "Palembang" dibubuhkan kata-kata "dan Pontianak".

Pasal 3.

Dalam reglemen B, terlampir pada "Reghtenordonannantie" tersebut, ayat ke-dua pasal 9 harus dibaca sebagai berikut:

"Surat pemberitahuan berisi :

tempat tujuan, jenis, banyaknya (dengan huruf), merek-merek dan nomor-nomor colli, beserta jenis barang-barang yang dikenakan bea-keluar, banyaknya : -

- a. jika harga guna menghitung bea-keluar ditetapkan oleh Menteri Keuangan atau oleh Pembesar yang ditunjuknya, menurut ukuran dalam prijscourant atau daftar harga-harga, termaksud dalam keputusan yang bersangkutan;
- b. jika bea-keluar harus dihitung dari harga ketika pengeluaran, menurut kebiasaan dalam perdagangan;
- c. jika bea-keluar dihitung lain dari pada harga, menurut ukuran yang ditentukan" untuk menghitung bea itu.

Pasal II.

Undang-undang ini mulai berlaku, pada hari pengundangannya.

Agar supaya setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang itu dengan penempatan dalam Lembaran-Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta,
pada tanggal 5 Pebruari 1952.
Presiden Republik Indonesia,

SOEKARNO.

Menteri Keuangan.

JUSUF WIBISONO.

Diundangkan
pada tanggal 7 Pebruari 1952.
Menteri Kehakiman.

MOEHAMMAD NASROEN.

PENJELASAN UNDANG UNDANG NO 1 TAHUN 1952
TENTANG
PENETAPAN UNDANG-UNDANG DARURAT NR 2 TAHUN 1951 TENTANG
PERUBAHAN "RECHTNORDONNANTIE" (STAATBLAD 1882 NO. 240 JO
STAATBLAD 1931 NO. 471) SEBAGAI UNDANG-UNDANG

PENJELASAN

Perubahan pasal 2a OR (Rechten Ordonantie) sebagai termuat dalam pasal I-A, dianggap sangat penting untuk mencapai hasil yang efektif dalam usaha pemberantasan perdagangan gelap. Susunan kata redaksi) dari pasal yang pertama disebut, yang berlaku sejak tahun 1936, antara lain merintangi kemungkinan pemeriksaan terhadap pemuatan-pemuatan dari tempat-tempat, di mana tiada ditempatkan douane. Tidakkah perahu yang berasal dari tempat-tempat semacam itu jika ditahan ditengah lautan, nakodanya selalu dapat menyatakan, bahwa syarat-syarat untuk muat akan dipenuhinya di seberang kantor pabean, menurut kehendak hatinya, walaupun kantor demikian letaknya tidak dalam jalannya kapal itu. Kesempatan ini yang terbuka bagi penyelundup-penyelundup untuk menutupi maksud-maksud sebenarnya pada waktu ditahan dalam daerah pabean, haruslah dihentikan dalam jangka pendek, hal mana dapat diselenggarakan dengan menghidupkan kembali peraturan-peraturan yang berlaku sebelum tanggal 1 Pebruari 1937, berdasarkan peraturan mana syarat-syarat harus dengan segera dipenuhinya ditempat terdekat, di mana ada kantor pabean.

Karena dua sebab, maka redaksi pasal 2a OR yang sekarang, pada waktu itu (lihat Ordonansi dalam S. 1936 No. 702) dianggap penting.

Selaku akibat dari peninjauan kembali Zoehaven- en Scheepvaartregiem (S 1936 No. 699) maka pemasukan dan pengeluaran langsung dari - dan ke luar negeri dalam tahun 1937 dilakukan di beberapa pelabuhan-pelabuhan yang tertentu (yang disebut "pelabuhan-pelabuhan-laut (zoehavens), sedangkan pelayaran pantai (yaitu pengangkutan barang-barang dengan kapal-kapal-laut (zeeschepen) yang dimuatkan dan/atau penumpang yang naik disesuatu pelabuhan-laut atau tempat-pantai (kustplaats) ke pelabuhan-laut dan/atau tempat-tempat lain, di mana barang-barang itu dibongkar dan/atau penumpang-penumpang itu turun, dengan tidak memandang perjalanan yang dilaluinya) pada umumnya hanya dapat dilakukan oleh kapal-kapal yang berlayar di bawah bendera sendiri.

Karena tempat yang terdekat, di mana syarat-syarat pabean seharusnya dipenuhi, tidak selamanya suatu pelabuhan-laut, maka hal ini berarti, bahwa sesudahnya syarat-syarat dipenuhi di sesuatu, tempat-pantai harus pula diangkut ke pelabuhan-laut - jadi dengan melakukan pelayaran pantai - agar dari sana dapat diangkut ke luar negeri; maka pada waktu itu dirasa tidak benar untuk lebih mempertahankan teks pasal 2a OR yang lama, tetapi haruslah diberikan kelonggaran untuk memenuhi syarat-syarat pabean disetiap tempat, di mana ada ditempatkan kantor pabean. Kesukaran-kesukaran yang diduga tadi sebenarnya mempunyai arti lebih jauh dalam teori dari dalam prakteknya, karena banyaklah jumlah pelabuhan-pelabuhan-laut dan tempat-tempat-pantai, dari mana, bersandarkan pada kelonggaran (dispensasi) luar biasa, dapat dilakukan perdagangan luar negeri (lihat pasal 1, Scheepvaartver or dening 1936, Stbl. No. 703 dan pasal 1 Gouvt Besluit ttg. 28 Desember

1936 No. 4 S No. 704).

Alasan lain untuk memilih redaksi pasal 2a OR yang sekarang, pada waktu itu didapat, karena kewajiban untuk singgah di tempat yang terdekat, di mana ada ditempatkan kantor pabean, oleh mas-kapai-maskapai perkapalan yang besar sangatlah sukar dipenuhinya berkenaan dengan waktu yang hilang karenanya. Tetapi dalam tahun 1936 tidak perlu memusatkan pikiran akan penyelundupan, hal mana pada waktu ini selalu meminta perhatian. Kini dirasa sebagai kekurangan yang sangat berarti, bahwa kewajiban yang dulu, sebagai dimaksudkan di atas, ditiadakan.

Tetapi agar pelayaran yang benar dan jujur di mana perlu dapat tertolong, maka dalam pasal I-A dari Rencana dimuatkan bubuhan satu ayat baru pada pasal 2a OR, yang memberikan kekuasaan pada Menteri Keuangan di mana perlu untuk menyimpang dari apa yang diwajibkan sebagai tertera dalam redaksi baru. Untuk pemberantasan perdagangan gelap dari bagian daratan, ayat kedua pasal 3 OR adalah merupakan dasar yang terpenting bagi menciptakan tindakan-tindakan untuk memberantasnya. Berdasarkan pasal ini, maka dapatlah ditetapkan apa yang disebut daerah-daerah terlarang, di dalam daerah-daerah mana baik pengangkutan maupun penumpukan dari apa yang disebut barang-barang ekspor-penting tidak diperbolehkan, dengan ancaman akan didenda dan dirampas, jika tidak ada surat naung.

Penunjukan daerah demikian, di mana termasuk jalan-jalan daratan dan jalan-jalan di atas perairan dan pula daerah-daerah perbatasan, yang berhubung dengan letaknya sangat baik bagi melakukan perdagangan gelap, menurut bunyi kata-kata peraturan sekarang, harus dilakukan oleh residen. Cara semacam ini, yang terlahir pada suatu saat, ketika kejahatan penyelundupan tidak dirasa penting, sukarlah disesuaikan dengan keadaan pada masa sekarang ini.

Sering-sering pemberantasan perdagangan gelap itu menjadi kewajibannya pemerintah pusat, yang, karena tersangkutnya kepentingan-kepentingan Negara yang besar dan bersifat umum, langsung menyinggung kepentingannya. Berhubung dengan ini teranglah bahwa peraturan tersebut di atas sepatutnya tidak lagi berada ditangan residen, akan tetapi ditangan Menteri Keuangan. Tetapi agar supaya penunjukan tersebut di atas dilakukan dengan mengingatkan akan kepentingan-kepentingannya se-propinsi atau setempat, maka tindakan-tindakan yang dalam hal itu dianggap perlu diambil oleh Menteri tersebut, selalu hendaknya diperbincangkan dengan Menteri Dalam Negeri. Pasal I-B dari Rencana dimaksudkan untuk memenuhi sesuatu.

Usul dalam pasal I-C dari Rencana, untuk merubah pasal 6 dari "Rechtenordonnantie" bertujuan untuk menyesuaikan cara memungut dan menjamin bea-bea masuk dan keluar di Pontianak dan Banjarmasin dengan cara yang ditetapkan dalam Relemen A, yang terlampir pada ordonansi ini.

Reglemen A ini berlaku yaitu hanya untuk pelabuhan-pelabuhan besar seperti Tanjung Priok, Cirebon, Semarang, Surabaya, Belawan, Palembang, Padang, Makasar, dan Menado sedangkan reglemen B untuk pelabuhan-pelabuhan lainnya dan dari sebab itu, juga untuk Pontianak dan Banjarmasin.

Menetapkan relemen A untuk pelabuhan-pelabuhan penting dan reglemen B untuk pelabuhan-pelabuhan lainnya pada waktu menyusun peraturan-peraturan douane, adalah karena mereka yang berdagang di pelabuhan-pelabuhan besar dipandang dapat, dan di pelabuhan-pelabuhan kecil tidak dapat menyanggupi untuk memberikan semua keterangan-keterangan kecil tidak dapat menyanggupi untuk memberikan semua keterangan-keterangan kepada douane, yang sangat diperlukan bagi memungut bea-bea.

Baik di pelabuhan-pelabuhan besar maupun di pelabuhan-pelabuhan kecil pedagang diharuskan memberitahukan barang-barang yang akan dimasukkan atau dikeluarkan. Di

pelabuhan-pelabuhan besar pemberitahuan itu harus berisi semua keterangan-keterangan, yang perlu diketahui douane untuk memungut bea-bea; di pelabuhan-pelabuhan kecil dalam pemberitahuan-pemberitahuan dapat dinyatakan keterangan-keterangan secara global saja. Douane di sana mendapat keterangan-keterangan yang diperlukan untuk memungut bea-bea itu dengan memeriksanya barang-barang itu sendiri.

Mewajibkan menyatakan semua keterangan-keterangan yang dibutuhkan douane dalam pemberitahuan-pemberitahuan, seperti terjadi di kantor-kantor A, membatasi kewajiban-kewajiban pegawai-pegawai hingga memeriksa barang-barang saja, dengan lain kata : hingga memperbandingkan barang-barang yang diberitahukan untuk dimasukkan atau dikeluarkan itu dengan pemberituannya.

Kecuali jika ada sesuatu sebab untuk melakukan pemeriksaan suatu partai yang diberitahukan itu dengan seluruhnya, maka di kantor-A pemeriksaan itu dapat dilakukan hanya terhadap sebahagian dari barang-barang yang diberitahukan.

Cara bekerja demikian melancarkan jalannya pemeriksaan barang-barang di halaman-halaman pelabuhan dan mempunyai faedahnya karena dapat diselenggarakan oleh sejumlah kecil pegawai-pegawai; tidaklah demikian halnya jika dalam pemberitahuan tidak dinyatakan semua keterangan-keterangan yang diperlukan.

Seperti telah diterangkan di atas, selaku akibat dari pemberitahuan secara global, maka di kantor-kantor B, pegawai-pegawai yang diwajibkan mendapatkan keterangan-keterangan yang diperlukan agar dapat memungut bea-bea dengan tepat. Pemeriksaan barang-barang secara lengkap ini, berarti menetapkan jenis, jumlah dan harga dari pelbagai jenis barang-barang, dengan sendirinya menghambat jalannya barang-barang di pelabuhan dan berkenaan dengan pemungutan bea-bea, melimpahkan pelbagai kewajiban-kewajiban kepada pegawai-pegawai kantor-kantor B itu, kewajiban-kewajiban mana memerlukan ketelitian yang seksama dan karenanya mengambil tempo yang banyak.

Penetapan yang tidak tepat dapat mengakibatkan kerugian-kerugian besar bagi kas Negara.

Di Kantor A, di mana kaum dagang sendiri harus memberikan semua keterangan yang dibutuhkan untuk pemungutan bea-bea, maka menghitung bea pada dasarnya dilakukan berdasarkan pemberitahuan itu. Tetapi jika douane tidak setuju dengan jenis dan harga barang-barang yang diberitahukan dan dalam hal itu tidak mendapat kata sepakat dengan importir-importir, maka keputusan diminta dari suatu panitia pertimbangan (pasal 39 reglemen A). Panitia ini, yang terdiri dari Kepala Kantor ditempat selaku ketua dan sejumlah anggota-anggota yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan, mengambil putusan dengan tiga anggota, di mana selu termasuk ketua itu. Anggota-anggota biasa, yang separoh diangkat oleh Balai Perdagangan dan Kerajinan (Kamar van Koophandel en Nijverheid) setempat dan separoh lagi oleh Dewan Justisi (Raad van Justitie) atau, jika di tempat itu tiada ada Balai Perdagangan dan Kerajinan, yang semuanya diangkat oleh Dewan Justisi, pada umumnya adalah pedagang-pedagang partikelir.

Berkenaan dengan berlakunya reglemen A dengan sendirinya tentu diadakan pula pelbagai pengukuhan (sancties) terhadap pelanggaran peraturan mengenai pemberitahuan, yang barulah tidak dapat dianggap kurang patut atau luar biasa keras, jika perniagaan pada umumnya sanggup memenuhi peraturan itu.

Agar untuk suatu pelabuhan dapat berlaku reglemen A, maka perlulah bahwa perniagaan ditempat itu telah cukup mempunyai kecerdasan sedemikian rupa, hingga dapat dituntut pemberitahuan lengkap tentang barang-barang yang akan dimasukkan dan dikeluarkan dan selanjutnya ditempat itu bisa didapatkan cukup orang-orang, kepada siapa sepenuhnya dapat dipercayakan dan disertai menyelesaikan perselisihan antara douane dan

pedagang.

Sebelum perang, perniagaan di Pontianak dan Banjarmasin dianggap belum cukup cerdas untuk dimintakan pemberitahuan yang lengkap.

Kini terbukti, bahwa perniagaan di kedua pelabuhan tersebut telah berkembang sekian rupa, hingga dapat dianggap bahwa di tempat-tempat ini dapat diperbuat pemberitahuan-pemberitahuan yang lengkap, seperti yang diminta di kantor-kantor A, sedangkan kongsi-kongsi perniagaan yang ternama di sana cukup ada, hingga dapat dibentuk suatu panitia pertimbangan.

Maka dari itu baiklah kedua pelabuhan tersebut dinaikkan derajatnya hingga kantor-kantor A, untuk hal mana dalam pasal 6 "Rechtenordonnantie" di antara "Padang" dan "Makasar" hendaknya disisipkan "Banjarmasin, Pontianak".

Berhubung dengan keadaan-keadaan yang harus diperhatikan pula, maka untuk Pontianak hendaknya diadakan suatu peraturan. Berkenaan dengan kekurangan tempat penimbunan di Pontianak, maka dianggap perlu untuk mengadakan aturan bagi Pontianak yang sesuai dengan peraturan yang kini berlaku bagi Palembang, peraturan mana menyimpang dari peraturan-peraturan yang berlaku bagi kantor-kantor A lainnya, perihal pengangkutan barang-barang dari ruangan-ruangan penimbunan atau dari halaman-halaman penimbunan.

Peraturan umum di kantor-kantor A untuk hal ini, yaitu bagi barang-barang yang diperuntukkan bagi dimasukkan ditempat itu diberikan tempo 15 hari dan bagi barang-barang lainnya tempo 30 hari, dalam waktu mana barang-barang itu harus diangkat dari ruangan-ruangan/halaman-halaman penimbunan.

Karena di Pontianak kekurangan tempat penimbunan, maka terpaksa tempo 15 dan 30 hari itu masing-masing diperpendekkan hingga 8 hari. Hal ini dapat diselenggarakan dengan mudah sekali, seperti diusulkan dalam pasal II-B dari Rencana Undang-undang, dengan menyisipkan "en Pontianak" dalam ayat ke tiga dibelakangnya kata "Palembang" dari pasal 17 reglemen A, yang terlampir pada "Rechtenordonnantie".

Perubahan-perubahan yang diusulkan dalam sub D pasal I dari Rencana Undang-undang dirasa perlu, karena uang-uang pengganti yang ditetapkan dalam pasal 9 OR telah lama tidak sesuai lagi dengan dasar upah personil douane sekarang dan karenanya harus diubah dengan segera. Jumlah-jumlah yang kini diusulkan banyak mendekati pada ongkos-ongkos yang sebenarnya.

Perubahan yang dimaksudkan dalam sub E pasal I dari Rencana, ternyata perlu untuk menyesuaikan redaksi pasal 16 "Rechtenordonnantie" dengan maksud pasal ini yaitu untuk membebaskan bea meterai dari semua surat, yang diperbuat berkenaan dengan ordonansi ini.

Redaksi yang sekarang diusulkan dan yang disusun setelah diperbincangkan dengan Jawatan Pajak, adalah lebih luas dari pada yang sekarang, hingga maksud dari pembuat Undang-undang itu dapatlah lebih terang dimengerti.

Dalam perubahan pasal 20 "Rechtenordonnantie" (lihat pasal I-F) adalah terkandung maksud untuk menyerahkan kekuasaan pengembalian uang melulu kepada pegawai-pegawai Jawatan Bea dan Cukai, baik jumlah-jumlah uang yang telah dibayar lebih karena kekhilafan yang nyata (kennelijke vergissing) maupun jumlah uang bea keluar dari barang-barang yang telah karam dipelabuhan.

Di tempat-tempat di mana berada pegawai douane dengan paling rendah pangkat "ahli pabean", maka pengembalian uang tersebut dilakukan oleh pegawai ini, tetapi di tempat-tempat di mana pegawai dengan pangkat tersebut tiada ditempatkan, maka ini dilakukan oleh Kepala Daerah Pamong Praja.

Tersangkut-pautnya Kepala Daerah (kemudian residen) dalam hal ini adalah sedari

dulu ketika kepada Pamong Praja disertai sesuatu kewajiban yang tertentu dalam organisasi douane.

Ketika alat-alat penghubung yang modern memungkinkan mengadakan perhubungan yang cepat antara bagian-bagian daerah, maka ditilik dari sudut organisatoris dianggap perlu, bahwa kekuasaan termaksud berada di tangan Kepala Daerah Jawatan Bea dan Cukai, yang karenanya berpangkat inspektur atau inspektur kepala.

Alasan yang menyebabkan diusulkannya perubahan pasal 20 OR lebih-lebih berlaku bagi pasal 29 OR, di mana diberikan kekuasaan untuk mengadakan atau menyuruh mengadakan perdamaian untuk menghindarkan penuntutan dihakim mengenai semua pelanggaran-pelanggaran tersebut dalam "Rechtenordnantie", selama pelanggaran-pelanggaran itu bukan kejahatan.

Kekuasaan ini, sekedar mengenai pulau Jawa dan Madura, berada di tangan Menteri Keuangan dan jika mengenai daerah-daerah lainnya, di tangan Kepala Daerah Pamong Praja.

Dalam hal kelalaian yang dapat dipersalahkan (schuldig verzuim) di tempat-tempat di mana berlaku reglemen A, kekuasaan semacam itu berada di tangan Kepala Kantor dan di tempat-tempat di Pulau Jawa dan Madura di mana reglemen itu tidak berlaku ditangan Kepala Daerah Pamong Praja.

Sebagai ternyata dalam pasal I-F dari Rencana Undang-undang, kini diusulkan supaya kekuasaan berdamai untuk seluruh daerah pabean diletakkan di tangan Menteri Keuangan, sedangkan dalam hal kelalaian yang dapat dipersalahkan (schuldig verzuim) di tempat-tempat di mana reglemen A tidak berlaku, kekuasaan itu diberikan kepada Kepala-kepala Daerah Jawatan Bea dan Cukai, masing-masing untuk daerah-daerahnya sendiri.

Dalam pasal II Rencana Undang-undang diusulkan dua rupa perubahan dari reglemen A, yang terlampir pada "Rechtenordnantie".

Perubahan pertama adalah mengenai pembatalan ayat terakhir dari pasal 4 reglemen ini,

Tidak saja ayat terakhir ini berkenaan dengan ayat terdahulu dapat dihapuskan, bahkan mungkin sulitlah halnya karena dalam beberapa hal pemasukan secara gelap malah menjadi lebih mudah karenanya.

Kekuasaan yang tercantum dalam ayat kedua dari pasal ini yaitu untuk memberikan izin supaya disetiap tempat hanya memberitahukan barang-barang yang akan dibongkar di sana, adalah dipergunakan seluas-luasnya hingga izin ini praktis diberikan kepada semua maskapai-maskapai yang terkenal bernama baik, maka dispensasi ini sebenarnya telah melampaui kelonggaran, yang diberikan kepada Tanjung Priok dalam ayat terakhir, yang sebenarnya hanya mengenai pembebasan penyerahan pemberitahuan umum untuk barang-barang yang diperuntukkan bagi diangkut keluar daerah pabean, jika langsung diangkut ke sana.

Pembebasan terakhir ini dapatlah dipergunakan kapal-kapal kepada mana izin termaksud dalam ayat kedua karena sebab-sebab yang luar biasa tidak diberikannya, untuk membongkar barang-barang itu secara gelap pada waktu-waktu yang baik.

Perubahan yang diusulkan dalam sub B pasal II, dengan panjang lebar telah dijelaskan dalam usul di atas perihal menaikkan drajatnya kantor-kantor Banjarmasin dan Pontianak hingga kantor-kantor A.

Dalam pasal 9 reglemen B, yang terlampir pada "OR", karena dibatalkannya pos-pos 2, 3, 6, 7, 8 dan 10 dari lampiran B, yang tersemat pada Undang-undang Tarip (I.S. 1924 No. 487) dengan 12 ayat (1) dari "Ordonansi bea keluar umum 1949" (Stbl. No. 39), perlulah diadakan perubahan yang bersifat teknis.

Seperti telah dijelaskan di atas, di kantor-kantor B hanya dibutuhkan pemberitahuan

secara sumir. Terhadap kopra, lada, karet hevea dan minyak kelapa, hasil-hasil bumi mana ketika itu dikenakan bea keluar berdasarkan tarif bea-bea keluar yang sebagai lampiran B tersemat pada Undang-undang Tarif, diharuskan memberitahukan banyaknya, yaitu untuk ketiga hasil bumi yang tersebut pertama, dinyatakan dengan kilogram dan untuk minyak kelapa, dengan liter. Peraturan ini (pasal 9 reglemen B) karena pembatalan tersebut di atas menjadi tidak benar dan kini harus diubah lagi sedemikian rupa hingga terhadap semua barang-barang yang dikenakan bea keluar diharuskan memberitahukan banyaknya menurut ukuran yang diperlukan bagi menetapkan bea keluar yang wajib dibayar itu.

Perubahan yang diusulkan, sekedar mengenai redaksinya, adalah kurang lebih sama dengan pasal 51 reglemen A yang dalam hal ini mengatur barang-barang yang dikeluarkan melalui kantor-kantor pabean yang besar.

CATATAN

Kutipan: LEMBARAN NEGARA DAN TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA
TAHUN 1952 YANG TELAH DICETAK ULANG