

BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN DAN METODE PENELITIAN

A. Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan penelitian ini, Peneliti melihat penelitian sebelumnya yang terkait dengan pengawasan pabean. Penelitian mengenai pengawasan pabean telah dilakukan beberapa kali. Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dari penelitian sebelumnya adalah dalam penelitian ini lebih difokuskan kepada penetapan tingkat risiko atas profil importir dan komoditi melalui penerapan manajemen risiko. Penerapan manajemen risiko digunakan dalam rangka mencapai kondisi yang ideal dalam pelaksanaan fungsi pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh Pihak Bea dan Cukai.

Terdapat beberapa karya ilmiah yang membahas pengawasan pabean. Adapun karya ilmiah yang dimaksud adalah sebagai berikut :

	Erika Widi Astuti ⁷	Totok Sucahyo ⁸
Jenis Karya Ilmiah	Skripsi	Tesis
Judul Penelitian	Analisis Penetapan Nilai Pabean Dalam Rangka Pengawasan Pabean di KPBC Tanjung Priok I, Jakarta.	Strategi Kebijakan Optimalisasi Sistem Pelayanan dan Pengawasan Kepabeanan pada KPBC Tipe A Khusus Tanjung Perak.
Tujuan Penelitian	Menganalisis ideal atau tidaknya penetapan Nilai	Untuk Mengetahui apakah sistem dan prosedur

⁷ Erika Widi Astuti, *Analisis Penetapan Nilai Pabean dalam Rangka Pengawasan Pabean di KPBC Tanjung Priok I, Jakarta*. Depok: Program Sarjana Reguler Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Jurusan Administrasi Fiskal, 2007, tidak diterbitkan.

⁸ Totok Sucahyo, *Strategi Kebijakan Optimalisasi Sistem Pelayanan dan Pengawasan Kepabeanan Pada KPBC Tipe A Khusus Tanjung Perak*, Depok : Program Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2004, tidak diterbitkan.

	<p>Pabean yang diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok I untuk dapat dipakai sebagai alat pengawasan pabean.</p> <p>Mengetahui tepat atau tidaknya instrumen yang dipakai untuk melakukan penetapan Nilai Pabean dalam fungsinya sebagai alat pengawasan kegiatan impor para importir di Pelabuhan Tanjung Priok I, Jakarta.</p>	<p>kepabeanan yang dilakukan di KPBC Tipe A Khusus Tanjung Perak telah berjalan sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang berlaku.</p> <p>Melakukan Evaluasi terhadap kinerja pelayanan dan pengawasan yang berlangsung di KPBC Tipe A Khusus Tanjung Perak dan menghubungkannya dan visi dan misi yang ingin dicapai.</p>
Metode Penelitian	Pendekatan Kualitatif	Pendekatan Kualitatif
Hasil Penelitian	<p>Penetapan Nilai Pabean sebagai instrumen pengawasan yang ditetapkan oleh DJBC sudah ideal, namun dalam pelaksanaannya perlu dilakukan beberapa pembenahan agar hasil yang diharapkan juga dapat maksimal tercapai.</p> <p>Instrumen yang dipakai sebagai alat penelitian adalah Deklarasi Nilai Pabean (DNP). DNP sudah tepat sebagai dasar dilakukannya analisa terhadap importir dan transaksi yang dilakukannya</p>	<p>Pihak KPBC Tipe A Khusus Tanjung Perak telah melaksanakan kinerja kepabeanan sesuai dengan sistem dan prosedur sebagaimana yang diatur dalam peraturan dan ketentuan yang berlaku. Namun masih perlu dilakukan koreksi dan perbaikan di beberapa hal supaya dapat menciptakan optimalisasi sistem pelayanan dan pengawasan kepabeanan yang dapat memberikan tingkat kepuasan yang lebih baik.</p> <p>Pihak KPBC hendaknya lebih memberikan pengawasan yang lebih intensif, terutama kepada importir dengan kualifikasi sebagai importir umum yang melakukan kegiatan impor di wilayah KPBC Tipe A Khusus Tanjung</p>

		Perak. Hal ini dikarenakan bidang usaha dan jenis barang yang diimpor oleh importir umum relatif lebih luas dan kompleks serta meliputi berbagai macam dan jenis barang impor dengan spesifikasi yang beraneka ragam. Hal ini tentunya memerlukan tingkat pengawasan yang lebih komprehensif.
--	--	---

B. Kerangka Pemikiran

Dalam penelitian mengenai pengawasan pabean ini digunakan beberapa kerangka pemikiran. Diantaranya kerangka pemikiran mengenai konsep perdagangan internasional, pajak, kepabeanan, pengawasan, pelabuhan, transportasi, dokumen, risiko serta konsep manajemen risiko.

B. 1. Konsep Perdagangan Internasional

Pada umumnya setiap transaksi perdagangan internasional melibatkan berbagai pihak dari berbagai negara. Berkaitan dengan hal itu, GATT atau *General Agreement on Tariffs and Trade* merupakan suatu lembaga internasional yang cukup penting dalam kegiatan hubungan perekonomian antarbangsa. Sejak April 1994, GATT telah beralih wajahnya dengan disetujuinya organisasi baru, yakni World Trade Organization (WTO) yang akan menjadi penerus GATT.⁹ Meskipun demikian, dasar-dasar yang telah ditetapkan dalam GATT akan tetap menjadi landasan bagi WTO.

⁹ H.S Kartadjoemena, *GATT dan WTO Sistem, Forum dan Lembaga Internasional di Bidang Perdagangan*, (Universitas Indonesia, 1996), hal.3.

GATT bertujuan untuk menunjang upaya agar perdagangan dunia menjadi semakin terbuka supaya arus perdagangan dapat berkembang. Keterbukaan pasar yang semakin luas akan meningkatkan arus perdagangan yang pada gilirannya akan menunjang kegiatan ekonomi semua anggota yang selanjutnya akan meningkatkan kesejahteraan ekonomi masing-masing negara.¹⁰

Dalam mencapai tujuan peningkatan perdagangan dunia, maka diperlukan suatu perjanjian internasional sebagai suatu formal yang dapat menetapkan aturan main yang disepakati secara multilateral sehingga perdagangan dunia dapat berjalan secara transparan, mendirikan mekanisme agar secara bertahap diadakan langkah pengurangan hambatan yang mengganggu keterbukaan pasar, serta penyempurnaan aturan main dalam upaya peningkatan perdagangan internasional.

B. 2. Pajak

Dewasa ini hampir seluruh negara di dunia telah mengakui bahwa pajak dari waktu ke waktu telah menjadi sumber utama penerimaan negara. Disamping itu, pajak telah dijadikan sebagai alat untuk membiayai kegiatan Pemerintah, mencapai tujuan-tujuan ekonomi, budaya dan sosial. Maka tidak mengherankan, kalau di hampir semua negara terdapat pungutan yang namanya pajak. Pajak memegang peranan yang sangat penting dalam pembangunan. Soemitro menyebutkan bahwa :

“penerimaan negara yang diperoleh dari sektor perpajakan akan digunakan untuk pembiayaan kegiatan-kegiatan rutin dan pembangunan yang sesuai dengan prioritas dan tahapan pembangunan yang telah ditetapkan dengan sumber-sumber dana yang tersedia, salah satunya pajak, diusahakan mencapai hasil yang maksimal melalui prioritas yang telah ditetapkan.”¹¹

¹⁰ *Ibid.* hal 77

¹¹ Rachmat Soemitro, *Asas dan Dasar Perpajakan*, (Bandung : PT Eresco, 1992), hal 13.

Pada hakikatnya Pajak memiliki dua fungsi, yakni :

- Fungsi *Budgetair*

Pajak berfungsi untuk memasukkan uang ke kas negara. Berdasarkan fungsi ini, pajak dijadikan alat pemerintah untuk menghimpun dana dari masyarakat untuk berbagai kepentingan pembiayaan negara.¹² Fungsi ini merupakan fungsi utama pajak dan juga biasa disebut dengan fungsi penerimaan (*revenue function*).

- Fungsi *Regulerend*

Selain untuk memasukkan uang ke kas negara, pajak juga dapat digunakan pemerintah untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu. Hal ini merupakan fungsi *regulerend* pajak. Esensi dari fungsi ini adalah untuk mengatur dan menciptakan iklim yang sehat bagi perkembangan dunia usaha demi tercapainya kesejahteraan bangsa dan negara serta keseimbangan perekonomian dan politik.¹³

Dalam hal yang menyangkut sistem pemungutan pajak suatu negara dapat menggunakan sistem pemungutan pajak *Self Assessment System* atau menganut *Official Assessment System*. Pemilihan sistem ini akan berpengaruh terhadap optimalisasi pemasukan dana ke kas negara.¹⁴

B. 3. Kepabeanan

Sarana pengangkut dan muatannya yang memasuki daerah pabean diwajibkan memberitahukan kedatangannya dengan cara membuat Pemberitahuan Pabean. Pemberitahuan ini dibuat oleh orang atau badan hukum yang disebut sebagai pengangkut. Pemberitahuan pabean dapat disampaikan dalam bentuk tulisan di atas

¹² R. Mansury, *Panduan Konsep Utama Pajak Penghasilan Indonesia*, Jilid I, (Jakarta : PT. Bina Rena Pariwara, 1994), hal 15-16.

¹³ R. Mansury, Op. Cit. hal 17.

¹⁴ Safri Nurmantu, *Pengantar Perpajakan*, (Jakarta : Granit, 2003), hal 108

formulir atau dalam bentuk pengiriman data (*transfer*) melalui media elektronik atau dikenal dengan sistem EDI (*Electronic Data Interchange*) ke Kantor Pelayanan Bea dan Cukai di pelabuhan bongkar barang. Pelaksanaan pemberitahuan pabean ini dijadikan alat bukti yang sah, bahwa kewajibannya telah dilaksanakan sekaligus sebagai bagian pelaksanaan dari rencana kedatangan sarana pengangkut.

Penulisan skripsi ini terkait dengan kedatangan sarana pengangkut melalui udara, sehingga hal yang mendasari saat kedatangan sarana pengangkut melalui udara yaitu saat mendarat di landasan bandar udara. Adapun yang menjadi pengertian pemberitahuan pabean dalam kepabeanan adalah sebagai berikut :

Pemberitahuan Pabean merupakan suatu pernyataan atau deklarasi dari orang atau perusahaan yang melakukan kegiatan kepabeanan, tentang penggunaan sarana pengangkut yang mengangkut barang-barangnya, dan hal-hal yang terkait dengan importasi/eksportasi, berdasarkan prinsip *self assessment*.¹⁵

Secara garis besar, prinsip *self assessment* dalam kepabeanan ini memiliki kesamaan sifat yang mendasar dengan *self assessment* yang ada dalam konsep pajak, yaitu sama-sama sebagai kewajiban melapor, menghitung besarnya pajak yang harus dibayar yang dilakukan oleh wajib pajak itu sendiri. Adapun pengertian *self assessment* dalam konsep pabean sebagai berikut :

Prinsip *self assessment* ini dilakukan oleh orang/pihak yang melakukan kegiatan kepabeanan, untuk secara jujur memberitahukan jumlah, jenis barang, dan besarnya nilai pabean serta klasifikasi barang untuk perhitungan bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang harus dibayar. atau dikenal dengan importir.¹⁶

Dalam pengertian *self assessment* untuk konsep pajak adalah sebagai berikut :

¹⁵ Ali Purwito M, *Kepabeanan Konsep dan Aplikasi*, Op. Cit hal 150.

¹⁶ *Ibid.* hal 150.

Pengertian *self assessment* ini juga dapat diartikan sebagai kewajiban yang dilaksanakan oleh wajib pajak dalam mendaftarkan diri, menghitung dan memperhitungkan, menyetor dan melaporkan jumlah pajak yang harus disetorkan ke kas negara.¹⁷

Tujuan dari adanya kewajiban untuk melaporkan kedatangan barang impor di Kantor Pelayanan Bea dan Cukai pelabuhan tujuan adalah agar pembongkaran dapat dilakukan. Selain *self assessment*, dikenal juga asas lain yaitu *official assessment*. *Official Assessment system* adalah suatu sistem perpajakan dalam mana inisiatif untuk memenuhi kewajiban perpajakan berada di pihak fiskus. Dalam sistem inilah fiskus yang aktif sejak dari mencari wajib pajak untuk diberikan NPWP sampai kepada penetapan jumlah pajak yang terutang.¹⁸ Sedangkan prinsip *Official assessment* dalam pemberitahuan pabean ini dapat diartikan yaitu jumlah bea masuk yang harus dibayar ditetapkan oleh pejabat bea dan cukai dengan memandang kepentingan pengamanan hak negara dan kondisi atas barang saat pemasukannya.¹⁹ Prinsip *self assessment* dan *official assessment* ini digunakan sebagai prinsip yang berlaku dalam pemberitahuan pabean.

B. 3. 1. Konsep Pengawasan

Pengawasan atau sering disebut juga dengan *controlling* ialah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.²⁰ Pengawasan yang dimaksudkan dari definisi diatas dapat terlihat jelas bahwa terdapat hubungan yang sangat erat antara perencanaan dengan

¹⁷ Safri Nurmantu, Op. Cit hal 108

¹⁸ *Ibid.* hal 109

¹⁹ Ali Purwito M, *Reformasi Kepabeanan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Pengganti Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan*, Op.Cit hal 25.

²⁰ Sondang P. Siagian, *Filsafat Administrasi*, (Jakarta : PT. Toko Gunung Agung, 1996), hal 135

pengawasan. Demikian erat hubungan kedua fungsi administrasi dan manajemen itu sehingga Kontz dan Donnel dalam buku mereka *Principles of Management* mengatakan bahwa “*Planning and Controlling are the two sides of the same coin*”.²¹ Artinya bahwa perencanaan dan pengawasan merupakan kedua belahan mata uang yang sama. Terlihat jelas bahwa tanpa adanya rencana, pengawasan tidak mungkin dilaksanakan karena tidak adanya pedoman untuk melakukan pengawasan itu. Sebaliknya, rencana tanpa pengawasan akan berarti timbulnya penyimpangan-penyimpangan yang serius tanpa ada alat untuk mencegahnya. Selain itu Mockler memberi pengertian sehubungan dengan fungsi pengawasan, yaitu :

Pengawasan manajemen ialah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan-tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya organisasi dipergunakan dengan cara paling efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan-tujuan organisasi.²²

Berdasarkan pendapat di atas tentang pengertian pengawasan, maka jelaslah bahwa pengawasan itu dimaksudkan untuk memperbaiki kesalahan, penyimpangan dan lainnya yang tidak sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Pengawasan bertujuan untuk melihat kelemahan dan kesalahan agar diketahui dan dicegah agar tidak terjadi lagi.²³ Definisi lain digunakan Sujamto, bahwa pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang

²¹ Seperti dikutip oleh Sondang P. Siagian dalam bukunya *Filsafat Administrasi*, (Jakarta : PT Toko Gunung Agung, 1996, hal 135.

²² Robert J. Mockler, *The Management Control Process*, (Englewood Cliffs : Prentice Hall, 1972), hal 2, seperti dikutip oleh James A.F. Stoner, *Manajemen* (New York : Prentice Hall, 1982), hal 592.

²³ Sofyan Syafri Harahap, *Teori Akuntansi*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, September 1993), hal 210.

sebenarnya mengenai sasaran dan obyek yang diperiksa²⁴ sedangkan pemeriksaan adalah :

Salah satu cara atau bentuk atau teknik pengawasan dengan jalan mengamati, mencatat, merekam, menyelidiki dan menelaah secara cermat dan sistematis, serta menilai dan menguji segala informasi yang berkaitan dengan obyek pemeriksaan, dan menuangkan hasilnya dalam suatu berita acara pemeriksaan.²⁵

Suatu sistem pengawasan harus memperhatikan prinsip-prinsip umum sebagai berikut :

1. Pengawasan harus berorientasi kepada tujuan
2. Pengawasan harus objektif, jujur dan mendahulukan kepentingan umum dari kepentingan pribadi
3. Pengawasan harus berorientasi kepada kebenaran menurut peraturan yang berlaku dan berorientasi pada kebenaran atas prosedur yang telah ditetapkan dan terhadap manfaat dalam melaksanakan pekerjaan
4. Pengawasan harus menjamin daya dan hasil guna pekerjaan
5. Pengawasan harus berdasarkan standar yang obyektif, teliti dan tepat.
6. Pengawasan harus bersifat terus – menerus
7. Hasil pengawasan harus dapat memberikan umpan balik terhadap perbaikan dan penyempurnaan dalam pelaksanaan dan kebijaksanaan di waktu mendatang.²⁶

Berdasarkan cara pelaksanaannya, pengawasan dapat dibedakan menjadi pengawasan langsung dan pengawasan tidak langsung. Pengawasan langsung adalah pengawasan yang dilakukan di tempat kegiatan berlangsung, yaitu dengan melakukan inspeksi, verifikasi dan investigasi. Sedangkan pengawasan tidak langsung apabila pengawasan dilakukan dengan mengadakan pemantauan dan pengkajian laporan dari instansi yang sedang diawasi.

²⁴ Sujamto, *Beberapa Pengertian di bidang Pengawasan*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1986), hal 20.

²⁵ *Ibid.* hal 122.

²⁶ Soewarno Handyaningrat, *Ilmu Administrasi dan Manajemen*, (Jakarta : CV. Haji Masagung, 1986), hal 151.

Bila dilihat dari dimensi waktu pelaksanaannya, pengawasan dapat dibedakan menjadi pengawasan sebelum kegiatan, pengawasan selama kegiatan dan pengawasan sesudah kegiatan. Pengawasan sebelum kegiatan, merupakan pengawasan yang dilakukan sebelum suatu kegiatan dimulai antara lain dengan mengadakan pemeriksaan dan persetujuan rencana kerja, serta penetapan tujuan operasional. Tujuannya adalah untuk mencegah terjadinya penyimpangan, penyelewengan, hambatan dan kegagalan. Pengawasan ini merupakan preventif. Pengawasan selama kegiatan adalah pengawasan yang dilaksanakan selama kegiatan masih berlangsung, sehingga dapat dikatakan bersifat represif terhadap penyimpangan yang sudah terjadi, sekaligus bersifat preventif untuk mencegah berkembangnya atau terulangnya kesalahan pada tahap selanjutnya.²⁷ Pengawasan sesudah kegiatan adalah bentuk pengawasan yang dilaksanakan sesudah kegiatan selesai yaitu dengan membandingkan rencana dengan hasil pemeriksaan yang disesuaikan dengan kebijaksanaan atau ketentuan yang berlaku. Dengan demikian, pengawasan ini bersifat represif karena bertujuan untuk memperbaiki kesalahan yang terjadi.

Demikian pula dengan pengawasan yang dilakukan oleh pihak DJBC dalam usaha mencapai tujuannya, yaitu meningkatkan penerimaan pemerintah yang berasal dari sektor ekspor-impor sehingga dapat memberikan dana yang cukup untuk membiayai pembangunan. Sehubungan dengan ini Soemitro menyatakan bahwa :

“Pengawasan itu merupakan alat yang sangat penting dalam usaha memasukkan uang pajak sebanyak-banyaknya ke dalam kas negara sesuai dengan ketentuan Undang-Undang yang tidak melanggar keadilan dan hak asasi manusia”²⁸

²⁷ Soekarno K, *Dasar-Dasar Manajemen*, (Jakarta : Miswar, 1986), hal 147-148.

²⁸ Rochmat Soemitro, *Azas dan Dasar Perpajakan 1*, (Bandung : PT. Eresco, 1989), hal 157.

B.3.1.1 Pengawasan Pabean

Menurut Vassaroti, tujuan pengawasn pabean adalah memastikan semua pergerakan barang, kapal, pesawat terbang, kendaraan dan orang-orang yang melintas perbatasan Negara dalam kerangka hukum, peraturan dan prosedur pabean yang ditetapkan.²⁹

Adapun yang menjadi tujuan dari pengawasan pabean adalah sebagai berikut:

*“to ensure that all movements of goods, vessels, vehicles, aircraft and persons crossing national borders occur within the framework of laws, regulations and procedures that comprise the customs clearance process.”*³⁰

B. 3. 2 Konsep Pelayanan Barang

Pelabuhan sebagai sarana dalam pemberian pelayanan barang. Pelayanan barang ialah penyediaan fasilitas yang diperlukan untuk melayani kepentingan penanganan barang-barang melalui pelabuhan baik untuk barang-barang ekspor-impor maupun perdagangan antar pulau.³¹ Dalam pemberian pelayanan barang diperlukan suatu koordinasi terpadu guna menjamin kelancaran dan perfomansi pelabuhan yang baik. Pelayanan di bidang kepabeanan ini sangat didambakan oleh dunia usaha, karena jika barang-barang dapat diurus dengan lancar dan cepat biaya yang dikeluarkan akan dapat ditekan dan ekonomi biaya tinggi akan dapat dihindari.

B. 3. 3. Transportasi dan *Incoterm*

Dalam pemanfaatan transportasi ada tiga moda yang dapat digunakan, yaitu pengangkutan melalui laut, darat dan udara. Tiap moda transportasi mempunyai sifat, karakteristik dan aspek teknis yang berlainan, yang akan berpengaruh terhadap jasa-jasa angkutan yang ditawarkan. Dalam pembahasan yang digunakan oleh peneliti

²⁹ *Risk Assessment, Profiling and Targeting, World Customs Organization*

³⁰ *Ibid.*

³¹ Abbas Salim, Op.Cit, hal 117.

adalah kedatangan sarana pengangkut melalui udara, sehingga pengelompokan transportasi yang digunakan adalah dengan transportasi udara. Nelson dalam bukunya

“*Import-Export, How to Get Started in International Trade*” mengatakan bahwa :

“Air Freight continues to grow as a popular and competitive method for shipping international cargoes. The growth has been facilitated by innovation in the cargo industry. Air carriers have excellent capacity, use very efficient loading and unloading equipment, and handle standardized containers. The Advantages are :

- a. The speed of delivery, which gets perishable cargoes to the place of destination in prime condition*
- b. The ability to respond to unpredictable product demands, and*
- c. The rapid movement of repair parts.”*³²

Pengangkutan melalui udara merupakan alternatif lain dalam hal pengangkutan yang digunakan dalam proses perdagangan internasional. Pemilihan sarana pengangkutan yang dilakukan melalui udara dapat dilakukan berdasarkan pertimbangan dalam hal kecepatan, *freight* dan keperluan pengiriman muatan barang-barang yang diangkut. Hal yang mendasari saat kedatangan sarana pengangkut melalui udara yaitu saat mendarat di landasan bandar udara. Adapun yang menjadi pengelompokan Transportasi Udara sebagai berikut³³ :

- ❖ *Vehicles (Alat angkut)*
 - *Domestic Flights*
 - ✓ *Trunk lines*
 - ✓ *Feeder lines*
 - ✓ *Regional lines*
 - *International Flights*
- ❖ *Ways (Jalur Penerbangan)*
 - *Telecommunication & Navigation Aids*
 - Meteorologi penerbangan
 - Penerangan landasan
 - *ATC (Air Traffic Control)*
- ❖ *Terminal (Pelabuhan Udara)*

³² Carl A. Nelson, Op.Cit hal 106.

³³ *Ibid*, hal 21

- Landasan, Apron, *Taxi way*
- Listrik
- Air
- Pemadam Kebakaran
- *Office terminal*
- *Passenger terminals*
- Alat bongkar muat
- Kesehatan penerbangan
- Kendaraan
- Gudang / *Storage*
- Hanggar
- Jaringan jalan
- Tanah pemagaran dan sebagainya.

Pengangkut, dalam hal ini pengangkutan udara juga memiliki peranan yang penting. Adapun yang menjadi tugas dan tanggung jawab perusahaan pengangkut sebagai berikut :

- ❖ Menyelenggarakan pengangkutan barang (*to perform the function of carriage*)
- ❖ Menyelamatkan barang-barang selama dalam perjalanan (*to safeguard the goods while in transit*)
- ❖ Memelihara barang-barang yang diangkut (*to take reasonable care of the goods entrusted to him*)
- ❖ Bertanggung jawab atas kerusakan dan kerugian atas barang-barang selama berada pada perusahaan pengangkut, kecuali bila kerugian dan kerusakan itu disebabkan oleh :
 - Bencana alam (*act of god*)
 - Serangan musuh (*act of the king's enemies*)
 - Kerusakan oleh sifat barang-barang itu sendiri (*inherent vice*) seperti buah-buahan yang membusuk, binatang ternak yang berpenyakit, zat cair yang meragi (*fermented*), barang besi yang berkarat (oksidasi) dan lainnya.
 - Kelalaian dari pemilik barang sendiri, misalnya pengepakan barang yang tidak sempurna, karung tua, kaleng yang bocor, dan lain-lain.³⁴

Semua kegiatan di bidang kepabeanan, yang terkait dengan ekspor maupun impor akan berhubungan dengan pengangkutan, pembongkaran, penyimpanan serta penimbunan yang wajib dilakukan oleh orang yang melakukan kegiatan kepabeanan.

³⁴ *Ibid* hal 150.

Dalam kepabeanan juga dikenal acuan yang dipakai agar memperoleh kepastian tentang rumusan tanggung jawab dari pihak-pihak yang berkepentingan. Aturan itu dikenal dengan nama *Incoterm*. *Incoterm* merupakan seperangkat aturan internasional tentang pengertian syarat perdagangan sebagai acuan yang dapat dipakai pelaku perdagangan internasional agar mereka memperoleh kepastian tentang rumusan tanggung jawab masing- masing pihak secara sederhana dan aman.³⁵ *Incoterm* dapat juga diartikan sebagai :

- Terminologi dalam perdagangan internasional yang membagi biaya transaksi dan tanggung jawab antara pembeli dan penjual dan berkaitan dengan transportasi (*shipping, insurance dan tariff*).
- Termasuk didalamnya pengangkutan barang, tanggung jawab pengurusan impor dan ekspor, orang yang bertanggung jawab atas risiko dan kondisi barang.

Maksud *Incoterm* adalah :

- Standardisasi pengertian perdagangan yang digunakan dalam *Sales Contract International*.
- Pengembangan aturan interpretasi tentang terminologi ini.
- Menjelaskan pembagian biaya dan risiko antara pihak-pihak dalam kegiatan jual-beli internasional, seperti berikut ini :

➤ *CPT- Carriage Paid To*

Risiko, asuransi ada pada pembeli dan biaya angkutan hingga pelabuhan tujuan dibayar oleh penjual saat barang diserahkan kepada pengangkut.

³⁵ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Transaksi Bisnis Internasional-Seri Hukum Bisnis*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2003), hal 140.

➤ *CIP-Carriage and Insurance Paid To*

Risiko dan asuransi ditanggung pembeli saat barang diserahkan kepada pengangkut oleh penjual yang membayar biaya pengangkutan dan asuransi.

➤ *DAF-Delivered at Frontier*

Risiko dan tanggung jawab *import clearance* diserahkan kepada pembeli, saat diserahkan di lokasi yang disebut di perbatasan.

➤ *DES-Delivered Ex Ship*

Risiko, dan biaya sarana pengangkut pengurusan impor dibebankan kepada pembeli saat penjual menyerahkan barang diatas sarana pengangkut.

➤ *EXW-Ex Works*

Risiko dan semua biaya dibebankan kepada pembeli.

➤ *FCA-Free Carrier*

Semua risiko dan biaya ditanggung pembeli, saat selesai pemuatan di atas sarana pengangkut.

➤ *FAS-Free Alongside Ship*

Risiko dan semua biaya termasuk asuransi ditanggung pembeli pada saat penjual menyerahkan barang pada sarana pengangkut.

➤ *FOB-Free On Board*

Risiko pada pembeli termasuk biaya pengangkutan, asuransi saat barang diserahkan dan selesai dimuat diatas sarana pengangkut.

➤ *CFR-Cost and Freight*

Risiko dan biaya ditanggung pembeli saat barang diserahkan penjual yang membayar biaya angkutan sampai pelabuhan bongkar.

➤ *CIF – Cost Insurance and Freight*

Biaya-biaya dan asuransi dibebankan kepada penjual, sedangkan untuk risiko dibebankan kepada pembeli.

UCP-600 (*Uniform Customs Procedures On Documentary Credit*)

UCP – 600 merupakan seperangkat ketentuan yang berlaku terhadap semua *documentary credit* dan dapat berlaku untuk *standby credit*. UCP juga mengindikasikan :

- Nama pengangkut dan ditandatangani oleh oleh pengangkut atau agen yang ditunjuk untuk atau atas nama pengangkut.
- Bahwa barang telah diterima untuk pengangkutan.
- Tanggal penerbitan.
- Pelabuhan udara keberangkatan dan pelabuhan udara tujuan yang dinyatakan dalam *credit*.
- Memuat syarat dan kondisi pengangkutan atau membuat rujukan pada sumber lain yang memuat syarat dan kondisi pengangkutan.³⁶

Yang terkait dengan UCP adalah :

- *Advising Bank*, bank yang meneruskan kredit atas permohonan *issuing bank*
- *Confirming Bank*, bank yang menambahkan konfirmasinya pada kredit berdasarkan permohonan *issuing bank*.

³⁶ *ICC Uniform Customs and Practise For Documentary Credits 2007 Revision – UCP 600*, hal 67.

B. 3. 4. Pembongkaran

Penyerahan pemberitahuan kedatangan sarana pengangkut kepada Kantor Pelayanan Bea dan Cukai di pelabuhan bongkar, dapat diartikan bahwa pembongkaran barang impor yang akan dilakukan telah mendapat persetujuan/izin dari pejabat Bea dan Cukai. Pembongkaran harus dilakukan di tempat/pelabuhan tujuan/bongkar yang telah ditunjuk. Setelah peti kemas telah dibongkar, harus dilaporkan keberadaannya kepada Pejabat Bea dan Cukai di/atau yang mengawasi pelabuhan bongkar tersebut. Kegiatan pembongkaran selain harus mendapat persetujuan dari KPPBC (Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai) dan dilakukan dibawah pengawasan petugas Bea dan Cukai yang mendapat perintah untuk itu.

B. 3. 5 Dokumen.

Semua jenis dokumen yang terdapat dalam perdagangan internasional, baik yang dikeluarkan oleh pengusaha, perbankan, penerbangan dan instansi lain yang terkait mempunyai arti dan peranan yang sangat penting. Dokumen-dokumen dalam perdagangan internasional dapat dibedakan ke dalam beberapa kelompok berikut ini : kelompok dokumen induk, penunjang, dan pembantu.³⁷ Kelompok dokumen induk adalah dokumen inti yang dikeluarkan oleh Badan Pelaksana Utama Perdagangan Internasional, yang fungsinya sebagai alat pembuktian realisasi suatu transaksi. Yang termasuk kelompok dokumen induk adalah :

a. Faktur Perdagangan

³⁷ Amir M.S, *Ekspor-Import Teori dan Penerapannya*, (Jakarta : PPM, 2003), hal 217.

Faktur Perdagangan adalah suatu nota perhitungan yang dibuat oleh eksportir untuk importir yang berisi jumlah barang, harga satuan, harga total, perhitungan pembayaran.

b. Letter of Credit (L/C)

Dikeluarkan oleh Bank Devisa. *Letter of Credit* adalah surat kredit yang dikeluarkan oleh Bank Devisa atas permintaan Importir, yang memberi hak kepada Eksportir menarik wesel atas Importir bersangkutan untuk sejumlah uang yang disebut dalam kredit itu. L/C merupakan alat bukti pembayaran atas suatu transaksi yang dilakukan antara Eksportir dengan Importir.

c. Air way Bill

Penelitian ini mengenai kedatangan sarana pengangkut melalui udara, sehingga dokumen yang digunakan adalah *Air Way Bill*. *Air Way Bill* adalah dokumen pengangkutan barang didalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian *freight* dan cara pembayarannya, nama *consignee* (penerima/ pemesan), jumlah *AWB* yang harus ditandatangani dan tanggal dari penandatanganan³⁸. *Forwarder* dituntut pula untuk memahami berbagai macam jenis dokumen-dokumen angkutan barang melalui udara, seperti *Airway Bill* yang akan digunakan oleh *airfreight forwarder* sebagai dokumen resmi angkutan barang melalui udara. Semua informasi yang diperlukan terhadap barang muatan yang akan diangkut melalui udara itu harus dinyatakan dengan yang sebenarnya.

³⁸ Noch. Idris Ronosentono, *Pengetahuan Dasar Tatalaksana Freight Forwarding*, (Jakarta : CV Infomedika, 1997), hal 182.

Didalam *Air way Bill* berisikan tentang :

❖ **Nomor Seri *Airway Bill***

Dalam setiap pengapalan akan tercantum Nomor Seri dari setiap *Airway Bill* yang diterbitkannya. Nomor ini merupakan faktor yang sangat penting dalam rangka mengidentifikasi suatu pengapalan barang muatan melalui suatu penerbangan sampai pada saat penyerahan barang di bandar udara pada tujuan akhirnya.

❖ **Jumlah Paket (*Collie*)**

Jumlah paket atau *collie* harus diketahui dengan pasti sebagai kelengkapan pengapalan selama dalam proses pemuatan, alih penerbangan dan atau saat penyerahan.

❖ **Berat Barang**

Informasi yang tepat dan benar mengenai berat barang muatan ini sangat diperlukan sekali mengingat bahwa tempat untuk ruang muatan pada pesawat udara sangat terbatas sekali.

❖ **Jenis Barang Muatan**

Jenis barang muatan sangat penting sekali untuk diketahui karena akan terkait dengan pemesanan ruangan muatan pada pesawat udara.

❖ **Ukuran dan Isi Barang**

Informasi atau keterangan lengkap mengenai ukuran dan isi barang yang akan dimuat ke atas kapal juga diperlukan.

❖ **Bandar Udara Pemberangkatan**

Tujuan dan nama-nama bandar udara pemberangkatan serta tujuannya sangat penting sekali terutama untuk hal-hal sebagai berikut :

- a. untuk menentukan trayek pengapalan (*route of shipment*)
- b. guna mengatur tempat penimbunan yang sesuai dengan tata ruang yang telah ditentukan, menjelang keberangkatan maupun kedatangan barang bersangkutan.
- c. Untuk mengatur komunikasi tertentu apabila terjadi sesuatu hal selama dalam proses penerbangan.
- d. Memberikan kesempatan kepada Pengirim barang untuk mengatur segala sesuatunya baik ditempat transit maupun ditempat tujuan barang.³⁹

Air Way Bill mempunyai fungsi sebagai :

- Tanda terima barang atau muatan (*document of receipt*)

Air way Bill berfungsi sebagai tanda terima barang untuk menyatakan bahwa barang telah dimuat di atas kapal.

- Dokumen kepemilikan (*document of title*)

Air way Bill berfungsi bagi siapa yang dapat mengambil barang di pelabuhan pembongkaran.

- Kontrak pengangkutan (*contract of carriage*)

Air way Bill berfungsi sebagai kontrak perjanjian bahwa barang atau muatan akan dimuat diatas kapal hingga ke tempat tujuan

- Sebagai Faktur / kwitansi biaya angkutan.

³⁹ *Ibid.* hal 76 – 78.

Dalam hal ini *Air Way Bill* termasuk pula sebagai dokumen penunjang untuk bagian pembukuan dari maskapai penerbangan yang bersangkutan.

- Sebagai sertifikasi asuransi angkutan

Air Way Bill digunakan apabila pengirim barang meminta agar pengangkut dapat mengasuransikan proses pengiriman barang dimaksud. Beban polis asuransi akan menjadi tanggungan pihak pengangkut.

- Sebagai dokumen deklarasi pabean.

Apabila pengiriman barang muatan dilakukan dengan dokumen-dokumen lain yang terkait, maka *Air Way Bill* dapat berfungsi sebagai dokumen penting untuk pengurusan penyelesaian dokumen pada kantor Pabean setempat (*documentation clearance*), untuk dapat mengeluarkan barang dari daerah pabean.⁴⁰

d. Polis Asuransi

Polis asuransi dikeluarkan oleh Maskapai Asuransi. Yang dimaksud dengan polis asuransi adalah Surat Bukti Pertanggungan yang dikeluarkan Maskapai Asuransi atas permintaan eksportir maupun importir untuk menjamin keselamatan barang yang dikirim dari aneka bencana dan kerusakan, dengan pembayaran premi. Polis asuransi merupakan alat bukti pertanggungan atas barang yang dimaksud sebagai pelaksanaan suatu transaksi antara eksportir dengan importir.

⁴⁰ *Ibid.* hal 184-185.

Kelompok dokumen penunjang adalah dokumen yang dikeluarkan untuk memperkuat atau merinci keterangan yang terdapat dalam dokumen induk. Yang termasuk kelompok dokumen ini adalah :

a. Packing List

Daftar yang berisi perincian lengkap mengenai jenis dan jumlah satuan dari barang yang terdapat dalam tiap peti kemas.

b. Weight – Note

Suatu pernyataan (catatan) yang berisi perincian berat dari tiap peti atau tiap kemas yang biasanya menyebutkan berat kotor atau berat bersih dari tiap kemas itu.

c. Measurement – List

Adalah daftar yang berisi ukuran dan takaran dari tiap peti atau tiap kemas yang biasanya menyebutkan volume atau kubikasi dari tiap kemas.

d. Inspection Certificate atau Surveyor Report

Merupakan pernyataan yang berisi keterangan mengenai mutu barang, jenis, jumlah, harga dan keterangan lain yang dibutuhkan yang dikeluarkan oleh suatu badan usaha jasa yang independen atas permintaan eksportir ataupun instansi lain yang membutuhkan.

e. Chemical-Analysis

Suatu pernyataan yang dikeluarkan oleh laboratorium kimia dari perusahaan sendiri, atau dari Badan Penelitian yang independent yang beirsikan komposisi kimiawi dari suatu barang.

f. Test Certificate

Pernyataan yang dibuat oleh Laboratorium Perusahaan atau Balai Penelitian yang independen yang menyatakan hasil ujicoba atas suatu barang ataupun peralatan mengenai kekuatan, daya tahan, kapasitas dan konstruksinya.

g. *Manufacturer's Certificate*

Sebagai surat pernyataan yang dibuat oleh produsen yang menyatakan bahwa barang tersebut adalah hasil produksinya yang membawa merk dagangnya (*trade mark*).

h. *Certificate of Origin*

Maksud dari *Certificate of Origin* ini adalah surat pernyataan yang dikeluarkan oleh Instansi yang berwenang, biasanya kamar dagang (*Chamber of Commerce*) yang menyebutkan negara asal barang.

Kelompok dokumen pembantu adalah dokumen yang diperlukan untuk membantu para pelaksana dalam menjalankan tugas *follow-up* (tugas lanjutan). Yang termasuk dokumen kelompok ini adalah :

a. *Instruction Manual*

Berisikan tata-cara dan tata-kerja suatu alat, termasuk uraian mengenai *Manufacturing Process* (Proses Produksi) dari suatu komoditi.

b. *Layout-Scheme*

Merupakan gambar denah tata letak mesin dalam pabrik yang susunannya disesuaikan dengan urutan proses produksi.

c. *Brochure atau Leaflet*

Buku kecil berisi keterangan singkat mengenai suatu produk yang bertujuan memberikan informasi kepada konsumen tentang produk tersebut.

Pemberitahuan kedatangan tersebut juga harus dilengkapi dengan :

- a. *Manifest* merupakan suatu dokumen yang merupakan daftar dari semua barang/muatan yang diangkut di dalam sarana pengangkut. Dari daftar tersebut dapat diketahui secara rinci mengenai jenis, jumlah, berat barang yang diangkut beserta nama *shipper* dan *consignee, notify party*, alamat, *carrier, HS number*, dan lainnya.
- b. Daftar penumpang dan atau awak sarana pengangkut, beserta dengan daftar barang bawaan berupa barang dagangan dan daftar bekal sarana pengangkut (jumlah dari bekal dan asal serta cara mendapatkan bekal untuk perjalanan)
- c. *Stowage*, atau rencana penyimpanan barang.
- d. Daftar senjata api dan obat-obatan (termasuk narkotika) yang ada dalam sarana pengangkut.⁴¹

Selain dokumen-dokumen diatas, juga diperlukan adanya Formulir Pemberitahuan Impor Barang atau sering disebut dengan PIB. Importir atau kuasanya membuat PIB berdasarkan dokumen pelengkap pabean yang diterima dari *supplier* atau pengirim atau eksportir di luar negeri dan menghitung sendiri Bea Masuk, Cukai, dan Pajak dalam rangka impor yang harus dibayar/terutang, sesuai dengan nilai pabean dan atau klasifikasi barang yang diimpor. PIB merupakan pernyataan tertulis yang dibuat dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan seperti diatur dalam perundang-undangan baik kepabeanan maupun yang diatur dalam peraturan lainnya berkenaan dengan teknik dan perdagangan internasional, ketentuan pembatasan/larangan dalam rangka pengawasan atas perdagangan barang-barang secara ilegal.

⁴¹ Ali Purwito M, *Kepabeanan Konsep dan Aplikasi*, Op.Cit hal 157.

B. 4. Konsep Manajemen Risiko.

Pengawasan terhadap sarana pengangkut dan barang yang diangkutnya merupakan suatu hal yang penting agar petugas Bea dan Cukai dapat menganalisis dan mengantisipasi kejadian atau risiko yang akan timbul. Saat ini, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai menerapkan manajemen risiko dalam sistem dokumen dan fisik barang selain menggiatkan fungsi pelayanan dan pengawasan, yaitu dengan cara memperhatikan tinggi/rendahnya risiko atas barang yang diimpor melalui jalur yang ditetapkan oleh pemerintah.

Adapun pengertian yang terkait dengan risiko itu sendiri adalah :

Yang paling mendasar adalah risiko bisa diartikan sebagai ketidakpastian yang telah diketahui tingkat probabilitas kejadiannya. Pengertian lain dan sering digunakan oleh kebanyakan orang, risiko adalah ketidakpastian yang bisa dikuantitaskan yang dapat menyebabkan kerugian atau kehilangan.⁴²

Manajemen risiko merupakan proses terstruktur dan sistematis dalam mengidentifikasi, mengukur, memetakan, mengembangkan alternatif penanganan risiko, dan dalam memonitor dan mengendalikan implementasi penanganan risiko.⁴³

B. 4. 1. Risk Assessment

Dalam Kepabeanan dikenal istilah *Risk Assessment*. Definisi *Risk Assessment* yang diberikan oleh *World Customs Organization* adalah :

*Risk Assessment is the application of various techniques to assess the probability that goods being processed through customs control have been not declared or not fully declared. It identifies the risks involved in the clearance of passengers and cargo by customs.*⁴⁴

⁴² Bramantyo Djohanputro, *Manajemen Risiko Korporat Terintegrasi*, (Jakarta : PPM, 2006), hal 16.

⁴³ *Ibid.* hal 27.

⁴⁴ *Risk assessment, Profiling and Targeting, World Customs Organization*

Secara umum *Risk Assessment* mencakup dua hal, yaitu :

- *The Physical Risks of goods being removed from the customs area*
- *The traffic patterns and types of goods being imported and exported*

Risk Assessment digunakan dengan tujuan untuk :

Risk assessment is applied to customs enforcement primarily to identify how best to apply effort and resources in order to maximize seizures of contraband. The technique is used to improved selectivity or targeting by focusing enforcement efforts on the areas most likely to produce positive enforcement results.

Adapun metodologi yang digunakan dalam penentuan *risk assessment*, dibedakan menjadi tiga kategori sebagaimana dijelaskan oleh *World Customs Organization* sebagai berikut :

- ❖ *Strategic*
Through the review of comprehensive information, customs is able to sift out areas of low risk and to intervene only where experienced and practical judgement says it is necessary. In this way, customs goes from the “gatekeeper mentality” of trying to check everything and everybody to a “interdiction” mentality of only looking at highly suspect cargo or passengers.
- ❖ *Operational*
Operational risk management is the practical application of risk management. Examples of this are determining the audit level of importers or deciding how to deploy staff and equipment.
- ❖ *Tactical*
*Tactical Risk Management is used by officers at their workplace in dealing with immediate situations. In the tactical phase, the customs officers, with the assistances of set procedures combined with intelligence, experience and skill must decide what passengers or cargo to search.*⁴⁵

B. 4. 2 Profiling

Proses *Profiling* juga perlu dilakukan dalam upaya meminimalkan risiko yang dihadapi. Adapun definisi *Profiling* yang dapat diberikan dalam hal ini adalah :

⁴⁵ *Ibid*

“A profile is a group of characteristics, some or all of which tend to be present in any specific instance, displayed in common by cargo shipments and passengers smuggling narcotics at a given location. Profiling is the method by which an attempt is made to select for examination only those cross border movements by people or objects which are likely to be involved in smuggling activity. A profile is an enforcement tool that can provide enforcement officers with a picture of a smuggler or the modus operandi of a smuggling operation.”⁴⁶

Kepabeanan dalam upaya untuk mengamankan hak-hak negara dibidang keuangan berhadapan dengan dua hal yaitu :

- Pelanggaran yang bersifat administratif atas ketentuan-ketentuan kepabeanan, perdagangan, pertanian, lingkungan hidup, dan lainnya yang dititipkan pelaksanaan pengawasannya kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
- Dalam rangka upaya untuk mengurangi dan memberantas pemasukan barang secara ilegal, yang menjurus ke tindak pidana penyelundupan.⁴⁷

Dengan adanya sistem manajemen risiko ini diharapkan dapat memperbaiki kinerja dan mendeteksi adanya *fraud* sebagai suatu penyimpangan, pemalsuan atau tindakan yang mengarah ke tindak pidana. *Fraud* dapat dikatakan sebagai tindakan kriminal seperti pemalsuan *commercial invoice*, *manifest* dan lainnya.

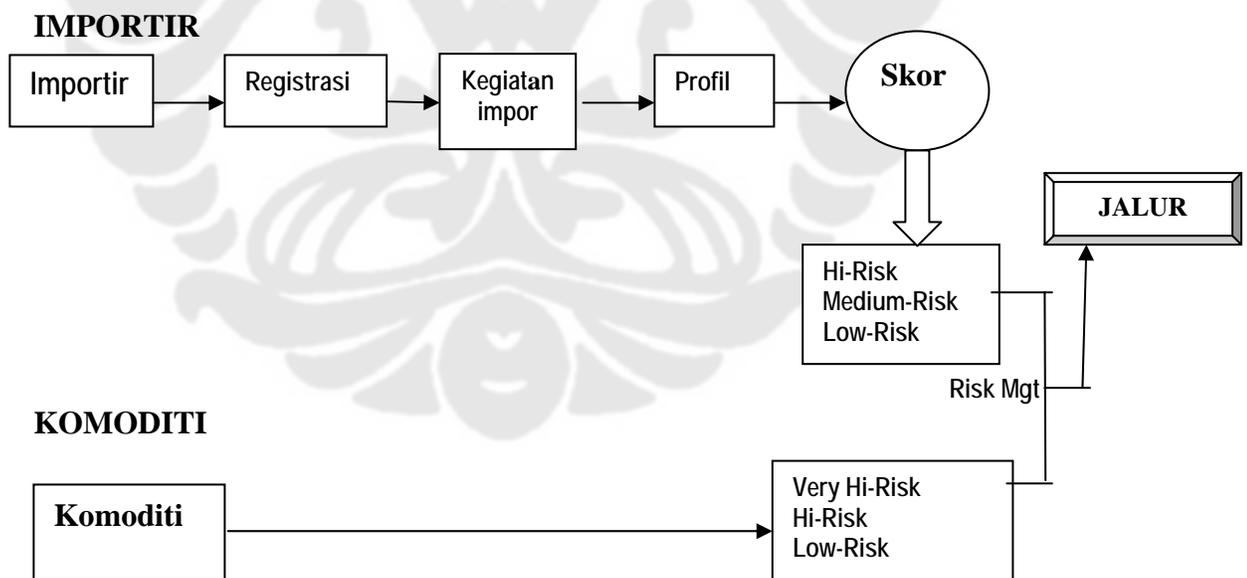
Dalam penelitian ini, Peneliti memberikan gambaran mengenai skema kerangka berpikir yang digunakan oleh Peneliti. Penetapan tingkat risiko di bidang impor dilakukan berdasarkan profil importir dan komoditi. Dalam mengetahui profil importir dilakukan dengan proses registrasi importir. Berdasarkan proses registrasi ini diketahui data awal mengenai importir. Selanjutnya importir ini melakukan importasi. Selama importir ini melakukan importasi akan diketahui data yang terkait dengan

⁴⁶ *Ibid*

⁴⁷ Ali Purwito M, *Kepabeanan Konsep dan Aplikasi*, Op. Cit hal 266.

impor seperti data tentang pelanggaran dalam memasukkan jumlah, jenis barang, nilai pabean, tarif dan sebagainya. Selanjutnya berdasar data awal dan data importasi, dilakukan *profiling* oleh Pihak Bea dan Cukai yang akan menghasilkan skor/pembobotan. Penilaian yang dilakukan akan menentukan kategori tingkat risiko importir apakah termasuk *Hi-risk*, *Medium-risk* atau *Low-risk*. Profil komoditi dibedakan menjadi tiga kategori, yaitu *Very Hi-risk*, *Hi-risk* dan *Low-risk*. Berdasarkan kategori profil importir dan komoditi ini diterapkan manajemen risiko. *Output* dari manajemen risiko adalah penetapan jalur. Adapun skema kerangka berpikir berpikir yang dimaksud sebagai berikut :

GAMBAR II.1
SKEMA KERANGKA BERPIKIR



Sumber : Diolah oleh Peneliti

C. Metode Penelitian

Metode merupakan tata cara bagaimana suatu penelitian dilaksanakan.⁴⁸ Metode penelitian adalah penjelasan secara teknis mengenai metode-metode yang digunakan dalam suatu penelitian.⁴⁹ Berdasarkan definisi diatas, metode penelitian membahas mengenai keseluruhan cara suatu penelitian dilakukan di dalam penelitian, yang mencakup prosedur dan teknik-teknik yang dilakukan di dalam penelitian.

C. 1. Pendekatan Penelitian

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian secara holistik (utuh), dengan cara deskripsi dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.⁵⁰ Sedangkan Creswell dalam bukunya *Research Design : Qualitative and Quantitative Approach* mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai berikut :

*“an aquiry of understanding a social or human problem based on building a complex, holistic picture, formed with words, reporting detailed views of informants and conducted in natural setting.”*⁵¹

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif. Hal ini disebabkan karena tema yang diangkat dalam skripsi berusaha mengedepankan penjelasan yang mendalam akan suatu proses hasil tindakan. Hal ini disebabkan oleh bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas apabila diamati dalam proses. Creswell menyatakan, bahwa bisa saja sejak awal, sebelum melakukan penelitian, peneliti yang menggunakan pendekatan kualitatif mengemukakan teori dari berbagai

⁴⁸ Iqbal Hasan, *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2002), hal. 21.

⁴⁹ Noeng Muhadjir, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Yogyakarta : Rake Sarasin, 1992), hal.2

⁵⁰ Lexy J. Moleong M A, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (PT Remaja Rosda Karya : Bandung, 2006), hal 7.

⁵¹ John W Creswell, *Research Design : Qualitative and Quantitative Approaches*, (California : SAGE Publications, 1994), hal 1-2.

kajian literatur.⁵² Teori dan konsep ini akan dibandingkan dengan fenomena atau gejala yang terjadi, apakah sesuai atau terdapat anomali.

Selain alasan diatas, alasan lainnya mengapa peneliti memilih pendekatan kualitatif adalah kedudukan teori dalam penelitian ini serta pola pemikiran penelitian yang bersifat induktif. Ciri-ciri lain pendekatan kualitatif yang disebutkan Prasetya Irawan sebagai berikut :

“Peneliti kualitatif berfikir secara induktif, *grounded*. Ia tidak memulai penelitiannya dengan mengajukan hipotesis dan kemudian menguji kebenarannya (berpikir deduktif). Tetapi peneliti kualitatif bergerak dari “bawah”. Dia kumpulkan data sebanyak mungkin tentang sesuatu, dan dari data itu ia mencari pola-pola, hukum, prinsip-prinsip, dan akhirnya ia menarik kesimpulan dari analisisnya itu.”⁵³

Pertimbangan untuk melakukan penelitian kualitatif yang diambil peneliti didasarkan pada kedudukan teori yang dijadikan peneliti sebagai dasar atau petunjuk untuk melihat kedalam suatu fenomena.

C. 2 Jenis Penelitian

a. Berdasarkan tujuannya.

Penelitian ini termasuk ke dalam jenis penelitian deskriptif (*descriptive research*). Penelitian deskriptif menurut Sanapiah Faisal adalah penelitian yang ditujukan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial dengan jalan mendeskriptifkan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti.⁵⁴

⁵² *Ibid.* hal 3

⁵³ *Ibid.* hal 11

⁵⁴ Sanapiah Faisal, *Format-Format Penelitian Sosial*, (Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 1999), hal 20.

Penulisan skripsi ini menjelaskan bagaimana pengawasan dan pelayanan pabean yang dilakukan melalui penetapan tingkat risiko atas barang-barang impor.

b. Berdasarkan manfaat penelitian.

Penelitian ini dapat digolongkan sebagai penelitian murni, seperti yang disebutkan Creswell mengenai karakteristik penelitian murni, yaitu :

1. *Research problems and subjects are selected with a great deal of freedom.*
2. *Research is judged by absolute norm of scientific rigor, and the highest standards of scholarship are sought.*
3. *The driving goal is to contribute to basic, theoretical knowledge.*⁵⁵

Penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah penelitian murni. Penelitian murni lebih banyak digunakan dilingkungan akademik dan biasanya dilakukan dalam kerangka pengembangan ilmu pengetahuan.⁵⁶ Permasalahan penelitian ini ditentukan sendiri oleh peneliti berdasarkan minat dan latarbelakang pendidikan formal peneliti. Disamping itu, penelitian ini dibuat berdasarkan standar metode penelitian sosial dan tidak dibuat berdasarkan kepentingan pihak lain di luar aktivitas akademik.

c. Berdasarkan dimensi waktu penelitian

Penelitian ini tergolong penelitian *cross sectional*. Hal ini sejalan dengan yang diungkapkan Bailey mengenai definisi *cross sectional* :

*“...Most survey studies are in theory cross sectional, even though in practise it may take several weeks or months for interviewing to be completed. Researchers observe at one point in time”.*⁵⁷

Berdasarkan definisi tersebut penelitian *cross sectional* dilakukan hanya dalam satu waktu saja, meskipun wawancara dan informasi memerlukan waktu

⁵⁵ Creswell, Op Cit, hal 21.

⁵⁶ Bambang P & Lina M. Jannah, *Metode Penelitian Kuantitatif : Teori dan Aplikasi* (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2005), hal 38

⁵⁷ Kenneth D. Bailey, *Methods of Social Research* (New York : the Free Pres, 1999), hal 36

sampai dengan beberapa bulan. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Maret 2008 sampai dengan bulan Juli 2008.

d. Berdasarkan teknik analisis data.

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif dan data kuantitatif. Dalam penelitian ini, peneliti tidak akan menggambarkan semua temuan yang peneliti dapatkan dari lapangan, namun hanya data, gambaran maupun analisa yang menurut peneliti penting untuk dibagikan kepada pembaca penelitian ini.

C. 3. Metode dan Strategi Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan dua metode pengumpulan data, yaitu :

a. Studi Literatur (*Library Research*)

Peneliti menggunakan teknik pengumpulan data melalui studi literatur. Dalam bukunya, Creswell menjelaskan tentang 3 (tiga) macam penggunaan literatur dalam penelitian kualitatif yaitu :

- *The literature is used to “frame” the problem in the introduction to the study, or*
- *The literature is presented in separate section as a “review of the literature”, or*
- *The literature is presented in the study at the end, it becomes as a basis for comparing and contrasting findings of the qualitative study.*⁵⁸

Studi literatur dilakukan peneliti dengan membaca dan mengumpulkan data mulai dari Undang-Undang Kepabeanan, Peraturan Menteri Keuangan, Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Surat Edaran, Buku-buku, Paper atau makalah, majalah, jurnal, bahan seminar, dan penelusuran di internet guna mendapatkan data sekunder

⁵⁸ Creswell, Op. Cit, hal 10

dan tulisan-tulisan yang relevan dengan permasalahan yang diangkat dalam penulisan skripsi ini. Penelitian ini tidak terbatas pada pengumpulan data dan penyusunan data, tetapi meliputi analisis dan interpretasi tentang arti data itu, menjadi suatu wacana dan konklusi dalam berpikir logis, praktis dan teoritis.⁵⁹

b. Studi Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan (*field research*) dilakukan dengan melakukan wawancara mendalam (*in depth interview*). Peneliti akan menggunakan pertanyaan terbuka, melakukan *one by one interview* dengan tidak membatasi pilihan jawaban informan serta menggunakan *audio tape*. Selanjutnya hasil wawancara tersebut akan diolah menjadi transkrip wawancara yang nantinya akan dianalisis. Wawancara mendalam ini dilakukan kepada pihak-pihak yang berkompeten dalam masalah pengawasan pabean dan pelaksanaan manajemen risiko melalui penetapan tingkat risiko di bidang impor.

C. 4 Hipotesis Kerja

Hipotesis merupakan jawaban sementara peneliti terhadap penelitiannya sendiri. Dalam penelitian kualitatif, hipotesis tidak diuji, tetapi diusulkan (*suggested, recommended*) sebagai satu panduan dalam proses analisis data. Dalam penelitian kualitatif, hipotesis terus menerus disesuaikan dengan data di lapangan.⁶⁰ Hipotesis awal dalam penelitian ini yaitu :

Penetapan tingkat risiko atas barang-barang impor berdasarkan profil importir dan komoditi. Terhadap profil importir dan komoditi akan diberikan penilaian dan

⁵⁹ Winarno Surakhmad. *Pengantar Penelitian Ilmiah Dasar, Metode dan Teknik*. (Bandung : Tarsico, 1982), hal 139-140

⁶⁰ Prasetya Irawan, Op. Cit. hal 12

pembobotan melalui *scoring* yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai dalam pemutakhiran tingkat risiko berdasarkan *track record* importir (berkenaan dengan data awal saat registrasi, kejelasan dari *Nature of Business* yang dilakukan, pelanggaran yang dilakukan dan sebagainya), yang nantinya akan menghasilkan output berupa penjaluran. Manajemen risiko diterapkan dengan tujuan untuk menguji penetapan tingkat risiko serta pencapaian fungsi pengawasan dan pelayanan yang diberikan oleh Bea dan Cukai secara ideal.

C. 5. Informan

Informan yang dihadirkan dalam penelitian ini dapat digolongkan sebagai *key informant*, yang sengaja dipilih oleh peneliti. Pemilihan informan (*key informant*) pada penelitian difokuskan pada representasi atas masalah yang diteliti.⁶¹ Oleh karena itu wawancara dilakukan kepada beberapa informan yang harus memiliki beberapa kriteria yang mengacu pada apa yang telah ditetapkan oleh Neuman dalam bukunya, yaitu :

- *The informant is totally familiar with the culture and is in position to witness significant events makes a good informant.*
- *The individual is currently involved in the field.*
- *The person can spend time with the researcher.*
- *Non-analytic individuals make better informants. A non-analytic informant is familiar with and uses native folk theory or pragmatic common sense.*⁶²

Berdasarkan kriteria tersebut diatas, maka wawancara dilakukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan penelitian, diantaranya adalah :

⁶¹ Burhan Bungin, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. (Jakarta : PT Raja Grafindo, 2003), hal 53.

⁶² W. L Neuman, *Social Research Methods : Qualitative and Quantitative Approaches 5Th edition*, (Boston : Allyn and Bacon, 2003), hal 394 -395.

- ❖ Didit Prayudi, selaku Koordinator Pelaksana Intelijen Penindakan dan Penyidikan di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Soekarno-Hatta. Wawancara dilakukan untuk mengetahui penerapan manajemen risiko dalam fungsi pengawasan dan pelayanan Bea dan Cukai dalam penetapan tingkat risiko atas barang impor di KPPBC Soekarno-Hatta.
- ❖ Bambang Priyono, selaku Koordinator Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen dan Operasional Komputer dan Distribusi Dokumen. Wawancara dilakukan untuk mengetahui pemeriksaan dokumen-dokumen dan *scoring* dalam penetapan tingkat risiko atas barang-barang impor.
- ❖ Dian Purwanto, selaku pelaksana Subdit Intelijen Penindakan dan Penyidikan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Wawancara dilakukan untuk mengetahui mengapa ditetapkan profil importir dan komoditi dalam penetapan tingkat risiko dan pelaksanaan prosedur manajemen risiko dalam kepabeanan.
- ❖ Aryamabruri, selaku pelaksana Seksi Registrasi Importir (Direktorat Audit, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai). Wawancara dilakukan untuk mengetahui peran dan penilaian yang dilakukan oleh Direktorat Audit dalam pelaksanaan penilaian dalam rangka pemutakhiran profil importir.
- ❖ Nanik, selaku pelaksana Seksi Nilai Pabean (Direktorat Teknis Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai). Wawancara dilakukan untuk mengetahui peran dan penilaian yang dilakukan oleh Direktorat Teknis Kepabeanan dalam pelaksanaan penilaian dalam rangka pemutakhiran profil importir.
- ❖ Tuti, selaku pelaksana Direktorat Penerimaan dan Peraturan Kepabeanan dan Cukai, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Wawancara dilakukan untuk

mengetahui peran dan penilaian yang dilakukan oleh Direktorat ini dalam pelaksanaan penilaian dalam rangka pemutakhiran profil importir.

- ❖ Oktovani, selaku PPJK (Pengusaha Pengurus Jasa Kepabeanan) sebagai pihak yang mewakili kepentingan importir dalam hal pengurusan *customs clearance*. Wawancara dilakukan untuk mengetahui profil importir dalam penentuan tingkat risiko di bidang impor.
- ❖ Ferry, selaku *Customs Consultant*- PPJK, Widya Bhakti. Wawancara dilakukan untuk mengetahui persepektif yang lebih luas dalam penentuan tingkat risiko di bidang impor.
- ❖ Bambang Semedi, sebagai pihak akademisi (pengajar Widyaiswara-Pusdiklat Bea dan Cukai). Wawancara dilakukan untuk mengetahui perspektif yang lebih luas dalam penentuan tingkat risiko di bidang impor.

C. 6 Proses Penelitian

Penetapan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-97/BC/2003 tentang Profil Importir dan Profil Komoditi untuk Penetapan Jalur dalam Pelayanan Impor. Berdasarkan observasi awal yang dilakukan penulis, bahwa Profil Importir dan Profil Komoditi ini digunakan dalam rangka menetapkan tingkat risiko atas kegiatan importasi. Akan tetapi pada observasi selanjutnya penulis menemukan bahwa Profil Importir dan Profil Komoditi tidak semata-mata untuk penetapan jalur dalam pelayanan impor saja tetapi juga ini dilatarbelakangi dalam rangka meningkatkan pengawasan dan pelayanan yang dilakukan melalui penerapan manajemen risiko kepabeanan.

Menurut penulis, tema ini sangatlah menarik untuk dibahas karena dalam konsep manajemen risiko yang digunakan dalam kepabeanan ini berbeda dengan konsep manajemen risiko pada umumnya. Perbedaan tersebut muncul karena adanya perbedaan subjek (profil importir) dan objek (profil komoditi). Manajemen risiko digunakan dalam rangka pencapaian kondisi yang ideal dalam pelaksanaan fungsi pengawasan dan pelayanan yang dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai.

C. 7 Site Penelitian

Adapun yang menjadi site dilakukannya penelitian ini adalah

- Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai di Soekarno-Hatta.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Jl. A.Yani Jakarta Timur.

C. 8 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini mengenai pengawasan dan pelayanan pabean di bidang impor yang dilakukan melalui penetapan tingkat risiko atas profil importir dan komoditi melalui manajemen risiko. Dalam penelitian ini, peneliti kesulitan dalam hal mengumpulkan data dan juga informasi tentang profil importir dan komoditi dikarenakan kerahasiaan data tersebut. Oleh sebab itu, peneliti mencoba memakai data beberapa tahun terakhir. Selain itu penulis hanya bisa menjabarkan manajemen risiko dalam kepabeanan secara makro saja. Penelitian ini dibatasi hanya sampai pada penjalurannya saja sebagai *output* dari manajemen risiko.