

BAB IV

ANALISIS PENETAPAN TINGKAT RISIKO (*RISK RANKING*) DI BIDANG IMPOR

Adanya penetapan jalur merah dan hijau merupakan hasil dari manajemen risiko yang diterapkan di bidang pabean. Manajemen risiko ini berdasarkan dari Profil Importir dan Komoditi.

A. Penetapan tingkat risiko (*risk ranking*) di bidang impor

Dilihat dari perkembangan risiko atas barang-barang impor dan permasalahan-permasalahan yang terjadi saat ini, maka Pemerintah melalui P-06/BC/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Laksana Kepabeanan di bidang impor dan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai KEP-89/BC/2002 tentang pembentukan tim penyusunan Database Profil Importir serta KEP-97/BC/2003 tentang Profil Importir dan Profil Komoditi untuk Penetapan Jalur dalam Pelayanan Impor. Profil Importir dan Profil Komoditi ini digunakan dalam rangka menetapkan tingkat risiko atas kegiatan importasi. Profil Importir dan Profil Komoditi untuk penetapan jalur dalam pelayanan impor ini dilatarbelakangi dalam rangka meningkatkan pengawasan dan pelayanan kepabeanan dibidang impor untuk standarisasi kriteria seleksi dalam otomasi penjaluran.⁷³

Profil importir dan Profil komoditi dalam pelayanan impor ini selain dilatarbelakangi oleh adanya peningkatan pengawasan dan pelayanan kepabeanan di bidang impor juga sebagai standarisasi kriteria seleksi dalam

⁷³Wawancara dengan Didit Prayudi, Korlak Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Soekarno-Hatta, tanggal 21 Mei 2008 jam 16.35 WIB

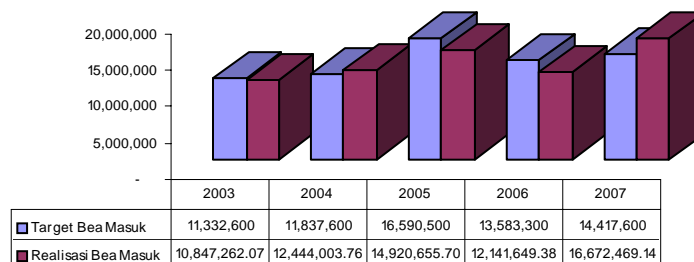
otomasi penjaluran. Kriteria seleksi tersebut disusun berdasarkan profil importir dan profil komoditi yang terintegrasi sehingga dapat mengukur derajat risiko suatu importasi. Penetapan KEP-97/BC/2003 oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai dilatarbelakangi oleh kriteria seleksi dalam otomasi penjaluran yang terintegrasi. Hal tersebut dikarenakan kegiatan importasi terkait dengan masalah pelayanan, pengawasan dan kelancaran arus barang, seperti yang diungkapkan oleh salah seorang informan sebagai berikut :

”pengawasan dan pelayanan yang diberikan itu kearah kelancaran arus barang dan pengamanan hak keuangan negara. Arus barang bisa cepet tapi keuangan negara tetep aman.”⁷⁴

Importasi yang terjadi terkait dengan target serta realisasi penerimaan bea masuk yang memiliki tujuan untuk mengisi kas negara. Begitu banyaknya jumlah kegiatan importasi yang dilakukan, seperti data yang ditunjukkan dalam Target dan Realisasi Penerimaan Bea Masuk berikut ini :

GRAFIK IV.1

**Target dan Realisasi Penerimaan Bea Masuk
Tahun Anggaran 2003 - 2007
(dalam Juta Rp)**



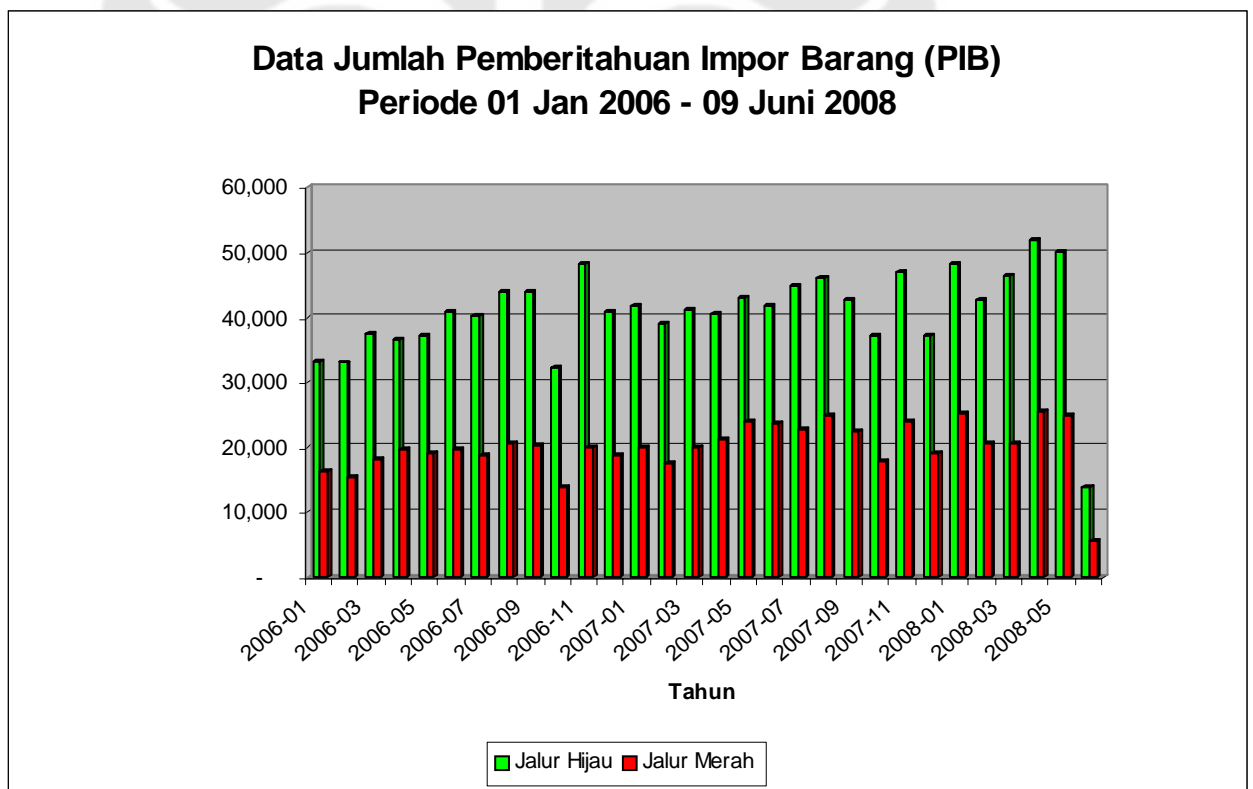
Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, diolah oleh Peneliti

⁷⁴ Didit Prayudi, *Ibid*

Berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa lebih dari 80% pencapaian target penerimaan Bea Masuk sudah tercapai, namun hal ini tidak menutup kemungkinan terjadinya pelanggaran di bidang kepabeanan. Hal ini terkait dengan fungsi pengawasan dan pelayanan yang diberikan oleh Pihak Bea dan Cukai dalam memastikan pergerakan arus barang, dokumen sesuai dengan peraturan kepabeanan yang telah ditetapkan serta memberikan pelayanan yang cepat, akurat dan prima.

Banyaknya jumlah kegiatan importasi yang dilakukan, seperti data yang ditunjukkan dalam Pemberitahuan Impor Barang berikut ini :

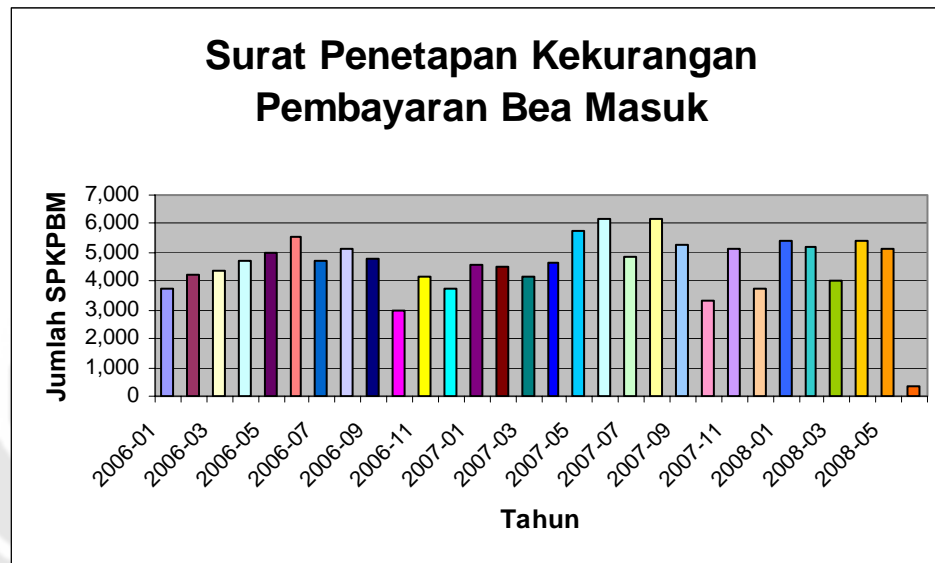
GRAFIK IV.2



Sumber : Direktorat Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Selain data importasi, dapat juga dilihat mengenai pelanggaran yang mengakibatkan kekurangan pembayaran bea masuk (Surat Penetapan Kekurangan Pembayaran Bea Masuk) yang harus dibayar seperti data yang ditunjukkan dalam grafik berikut ini :

GRAFIK IV. 3



Sumber : Direktorat Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Pelanggaran yang dilakukan masih berkaitan dengan tindakan pengawasan yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai. Hal ini juga dapat menunjukkan bahwa Pemerintah (dalam hal ini Pihak Bea dan Cukai) harus berhati-hati dalam menyeleksi profil importir dan komoditi yang juga diikuti dengan kecepatan pelayanan dan pengawasan yang diberikan. Penulis mencoba melakukan analisa tentang penetapan profil importir dan komoditi dalam kaitannya dengan penetapan tingkat risiko dalam kegiatan importasi, yakni :

1. Penetapan Profil Importir dan Komoditi dalam importasi

a. Profil Importir

Penetapan tingkat risiko pada profil importir diawali saat importir melakukan registrasi importir. Registrasi importir adalah kegiatan pendaftaran yang dilakukan oleh importir ke Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk mendapatkan Nomor Identitas Kepabeanan (NIK). Berdasarkan Registrasi importir ini akan didapatkan data awal seperti jenis barang yang diimpor, nilai pabean yang dilaporkan, jenis usahanya, identitas pengurus dan penanggungjawab, kepastian penyelenggaraan pembukuan dan lain sebagainya. Berdasarkan data awal ini, pihak Bea dan Cukai akan melakukan penelitian formulir isian, meliputi penelitian administrasi dan dapat dilakukan pemeriksaan lapangan. Disamping itu, pihak Bea dan Cukai akan melakukan penilaian seperti halnya "*passing grade*" untuk masuk kedalam proses selanjutnya. Nilai/batas minimal dari penentuan registrasi importir adalah ≥ 40 . Hal ini seperti yang dikatakan oleh Dian Purwanto selaku pelaksana Subdit Intelijen Penindakan dan Penyidikan sebagai berikut :

“Dimulai dari registrasi importir itu setelah diteliti dan dicek kebenarannya selanjutnya akan dinilai yang dibuat penilaian dan pembobotan. Dari penilaian dan pembobotan itu akan ada *passing gradenya* atau dikenal dengan istilah *scoring*, dari sisi registrasi ini akan dibuat nilai atau *scoring* di dalam sistem. Nah, batasannya itu minimal 40. Kalau dibawah 40 itu akan *direject*. Kalau diatas 40 itu akan diproses selanjutnya.”⁷⁵

⁷⁵ Hasil Wawancara dengan Dian Purwanto, Pelaksana Subdit Intelijen Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 2 Juni 2008 jam 11.00 WIB

Hal yang sama juga dikatakan oleh Aryamabruri dari seksi registrasi importir sebagai berikut :

“Nanti setelah *field-field form* registrasi importir telah diisi maka dilakukan penilaian dan dilakukan penelitian langsung ke lapangan. Untuk batas minimal penilaian itu minimal *score*nya mencapai 40 untuk bisa diproses lagi.”⁷⁶

Berdasarkan data awal ini, Pihak Bea dan Cukai dapat mengamati dan melakukan penilaian pada saat importir melakukan kegiatan importasi. Dari kegiatan importasi yang dilakukannya dapat dilihat data impor dan pelanggarannya terkait dengan jumlah, nilai pabean, tarif, barang-barang yang diimpornya, negara asal, dan lain sebagainya. Berdasarkan data awal saat registrasi dan data saat melakukan impor serta pelanggaran yang dilakukannya, Pihak Bea dan Cukai dapat melakukan analisa dalam rangka penyusunan profil importir.

Penetapan tingkat risiko dilakukan berdasarkan Profil Importir dan Profil Komoditi. Adapun yang dimaksud dengan Profil Importir dan Profil Komoditi adalah sebagai berikut :

- ❖ Profil Importir adalah kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko importir.
- ❖ Profil Komoditi adalah kumpulan elemen yang dapat mengindikasikan tingkat risiko komoditi.⁷⁷

Adapun yang menjadi kumpulan elemen profil importir seperti yang disebutkan di atas antara lain adalah sebagai berikut :

1. Jumlah Pelanggaran

⁷⁶ Hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Pelaksana Seksi registrasi importir, Direktorat Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, tanggal 9 Juni 2008 jam 13.30 WIB

⁷⁷ Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-97/BC/2003

2. Masalah Tambah Bayar
3. Nilai Impor dalam Satu Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
4. Besarnya denda
5. Frekuensi Pelanggaran
6. Frekuensi Impor
7. Data Kegiatan ⁷⁸

Elemen-elemen profil importir ini terkait dengan jumlah pelanggaran yang dilakukan dalam importasi yang dapat mengakibatkan tambah bayar karena adanya pelanggaran dalam pemberitahuan tentang nilai impor. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan ini dapat mengakibatkan sanksi administrasi berupa denda dan bunga maupun sanksi pidana yang mengarah kepada tindakan penyelundupan. Kumpulan elemen profil importir diatas masih erat kaitannya dengan fungsi pengawasan yang dilakukan oleh Pihak Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Hal ini disebabkan oleh adanya tindakan pengamanan keuangan negara. Hal ini juga senada dengan yang dikatakan oleh Bambang Semedi berikut ini :

”Untuk kumpulan elemen profil importir dan komoditi itu menyangkut namanya (orangnya), kegiatannya, barangnya, assetnya, dia impor sendiri atau menggunakan pihak lain. Maksudnya namanya dan kegiatannya itu seperti ini, apakah nama ini melanggar ketentuan imigrasi ga, bukan termasuk dalam DTO (Daftar Pencarian Orang), trus nama di NPWPnya sama/bener ga, lalu dilihat juga kepatuhan dia dalam membayar pajak, pernah kena sanksi ga. Nah nanti ini semua akan dinilai. Kalau untuk barangnya barang yang diimpor itu masuk kategori *hi-risk* itu nanti terkait dengan nilai barangnya itu tinggi, tarif *Harmonized Systemnya* tinggi tidak, trus termasuk dalam larangan dan pembatasan. Kalo untuk kegiatannya bisa dilihat dari apakah setiap impor itu dia mengimpornya hanya barang-barang itu aja atau impor barang lainnya juga. Hal ini bisa dilihat dari akte notaris pendirian perusahaannya. Untuk assetnya itu bisa dilihat dari punya pegawai banyak atau tidak, hasil barangnya itu untuk diekspor tidak atau mendukung

⁷⁸ Didit Prayudi, *Op.Cit.*

pertumbuhan ekonomi tidak, lalu kalau untuk impornya itu impor bahan baku atau bukan, dia termasuk dalam kategori yang banyak menyerap tenaga kerja atau bukan, dan lain sebagainya. Dalam hal dia impor sendiri atau menggunakan jasa orang lain itu gini Mba, kalo pake orang lain itu namanya PPJK (Pengusaha Pengurus Jasa Kepabeanan). Di dalam Undang-Undang Kepabeanan disebutkan dalam hal importir tidak dapat mengurus sendiri jasa kepabeanannya, dapat memberikan kuasa kepada pengusaha pengurus jasa kepabeanan. Nah nanti PPJK ini harus ikut brevet dulu, dapat izin lalu bisa mewakili kepentingannya importir.”⁷⁹

Fungsi pengawasan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai dalam rangka menghindari Kejahatan Kerah Putih atau sering dikenal dengan istilah *White Collar Crime*, misalnya terutama yang terkait dengan data kegiatan importir, sebagaimana dikatakan oleh Koordinator Pelaksana Intelijen Penindakan dan Penyidikan (selanjutnya disebut Korlak P2) di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Soekarno-Hatta sebagai berikut :

”Dalam hal data kegiatan itu dilihat kegiatan dia sehari-hari seperti apa. Hal ini dilakukan untuk menghindari kejahatan kerah putih (*white collar crime*).”⁸⁰

Disamping mengetahui data kegiatan dari importir, juga dapat dilihat dari tempat/lokasi berupa gedung sebagai tempat importir melakukan aktivitas pekerjaannya. Hal ini juga masih dikatakan oleh Didit Prayudi sebagai Korlak Intelijen Penindakan dan Penyidikan (P2) sebagai berikut :

“Dalam mengetahui profil importir juga bisa dilihat dari lokasi dia bekerja. Maksudnya lokasi disini seperti gedung. Apakah gedungnya sewa atau permanen. Kalau gedungnya sewa berarti dia bisa pindah kapan aja. Kalo sudah permanen itu risikonya lebih kecil”⁸¹

⁷⁹ Hasil Wawancara dengan Bambang Semedi, Pengajar Widyaiswara, tanggal 08 Juli 2008, jam 13.45 WIB.

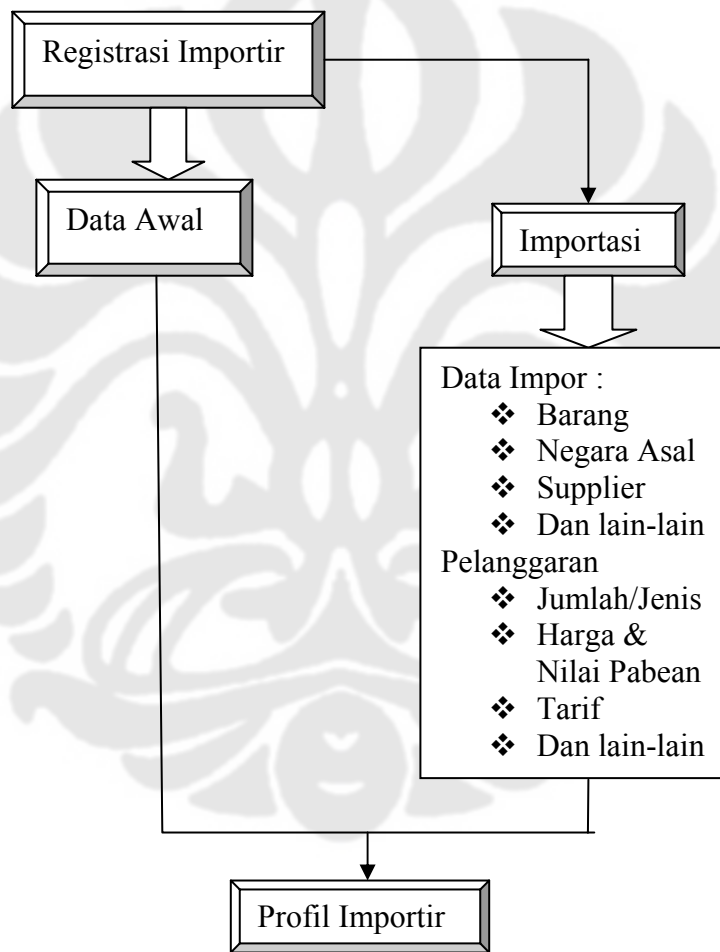
⁸⁰ Didit Prayudi, *Ibid*

⁸¹ Didit Prayudi, *Ibid*

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, dapat dikatakan bahwa identitas importir itu memiliki peranan yang penting dalam profil importir, karena masih terkait dengan fungsi pengawasan dan pelayanan oleh Pihak Bea dan Cukai. Secara garis besar *profiling* importir dapat digambarkan sebagai berikut :

GAMBAR IV.1

PROFILING IMPORTIR



Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, diolah oleh Peneliti

Berdasarkan gambar diatas, dapat dijelaskan bahwa penentuan profil importir dimulai saat registrasi importir. Berdasarkan data saat registrasi

(pengisian formulir isian registrasi dan pemeriksaan lapangan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai) didapatkan data awal. Data berikutnya didapat saat importir tersebut melakukan impor. Dalam kegiatan impor tersebut, dapat diketahui data-data yang terkait dengan data impor menyangkut tentang kebenaran jumlah dan jenis barang, negara asal barang, nilai pabean, tariff dan sebagainya yang dilaporkan oleh importir. Data awal dan data impor ini digunakan sebagai *input* dalam penentuan profil importir.

b. Profil Komoditi

Pembagian tingkat risiko dalam komoditi dilakukan dengan pertimbangan begitu banyaknya komoditi yang masuk ke dalam daerah Pabean Indonesia. Adapun yang menjadi kumpulan elemen profil komoditi antara lain adalah sebagai berikut :

1. Kategori tingkat risiko (*Very Hi-risk*, *Hi-Risk*, dan *low risk*)
2. Departemen Teknis lain yang terkait, seperti Departemen Kesehatan, BPOM (Badan Pengawas Obat dan Makanan), Departemen Perdagangan, dan sebagainya.⁸²

Dalam Profil komoditi dapat dikategorikan kedalam tiga tingkat risiko. Adapun ketiga tingkat risiko yang dimaksud adalah sebagai berikut :

- ❖ Komoditi yang ditetapkan oleh Pemerintah yang pada umumnya dikategorikan sebagai *Very Hi-Risk*, seperti tepung, gula, beras, dan lain-lain. Pertimbangan bahwa komoditi ini ditetapkan oleh Pemerintah karena bersifat "sensitif" yang merupakan kebutuhan banyak orang.

⁸² Dian Purwanto, *Op.Cit*

- ❖ Komoditi yang masuk dalam kategori *Hi-Risk*, seperti barang-barang elektronik (*handphone, earphone, compressor*, dan sebagainya). Pertimbangan komoditi dalam kategori *Hi-risk* karena masih terkait dengan sejumlah peraturan dari Departemen lain yang terkait, seperti misalnya untuk elektronik terkait dengan Departemen Perdagangan.
- ❖ Komoditi yang masuk dalam kategori *Low-Risk* (selain komoditi yang ditetapkan oleh Pemerintah dan kategori *hi-risk*)

Pertimbangan dilakukannya penentuan tingkat risiko atas profil komoditi ini dilatarbelakangi oleh adanya tindakan pencegahan terhadap membanjirnya barang-barang impor, mengganggu pasar dan industri dalam negeri serta memberikan insentif kepada industri dalam negeri.

Profil komoditi dalam Penentuan Tingkat Risiko

Dalam hal profil komoditi untuk penentuan tingkat risiko dapat dilihat dari :

- *Instansi/Departemen teknis lain yang terkait.*

Dari instansi yang terkait ini erat kaitannya dengan pemenuhan izin dari instansi yang terkait, seperti :

- ❖ Importasi obat-obatan. Kegiatan importasi ini memerlukan izin dari Departemen Kesehatan melalui Badan Pengawas Obat dan Makanan (Badan POM).
- ❖ Importasi pupuk. Kegiatan importasi ini memerlukan izin dari Departemen Pertanian.

- ❖ Importasi barang elektronik. Kegiatan importasi ini memerlukan izin dari Departemen Perdagangan.
- ❖ dan lain sebagainya.
- *Komoditi-komoditi yang telah ditetapkan oleh Pihak Bea dan Cukai (secara internal).*⁸³

Pihak Internal Bea dan cukai menetapkan sejumlah barang yang perlu dilakukan pemeriksaan mendalam/pemeriksaan fisik. Pertimbangan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai dalam hal ini ditujukan guna :

- ❖ Pencegahan terhadap membanjirnya barang-barang impor
- ❖ Dapat mengganggu pasar dan industri dalam negeri
- ❖ Memberikan insentif kepada industri dalam negeri

Adapun komoditi-komoditi yang dimaksudkan di atas adalah sebagai berikut :

- ❖ Pelumas, cerutu dan sigaret lainnya
- ❖ Produk kosmetika
- ❖ Produk tekstil
- ❖ Sepatu dan alas kaki lainnya
- ❖ Produk elektronik, seperti :
 - *Earphone*
 - *Handphone*
 - *Microwave*
 - Alat pemanggang roti

⁸³ Instruksi Direktur Jenderal yang diolah dalam wawancara dengan Dian Purwanto, Subdit Intelijen P2, 5 Juni 2008, jam 16.30 WIB.

- Mesin pemanas dan pendingin ruangan
- Mesin yang mengandung CFC (senyawa *florokarbon*)
- dan sebagainya

Dalam hal profil komoditi ini erat kaitannya dengan larangan dan pembatasan. Adapun contoh yang dapat diberikan dalam hal komoditi yang mengandung CFC (senyawa florokarbon). CFC ini merupakan bahan perusak lapisan ozon karena adanya senyawa florokarbon yang terurai oleh radiasi ultra violet, menyebabkan *clorine* radikal dan bereaksi dengan *oxone* (O_3). Reaksi ini akan menghasilkan *oxygen* (O_2) dan *clorine* radikal baru dan reaksi yang berlangsung terus. Tujuan dari pembatasan ini adalah mencegah lapisan *ozone* yang semakin menipis dan mengancam kehidupan makhluk di bumi.

*** Larangan dan Pembatasan**

Semua negara berdaulat dan merdeka selalu ingin melindungi negara, pemerintah dan rakyatnya dari gangguan ekonomi, politik, sosial, budaya, militer, lingkungan hidup, keamanan, kesehatan dan kesejahteraan dari gangguan negara lain maupun dari gangguan lainnya. Peran serta Bea dan Cukai adalah mengamankan dan melindungi wilayah teritorial negara, wilayah Republik Indonesia dari gangguan yang timbul pada lalu lintas barang, alat angkut, orang yang mengganggu kepentingan negara yang berdaulat dan mengganggu kelancaran arus dokumen dan barang, yang salah satunya dengan melakukan penegakan hukum.

Dalam rangka melakukan penegakan hukum tersebut diperlukan pengetahuan dan keterampilan dalam mengurus atau memproses barang yang termasuk terkena peraturan larangan dan pembatasan untuk kepentingan perlindungan bidang pertahanan keamanan dan ketertiban masyarakat (seperti senjata api, amunisi dan mesiu, bahan peledak, selpeter dan sebagainya) serta di bidang lainnya.

Berikut ini contoh barang-barang yang termasuk dalam kategori larangan dan pembatasan :

1. Senjata api

Senjata api berarti setiap alat, baik yang terpasang ataupun yang belum yang dapat dioperasikan atau yang tidak lengkap, yang dirancang atau dirubah atau yang dapat dirubah dengan mudah agar mengeluarkan proyektil akibat perkembangan gas-gas yang dihasilkan dari penyalaan bahan yang mudah terbakar di dalam alat tersebut.

Dalam mengimpor senjata api, importir harus memiliki izin dari Kepala Kepolisian Republik Indonesia, memiliki Angka Pengenal Impor dari Departemen Perindustrian dan Perdagangan tempat pemasukan senjata api yang dapat dilakukan melalui pelabuhan laut (Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak) maupun pelabuhan udara (Bandara Polonia, Soekarno-Hatta, Juanda, Hasanuddin).

2. Amunisi

Amunisi berarti alat apa saja yang dapat dibuat atau dimaksudkan untuk digunakan dalam senjata api sebagai proyektil atau yang berisi bahan

yang mudah terbakar yang dibuat atau dimaksudkan untuk menghasilkan perkembangan gas di dalam senjata api untuk meluncurkan proyektil.

Amunisi merupakan salah satu alat untuk melaksanakan tugas pokok bagi Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (sekarang TNI/POLRI) di bidang pertahanan dan keamanan. Dengan demikian, pada dasarnya impor Amunisi tidak dibenarkan dilakukan instansi lain selain TNI?POLRI. Namun demikian, di luar lingkungan angkatan bersenjata Republik Indonesia terdapat impor, pemilikan, penguasaan dan atau penggunaan amunisi yang digunakan oleh insatansi Pemerintah lainnya dalam rangka penegakan hukum, maka pemerintah memandang perlu adanya penertiban, pengawasan dan pengendalian amunisi di masyarakat sehingga dicegah sejauh mungkin timbulnya ekkses yang dapat menimbulkan ancaman atau gangguan terhadap keamanan.

3. Bahan peledak

Bahan peledak adalah suatu bahan atau zat yang berbentuk padat, cair, gas atau campurannya yang apabila dikenai suatu aksi berupa panas, benturan atau gesekan akan berubah secara kimiawi menjadi zat-zat lain yang sebagian besar atau seluruhnya berbentuk gas dan perubahan tersebut berlangsung dalam waktu yang sangat singkat dan disertai efek panas dan tekanan yang sangat tinggi.

Bahan peledak ini merupakan barnag yang sangat berbahaya dan rawan, sehingga untuk mendukung kebutuhan dan penggunaannya dalam

penyelenggaraan pembangunan nasional dan kegiatan pertahanan keamanan negara diperlukan adanya pengawasan dan pengendalian khusus.

4. Narkotika

Peraturan larangan dan pembatasan yang melindungi kepentingan kesehatan masyarakat, dilatarbelakangi sifatnya yang dapat mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat serta lingkungan hidup. Komoditi yang termasuk dalam objek larangan dan pembatasan ini dapat mempengaruhi perilaku pemakai kearah negatif dan memiliki kecenderungan adiktif. Sebagai contoh, narkotika dapat mempengaruhi pemakainya kearah perbuatan negatif dan destruktif.

Narkotika hanya dapat diimpor ke Indonesia oleh salah satu importir pedagang besar farmasi setelah memperoleh keputusan Menteri Kesehatan dan mendapat izin impor dari Menteri Perindustrian dan Perdagangan dengan memenuhi syarat-syarat seperti memiliki angka pengenalan impor, memiliki surat persetujuan impor untuk setiap kali impor dari Menteri Kesehatan, memiliki persetujuan pemerintah negara eksportir.

5. Prekursor

Prekursor dalam hal ini diartikan sebagai zat atau bahan pemula atau bahan kimia yang dapat digunakan dalam pembuatan narkotika (Prekursor Narkotika) atau yang dapat digunakan dalam pembuatan Psikotropika (Prekursor Psikotropika). Prekursor Narkotika maupun Prekursor Psikotropika merupakan salah satu objek larangan dan pembatasan impor.

Prekursor perlu dilakukan pemantauan untuk mencegah penyalahgunaan pembuatan Psikotropika.

Pengawasan terhadap barang larangan dan pembatasan pada hakekatnya merupakan pelaksanaan dari tugas Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melindungi masyarakat dari masuknya barang-barang yang dapat berdampak negatif serta untuk melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dari berbagai instansi.

Seiring dan sejalan dengan profil importir, profil komoditi ini juga masih erat kaitannya dengan fungsi pengawasan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai. Dalam mengetahui profil komoditi dapat dilakukan dengan melihat jenis barangnya, kegunaan barang tersebut, importirnya dan lain sebagainya. Hal ini seperti yang disebutkan oleh Didit Prayudi selaku Korlak Intelijen P2 yaitu :

“Untuk barang-barangnya, misalnya bisa dilihat seperti ini kalo dia impor mesin untuk barang modal akan masuk ke *hi-risk*. Kalo di impor zat-zat kimia, seperti *precursor-precursor* zat kimia yang bisa dipake untuk pembuatan obat-obatan, bidang industri dan masih banyak lagi kegunaannya, itu akan masuk ke dalam *hi-risk*.”⁸⁴

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan bahwa untuk profil komoditi ini terkait dengan “peraturan titipan” dari berbagai instansi/departemen lain yang terkait, seperti dari Departemen Perdagangan, Departemen Kesehatan, Pihak Karantina (dalam hal yang berhubungan dengan flora dan fauna), dan sebagainya. Departemen-departemen ini memberikan informasi dan

⁸⁴ Didit Prayudi, *Op.Cit*

peraturan yang terkait sehubungan dengan barang-barang/komoditi impor yang perlu diawasi. Selanjutnya, penentuan tingkat risiko dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai. Dalam penentuan tingkat risiko di bidang impor ini dilakukan berdasarkan profil importir dan komoditi yang memiliki kriteria tertentu dan nantinya akan digabung sehingga dapat diketahui penentuan tingkat risiko dan penentuan jalur importir. Hal ini senada dengan yang disampaikan oleh seorang informan sebagai berikut ini :

”Profil importir dan komoditi ini seperti yang telah disebutkan sebelumnya nantinya digabung dan kategorinya bisa masuk kedalam *hi-risk*, *medium-risk* dan *low-risk*. Dalam hal profil importirnya ini bisa dilihat dari jumlah pelanggaran yang dilakukannya, trus bisa juga dilihat kok dia impornya sering yah, nilai impornya juga besar, dilihat juga dari jenis usahanya, dilihat dia masuk dalam kategori perusahaan apa sih. Dalam hal profil komoditi itu bisa dilihat termasuk lartas apa bukan. Lartas itu larangan dan pembatasan. Kalau larangan itu berarti dilarang untuk masuk ke dalam daerah pabean, kalau pembatasan itu masih boleh masuk tapi dibatasi (masih ada peluang) dan ada perizinan dari Departemen teknis lain yang terkait, misalnya seperti Departemen Kesehatan, Departemen Perdagangan, dan yang lainnya. Kalau udah masuk ke dalam kategori lartas berarti masuk ke dalam *hi-risk* dan dikenakan jalur merah.”⁸⁵

National Single Window (NSW)

National Single Window atau sering disebut dengan NSW digunakan untuk memperkecil risiko di pelabuhan terutama mengenai autentik/tidaknya dokumen-dokumen terhadap izin dari departemen yang terkait. NSW ini sebagai portal dalam mendapatkan informasi mengenai autentik atau tidaknya dokumen-dokumen yang diperlukan sehubungan dengan instansi Pemerintah

⁸⁵ Hasil Wawancara dengan Ferry, Customs Consultant-PPJK, tanggal 08 Juli 2008, jam 11.30 WIB

lainnya yang terkait, seperti Departemen Kesehatan, Departemen Perdagangan, dan sebagainya, yang digunakan untuk mendorong kelancaran dan kecepatan arus barang. Contohnya, importasi bahan peledak yang dibuat atas campuran bahan kimia. Bahan peledak ini bermanfaat untuk hal-hal produktif, seperti pemecahan batu untuk pembangunan proyek, pembuatan terowongan dan sebagainya. Importasi ini memerlukan izin dari Departemen Perdagangan dan harus ada rekomendasi dari Kepala Kepolisian Republik Indonesia. Peranan NSW dalam hal ini adalah dapat mengakses dan memperoleh informasi secara cepat yang dilakukan oleh Bea dan Cukai sehubungan dengan kebenaran dan keaslian surat izin dari Departemen dan Rekomendasi dari Kepolisian tersebut.

Penggunaan NSW ini selain untuk kepentingan nasional, juga dilakukan dalam rangka integrasi dan bergabung di lingkungan Regional ASEAN. Adapun yang melatarbelakangi penggunaan NSW ini adalah kondisi kinerja pelayanan lalu lintas barang. Tujuan penggunaannya adalah mempercepat proses penyelesaian ekspor maupun impor, meminimalisasi waktu dan biaya pelayanan *customs release and clearance of cargoes*, meningkatkan validitas dan akurasi data.

2. Kriteria penentuan *scoring* atas profil importir

Atas kegiatan importasi, akan dilakukan penentuan skor yang dilihat dari berbagai kriteria. Kegiatan *scoring* ini dilakukan secara komputerisasi berdasarkan kriteria-kriteria yang telah ditentukan. Kriteria *scoring* yang

digunakan adalah pada saat importir mengajukan registrasi awal sebagai importir dan berdasarkan penilaian langsung (yang dilakukan ke alamat yang menunjukkan tempat perusahaan/importir berada) terhadap kebenaran informasi yang disampaikan. Penilaian juga dilakukan pada saat importir melakukan kegiatannya, yaitu saat melakukan kegiatan impor. Dalam kegiatan impor yang diketahuinya, dapat diketahui data kegiatan impor, seperti pemberitahuan pabean, jumlah Pemberitahuan Impor Barang, Nilai Impor, Jumlah Bea Masuk yang dibayar, jumlah pelanggaran seperti tambah bayar yang terkait dengan jumlah, jenis dan nilai pabean yang disampaikan dan lain sebagainya. Berdasarkan kriteria-kriteria ini, akan dilakukan penilaian dalam penentuan tingkat risiko profil importir. Penentuan tingkat risiko importir dan komoditi akan digunakan dalam penentuan penetapan jalur impor bagi seorang importir.

Berdasarkan hasil *scoring* secara secara komputerisasi dan analisa yang dilakukan, maka akan diketahui seorang importir termasuk dalam jalur merah, atau hijau, atau prioritas. Hal ini dikatakan oleh Didit prayudi sebagai berikut :

“Jika ternyata berdasarkan hasil *scoring* dia termasuk dalam kategori yang kurang baik maka akan masuk kedalam jalur merah, jika cukup baik maka masuk kedalam jalur hijau, jika cukup sempurna maka akan masuk kedalam jalur prioritas. Tapi tidak menutup kemungkinan importir ini bisa naik tingkatannya menjadi jalur hijau. Kegiatan penjaluran ini mengarah kepada kelancaran arus barang dan jasa.”⁸⁶

⁸⁶ Didit Prayudi, *Op.Cit.*

Hal yang sama juga dikatakan oleh Bambang Priyono sebagai berikut :

“Nanti akan ada proses *scoring* secara otomatis komputerisasi. Kalo ternyata hasil *scoring*nya rendah maka dia akan masuk ke dalam jalur merah. Tapi dia juga bisa naik tingkat ke jalur hijau, tapi setelah dilihat dulu *track record*nya baik apa ngga, bisa dilihat dari hasil audit dan verifikasi baru dia bisa naik jadi jalur hijau.”⁸⁷

Penetapan tingkat risiko pada profil importir ini bergerak secara dinamis.

Hal ini dapat diartikan bahwa importir yang berada dalam kategori tingkat risiko tinggi (*hi-risk*) tidak selamanya akan berada dalam kategori *hi-risk*. Importir ini dapat mengalami peningkatan tingkat risiko dari *hi-risk* menjadi *medium risk*, atau dari *medium risk* menjadi *low risk*, tetapi tidak menutup kemungkinan juga importir ini tetap berada dalam kategori *hi-risk*. Kenaikan ataupun penurunan tingkat risiko importir ini dinamakan dengan sistem penilaian dalam rangka pemutakhiran risiko importir.

3. Sistem penilaian dalam rangka pemutakhiran risiko.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-97/BC/2003 tentang Profil Importir dan Komoditi untuk Penetapan Jalur Dalam Pelayanan Impor, dalam Pasal 3 berbunyi sebagai berikut :

- (1) Profil Importir dibagi kedalam tiga kategori yaitu :
 - a. Risiko tinggi
 - b. Risiko menengah, dan
 - c. Risiko rendah⁸⁸

Sehubungan dengan hal tersebut, Pasal 4 dalam peraturan yang sama berbunyi sebagai berikut :

⁸⁷ Hasil Wawancara dengan Bambang Priyono, Analisa Dokumen dan OKDD, tanggal 22 Mei 2008 jam 09.15 WIB.

⁸⁸ Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-97/BC/2003 tentang Profil Importir dan Komoditi untuk Penetapan Jalur Dalam Pelayanan Impor

- (1) Direktur Pencegahan dan Penyidikan bertanggung jawab memelihara, menyimpan dan memutakhirkan Profil importir dan Profil Komoditi.
- (2) Pemutakhiran Profil Importir didasarkan kepada hasil registrasi importir, laporan pelanggaran yang ditemukan pada pemeriksaan barang, pemeriksaan dan hasil audit.
- (3) Pemutakhiran Profil Komoditi didasarkan kepada laporan pelanggaran yang ditemukan pada pemeriksaan barang, pemeriksaan dokumen, hasil audit, instruksi khusus Direktur Jenderal, dan hasil analisis kondisi social ekonomi yang berkembang di masyarakat.
- (4) Tatacara pemutakhiran Profil Importir dan Profil Komoditi akan diatur lebih lanjut oleh Direktur Pencegahan dan Penyidikan.⁸⁹

Sistem penilaian dalam rangka pemutakhiran risiko sebagaimana disebutkan diatas dilakukan berdasarkan :

1. Koordinasi dari Empat Direktorat yang terkait.

Adapun Direktorat yang dimaksud adalah sebagai berikut :

❖ **Direktorat Penindakan dan Penyidikan (P2)** yang terkait dengan penilaian berdasarkan :

➤ **Pelanggaran**

Berdasarkan data pelanggaran yang dilakukan oleh importir dapat digunakan sebagai *input* dalam penilaian profil importir. Semakin kecil pelanggaran yang dilakukan, maka penilaian yang diberikan akan semakin baik.⁹⁰ Adapun pelanggaran yang pada umumnya dilakukan oleh importir atau pihak yang mewakili kepentingan importir adalah sebagai berikut :

“Pelanggaran atau kesalahan atau yang biasanya dilakukan adalah kesalahan dalam penetapan tarif, nilai pabean, kesalahan masukin kode *harmonized systemnya*. Ada juga kecurangan yang dilakukan dengan tujuan untuk

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Diolah dari hasil wawancara dengan Dian Purwanto pelaksana Subdit Intelijen Direktorat Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

memperkecil bea masuknya, padahal nilai impornya itu besar. Karena pada dasarnya mana ada orang rela bayar pajak yang tinggi, jadinya mereka melakukan kecurangan seperti itu. Pelanggaran seperti ini juga bisa dideteksi/ketahuan karena masih ada audit. Jika ternyata diketahui ada kekurangan bayar maka importirnya bisa kena sanksi dan kena tambah bayar, jadi dia kena tambah bayar. Hal ini nantinya juga berpengaruh terhadap *track-record*-nya importir, yang tadinya dia berada dalam posisi *medium-risk* tapi karena melanggar dia bisa jadi dalam posisi *hi-risk*. ”⁹¹

Hal yang senada juga diungkapkan oleh salah satu informan seperti berikut ini :

”Biasanya pelanggarannya kesalahan dalam beda *Harmonized System* (HS). Misalnya tuh beda tarif yang kaya tadi. Di HS udah ditetapkan tarif bea masuknya 15 % misalnya untuk bea masuk karet, eh yang kita masukin malah 10 %, berarti kan ada kesalahan penerapan tarif. Ada juga kesalahan dalam kurang harga. Misalnya gini waktu kita beli (impor) *handphone* aturan harganya 1.000.000 kita masukinnya 500.000, berarti kan ada kesalahan karena kurang harga. Misalnya lagi waktu kita ngimpor, jumlah barangnya 10, tetapi sewaktu diperiksa jumlahnya ada 15, berarti kan ada lebihnya, ada tambah bayar gitu. Nah kesalahan-kesalahan seperti ini juga bisa menyebabkan notul. ”⁹²

Pelanggaran/kesalahan yang terjadi ini terkait dengan adanya notul atau nota pembetulan. Terbitnya notul ini juga terkait dengan dikeluarkannya Surat Kekurangan Pembayaran Bea Masuk. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh salah satu informan sebagai berikut ini :

”Notul itu Nota Pembetulan. Kaya gini misalnya kita beli barang (impor) motor dari Jepang, bea masuk untuk motor itu seharusnya 25 %, tapi yang kita bikin itu 5 %, berarti

⁹¹ Wawancara dengan Ferry, *Customs Consultant*-PPJK, tanggal 08 Juli 2008, jam 11.30 WIB.

⁹² Wawancara dengan Oktovani, PPJK Importir Nippon Express, tanggal 04 Juli 2008, jam 13.30 WIB.

kan disini ada kekurangan pembayaran, jadi bisa kena notul dan harus bayar dulu ke Bea dan Cukai. Misalnya lagi, seperti ini kita impor compressor. Compressor itu kan 5 % bea masuknya, kita masukkin 0 %, berarti kan ada kekurangan pembayaran, kita juga harus bayar dulu kekurangannya ke Bea dan Cukai. Pokoknya semua barang impor yang di-impor dari luar negeri sudah ada penetapan tarifnya dari Bea dan Cukai. Kalo kurang dari apa yang telah ditetapkan ama Bea dan Cukai pasti akan kena notul.”⁹³

”Notul itu terkait dengan dikeluarkannya SKPBM (Surat Kekurangan Pembayaran Bea Masuk). Kalo udah kena notul, yah bayar aja. Bayar dulu kekurangannya, baru barangnya bisa keluar. Jangka waktu untuk pembayarannya dikasih waktu sampai tiga bulan, kalo lebih dari 3 bulan nanti diblokir, kalo udah diblokir jadi ga bisa ngimpor deh. Selain diblokir kita juga kena denda 2,5 % dari harga notul. Jadi lebih baik langsung bayar aja kekurangannya. Selain barangnya bisa cepet keluar, kita juga ga bakalan diblokir.”⁹⁴

➤ **NOB (Nature of Business)**

Nature of Business terkait dengan kejelasan dari bidang usaha yang digeluti/dilakukan oleh importir.⁹⁵ Semakin terlihat jelas *nature of business* yang dilakukan oleh importir maka akan semakin baik penilaian yang diberikan kepadanya.

➤ **Riwayat Pemblokiran**

Riwayat Pemblokiran menunjukkan penetapan pelanggaran dan sanksi yang pernah dialami oleh importir. Semakin sedikit riwayat pemblokiran yang dimiliki importir maka akan semakin baik penilaian yang diberikan.

⁹³ Oktovani, *Ibid.*

⁹⁴ Oktovani, *Ibid.*

⁹⁵ Dian Purwanto, *Ibid*

❖ **Direktorat Audit** yang terkait dengan penilaian berdasarkan :

➤ **Total Aktiva**

Total aktiva ini menunjukkan jumlah aktiva yang dimiliki oleh perusahaan selaku importir. Semakin besar aktiva yang dimiliki menunjukkan semakin memiliki kemampuan untuk melakukan kewajiban-kewajibannya. Aktiva ini akan dinilai dan dibandingkan dengan utang yang dimiliki oleh perusahaan. Penilaian aktiva lancar terhadap utang lancarnya dinamakan dengan CAR (*current asset ratio*). Semakin tinggi total aktiva yang dimiliki oleh importir maka penilaian yang diberikan akan semakin baik.⁹⁶ Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Aryamabruri sebagai berikut :

”Untuk total aktivanya ini bisa dilihat dari nilainya, dengan *range* sebesar kurang dari 200 juta, 200 juta-1M, 1M-9,9M, 10 M- 100 M, dan lebih dari 100 M. Semakin tinggi total aktiva yang dimiliki oleh perusahaan maka penilaian yang diberikan akan semakin baik.”⁹⁷

➤ **Total Modal**

Modal dapat dilihat pada saat perusahaan itu berdiri. Dalam hal perusahaan tersebut berbentuk Perseroan Terbatas (PT), dapat dilihat dari Akte Pendirian perusahaan dengan modal yang dimiliki

⁹⁶ Diolah dari hasil wawancara dengan Aryamabruri, Seksi Registrasi Audit dan Verifikasi, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

⁹⁷ Aryamabruri, *Ibid.*

saat pertama kali berdiri. Semakin besar modal yang dimiliki oleh suatu perusahaan maka akan menunjukkan semakin tinggi kemampuan yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Semakin tinggi modal yang dimilikinya, penilaian yang diberikan akan semakin baik. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Aryamabruri sebagai berikut :

”Untuk total modalnya ini sama seperti total aktiva dan bisa dilihat dari nilainya, dengan *range* sebesar kurang dari 200 juta, 200 juta-1M, 1M-9,9M, 10 M- 100 M, dan lebih dari 100 M. Semakin tinggi total modal yang dimiliki oleh perusahaan maka penilaian yang diberikan akan semakin baik.”⁹⁸

➤ **Jenis Importir**

Jenis Importir ini dibagi ke dalam tiga kategori importir, yaitu importir produsen, umum dan tertentu (lain-lain). Adapun pembagian jenis importir sebagai berikut :

□ Importir Produsen

Importir Produsen ini ditandai dengan kegiatan manufaktur. Industri manufaktur ini mengolah barang mentah menjadi barang setengah jadi atau barang jadi. Pada umumnya, importir ini ditandai dengan adanya proses manufaktur yang dilakukannya dengan jumlah aktiva yang lebih besar, seperti mesin dan peralatan lainnya yang dimiliki.

□ Importir Umum

⁹⁸ Aryamabruri, *Ibid.*

Importir umum ini masuk ke dalam kategori *trading*. Importir kategori *trading* ini ditandai dengan tidak terjadi proses produksi yang dalam kegiatan usahanya. Dengan kata lain dapat disebutkan bahwa importir ini hanya melakukan kegiatan impor saja kemudian menjualnya kembali di dalam negeri.

□ Importir Lain-lain

Importir umum ini merupakan importir lain diluar importir produsen dan umum. Berdasarkan hasil wawancara dengan seksi registrasi importir dikatakan bahwa importir ini melakukan impor barang-barang tidak dalam rangka produksi, tidak untuk dijual tetapi masih berhubungan dengan bidang usahanya importir. Adapun contoh importir ini adalah perusahaan dalam bidang *mining*, bidang perkebunan, dan sebagainya. Perusahaan gas misalnya, mengimpor saluran untuk pipa gas. Saluran pipa gas yang diimpor tersebut tidak untuk dijual dan tidak untuk proses manufaktur melainkan hanya membantu untuk melakukan bidang pekerjaannya.⁹⁹

Penilaian yang lebih tinggi dilakukan terhadap jenis importir produsen dan lain-lain. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa terhadap importir umum diperlukan pengawasan yang lebih ketat dengan tujuan untuk menghindari "*hit and run*" seperti yang banyak dilakukan oleh *trading*." *hit and run*"

⁹⁹ Berdasarkan hasil Wawancara dengan Aryamabruri, Seksi registrasi Importir Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan diolah lebih lanjut. 9 Juni 2008 jam 13.30 WIB.

dapat lebih mudah dilakukan karena importir umum (trading) ini tidak memiliki asset dan modal sebesar importir produsen dan importir tertentu (lain-lain).¹⁰⁰

➤ **Pengalaman Audit**

Semakin sering dilakukannya audit kepabeanan terhadap importir maka penilaian yang diberikan akan semakin baik.¹⁰¹ Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Aryamabruri sebagai berikut :

“Kalau pengalaman audit itu bisa dilihat seberapa sering perusahaan itu sering/pernah diaudit. *Range* untuk pengalaman audit itu blum pernah, satu kali, dua kali, tiga kali atau lebih dari tiga kali. Pengalaman audit ini menunjukkan semakin sering audit penilaian yang diberikan akan semakin bagus.”¹⁰²

➤ **Umur Perusahaan**

Umur perusahaan dapat dilihat dari akte pendirian perusahaan. Semakin lama umur perusahaan penilaian yang diberikann akan semakin baik, karena perusahaan tersebut lebih stabil dibandingkan dengan perusahaan yang baru berdiri.¹⁰³ Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Aryamabruri sebagai berikut :

”Umur perusahaan itu bisa dilihat dari range-nya itu antara 0-3 tahun, 3-5 tahun, 5-10 tahun, lebih dari 10 tahun. Penilaian terhadap umur perusahaan ini adalah makin lama perusahaan makin baik karena lebih stabil.”¹⁰⁴

¹⁰⁰ Aryamabruri, *Op.Cit.*

¹⁰¹ Aryamabruri, *Ibid*

¹⁰² Aryamabruri, *Ibid.*

¹⁰³ Aryamabruri, *Ibid.*

¹⁰⁴ Aryamabruri, *Ibid*

➤ **Tagihan Audit**

Tagihan audit yang didapat merupakan temuan pada saat audit kepabeanan. Semakin sedikit tagihannya, penilaian yang diberikan akan semakin baik, karena hal tersebut menunjukkan perusahaan tersebut akan semakin patuh dan tertib terhadap peraturan Bea dan Cukai.¹⁰⁵ Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Aryamabruri sebagai berikut :

”Tagihan audit itu bisa dilihat dari temuan saat audit. *Range* untuk tagihan audit itu adalah tanpa tagihan, 0-250 juta, 250-500 juta, 500-1 M, lebih dari 1 M. Makin besar tagihan auditnya, maka penilaian yang diberikan akan semakin kecil/rendah. Biasanya kalo perusahaan yang udah *settle* itu ga ada temuan.”¹⁰⁶

❖ **Direktorat Teknis Kepabeanan** dengan penilaian berdasarkan :

➤ **Uji Kewajaran**

Uji Kewajaran dapat dilihat dari Nilai Pabean yang disampaikan oleh importir. Uji kewajaran dilakukan dengan cara membandingkan harga barang impor yang disampaikan dengan database harga yang dimiliki oleh Pihak Bea dan Cukai. Nilai Pabean adalah nilai transaksi yang diartikan sebagai harga yang sebenarnya dibayar atau yang seharusnya dibayar oleh pembeli kepada penjual atas barang-barang yang dijual dengan biaya-biaya yang belum termasuk ke dalam harga yang sebenarnya. Uji

¹⁰⁵ Aryamabruri, *Ibid.*

¹⁰⁶ Aryamabruri, *Ibid.*

kewajaran dapat dilihat apakah nilai pabean yang dilaporkan menunjukkan kewajaran harga dari setiap jenis barang.¹⁰⁷

➤ **NOB (Nature of Business)/Jenis Barang**

Nature Of Business ini terkait dengan bidang bisnis/usaha yang dilakukan oleh Importir. Selain itu, NOB juga terkait dengan jenis barangnya. Semakin sedikit jenis barang impor yang dilaporkan, maka penilaian yang diberikan akan semakin baik, karena semakin jelas *nature of businessnya*¹⁰⁸.

➤ **Satuan Barang**

Dapat dilihat dari satuan barang impronya, misalnya satuan dalam bentuk pieces, per botolgram,kg, untuk satuan curah seperti beras, gula, tepung dan sebagainya satuannya dinyatakan dalam bulk. Semakin jelas satuan barang yang disampaikan maka penilaiannya akan semakin baik.¹⁰⁹

➤ **Spesifikasi Barang**

Spesifikasi barang menunjukkan karakteristik barang impor tersebut. Semakin spesifik dari karaktreistik barangnya, maka penilainnya akan semakin baik.¹¹⁰

❖ **Direktorat Penerimaan dan Peraturan Kepabeanan dan Cukai**

dengan penilaian berdasarkan :

¹⁰⁷ Diolah dari wawancara dengan Nanik, Staf Pelaksana Direktorat Teknis Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 09 Juni 2008 jam 13.00 WIB.

¹⁰⁸ Nanik, *Ibid*

¹⁰⁹ Nanik, *Ibid*

¹¹⁰ Nanik, *Ibid*

➤ Tatacara dan sistem penilaian dalam rangka pemutakhiran profil importir ditinjau dari hasil/keputusan keberatan yang diajukan oleh importir yang bersangkutan.¹¹¹

Peranan Direktorat ini tidak sebesar tiga Direktorat seperti yang telah disebutkan diatas. Penilaian yang diberikan oleh Direktorat ini adalah penilaian berdasarkan hasil keputusan/keberatan yang diajukan oleh importir. Jika hasil/keputusan keberatannya lebih banyak diterima, maka penilaian yang diberikan kepada importir tersebut akan semakin baik.

2. Penilaian *Current Asset Ratio*

Penilaian *Current Asset Ratio* ini dilakukan oleh Direktorat Audit terhadap laporan keuangan perusahaan (importir), pembukuan, dan sebagainya. *Current Asset Ratio* atau sering disebut juga dengan CAR dapat diartikan sebagai kemampuan perusahaan dalam melunasi utang-utang dan menyelesaikan kewajiban-kewajiban lancarnya. Adapun yang menjadi rumus CAR adalah hutang lancar dibagi dengan nilai pabean. Semakin kecil *Current Asset Ratio* yang dimiliki perusahaan, penilaian yang diberikan akan semakin baik.¹¹²

Berdasarkan parameter-parameter yang telah disebutkan diatas, masing-masing Direktorat yang terkait akan melakukan penilaian dan

¹¹¹ Hasil Wawancara dengan Tuti, Staf Pelaksana Direktorat Penerimaan Peraturan Kepabeanan dan Cukai, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 09 Juni 2008, jam 15.00 WIB.

¹¹² Aryamabruri, *Op.Cit*

pembobotan yang terintegrasi dalam rangka pemutakhiran risiko. Importir yang berada dalam jalur merah tidak terus menerus akan berada di dalam jalur merah. Ada kemungkinan importir tersebut mengalami peningkatan menjadi jalur hijau, yang dapat diartikan bahwa dalam jalur hijau tidak lagi dilakukan pemeriksaan fisik hanya dilakukan penelitian dokumen. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh seorang informan, seperti berikut ini :

”tidak selamanya importir yang ada di jalur merah terus menerus berada di dalam jalur merah. Suatu saat jika memang *track recordnya* baik, dia bisa naik menjadi jalur hijau, karena konsepnya ada *passing grade* untuk naik kelas dalam rangka pemutakhiran profil importir.”¹¹³

Pemutakhiran risiko dilakukan berdasarkan :

- Penilaian yang diberikan oleh empat Direktorat yang terkait (P2, Audit, dan PPKC)
- Penilaian *Current Asset Ratio*

Jika kategori risiko importir yang sedang dinilai adalah :

a) **Hi-Risk** dan

1. Hasil Penjumlahan nilai Lebih dari 70 maka menjadi *medium risk*
2. Hasil Penjumlahan nilai kurang dari sama dengan 70 maka menjadi *hi-risk*
3. Hasil Penjumlahan nilai lebih dari 90 maka menjadi *medium risk* dan *prioritas* untuk proses selanjutnya.

b) **Medium Risk** dan

1. Hasil Penjumlahan nilai kurang dari 50 maka akan menjadi *hi-risk*

¹¹³ *Ibid.*

2. Hasil Penjumlahan nilai 50 sampai dengan 80 maka akan menjadi *medium risk* (tetap)

3. Hasil penjumlahan nilai lebih dari 80 maka akan menjadi *low-risk*

c) **Low risk** dan

1. Hasil Penjumlahan nilai kurang dari 50 maka akan menjadi *hi-risk*

2. Hasil Penjumlahan nilai 50 sampai dengan 80 maka akan menjadi *medium risk*

3. Hasil Penjumlahan nilai lebih dari 80 maka akan menjadi *low risk*

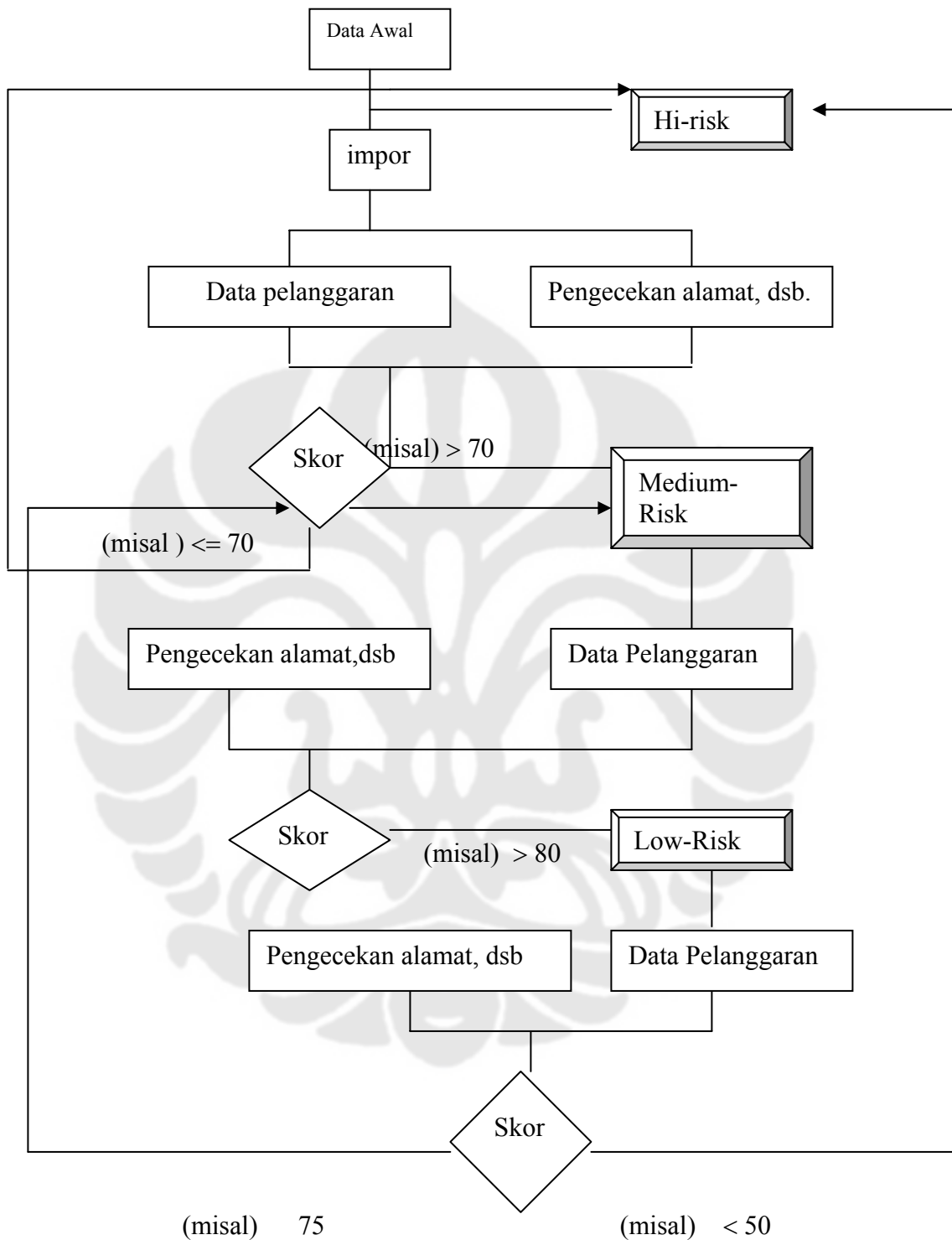
Adapun ilustrasi dalam pemutakhiran risiko tersebut adalah sebagai berikut :

Ilustrasi IV.1

Berdasarkan data awal saat registrasi importir, Importir A tergolong sebagai importir baru. Dalam hal importir baru, *track record* yang dimiliki oleh Pihak Bea dan Cukai masih menunjukkan angka 0 (nol) walaupun importir ini menyatakan dirinya sebagai importir yang baik. Karena masih tergolong dalam kategori importir baru, importir ini akan dikategorikan sebagai importir yang *hi-risk* dan terhadap barang-barang yang diimpornya akan dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen (pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen ini nantinya akan dihubungkan dengan komoditi yang diimpor serta adanya penetapan jalur yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai). Berdasarkan data-data impor yang diperoleh seperti adanya data pelanggaran mengenai (jumlah barang, jenis barang, negara asal barang, tarif bea masuk dan sebagainya) serta pada saat pengecekan alamat dan berdasarkan penilaian dari empat Direktorat seperti yang telah disebutkan diatas (Direktorat

Penindakan dan Penyidikan, Direktorat Audit, Direktorat Teknis Kepabeanan dan Direktorat Penerimaan dan Peraturan Kepabeanan dan Cukai, Importir A ini memperoleh skor 72 (lebih dari 70) maka Importir ini dapat dikategorikan sebagai Importir dengan *medium-risk* (dalam hal ini terjadi peningkatan dari *hi-risk* menjadi *medium risk*). Importir A ini dapat dikategorikan kembali sebagai importir *hi-risk* jika penilaian berdasarkan skor tersebut adalah ≤ 70 (misal 68), atau dengan kata lain tetap dikategorikan sebagai importir *hi-risk*. Misalkan saat ini Importir A tersebut berada dalam kategori *medium-risk* dan setelah mendapat penilaian dari empat Direktorat yang telah disebutkan di atas, importir ini memperoleh skor 81 (lebih dari 80), maka importir ini dapat dikategorikan sebagai importir *low-risk*. Importir *low-risk* ini tidak selamanya berada dalam tingkat *low-risk*. Jika skor yang diperoleh setelah menunjukkan angka < 50 (kurang dari 50) maka importir ini dapat kembali dikategorikan sebagai importir *hi-risk*, tetapi jika skor setelah penilaian menunjukkan angka 75 maka importir ini dapat dikategorikan sebagai importir *medium risk*, dan seterusnya. Penetapan tingkat risiko ini bergerak secara dinamis yang berarti dapat mengalami kenaikan (seperti misalnya dari *hi-risk* menjadi *medium-risk* atau menjadi *low-risk*), penurunan (seperti misalnya dari *low-risk* menjadi *medium risk* atau menjadi *hi-risk*), serta berada pada tingkat risiko yang sama (seperti misalnya dari *hi-risk* tidak mengalami peningkatan/penurunan, melainkan tetap berada dalam kategori yang sama yaitu tetap berada dalam kategori *hi-risk*)

Adapun skema ilustrasi diatas dapat digambarkan sebagai berikut :

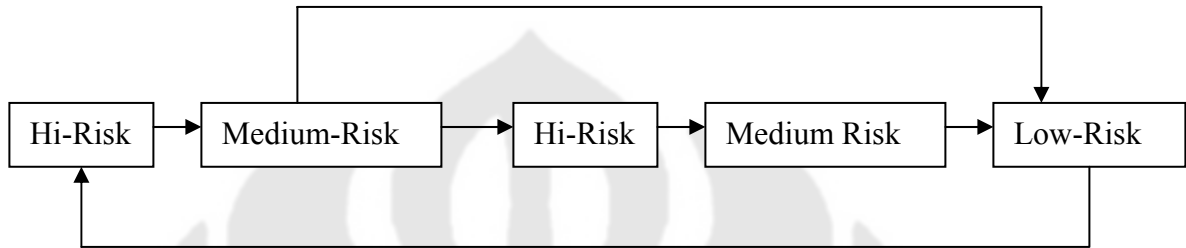


Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, diolah oleh Peneliti

Pembagian tingkat risiko ini bergerak secara dinamis, seperti ditunjukkan dalam gambar dibawah ini :

GAMBAR IV.2

PERGERAKAN TINGKAT RISIKO IMPORTIR

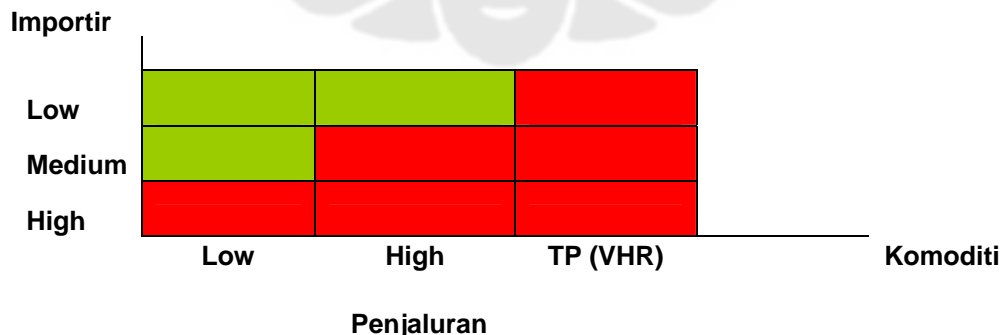


Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, diolah oleh Peneliti

Pembagian tingkat risiko berdasarkan profil importir ini tidak terlepas dari pembagian tingkat risiko berdasarkan profil komoditi. Sehubungan dengan tingkat risiko seperti yang telah dijelaskan diatas, Pihak Bea dan Cukai menetapkan seleksi penjaluran berdasarkan tinggi rendahnya risiko berdasarkan profil importir dan komoditi. Adapun tingkat risiko dan penjaluran yang dimaksud adalah sebagai berikut.

GRAFIK IV. 4

PEMBAGIAN TINGKAT RISIKO DAN PENJALURAN



Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Adapun penjaluran yang dimaksud sebagai berikut :

- Importir berisiko tinggi yang mengimpor komoditi risiko tinggi dikenakan Jalur Merah.
- Importir berisiko tinggi yang mengimpor komoditi risiko rendah dikenakan Jalur Merah.
- Importir berisiko menengah yang mengimpor komoditi risiko tinggi dikenakan Jalur Merah.
- Importir berisiko menengah yang mengimpor komoditi risiko rendah dikenakan Jalur Hijau.
- Importir berisiko rendah yang mengimpor komoditi risiko tinggi dikenakan Jalur Hijau.
- Importir berisiko rendah yang mengimpor komoditi risiko rendah dikenakan Jalur Hijau.
- Importir berisiko tinggi atau menengah atau rendah yang mengimpor komoditi risiko sangat tinggi dikenakan Jalur Merah.¹¹⁴

Penjaluran seperti yang disebutkan di atas bertujuan untuk kelancaran arus barang. Kelancaran arus barang ini erat kaitannya dengan fungsi pelayanan dan pengawasan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai dalam rangka mengamankan keuangan negara. Proses analisa dalam penentuan tingkat risiko tidak berhenti sampai pada proses penjaluran saja. Proses penjaluran ini mengarah kepada kelancaran arus barang, seperti yang dikatakan oleh Bambang Priyono :

¹¹⁴ KEP-97/BC/2003 Tentang Profil Importir dan Profil Komoditi Untuk Penetapan Jalur dalam Pelayanan Impor.

“Pada intinya kepatuhan importir dalam jalur-jalur yang udah ditetapkan akan diberikan *reward* berupa fasilitas kecepatan arus barang. Kalo ga patuh nanti akan ditindak tapi tidak mendapat fasilitas. Trus kelancaran arus barang tidak menutup kemungkinan ada pelanggaran yang dilakukan oleh importir yang dapat menurunkan skornya. Penentuan skor ini masih ada kaitannya dengan sanksi administrasi “¹¹⁵

Hal yang sama juga diungkapkan oleh salah satu informan seperti berikut ini :

”Hasil dari penetapan tingkat risiko ini kearah jalur. Jalurnya itu merah, hijau, kuning, untuk prioritas itu merupakan fasilitas. Kalo jalur merah itu ada pemeriksaan fisik dan dokumen, kalau hijau itu hanya pemeriksaan dokumen aja, kalau kuning itu adanya di KPU (Kantor Pelayanan Utama), seperti di Tanjung Priok, Batam, Tanjung Perak. Kalau untuk jalur prioritas itu diberikan kepada importir yang memiliki reputasi sangat baik dan biasanya diberikan kepada importir produsen.”

Penentuan Jalur yang ditetapkan oleh pihak Bea dan Cukai ini ditujukan pada fungsi pengawasan dan pelayanan dalam arus kelancaran pengeluaran barang impor.

4. Peranan Manajemen Risiko kepabeanan

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, selain melakukan fungsi pelayanan dan pengawasan juga menerapkan manajemen risiko. Hal tersebut dilakukan sebagai upaya memperbaiki kinerja dan mendeteksi adanya *fraud* (penyimpangan, pemalsuan, atau tindakan yang mengarah ke tindak pidana).

Pengunaan Manajemen Risiko yang dilakukan ini tidaklah sama dengan

¹¹⁵ Hasil Wawancara dengan Bambang Priyono, Analisa Dokumen dan OKDD Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Soekarno-Hatta, tanggal 22 Mei 2008 jam 09.15 WIB.

Manajemen risiko pada umumnya. Perbedaan tersebut muncul dikarenakan adanya perbedaan subjek dan objek. Dalam hal ini Direktorat Jenderal Bea dan Cukai kaitannya dengan pelayanan dan pemerintahan. Adapun keterangan lebih lanjut mengenai hal tersebut seperti yang dikatakan oleh Didit Prayudi sebagai berikut :

“Peranan Manajemen Risiko dalam penentuan profil risiko yaitu barang dan importir itu besar sekali yah. Alasannya, karena DJBC pakai sistem *self assessment* yah. Sistem *self assessment* ini untuk PIB. Sistem ini didasarkan atas sistem *trust* yang diharapkan adanya kejujuran dari pihak importir. Nah ini kaitannya dengan masalah pelayanan. Pelayanan hubungannya dengan kelancaran arus barang. Kelancaran arus barang hubungannya dengan perdagangan, sebab kalo arus barang ga lancar barang di pasaran kurang, karena akan mempengaruhi harga di pasaran. Posisi *risk management* ini terkait dengan masalah pelayanan ini yang akan memecah-mecah, memetakan, mana yang yang importir bisa dipercaya, mana yang perlu dapat perhatian khusus, ini terkait dengan masalah pemeriksaan barangnya. Ini semua terkait dengan data-data yang diperoleh. Dalam hal ini terkait dengan masalah profil.”¹¹⁶

Berdasarkan wawancara di atas dapat diketahui bahwa peranan manajemen risiko terkait dengan sistem *self assessment* dalam kepabeanaan. *Self assessment* ini juga masih memiliki keterkaitan dengan fungsi pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai. Fungsi pengawasan dan pelayanan ini dapat dikatakan ”kontradiktif”. Pengawasan berhubungan dengan kegiatan dalam memastikan pergerakan arus barang dan dokumen dan barang sesuai dengan koridor hukum dan aturan yang berlaku, sedangkan pelayanan berhubungan dengan kelancaran arus barang. Hal ini

¹¹⁶ *Ibid*

juga senada dengan yang dikatakan oleh Bambang Semedi sebagai pengajar Widyaiswara, Diklat Pendidikan dan Pelatihan Bea dan Cukai sebagai berikut ini :

”Oh gini Mba, *risk management* itu dilakukan berkaitan dengan fungsi pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai. Kalau kita lihat disini tuh fungsi pengawasan dan pelayanan tuh ga pernah akur yah. Maksudnya gini, kalo untuk pengawasan itu berhubungan dengan penindakan sedangkan dalam hal pelayanan itu sehubungan dengan optimalisasi penerimaan, kelancaran arus barang dan pengurangan cost (biaya). Jadi kalo kita lihat disini bisa dikatakan kontra diktiflah, sehingga peranan risk management disini diperlukan dengan tujuan agar kedua fungsi tadi bisa berjalan.”¹¹⁷

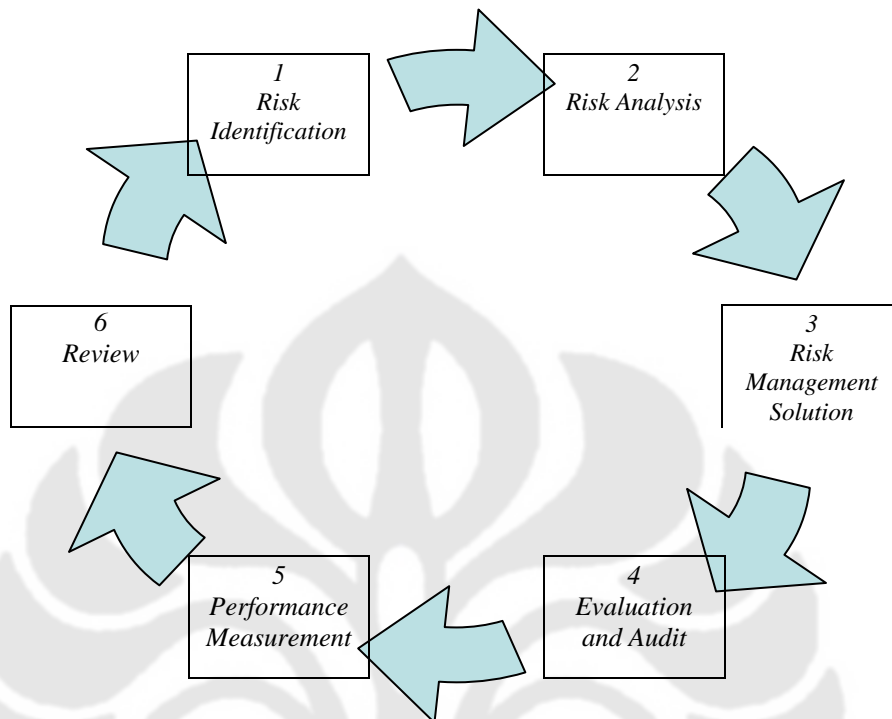
Berdasarkan wawancara diatas, dapat diketahui bahwa *risk management* dalam kepabeanan terkait dengan pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai dalam hal rangka mencapai posisi yang ideal antara fungsi pengawasan dan pelayanan.

Adapun yang menjadi bagian dalam siklus manajemen risiko adalah sebagai berikut :

¹¹⁷ Bambang Semedi, *Op.Cit.*

GAMBAR IV.3

RISK MANAGEMENT (CYCLE)



Sumber : Kantor Pengawasan dan Pelayanan Soekarno-Hatta, diolah oleh Peneliti

Adapun yang menjadi bagian dalam siklus manajemen risiko adalah :

➤ *Risk Identification*

Pada tahap ini, identifikasi risiko apa saja yang akan dihadapi. Adapun tindakan yang harus dilakukan adalah dengan melakukan analisis pihak-pihak berkepentingan. Ada berbagai pihak berkepentingan yang perlu mendapat perhatian. Mereka termasuk pihak pengirim barang, penerima barang, sarana pengangkut, pelabuhan tujuan, dokumen-dokumen, pemerintah dan manajemen itu sendiri. Sistem yang digunakan, termasuk

proses dan prosedur, merupakan sumber informasi yang sangat penting untuk dapat mengidentifikasi berbagai risiko yang bisa muncul.

➤ *Risk Analysis*

Pada dasarnya, pengukuran risiko mengacu pada dua faktor, kuantitas risiko dan kualitas risiko. Kuantitas risiko terkait dengan berapa banyak nilai, atau eksposur yang rentan terhadap risiko. Kualitas risiko terkait dengan kemungkinan suatu risiko muncul. Semakin tinggi kemungkinan risiko terjadi, semakin tinggi pula risikonya. Penetapan tingkat risiko ini dilakukan dengan membagi risiko kedalam tiga tingkatan, yaitu *Hi-risk*, *Medium-Risk* dan *Low-Risk*.

➤ *Risk Management Solution*

Ada beberapa model yang bisa diterapkan dalam mengelola risiko. Ada yang pengelolaan risiko secara *technical*, penetapan modal risiko (*fund*), dan struktur organisasi pengelolaan (*staff*).

➤ *Evaluation and audit*

Dapat diartikan sebagai *solutions achieving what they were established to do*. Manajemen perlu memastikan bahwa pelaksanaan pengelolaan risiko berjalan sesuai dengan rencana. Selain itu juga, risiko itu sendiri berkembang, monitor dan pengendalian bertujuan untuk memantau perkembangan terhadap kecenderungan-kecenderungan berubahnya profil risiko.

➤ *Performance Measurement*

Performance Measurement ini mencakup kinerja yang dilakukan. Artinya, model yang diterapkan sesuai dengan dan mencapai tujuan pengelolaan risiko. Perubahan ini berdampak pada pergeseran peta risiko yang otomatis pada perubahan prioritas risiko.

➤ *Review*

Review dapat diartikan sebagai penilaian kembali atas objek, sistem dan solusi yang diberikan oleh manajemen dalam menunjukkan validitasnya. Dalam *review* ini juga dapat dipertimbangkan dalam hal penerapan sistem yang belum tepat serta peningkatan solusi dalam *risk management*. Skema *Risk management* ini sebagai suatu rangkaian yang berulang.

Salah satu fungsi *risk management* dalam pabean dapat dilihat dari pemutakhiran tingkat risiko pada profil importir. Tujuannya adalah untuk melakukan uji/test mengenai kesesuaian dan kelayakan peningkatan tingkat risiko yang diberikan oleh Pihak Bea dan Cukai kepada importir. Contoh ilustrasi yang diberikan terkait dengan sistem *random* (merah acak). Sistem merah acak ini dilakukan secara random terhadap importir yang memiliki tingkat risiko *medium* atau *low-risk*. Terhadap importir kategori *hi-risk* tidak dilakukan sistem random acak, karena sudah memiliki kepastian untuk dilakukan pemeriksaan fisik. Merah acak sebagai salah satu bentuk pengawasan dalam manajemen risiko kepabeanan. Adapun contoh ilustrasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut :

Ilustrasi IV. 2

Importir A masuk dalam kategori *hi risk* dan dikenakan jalur merah. Sesuai dengan KEP-97/BC/2003 Pasal 5, dikatakan bahwa importir risiko tinggi yang mengimpor komoditi risiko tinggi maupun risiko rendah dikenakan jalur merah. Terhadap importir ini dilakukan pemeriksaan fisik. Kemudian dilakukan sistem penilaian dalam rangka pemutakhiran risiko yang dilakukan oleh empat direktorat yang telah disebutkan diatas. Berdasarkan penilaian tersebut, Importir A ini mengalami peningkatan menjadi *Medium Risk* (tidak lagi *Hi-Risk*). Dalam hal penjaluran, Importir A ini dapat masuk ke dalam jalur hijau atau jalur merah (dalam hal ini dilakukan merah acak). Untuk jalur hijau (importir ini tidak dilakukan pemeriksaan fisik hanya penelitian dokumen). Sistem pemilihan merah acak dilakukan secara komputerisasi tanpa diketahui oleh pihak importir. Sistem merah acak ini dilakukan secara *random* (acak) sebagai bentuk pengawasan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai. Dari sistem merah acak ini, misalnya diketahui ada 10 PIB (Pemberitahuan Impor Barang) yang terdiri dari 8 hijau dan 2 merah acak. 8 hijau tidak dilakukan pemeriksaan fisik sedangkan untuk 2 merah acak ini dilakukan pemeriksaan fisik. Ternyata dari 2 merah acak diketahui bahwa apa yang dilaporkan selama ini telah sesuai dengan kenyataannya. Adakalanya dari 10 PIB yang terdiri dari 7 hijau dan 3 merah acak, 3 merah acak ini terdiri dari 2 yang sesuai dengan apa yang dilaporkan oleh importir selama ini,

dan 1 yang tidak sesuai. 2 yang sesuai tidak menjadi masalah. Masalah muncul terhadap 1 yang tidak sesuai itu. Karena tidak sesuai maka jalur importirnya akan dikembalikan dari *medium-risk* menjadi seperti semula yaitu *hi-risk*. Bagi Pihak Bea dan Cukai, hal ini dapat menjadi *alert* dalam pengawasan yang dilakukan dalam rangka peningkatan jalur tersebut. Dalam lingkup yang lebih makro lagi misalnya dari 100 PIB Merah acak diketahui bahwa 80 % telah sesuai dan 20% tidak sesuai. Nilai perbandingan 80 : 20 ini untuk menguji perihal tentang parameter-parameter yang digunakan dalam penilaian dan pembobotan yang dilakukan oleh empat Direktorat yang terkait (P2, Audit, Teknis dan PPKC).

Dari ilustrasi yang ini bisa dilihat bahwa :

- Ada input yang masuk (berupa elemen-elemen profil importir) pada saat registrasi, melalui proses *scoring*, dan outputnya berupa penetapan jalur. Dari jalur yang telah ditetapkan tidak selamanya bersifat statis. Ada mekanisme pemutakhiran profil importir dan profil komoditi. Dalam mekanisme pemutakhiran *profiling* ini, diterapkan manajemen risiko. Sehingga *outcome* yang diharapkan adalah kelancaran arus barang dan sistem pengawasan dan pelayanan yang ideal. Sistem pengawasan dan pelayanan yang dimaksud ideal dalam hal ini adalah jika nilai atau prosentase perbandingan yang telah sesuai lebih besar dari yang tidak sesuai dengan yang dilaporkan (80% sesuai

berbanding 20% yang tidak sesuai) maka pengawasan dan pelayanannya sudah cukup ideal. Jika ternyata yang terjadi adalah sebaliknya, maka pengawasan dan pelayanan yang dilakukan belum cukup ideal dan dapat dijadikan sebagai *alert* dalam pengawasan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai.

Risk assessment (perhitungan risiko)

Risk Assessment digunakan dalam rangka mengedepankan pelayanan tanpa meninggalkan pengawasan (menjaga keseimbangan antara pelayanan dan pengawasan). Dalam melakukan tugasnya, pihak Bea dan Cukai menggunakan *risk assessment*, profiling dan selektivitas dengan menggunakan keseimbangan antara pelayanan dan pengawasan.

- *Risk Assessment* (perhitungan risiko) antara lain dapat juga membantu program pengawasan. *Risk Assessment* ini merupakan proses mengidentifikasi tindak pelanggaran/kejahatan yang dilalui melalui suatu pelanggaran, mengapa pelanggaran/kejahatan tersebut melalui suatu pelanggaran, bagaimana pelaku melakukan tindak pelanggaran, serta penentuan tingkat kerawanan tempat-tempat pengawasan yang berisiko tinggi. Mengidentifikasi kelemahan suatu titik pengawasan dan kemudian memperbaikinya, serta mengidentifikasi pelanggaran yang terjadi.
- *Profiling* merupakan salah satu alat yang dapat memberikan gambaran seorang, organisasi penyelundup, atau metode penyelundupan. Dari profiling, dapat diklasifikasikan identitas barang dan sarana angkut yang

berisiko tinggi serta dapat membantu keberhasilan penangkapan barang larangan, seperti narkoba dan obat-obatan terlarang. Profil-profil ini dapat digunakan untuk menunjukkan metode-metode penyelundupan yang digunakan pada waktu mendatang. Oleh karena itu profil harus diidentifikasi dan dikelompokkan dalam karakter masing-masing.

- Selektivitas digunakan untuk pemeriksaan barang dan sarana pengangkut yang diduga kuat terjadi pelanggaran impor atau bila ada informasi lain yang mengarah pada kebenaran adanya tindak pelanggaran tersebut. Sumber-sumber informasi yang dapat digunakan untuk membuat profil antara lain seperti intelijen, berita dan hasil wawancara dengan penegak hukum, data dan dokumen seperti *cargo manifest*, dan data-data lain yang menyangkut importasi.

Dalam meningkatkan pengawasan diperlukan adanya kerjasama dalam penanganan yang sifatnya bersama-sama dengan instansi lain (seperti penanganan narkoba, obat terlarang bekerjasama dengan POLRI/POM), serta mengantisipasi keikutsertaan/keterlibatan petugas lain dalam tindak pelanggaran/kejahatan terutama penyelundupan. Pelarangan dan pembatasan terhadap narkoba ini bertujuan untuk menyelamatkan masyarakat dari kehancuran kesehatan, kehancuran kehidupan, kehancuran moral dan akhlak serta menurunkan kejahatan, bahkan lebih jauh lagi dapat juga menghancurkan nilai-nilai budaya bangsa yang pada akhirnya akan dapat melemahkan ketahanan nasional.

Berikut ini adalah data tangkapan Narkotika Ilegal yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai yang menunjukkan *risk assessment* dalam membantu program pengawasan.

TABEL IV.1

TABEL TANGKAPAN NARKOTIKA ILEGAL

TAHUN 2006-2008 (FEBRUARI)

No	Bulan	TKP	Jumlah	Jenis	Modus	Alat Ungkap
1	Februari 2006	Soekarno-Hatta	33.960 butir	Erimin-5	Bagasi	X-Ray/Profil
2	Februari 2006	Soekarno-Hatta	34.5 kg	Methamphetamine	Cargo	X-Ray/Profil
3	Februari 2006	Soekarno-Hatta	0.389 kg	Methamphetamine	Cargo	Profil
4	April 2006	Soekarno-Hatta	4919 butir	MDMA	Bagasi	X-Ray/Profil
5	Juni 2006	Soekarno-Hatta	15 gr/ 2 btr	Methamphetamine	Badan	Profil
6	Juni 2006	Soekarno-Hatta	199 btr/ 100btr	MDMA	Badan	Profil
7	September 2006	Soekarno-Hatta	2.900 btr	MDMA	Bagasi	X-Ray
8	Oktober 2006	Soekarno-Hatta	29.428 btr	MDMA	Ditinggal	Temuan
9	Desember 2007	Soekarno-Hatta	1.900 btr	MDMA	Cargo	X-Ray
10	Desember 2007	Soekarno-Hatta	40.000 btr	MDMA	Cargo	X-Ray
11	Desember 2007	Soekarno-Hatta	2.000 btr	MDMA	Cargo	X-Ray
12	Januari 2008	Soekarno-Hatta	1.900 btr	MDMA	Cargo	X-Ray
13	Januari 2008	Soekarno-Hatta	2.000 btr	MDMA	Cargo	X-Ray
14	Februari 2008	Soekarno-Hatta	530 gram	Kokain	Body Strapping	Profiling

Sumber : Kantor Pengawasan dan Pelayanan Soekarno-Hatta

Apabila dilihat dari kegiatan kepabeanan yang dimulai dari kedatangan sarana pengangkut, pembongkaran barang, pemeriksaan dokumen, pemeriksaan fisik barang, hal ini menunjukkan Pihak Bea dan Cukai melakukan fungsi pengawasan. Kegiatan Bea dan Cukai merupakan satu mata rantai yang tidak terputus mulai dari kedatangan sarana pengangkut, penyerahan pemberitahuan, penelitian dokumen, pemeriksaan barang sampai

dengan pengeluaran barang. Demikian juga, apabila Petugas menemukan pelanggaran pada pemeriksaan barang harus ditindaklanjuti dengan penindakan atau penyidikan.

Kegiatan penindakan dan penyidikan sebenarnya merupakan tindak lanjut dari pengawasan pabean. Pengawasan pabean pabean yang dilakukan melalui penelitian dokumen, pemeriksaan fisik, audit pasca impor, maupun patroli jika menemukan adanya pelanggaran atau indak pidana akan ditindaklanjuti dengan penindakan atau bahkan penyidikan. Penelitian dokumen atau audit yang menemukan dokumen palsu akan segera ditindaklanjuti dengan penyidikan. Demikian juga apabila dalam pemeriksaan fisik ditemukan barang terlarang akan ditindaklanjuti dengan penyidikan.