



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS STRATEGI PENCEGAHAN KEJAHATAN
SITUASIONAL DALAM KASUS PENYELUNDUPAN BARANG
DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana

M. FARID ANANDA

0606095563

**DEPARTEMEN KRIMINOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK
Juli 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar**

Nama : Muhammad Farid Ananda

NPM : 0606095563

Tanda Tangan :



Tanggal : 11 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Muhammad Farid Ananda
NPM : 0606095563
Program Studi : KRIMINOLOGI
Judul Skripsi : Analisis Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional
dalam Kasus Penyelundupan Barang di Pelabuhan
Tanjung Priok

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Kriminologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Mohammad Kemal Dermawan, M.Si (.....)

Penguji Ahli : Agoes Widodo, S.Sos, M.Si (.....)

Ketua Sidang : Drs. Eko Hariyanto, M.Si (.....)

Sekretaris Sidang : Yogo Tri Hendiarto, S.Sos, M.Si (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 29 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Penelitian ini menggambarkan suatu sistem pencegahan kejahatan atau sistem pengamanan yang diterapkan di Pelabuhan dalam meminimalisasi suatu tindakan-tindakan penyelundupan barang dalam proses ekspor maupun impor barang. Namun, ada kalanya sistem pengamanan yang telah diterapkan tersebut akan mengalami adanya suatu kemungkinan gangguan yang cukup berarti sehingga efektifitas pengamanannya pun akan berkurang.

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Tanjung Priok yang merupakan salah satu pelabuhan modern dan terbesar di Indonesia yang mana dalam arus ekspor dan impor barang yang terjadi dan menggunakan jasa pelayanan kepelabuhannya sangat tinggi. Terkait dengan hal tersebut maka kemungkinan terjadi suatu tindakan kejahatan seperti penyelundupan barang pun sangat tinggi yang melalui pintu pelabuhan laut.

Sistem pengamanan yang baik mutlak diperlukan untuk meminimalisasi adanya kemungkinan penyelundupan barang. Yang tidak kalah pentingnya lagi adalah kelakuan dari birokrat yang memiliki wewenang dalam mencegah dan mengawasi adanya kemungkinan terjadinya suatu tindakan penyelundupan. Karena itu lah yang kemudian dapat pula menyebabkan sistem pengamanan yang telah diterapkan menjadi lemah dan tidak berarti. Sekuat apa pun suatu sistem pencegahan kejahatan apabila yang diberikan wewenang untuk menerapkan sistem pencegahan kejahatan tersebut memiliki kelakuan dan moral yang buruk tentunya akan mengganggu efektifitas dari sistem pengamanan itu sendiri.

Inilah yang peneliti coba paparkan dalam skripsi ini. Peneliti menyadari bahwa skripsi ini tentunya tidak luput dari kekurangan, maka peneliti mohon maaf apabila terdapat kekurangan-kekurangan di dalam penulisan skripsi ini, dan semoga skripsi ini bisa bermanfaat bagi perkembangan pengetahuan.

Depok, Juli 2012

Muhammad Farid Ananda

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat, rizki, karunia, dan izin-Nya, serta Shalawat dan salam saya haturkan kepada nabi junjungan kita, Nabi Muhammad SAW. Akhirnya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Sosial Program Studi Kriminologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

Saya menyadari bahwa rampungnya skripsi ini juga merupakan hasil kontribusi dari berbagai pihak yang sangat membantu saya. Untuk itu saya ingin mengucapkan terimakasih kepada beberapa pihak yang sangat membantu dalam penyelesaian skripsi ini, yakni:

1. Orang tua saya, Imam Gozali dan Rustini atas semua dukungan moril dan materiil yang diberikan pada peneliti, Keluarga kecil saya, istri dan anak tercinta yang juga turut memberikan dukungan hingga akhirnya saya bisa menyelesaikan skripsi ini
2. Dr. Mohammad Kemal Dermawan, M.Si sebagai Pembimbing Skripsi yang telah memberikan waktu, tenaga, ide-ide, masukan, dan bimbingan selama proses penulisan skripsi ini berlangsung.
3. Prof. Adrianus Eliasta Meliala, Ph.D selaku Penasehat Akademik saya atas bimbingan dan nasehatnya
4. Bapak Agoes Widodo, S.Sos, M.Si selaku Penguji Ahli dalam skripsi ini yang telah memberikan kritik dan saran agar skripsi ini menjadi lebih baik
5. Seluruh Staf dan Pengajar Departemen Kriminologi FISIP UI, yang telah mendedikasikan hidupnya untuk berbagi ilmu kepada kami
6. Mas Yogo dan Mas Kisnu, atas bantuannya memberikan saya kesempatan untuk tetap bisa menyelesaikan pendidikan hingga akhir ini.
7. Mas Arief Effendi yang selalu setia membantu kami para mahasiswa yang membutuhkan pertolongan dalam urusan-urusan birokrasi.

8. Bapak Muhamad Saiful selaku Kasubbag SDM Bea Cukai tanjung Priok, yang turut membantu dan mengizinkan serta mengarahkan saya dalam mendapatkan data pada skripsi ini
9. Bapak Anhardeni selaku Staf Pelaksana pada Sub Bagian Intelijen Bea Cukai Tanjung Priok yang juga memberikan masukan-masukan untuk skripsi ini
10. Bapak Rudi dan Bapak Agung selaku Kanit Penyidikan I dan II, yang telah memberikan izin, masukan dan arahan kepada saya selama melakukan penelitian
11. Seluruh Staf Sub Bagian Penyidikan, yang telah bersedia saya ganggu kegiatannya, khususnya Mas Zacky dan Mas Lalu yang selalu sabar memberikan informasi-informasi penting pada skripsi ini.
12. Staf Bea Cukai sebagai operator *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* dan *Gamma Ray*, atas kesempatan yang diberikan untuk memberikan informasi kepada saya
13. Seluruh teman-teman Kriminologi angkatan 2006, akhirnya bisa nyusul lulus juga.
14. Serta pihak-pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu

Depok, Juli 2012

Muhammad Farid Ananda

ABSTRAK

Nama : Muhammad Farid Ananda
Program Studi : Kriminologi
Judul Skripsi : Analisis Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional dalam Kasus Penyelundupan Barang di Pelabuhan Tanjung Priok

Penelitian ini mendeskripsikan tentang mekanisme pencegahan kejahatan yang diterapkan oleh Bea Cukai Tanjung Priok dalam mencegah terjadinya penyelundupan barang. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Selain itu, pada penelitian ini juga dimasukkan bahasan mengenai adanya kemungkinan suatu celah yang dapat melemahkan sistem pencegahan yang telah diterapkan tersebut, yang diduga berasal dari praktek penyuapan yang dilakukan oleh importir dan juga birokrat atau petugas Bea Cukai itu sendiri. Maka, selain mengaitkan dengan konsep pencegahan kejahatan situasional, penelitian ini juga mengaitkan dengan konsep pilihan rasional dan kejahatan okupasional.

Kata Kunci:

Pencegahan Kejahatan Situasional, Pilihan Rasional, Kejahatan Okupasional

ABSTRACT

Name : Muhammad Farid Ananda
Study Program : Criminology
Title : An Analysis of Situational Crime Prevention
Strategies In The Case of Smuggling of Goods At
Port of Tanjung Priok

The focus of this study is describes about the mechanisms of crime prevention that are applied by Tanjung Priok Customs in the case of smuggling of goods. This research is qualitative descriptive interpretive. In addition, in this study also included a discussion about a possibility of a gap that could undermine the preventing system that has been applied, are thought to have originated from the bribery practical that committed by importers and Customs officers or the bureaucrats themselves. Thus, in addition to hooking up with the concept of situational crime prevention, this research has also linked with the concept of rational choice and occupational crime.

Keywords:

Situational Crime Prevention, Rational Choices, Occupational Crime

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Farid Ananda
NPM : 0606095563
Program Studi : Sarjana Reguler Kriminologi
Departemen : Kriminologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

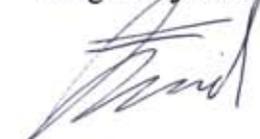
**Analisis Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional Dalam Kasus
Penyelundupan Barang Di Pelabuhan Tanjung Priok**

Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada Tanggal : 11 Juli 2012

Yang Menyatakan


(Muhammad Farid Ananda)

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vii
ABSTRAK.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR BAGAN.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Permasalahan Penelitian.....	6
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	8
1.4 Tujuan Penelitian.....	9
1.5 Signifikansi Penelitian.....	9
BAB II LANDASAN TEORITIS	
2.1 Definisi Konseptual.....	10
2.1.1 Definisi Kejahatan.....	10
2.1.2 Definisi Pencegahan Kejahatan.....	14
2.1.3 Definisi Penyelundupan.....	18
2.2 Kerangka Teori.....	22
2.2.1 <i>Situational Crime Prevention</i> dalam Menjelaskan Upaya Mengurangi Kesempatan Bagi Terjadinya Penyelundupan Barang Di Pelabuhan.....	23

2.2.2 <i>Rational Choice Theory</i> Dalam Menjelaskan Pertimbangan Keberhasilan Pelaku Dalam Melakukan Penyelundupan Barang Di Pelabuhan.....	27
2.2.3 Kejahatan Birokrat Sebagai Pendukung Terjadinya Penyelundupan Sehingga Berpengaruh Pada Keberhasilan <i>Situational Crime Prevention</i>	31
2.3 Hasil Penelitian Terdahulu.....	35
2.3.1 Penelitian Imanuel J. Sampelalong.....	35
2.3.2 Penelitian Agus Yulianto.....	37
2.3.3 Penelitian Daniel D. Ntanda Nsereko.....	40
2.3.4 Kesimpulan yang Kemudian Membedakan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian dalam Skripsi Ini.....	40
2.4 Kerangka Pikir.....	42
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Penelitian.....	45
3.2 Tipe Penelitian.....	45
3.3 Dimensi Waktu.....	46
3.4 Penempatan Sebagai <i>Entry Point</i>	46
3.5 Informan Penelitian.....	47
3.6 Data Primer dan Sekunder.....	48
3.6.1 Data Primer.....	48
3.6.2 Data Sekunder.....	48
3.7 Pengumpulan Data.....	48
3.7.1 Wawancara.....	48
3.7.2 Observasi.....	49
3.8 Alat Bantu Pengumpulan Data.....	50
3.8.1 Pedoman Wawancara.....	50
3.8.2 Pedoman Observasi.....	51
3.8.3 Alat Perekam.....	51
3.9 Kendala.....	51

BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	54
4.1.1 Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok...	54
4.1.2 Proses Pengawasan Barang Yang Dilakukan.....	60
4.1.3 Sistem Pengamanan Terhadap Barang yang Masuk Ke Pelabuhan.....	71
4.1.3.1 Akses Masuk Lokasi Pengamanan dan Pemeriksaan Kontainer.....	71
4.1.3.2 Sistem Pengamanan Barang Impor.....	72
4.1.3.3 Sistem Pengamanan Barang Ekspor.....	76

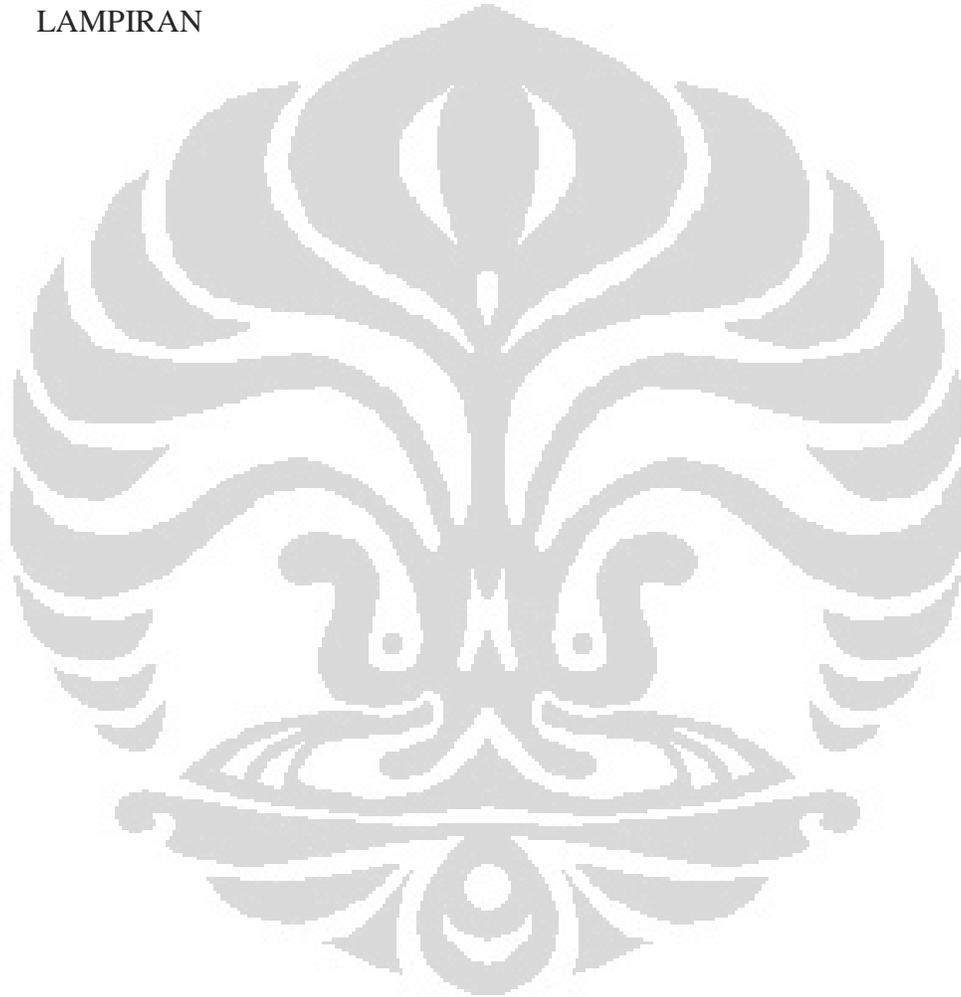
BAB V EFEKTIFITAS SISTEM PENGAMANAN DAN KEMUNGKINAN ADANYA GANGGUAN

5.1 Sistem Pengamanan yang Diterapkan Kaitannya dengan <i>Situational Crime Prevention</i>	80
5.1.1 <i>Increase The Effort Needed to Commit Crime</i>	80
5.1.2 <i>Increase The Risks Of Committing Crime</i>	84
5.1.3 <i>Induce Guilt Or Shame For Committing Crime/ Removing Excuses</i>	86
5.2 Kemungkinan Adanya Gangguan yang Dapat Melemahkan Sistem Pencegahan Kejahatan Situasional Dikaitkan dengan Konsep Pilihan Rasional dan Kejahatan Birokrasi.....	87
5.2.1 Keterkaitan Dengan Konsep Pilihan Rasional (<i>Rational Choices Theory</i>).....	94
5.2.2 Keterkaitan dengan Konsep Kejahatan Birokrat atau Kejahatan Okupasional (<i>Occupational Crime</i>).....	96

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan.....	99
6.2 Rekomendasi.....	103
6.3 Implikasi Kebijakan.....	104
6.4 Implikasi Teoritis.....	105

6.4.1 Kesesuaian Hasil Penelitian dengan Pencegahan Kejahatan Situasional.....	105
6.4.2 Kesesuaian Hasil Penelitian dengan Pilihan Rasional dan Kejahatan Birokrat.....	107
6.5 Implikasi Metodologis.....	109
DAFTAR PUSTAKA.....	111
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Neraca Perdagangan Indonesia Total.....	54
-----------	---	----

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1	Pemeriksaan Fisik.....	68
Gambar 4.2 (a) (b)	Lokasi Pemeriksaan Kontainer.....	72
Gambar 4.3	Hasil <i>Hi-Co Scan Double X-ray Inspection System</i>	74
Gambar 4.4 (a) (b)	Lokasi Pemeriksaan Kontainer dengan <i>Gamma Ray</i> ...	77
Gambar 5.1	Lokasi Pemeriksaan Awal Kontainer Yang Berisi Barang Ekspor.....	83
Gambar 5.2	<i>Standing Banner</i> Tentang Komitmen Bebas Pungli di Bea Cukai.....	94

DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1	Arus Barang (Perdagangan).....	3
Bagan 1.2	Arus Penumpang.....	4
Bagan 2.1	Kerangka pikir Peneliti.....	42
Bagan 4.1	Struktur Organisasi KPU Bea dan Cukai Tanjung Priok.....	56
Bagan 4.2	Alur Impor Barang di Pelabuhan Tanjung Priok.....	58

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, dan secara geografis posisi negara Indonesia sangat strategis karena menjadi penghubung dua samudera dan dua benua yaitu Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik dan Benua Asia dengan Benua Australia. Untuk itu lah lalu lintas barang dan jasa yang melewati perairan sangatlah tinggi intensitasnya. Melalui proses kegiatan pelayaran, lalu lintas perdagangan atau pun penumpang telah lama dilakukan oleh penduduk Indonesia, melalui jalur pelayaran juga lah peradaban suatu negara dapat terbentuk.

Sejak zaman prasejarah, penduduk Indonesia adalah pelayar-pelayar yang sanggup mengarungi lautan lepas, lautan di sekitar dan di antara pulau-pulau Indonesia tidak pernah menjadi penghalang, bahkan menjadi faktor pemersatu (Marwati dan Nugroho, 1992, hlm 2). Maka tidak berlebihan jika ada yang menyebut nenek moyang bangsa Indonesia sebagai sebutan pelaut.

Kegiatan pelayaran merupakan suatu aktifitas yang sangat vital dalam kehidupan sosial, ekonomi, kebudayaan dan pemerintahan bagi negara kepulauan, seperti halnya negara Indonesia yang sudah melakukan kegiatan ini sejak dahulu sebelum republik ini terbentuk. Oleh karena itu, sangat penting memiliki suatu sarana dan prasarana dalam mendukung kegiatan pelayaran tersebut. Salah satunya adalah dengan ketersediaan suatu pelabuhan-pelabuhan yang dapat menjadi tempat singgah dan yang kemudian menjadi cikal bakal pusat dari datangnya suatu peradaban dan juga pemerintahan suatu negara.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat

berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antar moda transportasi.

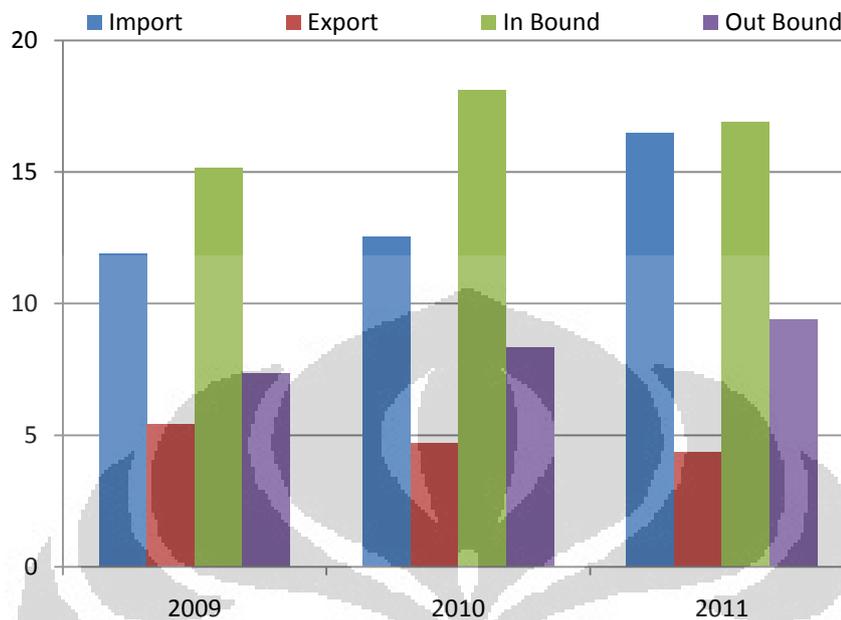
Terdapat 5 pelabuhan utama di wilayah kesatuan Republik Indonesia, yaitu pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Balikpapan, dan Makassar. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu dari pelabuhan utama di Indonesia yang terletak di Jakarta yang dipergunakan sebagai suatu sarana lalu lintas bongkar muat barang, transportasi penumpang dengan cakupan kegiatan dalam negeri maupun luar negeri.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

Dengan kegiatan yang termasuk ke dalam kategori pelabuhan utama tersebut, maka pelabuhan Tanjung Priok dapat dikatakan memiliki arus kegiatan yang sangat padat dan ramai tiap harinya dan juga selalu dipenuhi dengan barang-barang yang berharga ditumpukan peti kemas yang terdapat didalamnya. Intensitas keluar masuk orang (penumpang) dan/atau barang dari luar pelabuhan ke dalam pelabuhan pun sangat tinggi, oleh karena itulah kemungkinan gangguan-gangguan keamanan serta tindakan kejahatan sangat tinggi untuk terjadi. Berikut adalah data arus perdagangan dan penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok, mulai tahun 2005 hingga tahun 2010 :

Bagan 1.1

ARUS BARANG (PERDAGANGAN)



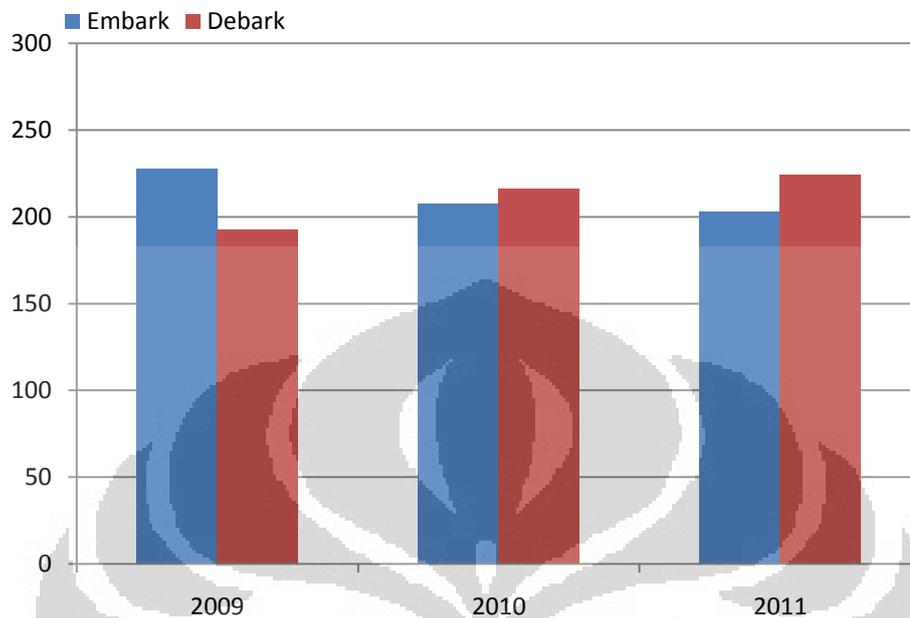
No	Uraian	Satuan	2009	2010	2011
1	Import	Unit	11.900.538	12.536.807	16.480.907
2	Export	Unit	5.427.255	4.693.648	4.353.493
3	In Bound	Unit	15.152.551	18.117.924	16.889.804
4	Out Bound	Unit	7.363.821	8.341.276	9.395.079

Sumber : Pelabuhan Tanjung Priok (www.priokport.co.id)

Jika mengacu pada bagan 1.1 tersebut, maka dapat diketahui bahwa terjadi suatu arus perdagangan baik dari dalam (ekspor) maupun dari luar (impor) yang cukup tinggi di Pelabuhan Tanjung Priok, kendati jika dilihat dalam tiap tahunnya arus perdagangan baik impor maupun ekspor mengalami kondisi yang fluktuatif, tidak selalu meningkat pada tiap tahunnya. Akan tetapi, hal tersebut sudah cukup untuk mengasumsikan bahwa Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan utama di Indonesia.

Begitu pula dengan arus penumpang yang terjadi di Pelabuhan Tanjung priok, juga terdapat data yang fluktuatif mengenai arus keberangkatan maupun kedatangan penumpang yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini dapat dilihat dalam bagan 1.2, sebagai berikut :

Bagan 1.2
ARUS PENUMPANG



No.	Uraian	Satuan	2009	2010	2011
1	Embark	Orang	227.927	207.638	202.929
2	Debark	Orang	192.845	216.313	224.259

Sumber : Pelabuhan Tanjung Priok (www.priokport.co.id)

Dengan intensitas arus perdagangan dan penumpang yang dapat dilihat cukup tinggi tersebut, maka tentu akan berpotensi untuk terjadinya suatu tindakan kejahatan. Berbagai kejahatan yang mungkin dapat terjadi di dalam pelabuhan itu sendiri adalah seperti penyelundupan barang, pencurian, perampokan, penipuan, dan lain sebagainya. Menurut Mustofa (2007, hlm 16), “Kejahatan adalah pola tingkah laku yang dilakukan oleh seorang individu atau sekelompok individu (terstruktur maupun tidak), maupun suatu organisasi (formal maupun non-formal) yang merugikan masyarakat (secara materi, fisik, maupun psikologis).

Oleh karena itu, suatu upaya pengamanan sangat diperlukan untuk dapat mencegah atau meminimalisasi tindakan kejahatan yang mungkin saja dapat terjadi. Keberadaan aparat-aparat pengamanan merupakan faktor penting dalam mengamankan kegiatan yang ada di dalam Pelabuhan Tanjung Priok, akan tetapi suatu hal yang juga sangat penting dan tidak boleh terlupakan adalah suatu

strategi-strategi pencegahan yang dapat dilakukan dengan maksud untuk meminimalisasi dan mencegah secara dini tindakan-tindakan kejahatan yang mungkin dapat terjadi di pelabuhan tersebut. Kejahatan memang tidak dapat dihilangkan dan akan berpotensi untuk terjadi dimana saja dan kapan saja, akan tetapi kita dapat mencegah atau pun mengurangnya dengan melakukan upaya-upaya atau strategi-strategi pencegahan yang tepat dan cermat.

Dengan banyaknya kemungkinan-kemungkinan kejahatan yang dapat terjadi di suatu pelabuhan yang intensitas kegiatannya cukup tinggi tersebut, maka peneliti kemudian ingin melakukan penelitian terkait dengan salah satu kejahatan yang mungkin dapat berpotensi tinggi untuk terjadi di pelabuhan, yaitu penyelundupan barang.

Penyelundupan barang bukan lah suatu tindak kejahatan yang ringan, tindakan tersebut akan sangat berbahaya apabila barang yang diselundupkan adalah sesuatu yang dapat merugikan atau membahayakan negara dan masyarakat, seperti contohnya adalah penyelundupan narkoba yang dikemas sedemikian rupa hingga tidak tampak dengan kasat mata wujud asli dari barang tersebut, seperti dengan menyusupinya bersamaan dengan atau dilapisi dengan produk-produk yang tidak mencurigakan, seperti mainan, dan benda-benda lain atau bahkan dengan perantara manusia seperti tersimpan di dalam salah satu organ tubuh, yang pada intinya bertujuan agar dapat membuat narkoba tersebut tersamar oleh penglihatan personel dan juga alat pengamanan.

Modus operandi lainnya yang digunakan oleh pelaku dalam upaya importasi suatu minuman keras adalah menggunakan pemberitahuan pabean melalui barang pindahan, memalsukan data impor dan memakai nama perusahaan lain (*undername*) (Vivanews, 2009). Kegiatan penyelundupan minuman keras ilegal impor masih terbilang tinggi. Kasus ini meningkat seiring dengan kenaikan cukai minuman beralkohol (minol) sejak tahun 2010 lalu (Vivanews, 2011). Selain itu, barang lain yang juga sering diselundupkan adalah barang bekas, seperti pakaian atau baju bekas. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kantor Wilayah Jakarta menyita 350 hingga 400 bal pakaian bekas (*ballpressed*) yang diduga berasal dari Malaysia sepanjang tahun 2011 (Detiknews, 2012).

Kasus penyelundupan lainnya yang juga berdampak buruk bagi lingkungan terutama terhadap kelangsungan hidup satwa-satwa langka yaitu penyelundupan gading gajah, gading gajah merupakan sesuatu yang memiliki kisaran harga yang tinggi jika diperjualbelikan, gading gajah itu sendiri merupakan salah satu barang yang dilarang untuk diperjualbelikan mengingat gajah yang memiliki gading tersebut jumlahnya semakin hari berkurang dan menuju pada kepunahan. Kelompok pemerhati perdagangan hewan liar internasional, *Traffic*, mencatat bahwa jumlah gading gajah yang disita pada 2011 adalah yang terbesar sejak 1989, *Traffic* mengatakan tahun ini adalah "yang terburuk" bagi gajah, dengan disitanya 23 ton gading yang berasal dari sedikitnya 2.500 ekor gajah (BBC Indonesia, 2011).

1.2 Permasalahan Penelitian

Pelabuhan Tanjung Priok sebagai salah satu pelabuhan utama di Indonesia, sudah dapat dipastikan memiliki intensitas arus perdagangan dan penumpang yang cukup padat dan tinggi, hal tersebut membuat suatu tindakan kejahatan seperti penyelundupan akan sangat dimungkinkan untuk terjadi. Pelaku penyelundupan bukan lah orang yang tidak memiliki pengetahuan dalam sistem pengamanan pelabuhan dan juga resiko yang akan didapatnya sebagai suatu konsekuensi atas kegagalan strategi atas aksinya, dengan memiliki beberapa strategi yang tepat tentunya akan membuat barang yang akan diselundupkan itu berhasil lolos dari pengawasan.

Oleh karena itu penting untuk merancang suatu mekanisme gerak yang dipersulit bagi pelaku dalam melakukan tindakan kejahatannya, dengan mengupayakan untuk membuat atau merancang sistem pengamanan yang dapat mencegah terjadinya tindakan kejahatan, yang tentunya tidak hanya mengandalkan dari suatu satuan personel pengamanan saja serta alat-alat pengamanan.

Kemudian hal yang sangat penting dan berguna pula untuk dijadikan suatu tambahan dalam merancang strategi pencegahan kejahatan yaitu dengan mempertimbangkan suatu aspek terkait tindakan dan pola pikir rasional dari pelaku yang berkeinginan untuk melakukan penyelundupan barang. Pikiran

rasional dari pelaku akan dapat membantu peneliti guna menganalisis dan merancang suatu sistem pencegahan kejahatan yang tepat guna serta dapat meminimalisasi tindakan penyelundupan barang untuk lolos dari sistem pengamanan pelabuhan.

Selain itu, terdapat pula celah lain yang juga memungkinkan suatu tindakan penyelundupan dapat terjadi, yaitu melalui pelaku-pelaku ekonomi yang terlibat dan berada dalam arus perputaran barang disana. Suatu sistem pengamanan pasti lah tersedia, dari para petugas dalam suatu satuan pengamanan hingga peralatan-peralatan canggih pun tersedia dan siap untuk digunakan dalam upaya memperketat pengamanan dari jalannya perputaran barang yang terjadi di pelabuhan Tanjung Priok.

Akan tetapi, melalui survei yang dilakukan oleh Lembaga Penyelidikan Ekonomi Masyarakat Universitas Indonesia (LPEM UI), melaporkan bahwa jumlah pengusaha yang tak pernah menyuap semakin sedikit dalam mengurus kepabeanan. Namun, pemeriksaan barang justru semakin cepat sehingga ada kecurigaan proses cepat itu disebabkan suap-menyuap. Lebih lanjut LPEM UI menyebutkan, proses kepabeanan di jalur hijau (jalur untuk importir yang mendapatkan berbagai kemudahan Ditjen Bea dan Cukai) semakin cepat, yakni dari 4,5 hari pada pertengahan 2006 menjadi 3,1 hari pada 2007. Proses di jalur merah pun juga lebih cepat, dari 7,3 hari pada pertengahan 2006 menjadi 5,9 hari pada 2007. Namun, yang mengejutkan adalah jumlah responden yang mengatakan tidak pernah memberikan suap kepada petugas justru menurun. Artinya, frekuensi terjadinya suap semakin tinggi meski nilai suapnya tidak besar (Kompas, 2008).

Hal tersebut tentunya menjadi suatu hal yang sangat ironis, karena dengan tersedianya suatu sistem pengamanan yang canggih sekali pun, potensi untuk lolos dan terjadinya suatu penyelundupan juga dapat terjadi melalui oknum-oknum dari pemegang otoritas sistem birokrasi yang diterapkan, hal ini kemudian terungkap melalui inspeksi mendadak pada tanggal 30 Mei 2008. Sekitar 25 petugas KPK memeriksa secara mendadak dan tanpa ampun. Hasilnya memang benar, suap-menyuap tetap berjalan meskipun gaji, tunjangan, dan remunerasinya telah dinaikkan. Dalam inspeksi mendadak tersebut dikabarkan uang suap yang

ditemukan KPK dalam penggerebekan nilainya Rp 500 juta. Itu baru temuan satu hari. Bayangkan jika setiap hari ada aliran uang sebesar itu (Kompas, 2008).

Terjadinya praktek suap-menyuap tersebut bisa dikarenakan sistem birokrasi yang diterapkan sangat berbelit-belit dalam hal pengurusan terkait kegiatan kepabeanan, dan juga dirasa akan memakan waktu yang sangat lama jika dilakukan sesuai regulasi serta standar operasional yang diberlakukan. Hal ini lah yang kemudian dijadikan kesempatan bagi para importir untuk membuat proses arus barang miliknya dapat selesai dengan cepat.

Selain itu untuk memperoleh keuntungan lebih, para pelaku juga seringkali memilih tidak melaporkan pendapatannya untuk kepentingan menghindari pajak, hal ini dilakukan untuk menghindari prosedur birokrasi yang panjang dan mahal dan juga dilakukan pula suatu pemalsuan informasi dalam kegiatannya (Dermawan. 2010). Mengenai pandangan serta keluhan dari para pengusaha atau importir tentang terlalu berbelit-belitnya birokrasi yang ada dalam pengurusan barang-barang impornya dapat dikutip dari penjelasan Kepala KPU (Kantor Pelayanan Utama) Tanjung Priok, Ir. Rachmat Subagio yakni:

“Hal tersebut biasanya disebabkan oleh berkendalanya para importir dalam melengkapi dokumen-dokumen perijinan pada Other Government Agency (OGA), baru setelah dokumen lengkap kami (Bea dan Cukai) akan memberikan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)”. (Pelabuhanku.com, 2011).

Sektor pelayanan yang dilingkupi oleh sistem birokrasi serta perilaku birokrat yang buruk merupakan suatu potensi lain dari terjadinya tindakan penyelundupan. Kendati tersedia berbagai bentuk suatu sistem pengamanan, jika para penegak peraturan dalam suatu sistem birokrasi yang ada memiliki mental yang lemah, hal tersebut akan membuat suatu sistem pengamanan serta regulasi yang tersedia dan diterapkan menjadi tidak berarti sama sekali.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian di atas, maka peneliti mengajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. “Bagaimanakah upaya pencegahan kejahatan situasional oleh bagian Bea Cukai di Pelabuhan Tanjung Priok dalam mengatasi dan mencegah terjadinya penyelundupan barang melalui sistem pengamanan yang diterapkan?”.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Memberikan gambaran mengenai sistem pencegahan kejahatan yang telah dilaksanakan oleh bagian Bea Cukai Pelabuhan Tanjung Priok dalam upaya mencegah tindakan penyelundupan barang
2. Mengidentifikasi suatu pertimbangan rasional dari pelaku guna merancang suatu sistem pencegahan kejahatan yang tepat dan mampu meminimalisasi tindakan penyelundupan barang.
3. Memberikan penjelasan terkait upaya yang dilakukan Bea Cukai Pelabuhan Tanjung Priok dalam mencegah suatu tindakan penyelundupan barang melalui sistem birokrasi yang diterapkan.

1.5 Signifikansi Penelitian

Signifikansi akademis peneliti berharap dalam penelitian ini dapat dijadikan suatu sumbangan pengetahuan dan juga tambahan wawasan terhadap strategi pencegahan kejahatan dalam mengantisipasi atau meminimalisasi tindakan penyelundupan di pelabuhan.

Signifikansi praktis penelitian ini dapat menambah suatu wawasan bagi peneliti dan masyarakat luas terhadap sistem pengamanan pelabuhan berdasarkan pendekatan strategi pencegahan kejahatan situasional serta pilihan rasional dari pelaku penyelundupan barang.

BAB II

LANDASAN TEORITIS

2.1 Definisi Konseptual

2.1.1 Definisi Kejahatan

Kriminalitas berkaitan dengan berbagai masalah, diantaranya adalah masalah pada bidang sosial, ekonomi, politik, dan budaya, sehingga diasumsikan kriminalitas di perkotaan berkembang sejalan dengan bertambahnya penduduk, pembangunan, modernisasi, dan urbanisasi. Keadaan ini mengakibatkan keresahan masyarakat dan pemerintah di kota tersebut (Gosita, 1993, h. 2).

Kejahatan menurut Wolfgang, Savitz, dan Johnston (1970, h.11), adalah *“Any act or omission prohibited by public law for the protection of the public, and made punishable by the state in a judicial proceeding in its own name. It is a public wrong, as distinguished from a mere private wrong or civil injury to an individual”* (terjemahan bebas : suatu perbuatan atau pengabaian atas hukum publik yang dibuat untuk melindungi masyarakat, dan dibuatlah suatu sanksi penghukuman yang diwewenangkan oleh negara melalui proses pengadilan. Kejahatan tersebut merupakan suatu anggapan yang salah di dalam perspektif masyarakat, hal ini berbeda dengan perspektif individu atau derita yang didapat dari suatu kelompok dalam masyarakat)

Selain daripada itu kejahatan juga merupakan suatu pola tingkah laku yang merugikan masyarakat secara fisik maupun psikologis (Mustofa, 2005, h.6). Menurut Neal (2004), “Kejahatan (resiko) adalah sesuatu yang tidak dapat dihilangkan, namun ternyata dapat dikelola, sehingga dapat dikurangi, dan meminimalisir kemungkinan kerugian yang ditimbulkan dari tindakan kejahatan tersebut,” (Fenelly, 2004, hlm 3). Dengan demikian asumsi yang dapat ditarik dari pernyataan tersebut adalah kejahatan akan tetap terus ada dan konsekuensi atas hal tersebut adalah terjadinya suatu perkembangan terkait hal-hal yang mendukung terjadinya suatu tindakan kejahatan, maka dari itu diperlukan suatu pemikiran

untuk meminimalisir kemungkinan-kemungkinan atas tindakan kejahatan yang semakin berkembang tersebut.

Definisi mengenai kejahatan banyak sekali ditemukan dalam literatur-literatur lainnya, salah satunya adalah yang mendefinisikan sebagai berikut, kejahatan adalah suatu masalah sosial dalam masyarakat yang memberikan efek terhadap kehidupan ribuan masyarakat tiap tahunnya (*National Crime Prevention Council of Singapore*, 2003, hlm 1). Kemudian juga terdapat pendapat dari Erez bahwa dalam suatu tindak kejahatan yang dilakukan individu, tindakan kriminal tersebut dipengaruhi oleh tiga faktor, yakni :

1. Faktor sosial (interaksi pelaku dengan pihak lain)

Lingkungan sosial dari seseorang sangat mempengaruhi bagaimana dia bertingkah laku. Interaksi dengan pihak lain dalam lingkungan sosial membentuk sebuah perilaku seorang individu. Bila seorang individu sering berinteraksi dengan para pelaku kejahatan maka besar kemungkinan seorang individu mempunyai perilaku kriminal

2. Faktor budaya (elemen simbolik dan keyakinan)

Elemen simbolik atau keyakinan adalah sebuah pegangan atau tata cara seseorang dalam berperilaku bila seseorang telah meyakini bahwa tindakan kejahatan adalah baik bagi dirinya maka seseorang itu akan sangat lebih mudah untuk melakukan tindak kejahatan.

3. Faktor fisik (situasi dan kondisi dimana tingkah laku itu dilakukan)

Fisik disini lebih kepada situasi kondisi dan sistem pengamanannya apakah memungkinkan untuk melakukan kejahatan, kejahatan yang dilakukan merupakan kejahatan situasional. (Santoso, 2006, hal. 23)

Jika Erez melihat sesuatu hal yang dapat mempengaruhi tingkah laku individu untuk melakukan suatu tindakan kriminal, sedangkan Russell G. Smith dan Katherine Anderson (2004, hlm 3) menyebutkan bahwa ada tiga syarat yang dibutuhkan untuk melakukan suatu tindakan kejahatan (termasuk penyelundupan), yakni :

1. Adanya individu-individu yang termotivasi dalam melakukan kejahatan, termasuk mereka yang mampu merasionalisasi tindakan tersebut sebagai tindakan legal (motivasi dan rasionalisasi)
2. Ketersediaan target dan kesempatan untuk melakukan kejahatan
3. Tidak adanya penjagaan yang mungkin dapat mencegah terjadinya kejahatan

Dalam pandangan Kriminologi, kejahatan dipandang sebagai “Tiap kelakuan yang merugikan (merusak) dan asusila, yang menimbulkan guncangan sedemikian besar dalam suatu masyarakat tertentu, sehingga masyarakat tersebut berhak mencela dan mengadakan perlawanan terhadap kelakuan tersebut dengan jalan menjatuhkan dengan sengaja atau nestapa terhadap pelaku perbuatan tersebut” (Voigt, 1994).

Menurut Sutherland (1960, 19-23), suatu perilaku akan dapat dikatakan sebagai suatu tindakan kejahatan apabila memenuhi beberapa unsur, yaitu:

1. Suatu perilaku dapat dikatakan sebagai kejahatan jika terdapat akibat-akibat yang merugikan kepentingan masyarakat.
2. Kerugian haruslah dilarang oleh Undang-Undang
3. Harus ada perbuatan disengaja yang merugikan masyarakat
4. “mens rea” atau niat jahat harus ada
5. Harus ada hubungan kesatuan atau kesesuaian persamaan satu hubungan kejadian diantara “mens rea” dengan *conduct* (perilaku)
6. Harus ada hubungan sebab akibat diantara kerugian yang dilarang Undang-Undang dengan *misconduct* yang *voluntair* (dilakukan atas dasar keinginan sendiri dan bukan terpaksa karena orang lain atau sukarela)
7. Harus ada hukuman yang ditetapkan Undang-Undang

Selain itu, definisi kejahatan tidak terbatas pada hal-hal itu saja, hal ini dapat diketahui melalui definisi lain mengenai suatu tindakan kejahatan yang sesuai atau seirama dengan suatu pandangan kriminologi yang sosiologis, definisi dari kejahatan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Pola tingkah laku yang dilakukan oleh seseorang individu atau sekelompok individu (terstruktur maupun tidak) maupun suatu organisasi (formal maupun non-formal) yang merugikan masyarakat (secara materi, fisik maupun psikologis). Beberapa tingkah laku yang merugikan tersebut, melalui proses politik oleh lembaga legislatif dapat dirumuskan secara yuridis sebagai pelanggaran hukum (pidana) dan kepada pelakunya diberikan sanksi pidana.
2. Pola tingkah laku individu, sekelompok individu, maupun suatu organisasi yang bertentangan dengan perasaan moral masyarakat dan kepada pelakunya masyarakat memberikan reaksi non-formal (Mustofa, 2007, 16)

Dalam suatu tindakan kejahatan kita juga dapat menemukan suatu bentuk-bentuk reaksi yang dilakukan masyarakat apabila mereka mengalami atau menyaksikan suatu tindakan kejahatan, hal ini dikemukakan oleh Abdulsyani yang mana di dalam bukunya *Sosio-Kriminologi* (1987, hal. 93-94), ia menjelaskan bahwa reaksi masyarakat terhadap kejahatan dapat dibedakan menjadi 2 bentuk, yakni :

1. Reaksi tak resmi yaitu tanggapan masyarakat terhadap kejahatan yang sifatnya diluar pengaruh aturan-aturan resmi. Reaksi masyarakat yang tak resmi ini biasanya berupa pembicaraan-pembicaraan biasa, keluhan, pengaduan, laporan, sampai kepada usaha warga masyarakat yang bersangkutan untuk mempertahankan diri atau kelompoknya dari berbagai ancaman kejahatan.
2. Reaksi resmi yaitu tanggapan masyarakat terhadap kejahatan yang didasari oleh kekuatan hukum, khususnya hukum pidana. Pada umumnya reaksi masyarakat terhadap tindakan kejahatan dilembagakan di dalam suatu SPP atau bisa juga dengan unsur-unsur penegak keamanan dan ketertiban masyarakat lainnya. Reaksi yang diberikan ini mengacu pada aturan-aturan resmi yaitu berdasarkan UU hukum pidana.

Sehingga kemudian peneliti menyimpulkan bahwa terlepas dari banyaknya yang mendefinisikan suatu kejahatan, kejahatan itu sendiri merupakan suatu gejala atau fenomena sosial yang akan terus terjadi dan memungkinkan untuk mengalami suatu perkembangan, karena suatu kejahatan tersebut tidak dapat dihilangkan maka diperlukan suatu pemikiran yang sedemikian rupa untuk

mencegah atau pun meminimalisasi kerugian-kerugian yang didapat atas konsekuensi dari suatu tindakan kejahatan yang terjadi. Pencegahan dan juga upaya meminimalisasi terhadap efek dari suatu tindakan kejahatan penting untuk diterapkan, karena mengingat kerugian yang diterima dari suatu tindakan kejahatan akan dirasakan seseorang yang menjadi korban tidak hanya secara materiil, melainkan juga secara fisik dan psikologis.

2.1.2 Definisi Pencegahan Kejahatan

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya mengenai berbagai macam definisi tentang kejahatan, terdapat suatu pernyataan bahwa kejahatan didalam tiap aspek kehidupan manusia akan tetap memiliki suatu ruang, tidak akan dapat dihilangkan, akan terus ada dan memungkinkan pula untuk mengalami suatu perkembangan, akan tetapi kejahatan yang tidak dapat dihilangkan tersebut dari kehidupan kita masih dapat dilakukan suatu upaya yang tujuannya meminimalisasi atau pun mencegahnya, tentunya dengan memerlukan suatu pemikiran mengenai langkah-langkah atau strategi pencegahan yang tepat. Menurut Kingsbury pencegahan kejahatan adalah antisipasi, pengenalan dan penilaian resiko kejahatan dan usaha untuk menghilangkannya atau menguranginya (Fennely, 1978).

Kaiser (Graham, 1990 dikutip Dermawan, 1994) memberikan batasan tentang pencegahan kejahatan sebagai suatu usaha yang meliputi segala tindakan yang mempunyai tujuan yang khusus untuk memperkecil luas lingkup dan kekerasan suatu pelanggaran, baik melalui pengurangan-pengurangan kesempatan untuk melakukan kejahatan ataupun melalui usaha-usaha pemberian pengaruh kepada orang-orang yang mungkin berpotensi dapat menjadi pelanggar serta kepada masyarakat umum.

Jeffery dalam buku *Crime Prevention: Through Environmental Design* (1977, hal. 45) mendefinisikan pencegahan kejahatan sebagai “*Any activity taken before a crime is committed that will reduce or eliminate the occurrence of crime*” (terjemahan bebas: segala aktivitas yang diambil sebelum suatu tindakan kejahatan terjadi yang kemudian akan dapat mengurangi atau menghilangkan kesempatan terjadinya suatu kejahatan).

Kejahatan seperti yang telah dijelaskan sebelumnya merupakan suatu tindakan yang memiliki dampak atau efek yang sangat merugikan bagi tiap korbannya, mengingat kerugian yang dapat ditimbulkan dari konsekuensi terjadinya suatu kejahatan tersebut maka akan sangat penting mengupayakan suatu pencegahan dengan tujuan meminimalisasi peluang suatu kejahatan dapat dilakukan. Mengenai upaya pencegahan kejahatan, menurut National Crime Prevention Council (1997):

“Crime prevention is a pattern of attitudes and behavior directed both at reducing the threat of crime and enhancing the sense of safety and security, to positively influence the quality of life in our society and to help develop environments where crime cannot flourish”

(terjemahan bebas: “pencegahan kejahatan yaitu suatu pola sikap dan tingkah laku yang ditujukan untuk mengurangi ancaman suatu kejahatan dan meningkatkan sistem pengamanan serta rasa aman untuk meningkatkan suatu kualitas hidup di dalam masyarakat kita dan untuk membantu mengembangkan potensi lingkungan dimana kejahatan tidak dapat berkembang”) {Schneider & Kitchen, 2002, hlm 5}.

Sedangkan Van Dijk dalam Crawford (1998, hal.10) mendefinisikan pencegahan kejahatan sebagai :

The total of all policies, measures and techniques, outside the boundaries of the criminal justice system, aiming at the reduction of the various kinds of damage caused by acts defined as criminal by the state

(terjemahan bebas: keseluruhan suatu kebijakan-kebijakan, langkah-langkah dan teknik-teknik, di luar dari batasan suatu sistem peradilan pidana, yang bertujuan untuk mengurangi berbagai macam bentuk kerugian yang ditimbulkan dari tindakan-tindakan yang didefinisikan sebagai kejahatan oleh negara).

Hal ini juga senada dengan apa yang dijelaskan oleh Akers dan Sagarin (1972) dalam O’Block (1981, hal. 5) yang mana mereka mendefinisikan pencegahan kejahatan sebagai :

Actions taken to forestall crime beyond or instead of the threatening of the application of legal penalties (terjemahan bebas: tindakan-tindakan yang diambil untuk mencegah suatu tindakan kejahatan daripada memperlakukan atau memberikan suatu sanksi atau ancaman hukuman secara formal).

Dalam upaya mencegah suatu tindakan kejahatan juga perlu diperhatikan karakteristik dari suatu sistem pencegahan kejahatan itu sendiri, hal ini sesuai dengan apa yang dijelaskan oleh Ray bahwa pencegahan kejahatan itu mempunyai beberapa karakteristik (1977, hal 37) :

1. Pencegahan kejahatan harus diatur atau dirancang sebelum kejahatan terjadi bukan setelah kejahatan terjadi
2. Pencegahan kejahatan harus fokus pada pengaturan perilaku secara langsung
3. Pencegahan kejahatan harus fokus pada lingkungan mana yang kemungkinan akan terjadi kejahatan, dan juga interaksi lingkungan dan orang-orang yang ada di lingkungan tersebut
4. Pencegahan kejahatan adalah sebuah hasil dari berbagai macam disiplin ilmu terutama yang berhubungan dengan perilaku manusia
5. Pencegahan kejahatan itu lebih murah biayanya dan efektif ketimbang penghukuman dan pengobatan.

Jika kita membicarakan suatu hal yang berhubungan dengan terjadinya suatu tindakan kejahatan, maka kita juga perlu memikirkan suatu hal yang menjadi salah satu unsur atau syarat dalam terjadinya suatu tindakan kejahatan, yaitu kesempatan. Terkait dengan kesempatan tersebut, Boba (2005, 69) menjelaskan hubungan antara kesempatan dengan kejahatan, menurut Boba kejahatan dapat dicegah dengan mengurangi kesempatan, namun dengan mengurangi kesempatan tidak selalu dapat mencegah terjadinya kejahatan, tetapi dengan fokus terhadap pengurangan kesempatan dapat menghasilkan penurunan kejahatan secara lebih luas.

Upaya-upaya pencegahan kejahatan ini memang sangat diperlukan guna meminimalisasi terjadinya suatu tindakan kejahatan, dan suatu hal yang penting

untuk dijadikan dasar dalam memberikan suatu strategi pencegahan yang tepat, yakni pencegahan kejahatan ini harus dipikirkan sedemikian rupa sehingga penggunaannya dapat dilakukan sebelum terjadinya suatu tindakan kejahatan bukan sesudah terjadinya tindakan kejahatan.

Mengenai upaya-upaya dalam mencegah suatu tindakan kejahatan, Braga dalam penelitiannya memfokuskan pada pengevaluasian mengenai efek ditempatkannya polisi/satuan personel keamanan pada titik-titik tertentu yang dianggap rawan terjadinya suatu tindakan kejahatan. Dari penelitian dan pengevaluasian tersebut didapatkan suatu hasil bahwa penempatan suatu polisi/satuan personel keamanan tersebut efektif dalam mencegah terjadinya suatu kejahatan dan kekacauan pada suatu daerah tersebut. Dan dalam penelitian tersebut juga mengungkapkan bahwa tindakan penempatan suatu polisi/satuan personel keamanan yang terfokus pada suatu lokasi tertentu tidak selalu menghasilkan perpindahan terhadap potensi terjadinya suatu tindakan kejahatan ke tempat lainnya. Penelitian tersebut mengungkapkan bahwa suatu upaya pencegahan kejahatan sangat penting dilakukan, yang mana tujuannya adalah mengurangi atau mencegah terhadap potensi terjadinya suatu tindakan kejahatan (Braga, 2001, h. 104-125).

Laycock dan Tilley (1995) dalam *Implementing Crime Prevention* menjabarkan bagaimana pelaksanaan suatu strategi pencegahan kejahatan itu membutuhkan suatu pengkategorian konsep yang nantinya dapat dipergunakan dalam merancang suatu strategi pencegahan kejahatan. Kaiser (1990, dikutip Dermawan, 1994, h. 12) melakukan suatu pembagian terhadap konsep mengenai strategi pencegahan yang utama ke dalam tiga kelompok dengan mendasarkan pada suatu model dari pencegahan kejahatan secara umum:

- a. Pencegahan primer, ditetapkan sebagai suatu strategi pencegahan kejahatan yang didasarkan pada bidang-bidang seperti sosial, ekonomi, dan bidang-bidang lain dari tingkat kebijakan umum, khususnya sebagai suatu upaya mempengaruhi kondisi-kondisi kriminogenik dan sebab-sebab dasar dari suatu tindakan kejahatan.

- b. Pencegahan sekunder, ini lebih mendasarkan kepada upaya pencegahan yang dilakukan oleh agen-agen sistem peradilan pidana, baik itu dalam tingkat kebijakan maupun pengeksekusiannya.
- c. Pencegahan tersier, lebih memfokuskan kepada upaya pembinaan terhadap para residivis.

2.1.3 Definisi Penyelundupan

Jenis-jenis tindakan kejahatan sangat lah beragam, namun dalam penelitian ini peneliti mencoba mengambil suatu batasan mengenai salah satu bentuk kejahatan yaitu penyelundupan. Penyelundupan adalah suatu kejahatan yang juga sangat mungkin untuk terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok. Penyelundupan ini akan memiliki efek yang sangat berbahaya bagi masyarakat secara luas apabila barang yang diselundupkan tersebut merupakan barang-barang yang dapat membahayakan masyarakat, contohnya adalah narkoba, senjata api, bahan beracun, bahan peledak dan lain sebagainya.

Pada umumnya perbuatan penyelundupan, menurut H. A. K. Moch. Anwar (1990), dapat berbentuk :

1. Fisik

Dalam hal ini sama sekali tidak dipergunakan dokumen yang melindungi barangnya. Baik dibidang impor maupun ekspor perbuatan ini dilakukan pada umumnya di luar daerah pelabuhan, dimana tidak terdapat petugas-petugas Bea dan Cukai. Dapat dinyatakan dilakukan secara tersembunyi.

2. Administratif

Perbuatan dilakukan seakan-akan barang-barang itu dilindungi oleh dokumen yang diperlukan. Jadi dipergunakan dokumen yang tidak sesuai dengan barang yang dilindunginya. Berbagai cara dalam penggunaan dokumen itu dalam impor :

a. Pemberitahuan salah

Dengan sengaja melakukan pengisian salah atas dokumen tentang :

- 1) Kualitas atau mutu barang

- 2) Kuantitas atau jumlah barang
 - 3) Jenis atau macam barang
 - 4) Harga barang
- b. Penggunaan dokumen yang telah terpakai
 - c. Penggunaan dokumen sekaligus untuk dua barang sejenis
 - d. Penyalahgunaan fasilitas-fasilitas yang diberikan berdasarkan peraturan-peraturan yang berlaku :
 - 1) Fasilitas perwakilan asing
 - 2) Fasilitas perwakilan PMA dan PMDN
 - 3) Fasilitas proyek sosial budaya
 - 4) Fasilitas barang-barang pindahan dengan paspornya.

Definisi penyelundupan secara umum adalah kegiatan untuk mengimpor atau mengekspor atau mengantarpulaukan barang-barang dengan tidak memenuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku atau tidak memenuhi formalitas pabean (Prakoso, Lany dan Muhsin, 1987). Menurut Keppres no. 73/1967 dalam pasal 1 ayat 2 yang dimaksud dengan penyelundupan adalah perbuatan dalam bidang lalu lintas barang dan uang antara negara-negara lain tanpa memenuhi ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Ordonansi Bea (OB) serta reglemen lampirannya.

Definisi mengenai penyelundupan ini juga coba dijelaskan oleh Edwin Seligman (1957), menurutnya penyelundupan adalah :

“The illegal transportation of things or persons into or out of country in avoidance of payment or an impost or in violation of an absolute prohibition”

(terjemahan bebas: perpindahan barang atau orang secara tidak sah ke dalam atau ke luar suatu negara untuk menghindari suatu pembayaran atau pajak atau untuk melanggar peraturan-peraturan yang sangat dilarang).

Sedangkan menurut Baharuddin Lopa (1984), penyelundupan yaitu mengimpor, mengekspor, mengantarpulaukan barang dengan tidak memenuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku, atau tidak memenuhi formalitas pabean (*douane formaliteiten*) yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.

Menurut Mathieu Deflem, Kelly Henry-Turner (2001) definisi dari penyelundupan adalah :

“... can be defined as the clandestine importation of goods from one jurisdiction to another. Price disparities and differential customs duties between jurisdictions or across differential periods in time determine the likelihood of smuggling.”

(terjemahan bebas: penyelundupan didefinisikan sebagai impor barang ilegal dari satu yurisdiksi ke yurisdiksi lain. Perbedaan harga dan tarif antara yurisdiksi atau dalam periode perbedaan waktu dapat menentukan kemungkinan terjadinya penyelundupan).

Hal ini juga senada dengan apa yang dijelaskan oleh Hamzah (1985), menurutnya istilah penyelundupan, menyelundup sebenarnya bukan istilah yuridis, dan merupakan pengertian gejala sehari-hari dimana seseorang secara diam-diam atau sembunyi-sembunyi memasukkan atau mengeluarkan barang-barang ke atau dari dalam negeri dengan latar belakang tertentu ... untuk menghindarkan dari Bea Cukai (faktor ekonomi), menghindari larangan yang dibuat oleh pemerintah seperti senjata, amunisi dan sebagainya, narkoba (faktor keamanan).

Penyelundupan itu sendiri terjadi dengan berbagai macam cara, terkait dengan bagaimana suatu barang dapat diselundupkan, Marpaung (1996) telah menjelaskannya dalam bukunya, bahwa secara operatif, kegiatan penyelundupan dapat dilaksanakan melalui dua cara, yaitu :

1. Penyelundupan Administratif,

Dengan jalan merubah jenis, jumlah dan berat barang dalam dokumen-dokumen yang diharuskan menyertai barang tersebut menurut Undang-Undang Pabean yang berlaku

2. Penyelundupan Fisik,

Apabila importir atau eksportir menurunkan ataupun menaikkan barang di daerah dimana barang tersebut dilarang ataupun jika barang tersebut tidak dilindungi dengan dokumen-dokumen kepabeanan.

Tidak hanya itu saja, hal-hal yang perlu diperhatikan dalam tindakan kejahatan jenis penyelundupan ini yaitu motif-motif yang mungkin menjadi sebab terjadinya suatu penyelundupan. Menurut Anwar, (1979, 54) tindak pidana dalam bidang ekonomi dan keuangan, khusus penyelundupan, mempunyai tiga macam motif:

1. Komersil atau Ekonomis, penyelundupan dilakukan dengan maksud mencari keuntungan sebesar-besarnya. Motif ini timbul sebagai salah satu akibat dari resesi dunia yang menimbulkan pemasaran hasil produk industri negara maju
2. Politis atau Subversif, penyelundupan dilakukan untuk mengacaukan pelaksanaan rencana pembangunan nasional di Indonesia
3. Komersil dan Subversif, motif ini merupakan gabungan dari motif komersil dan subversif

Dalam penelitian lain (Dominguez, 1975, h.87-96 + 161-164) terungkap tiga bentuk dasar dari suatu operasi penyelundupan, diantaranya adalah:

1. Suatu tindakan penyelundupan yang bisa dilakukan secara sendirian oleh seorang pelaku saja, contohnya seperti penyelundupan narkoba, pecahan mata uang, dan batu-batu berharga (perhiasan),
2. Penyelundupan dalam skala yang lebih besar, *mass consumption smuggling*, dan senjata, yang mana dalam melakukan aksinya membutuhkan atau terdapat campur tangan aktif dari oknum pemegang kekuasaan,
3. *Under-invoicing* atau suatu tindakan pemalsuan surat-surat dimana pelaku dagang (importir/eksportir) biasanya memberikan jumlah keterangan barang

lebih sedikit dari yang dia bawa sebenarnya, sehingga hal ini akan menurunkan biaya yang ia butuhkan dari yang seharusnya, dan memberikan keuntungan lebih baginya.

Dari berbagai uraian di atas, peneliti menyimpulkan bahwa penyelundupan adalah suatu tindakan yang dilakukan dengan adanya suatu motif-motif tertentu dari pelakunya serta dilakukan suatu upaya untuk membawa atau mengeluarkan suatu barang dari dalam negeri atau ke luar negeri dengan maksud untuk mendapatkan suatu keuntungan ekonomis lebih yang melanggar dari suatu peraturan perundangan yang mengatur mengenai hal-hal yang berkaitan dengan perdagangan, dan cara-cara yang dilakukan dalam hal ini yaitu memalsukan berbagai dokumen kepabeanan dan juga memalsukan suatu hal terkait dengan keterangan yang menyertai barang tersebut guna mengelabui pemeriksaan petugas dan sistem pencegahan kejahatan, serta pemanfaatan terhadap lemahnya mental, kontrol, sistem pengawasan maupun sistem birokrasi yang melibatkan petugas-petugas pengamanan perbatasan maupun pelabuhan

2.2 Kerangka Teori

Telah diuraikan di bagian depan bahwa fokus penelitian peneliti adalah suatu strategi pencegahan kejahatan dari tindakan penyelundupan barang yang diterapkan oleh bagian Bea Cukai di Pelabuhan Tanjung Priok, yang akan ditambah dengan suatu penelitian yang menggunakan perspektif dari pelaku dengan pilihan-pilihan rasionalnya dalam melakukan tindakan penyelundupan tersebut serta penjelasan-penjelasan terkait dengan perilaku menyimpang yang mungkin dilakukan oleh oknum birokrat.

Pada bagian ini Peneliti mencoba menggunakan tiga teori yang akan mengaitkan beberapa faktor yakni tindakan kejahatan, situasi, tempat dan juga perspektif dari pelaku itu sendiri serta kemungkinan terjadinya suatu kejahatan birokrasi. Konsep atau teori yang akan Peneliti gunakan adalah *Situational Crime Prevention* dengan *Rational Choice Theory* yang juga salah satunya adalah hasil pengembangan Clarke terhadap teori pencegahan kejahatan situasionalnya, serta konsep atau teori serta penjelasan mengenai kejahatan birokrasi pada *Occupational Crime*. Maka dengan menggunakan teori tersebut peneliti akan

dapat mengaitkan faktor-faktor seperti kejahatan dengan situasi, tempat dan perspektif pelaku serta kemungkinan penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh oknum birokrat guna merancang suatu strategi pencegahan kejahatan yang dapat meminimalisasi tindakan kejahatan dalam penelitian ini yaitu penyelundupan barang di dalam pelabuhan secara tepat.

2.2.1 *Situational Crime Prevention* dalam Menjelaskan Upaya Mengurangi Kesempatan Bagi Terjadinya Penyelundupan Barang di Pelabuhan

Salah satu upaya atau strategi dalam mencegah terjadinya suatu tindakan kejahatan adalah *Situational Crime Prevention* atau pencegahan kejahatan situasional. Mengenai strategi pencegahan kejahatan ini, Clarke (1997, hal, 4) mendefinisikan pencegahan kejahatan situasional adalah :

“...comprises opportunity-reducing measures that (1) are directed at highly specific forms of crime, (2) involve the management, design or manipulation of the immediate environment in as systematic and permanent way as possible, (3) make crime more difficult and risky, or less rewarding and excusable as judged by a wide range of offenders”.

(terjemahan bebas: ... terdiri dari langkah-langkah dalam pengurangan suatu kesempatan yang (1) ditujukan pada bentuk kejahatan yang lebih spesifik, (2) meliputi manajemen, desain atau manipulasi terhadap kondisi lingkungan yang ada secara sistematis dan dibuat sepermanen mungkin, (3) membuat suatu tindakan kejahatan lebih sulit dan beresiko, atau kurang menguntungkan dan kurang beralasan bila dinilai oleh calon pelaku).

Dari penjelasan Clarke tersebut, dengan kata lain pencegahan kejahatan situasional diantaranya meliputi suatu penyebaran perubahan secara manajerial dan kondisi tata letak lingkungan secara khusus untuk mengurangi kesempatan terjadinya kejahatan dan ini berguna untuk merancang solusi untuk mencegah masalah kejahatan yang lebih spesifik di tempat-tempat biasanya kejahatan terjadi. Hal ini senada dengan apa yang dijelaskan oleh Wels dan Farrington, pencegahan kejahatan secara situasional dapat dilakukan dengan melakukan penilaian lingkungan, yang secara langsung membentuk sebuah persepsi dari para

pelaku kejahatan potensial dengan meningkatkan resiko dan mengurangi apa yang akan didapat (Wels dan Farrington, 2006, hal. 209)

Penilaian serta penataan lingkungan yang baik merupakan suatu upaya yang sangat berguna bagi perancangan sistem pengamanan yang tepat. Dengan memperhatikan aspek penataan lingkungan dalam merancang sistem pengamanan di pelabuhan tentunya akan dapat mempengaruhi persepsi dari pelaku potensial untuk berpikir kembali dalam melakukan suatu penyelundupan barang. Apabila sistem pengamanan telah terancang dengan tepat dengan memperhatikan juga aspek penataan letak dari lingkungan pelabuhan tersebut, maka jika para pelaku potensial tersebut melakukan suatu survey terhadap mekanisme sistem pengamanan yang telah diterapkan itu akan menimbulkan suatu pertentangan di dalam benak pelaku untuk kemudian melakukan atau membatalkan niatnya untuk melakukan penyelundupan barang. Pelaku potensial akan membatalkan niatnya untuk melakukan penyelundupan apabila ia berpikir hambatan atau resiko yang akan dia hadapi dalam upaya menembus sistem pengamanan lebih besar atau berisiko dibandingkan dengan manfaat atau keuntungan yang akan ia peroleh jika aksinya berhasil. Persepsi mengenai keuntungan dan kerugian dari benak pelaku potensial ini lah yang kemudian menjadi salah satu kemungkinan terhadap terjadinya tindakan penyelundupan barang di pelabuhan.

Lebih lanjut mengenai *Situational Crime Prevention* yaitu suatu upaya meliputi keseluruhan taktik yang dibangun untuk mengurangi atau mengeliminasi permasalahan kejahatan yang lebih spesifik. Menurut Clarke dan Homel (1997), pencegahan kejahatan dibagi menjadi empat kategori besar, yaitu :

1. *Increase the effort needed to commit crime* (meningkatkan upaya yang diperlukan agar pelaku kemudian melakukan usaha ekstra dalam melakukan tindakan kejahatan)
2. *Increase the risks of committing crime* (meningkatkan risiko bagi pelaku apabila dirinya melakukan kejahatan kepada target tertentu)
3. *Reduce the rewards for committing crime* (mengurangi keuntungan atas dilakukannya kejahatan tersebut)

4. *Induce guilt or shame for committing crime/ removing excuses* (melakukan sesuatu yang menyebabkan pelaku merasa salah atau malu terhadap tindakannya/memindahkan alasan) (Siegel, 2000, h. 124; Felson, h. 180-181)

Dalam butir pertama (1), untuk mengurangi atau mengeliminasi suatu tindakan kejahatan diperlukan suatu peningkatan usaha-usaha yang diperlukan terkait penghalang atau penghambat yang mana dimaksudkan untuk membuat para pelaku potensial melakukan suatu upaya yang ekstra keras untuk dapat menembus hambatan yang akan dihadapinya tersebut. Dengan adanya halangan yang amat kokoh atau dapat dikatakan kuat dan baik dalam suatu sistem pengamanan akan berdampak bagi para pelaku potensial untuk kemudian melakukan upaya yang lebih dalam menembusnya. Tidak hanya itu, upaya ini dapat dikatakan berhasil apabila kemudian pelaku potensial tersebut mengurungkan niatnya untuk melakukan kejahatan mengingat sistem pengamanan atau hambatan yang akan ia hadapi terlalu besar atau kuat dibandingkan dengan upaya yang dapat ia lakukan serta keuntungan yang akan ia dapatkan jika ia memaksa untuk menembus penghalang tersebut.

Dalam butir kedua (2), dikatakan bahwa untuk mencegah suatu tindakan kejahatan diperlukan pula suatu cara yaitu dengan meningkatkan risiko yang akan didapatkan pelaku apabila ia kemudian nekat untuk tetap melakukan kejahatan. Peningkatan suatu risiko yang akan didapat juga penting diperhatikan dalam merancang suatu sistem pengamanan atau pencegahan kejahatan, hal ini juga berkaitan dengan persepsi dari pelaku potensial dalam memutuskan untuk melakukan kejahatan atau membatalkannya. Peningkatan risiko kemudian menjadi suatu pertimbangan penting lain bagi pelaku potensial dalam hal memperbandingkan antara keuntungan yang didapat jika aksinya berhasil dengan akibat yang juga akan didapat jika aksinya mengalami suatu kegagalan. Semua tindakan kejahatan yang akan dilakukan oleh pelaku potensial seringkali berawal dari pikiran serta persepsi yang timbul di benak pelaku mengenai kemungkinan-kemungkinan tentang keuntungan dan kerugian yang akan diterima sebagai konsekuensi dilakukannya tindakan tersebut.

Dalam butir ketiga (3), masih berkaitan juga dengan poin ke dua yaitu berkenaan dengan persepsi dalam benak pelaku potensial mengenai keuntungan dan kerugian jikalau ia kemudian akan melakukan tindakan kejahatan. Siapa pun orangnya, dan sehebat apa pun kemampuan yang dimiliki seorang pelaku potensial untuk melakukan tindakan kejahatan, pasti lah ia memikirkan mengenai risiko dan keuntungan dari tindakan kejahatan yang nantinya akan dilakukannya. Mengurangi keuntungan disini dapat diartikan apabila pelaku kemudian melakukan tindakan kejahatan dan berhasil mendapatkan sesuatu/barang yang menjadi targetnya semula, maka apabila barang tersebut digunakan kembali atau pun dijual, keuntungan atau nilai atas barang hasil kejahatannya tersebut menjadi berkurang. Contohnya, suatu barang yang kemudian ditempel atau diberikan suatu cap/tanda kepemilikan misalnya, apabila kemudian barang tersebut menjadi sasaran pelaku kejahatan dan berhasil didapatkan oleh pelaku, apabila barang tersebut dijual maka harga barang tersebut akan berkurang atau berbeda dengan barang yang tidak memiliki cap/tanda kepemilikan. Pemberian cap/tanda kepemilikan dari barang tersebut, merupakan suatu upaya mencegah tindakan kejahatan seperti yang dimaksudkan pada poin ketiga yaitu mengurangi keuntungan atas dilakukannya kejahatan tersebut.

Dalam butir keempat (4), berkaitan dengan mental atau psikologis dari pelaku potensial, yaitu melakukan sesuatu yang kemudian dapat membuat pelaku tidak lagi melakukan tindakan kejahatan tersebut (penyelundupan), dan juga mencegah dilakukannya kembali oleh pelaku potensial lainnya. Hal yang perlu dilakukan adalah menciptakan suatu perasaan malu atau bersalah ketika kemudian pelaku melakukan tindakan tersebut, dan juga menimbulkan suatu resiko lain dalam benak pelaku yang baru akan melakukan tindakan kejahatan, salah satu yang dapat dilakukan untuk menimbulkan kesan itu semua yaitu dengan mengekspos atau mempublikasikan tindakan kejahatan yang dilakukannya kepada masyarakat luas, hal ini kemudian dimaksudkan agar pelaku malu bahwa yang dilakukannya kemudian diketahui masyarakat luas. Tindakan penyelundupan barang biasanya dilakukan oleh para pengusaha atau importir dan eksportir yang memiliki usaha atau perusahaan yang dapat dikatakan tidak kecil, apabila kemudian ia melakukan penyelundupan barang dan tindakan tersebut kemudian

gagal dan dipublikasikan kepada masyarakat luas, tentunya akan berdampak serius mengenai perusahaannya dan juga keluarganya, hal ini yang kemudian diharapkan akan timbul dalam benak pelaku tersebut untuk tidak melakukan tindakan serupa lagi, dan juga sekaligus memunculkan resiko lain dalam benak pelaku potensial yang baru akan ingin melakukan tindakan serupa.

Clarke dan Felson (1998, hal. 23) berpendapat bahwa dengan mengurangi suatu kesempatan maka kejahatan dapat dicegah dan pendekatan yang terbaik dalam mengurangi kesempatan terjadinya suatu tindakan kejahatan adalah pencegahan kejahatan situasional.

2.2.2 *Rational Choice Theory* dalam Menjelaskan Pertimbangan Keberhasilan Pelaku Dalam Melakukan Penyelundupan Barang di Pelabuhan

Menurut teori ini, suatu tindakan kejahatan akan terjadi apabila pelaku berpikir antara risiko yang akan dihadapi dengan usaha keseluruhan yang dilakukan dan keuntungan yang ditawarkan atas hasil kejahatan adalah seimbang (Crawford, 1998, h. 70). Dalam kaitannya dengan strategi pencegahan kejahatan situasional, menurut Litton (1990) dalam pencegahan kejahatan secara situasional para pelaku dipandang sebagai pengambil keputusan yang rasional dimana dia memilih untuk melakukan kejahatan untuk merespon hasil penilaian lingkungan yang ia lakukan. Maka dalam menggunakan strategi pencegahan kejahatan secara situasional ini juga penting untuk memperhatikan pada pelaku yang potensial untuk melakukan suatu tindakan kejahatan, karena dalam melakukan suatu tindakan kejahatan, pelaku juga memperhatikan situasi serta berpikir secara rasional untuk memutuskan pilihan atas tindakannya, dan hal tersebut tidak dapat dilepaskan dari teori pilihan rasional (*Rational Choices*) tersebut. Keputusan rasional pelaku dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya motif dan tujuannya, perasaan dan pikirannya, penilaian moral dan teknik netralisasinya, persepsi terhadap kesempatan dan kemampuan diri, serta penilaian terhadap risiko (Clarke, 1983, h. 232).

Tidak hanya di Pelabuhan, tempat-tempat yang disinyalir memiliki atau terdapat suatu barang berharga didalamnya, tentunya memiliki berbagai macam

sistem pengamanan. Sistem pengamanan tersebut mulai dari atau menggunakan teknik-teknik sederhana hingga dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi. Hal tersebut dimaksudkan untuk mengamankan barang-barang berharga yang terdapat di dalam lingkungan tersebut dari sasaran suatu tindakan kejahatan, lebih jauh lagi, upaya tersebut ingin memunculkan suatu persepsi dalam benak pelaku potensial bahwa apa yang akan dihadapinya dalam melakukan tindakan kejahatan tidak lah mudah, memerlukan suatu usaha yang ekstra keras untuk menembusnya, sehingga pada akhirnya pelaku potensial tersebut berpikir untuk mengurungkan niatnya untuk melakukan suatu tindakan kejahatan di tempat atau lingkungan tersebut.

Hal ini lah yang kemudian bersinggungan dengan persepsi atau pilihan-pilihan rasional yang ada di dalam pikiran pelaku potensial. Di mana pun tempatnya, apa pun sistem pengamanannya, seorang pelaku potensial akan berusaha dan berpikir untuk menembus sistem tersebut dalam melancarkan aksi kejahatannya. Terlepas dari adanya suatu sistem pengamanan, pelaku potensial sendiri akan berpikir mengenai keuntungan dan kerugian dari suatu target yang menjadi sasarannya. Dengan memperhatikan situasi serta mekanisme dari sistem pengamanan yang menjadi hambatan dari sasarannya tersebut, maka seorang pelaku potensial akan dapat mengalkulasikan perihal keuntungan dan kerugian/risiko yang akan dihadapinya sebagai konsekuensi dilakukannya suatu aksi kejahatan.

Kemungkinan adanya suatu hambatan yang kemudian membuat pelaku potensial mengurungkan niatnya untuk melakukan tindakan kejahatan dalam penyelundupan barang dapat diupayakan dengan berpikir seperti layaknya seorang pelaku potensial, artinya apa yang kemudian mungkin dipikirkan oleh pelaku potensial mengenai risiko atas tindakannya dapat dijadikan suatu pijakan serta pengembangan terhadap sistem pengamanan yang telah diterapkan, sehingga pelaku potensial ini akan berpikiran bahwa ia akan menghadapi suatu hambatan yang cukup besar jikalau ingin melakukan aksinya dan jika ia berpikir lebih jauh lagi antara keuntungan dan risiko yang akan didapatkan tidak lah seimbang, jauh lebih besar risiko yang akan didapat dibandingkan dengan keuntungan dari keberhasilan aksinya, sehingga pada akhirnya ia pun berpikir bahwa kemungkinan

dari berhasilnya aksi yang direncanakannya sangat lah kecil dalam menghadapi sistem pengamanan yang ada.

Di dalam buku Adam Crawford (1998, hal. 71), teori pilihan rasional dijelaskan sebagai berikut :

It conceptualizes the decision making process on which choice-as to whether or not to engage in criminal activity at any given moment – are premised, as the product of calculation on yhe basis of the relative balance between the perceived risk and effort involved as against the potential reward offered

(terjemahan bebas: hal ini mengonseptualisasikan sebuah proses pembuatan keputusan yang disertai dengan pilihan yakni keputusan untuk melakukan tindakan kejahatan atau membatalkannya. Dasar pemikirannya adalah suatu proses kalkulasi yang dinilai relatif seimbang antara risiko dan usaha yang dilakukan sebagai perbandingan dengan nilai potensial atau keuntungan yang ditawarkan atau akan didapatkan).

Kejahatan terjadi karena bertemunya kebutuhan pelaku (seperti uang, status, seks, dan adrenalin) dengan kebutuhan yang melibatkan pembuatan keputusan dan pilihan, yang dibatasi oleh keterbatasan kemampuan dan informasi-informasi yang dibutuhkan guna mencapai tujuan. Oleh karena itu, pelaku berpikir sesaat sebelum melakukan kejahatan untuk melanjutkan tindakannya dengan keterbatasan yang dimilikinya, atau membatalkan tindakan selanjutnya (Clarke, 1997, h. 9-10).

Menurut Clarke dan John Eck (2003, hal. 22) dalam bukunya mengatakan teori pilihan rasional dapat dikatakan sebagai berikut :

“the theory doesn’t assume that offenders plan their crimes carefully; it assumes only that they are seeking to benefit themselves by their crimes, which is rational enough

(terjemahan bebas: teori ini tidaklah mengasumsikan bahwa para pelaku potensial itu merencanakan suatu tindakan kejahatan yang akan mereka lakukan dengan baik. Teori ini hanya mengasumsikan bahwa para pelaku

potensial tersebut hanya mencari atau melihat keuntungan dibalik kejahatan yang akan dia lakukan, apakah hal tersebut cukup rasional untuk dilakukan atau terlalu berisiko untuk dilakukan).

Kemungkinan terhadap terjadinya penyelundupan barang di Pelabuhan tidak lah terlepas dari pertimbangan-pertimbangan yang dipikirkan oleh pelaku potensial mengenai keuntungan yang akan didapatkannya kemudian dari aksinya tersebut. Pelaku potensial ini memiliki asumsi bahwa sistem pengamanan yang akan ia hadapi dapat ditembus dengan kemampuan yang ia milikinya, dan juga keuntungan yang akan ia dapatkan dari keseluruhan aksinya tersebut cukup meyakinkan bahwa ia akan memutuskan untuk melakukan aksi kejahatannya. Pengambilan keputusan untuk melakukan atau membatalkan aksinya ini telah terjadi suatu perhitungan di dalam benak pelaku potensial tersebut.

Dari dasar asumsi serta kalkulasi mengenai keuntungan dan risiko terhadap konsekuensi aksi kejahatan yang akan dilakukan ini lah yang kemudian menjadi suatu pertimbangan bagi seorang pelaku potensial dalam kemungkinan berhasilnya atas aksi penyelundupan barang di pelabuhan.

Penggunaan teori ini sebagai suatu acuan dalam penelitian ini sangat penting, terdapat penjelasan lainnya yang juga memberikan suatu informasi mengenai pentingnya mengetahui pola pikir rasional dari pelaku potensial dalam memutuskan melakukan atau membatalkan suatu tindakan kejahatan. Dengan melakukan wawancara terhadap pelaku kejahatan dan menganalisis pola kejahatan yang dilakukannya akan didapatkan suatu informasi yang banyak tentang motif dan metode yang digunakan oleh pelaku kejahatan dalam melancarkan aksinya, kemudian ketika informasi tersebut didapat akan sangat bernilai serta bermanfaat dalam memikirkan suatu upaya pembalasan atau penghalauan terkait potensi kejahatan serupa yang akan terjadi dimasa yang akan datang, dan pada akhirnya hal ini akan semakin memperkuat suatu upaya sistem pencegahan kejahatan yang akan diterapkan berikutnya. (Clarke, 1995, Vol. 19, h. 91-150)

2.2.3 Kejahatan Birokrat Sebagai Pendukung Terjadinya Penyelundupan Sehingga Berpengaruh Pada Keberhasilan *Situational Crime Prevention*

Kebijakan perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, disatu sisi berdampak positif, dan disisi lain bisa negatif. Misalnya dalam hal kebijakan perdagangan dalam negeri menyangkut pencegahan barang-barang selundupan atau impor ilegal, bisa berdampak sangat positif terhadap menurunnya angka penyelundupan. Tetapi sebaliknya, dengan susahny para pelaku usaha untuk memenuhi persyaratan yang diberlakukan melalui undang-undang dan kebijakan tersebut justru mendorong maraknya penyelundupan (Mohammad Kemal Dermawan, 2010).

Pelanggran hukum yang berwujud sebagai perilaku penyelundupan barang di pelabuhan, misalnya, jelas menghadirkan keterlibatan birokrat yang mendukung dilakukan pelanggaran hukum tersebut, seperti melakukan praktek-praktek kolusi, korupsi dalam bentuk pungutan, *kick back*. Praktek-praktek kejahatan yang terjadi menciptakan situasi yang kondusif untuk berkembangnya penyelundupan, dan secara tidak langsung akan menerobos mekanisme pencegahan yang telah dilakukan secara situasional.

Kejahatan yang dilakukan oleh pejabat negara, atau birokrat seperti itu, dapat dikategorikan ke dalam *white collar crime* (kejahatan kerah putih), kejahatan dimana hanya bisa dilakukan oleh orang-orang yang mempunyai kedudukan yang signifikan dengan pelanggaran hukum yang terjadi, misalnya aparat Bea dan Cukai yang meloloskan barang impor tanpa pemenuhan persyaratan yang diwajibkan karena menerima suap sebagai ganti pelanggaran hukum yang dilakukannya (Mohammad Kemal Dermawan, 2010).

Mengenai kejahatan kerah putih (*White Collar Crime*) ini, terdapat pembagian lain yaitu apa yang disebut sebagai kejahatan okupasional (*Occupational Crime*). Green (1990), membuat definisi *occupational crime* dengan setiap kegiatan yang dapat dikenakan sanksi hukum, yang dilakukan berdasarkan kesempatan yang diciptakan melalui pekerjaan yang legal.

Lebih lanjut, Green (1990:12) kemudian membagi *occupational crime* tersebut menjadi empat tipe besar, yaitu:

1. Kejahatan yang dilakukan untuk keuntungan organisasi
2. Kejahatan yang dilakukan sebagai hasil dari kekuasaan negara
3. Kejahatan yang dilakukan oleh profesional dalam kapasitas pekerjaannya
4. Kejahatan yang dilakukan oleh individual untuk kepentingan pribadi

Dalam penelitian ini, menyinggung suatu celah yang mungkin saja dapat dimanfaatkan oleh pelaku potensial dalam melakukan penyelundupan barang di pelabuhan, yaitu melalui para birokrat atau petugas Bea dan Cukai itu sendiri. Dalam kapasitasnya sebagai petugas yang melakukan suatu pengawasan terhadap kegiatan di pelabuhan serta menegakkan aturan-aturan yang berlaku dalam kegiatan di pelabuhan tersebut, petugas Bea dan Cukai dapat melakukan suatu penyimpangan seperti yang telah dijelaskan di atas yang pada akhirnya dapat menerobos sistem pengamanan dan pencegahan di pelabuhan secara situasional. Dalam hal ini apabila terjadi praktek tersebut di lapangan, maka seperti yang telah dijelaskan oleh Green, petugas atau birokrat tersebut sebagai profesional telah melakukan suatu kejahatan dengan memanfaatkan kapasitas pekerjaan yang diembannya, yang juga disebut sebagai kejahatan okupasional (*Occupational Crime*).

Clinard dan Quinney (1967), kemudian menawarkan seperangkat analisa untuk membedah fenomena kejahatan secara umum termasuk *white collar crime*. Kelima aspek ini akan memperlihatkan pola hubungan dilakukannya kejahatan *occupational criminal behavior*, yaitu:

1. Aspek hukum; Aturan resmi yang ada mengenai pekerjaan memberikan perlindungan terhadap kepentingan kelompok dan hanya dalam beberapa hal mengatur tindakan yang merugikan. Aturan hukum yang mengatur bidang kerja dan profesi cenderung disusun oleh mereka sendiri, dan merepresentasikan kepentingan mereka.
2. Aspek karir; Pelaku kejahatan tidak menyadari dirinya sebagai penjahat. Pelanggaran yang dilakukan diikuti dengan rasionalisasi. Biasanya pelanggaran

dilakukan dalam bagian pekerjaan sehari-hari. Penjahat juga memahami nilai baik dan buruk yang berlaku dalam masyarakat.

3. Aspek dukungan kelompok; Rekan kerja atau kelompok dalam pekerjaan membenarkan dan bahkan mendukung pelanggaran yang dilakukan. Penjahat diterima dalam kelompok sosial dan norma-norma sosial.
4. Hubungan kejahatan dan perilaku yang tidak jahat; Perilaku jahat berhubungan dengan tujuan yang akan dicapai oleh perusahaan.
5. Reaksi masyarakat dan proses hukum; Reaksi masyarakat terhadap kejahatan biasanya lemah dan tidak sama. Hukuman yang diberikan oleh pihak berwajib biasanya ringan dan lebih sering dikenakan sanksi administratif oleh asosiasi profesi.

Mengenai adanya suatu kejahatan yang melibatkan suatu oknum birokrat sebagai pemegang otoritas hukum dalam sistem pengamanan dan pencegahan terjadinya suatu tindakan kejahatan, Bruce Wiegand (1994, 135-154) dalam Jurnalnya menginformasikan bahwa di suatu negara kecil yang berbatasan dengan Meksiko yaitu Belize terdapat suatu kegiatan mengenai perdagangan di pasar gelap yang mana pengadaan atau pengimporan barang-barang yang diperjualbelikan di dalam pasar gelap tersebut berasal dari Meksiko. Perbatasan yang dipisahkan hanya melalui sungai kemudian memudahkan adanya penyelundupan barang dari Meksiko ke Belize tanpa adanya suatu makelar atau perantara, sehingga pembeli atau importir dapat secara langsung terhubung dengan produsen atau penjual yang berada di Meksiko. Kegiatan penyelundupan ini terjadi sangat sering dan diperparah dengan adanya keterlibatan dari angkatan laut yang bertugas dan berpatroli disekitar perbatasan tersebut.

Pada jurnal tersebut disebutkan bahwa Bruce mendapatkan informasi dari penduduk asli Belize yang menginformasikan bahwa ia sering melihat suatu kapal yang sedang memuat minuman beralkohol yang dalam proses pemuatannya diawasi oleh angkatan laut tersebut. Tidak hanya itu, angkatan laut tersebut juga mengizinkan adanya praktek tersebut dengan adanya suatu timbal balik, yang artinya importir harus menyetorkan sejumlah uang untuk kemudian meloloskan barang-barangnya yang kemudian akan diperdagangkan di dalam pasar gelap di Belize, setoran tersebut diminta oleh angkatan laut sebagai ganti atau kompensasi

atas pelanggaran yang ia lakukan dalam membantu meloloskan pemuatan minuman beralkohol tersebut. Kemudian terdapat pula dukungan dari penduduk setempat sendiri yang menjamin keberlangsungan kegiatan tersebut dengan alasan pemasukan ekonomi bagi penduduk setempat yang kemudian membuat kegiatan penyelundupan seringkali terjadi disana.

Kemudian, dalam artikel *Situational Prevention and the Reduction of White Collar Crime* yang ditulis oleh Vance dan Trani (2008, 9-18), menjelaskan bahwa pelaku dalam kejahatan kerah putih (*white collar crime*) yang mana juga mempergunakan jabatan yang dimilikinya untuk melakukan suatu penyimpangan atau kejahatan, sayangnya tidak hanya memutuskan secara rasional untuk memaksimalkan kebutuhannya ketika kemudian melakukan penyimpangan tersebut, akan tetapi ada faktor lain yaitu lingkungan di dalam organisasi itu juga lah yang memperkenankan tindakan penyimpangan dilakukan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa seseorang profesional yang memiliki suatu jabatan di dalam struktur organisasi kemudian dapat melakukan tindakan kejahatan atau penyimpangan terdapat suatu dukungan dari lingkungan kerjanya yang memperkenankan penyimpangan tersebut dilakukan, hal ini mengindikasikan bahwa telah terjadi suatu budaya sehingga suatu tindakan penyimpangan justru tidak mendapatkan suatu perlawanan dari dalam lingkungan itu sendiri, yang tentunya juga terdapat dan memiliki aturan atau birokrasi yang diterapkan. Sehingga birokrat-birokrat tersebut dengan leluasa melakukan penyimpangan tanpa perlu mengkhawatirkan sistem birokrasi yang dipegangnya yang justru seharusnya mencegah terjadinya hal tersebut.

Di lain hal, artikel yang ditulis oleh Hung-En Sung (2005, 111-131) menjelaskan bahwa ukuran-ukuran yang dalam suatu kebijakan yang dirancang dan diberlakukan dalam upaya mencegah suatu pelanggaran atau penyimpangan dalam hal perdagangan yang melibatkan daerah perbatasan seperti peningkatan tarif atau pajak barang yang tinggi, pemberlakuan kuota impor barang, pemberian subsidi bagi industri dalam negeri untuk melindungi pergerakan ekonomi dalam negeri, justru menciptakan suatu kesempatan yang menggiurkan bagi perusahaan-perusahaan multinasional dan pemerintah sebagai pembuat dan pengambil suatu kebijakan untuk terlibat dalam praktek suap-menyuap.

Hal tersebut sangat ironis, karena suatu kebijakan yang dirancang dengan maksud untuk memperketat dan meminimalisasi adanya suatu potensi terhadap tindakan penyimpangan dan pelanggaran dalam hal perdagangan yang melewati batas-batas negara, justru berpotensi pula menjadi celah yang cukup mengganggu suatu sistem pengamanan yang telah diterapkan dipintu-pintu perbatasan yang diwewenangkan oleh petugas Bea dan Cukai salah satunya, apabila kemudian pihak-pihak yang terlibat tersebut seperti perusahaan-perusahaan multinasional dan pemerintah (birokrat) memiliki mental yang buruk, yang diwujudkan dengan praktek suap-menyuap.

2.3 Hasil Penelitian Terdahulu

2.3.1 Penelitian Imanuel J. Sampelalong

Dalam penelitian tersebut diketahui bahwa terdapat suatu sistem pencegahan kejahatan dan pengamanan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta terkait upaya-upaya mencegah dan mengamankan atas suatu tindakan kejahatan (termasuk penyelundupan), kemudian pada bandara tersebut sistem pencegahan kejahatan dibagi berdasarkan suatu terminal tempat penumpang serta barang bawaan keluar dan masuk, pembagiannya dibagi kedalam dua terminal, yaitu terminal I dan terminal II. Pada terminal I, setelah penumpang membeli tiket maka penumpang harus melakukan *Check-in* dengan membayar *boarding pass*. Sistem keamanan yang diterapkan adalah menggunakan *metal detector*. Para penumpang diwajibkan melalui alat yang dapat mendeteksi adanya unsur-unsur logam.

Untuk menghindari pemeriksaan terhadap *metal detector* ini dapat dilakukan dengan memanjat dinding. Untuk alasan inilah maka biasanya “pertahanan” pertama dari bandara adalah dengan membuat pagar keliling atau membangun tembok serta rintangan-rintangan lainnya sehingga setiap penumpang harus melalui *entry point metal detector*. Pagar yang tinggi akan menyulitkan seseorang untuk memanjat atau menyusup ke dalam area bandara. Untuk tempat-tempat yang rawan bahaya, disediakan pula beberapa pos keamanan.

Di area pemeriksaan yang menggunakan *metal detector* tersebut ditempatkan beberapa orang petugas yang akan memeriksa setiap penumpang yang melewati *metal detector*. Disamping itu, petugas juga dibekali dengan *hand metal detector*. Pada saat melakukan *boarding*, apabila penumpang membawa barang bawaan berupa koper maka barang bawaan tersebut harus diperiksa menggunakan *X-Ray*. Sistem *X-Ray* yang diterapkan terminal I adalah *medium X-Ray system* dimana hal ini merujuk pada ukuran dari *X-Ray* yang digunakan. Barang bawaan penumpang harus diletakkan di ban berjalan yang terdapat pada peralatan sinar x.

Sedangkan sistem pencegahan serta pengamanan di terminal II lebih ketat dibandingkan dengan terminal I yang hanya melayani penerbangan domestik. Hal ini disebabkan karena frekuensi penerbangan maupun jumlah penumpang lebih besar berasal dari negara lain sehingga diperlukan upaya lebih ketat untuk mencegah masuk atau keluarnya barang-barang yang dianggap ilegal maupun barang berbahaya lainnya.

Yang membedakan mengenai sistem pencegahan yang diterapkan pada terminal II dengan terminal I adalah dalam terminal II terdapat pemeriksaan lain yang harus dijalani oleh penumpang yaitu pemeriksaan identitas yaitu *passport*. Pemeriksaan ini dilakukan setelah penumpang *check-in*. Di area kedatangan maupun keberangkatan terminal II, petugas bea dan cukai juga menggunakan satuan anjing pelacak yang digunakan untuk mendeteksi barang bawaan penumpang baik tas tangan, koper maupun penumpang itu sendiri.

Kemampuan petugas mensinyalir usaha penyelundupan narkoba maupun barang ilegal lain tidak terlepas dari pentingnya intuisi pribadi petugas di lapangan terhadap sesuatu yang mencurigakan disamping adanya alat bantu berteknologi tinggi seperti *X-Ray* atau *CT Scanner*. Petugas *Airport Interdiction* juga telah disiagakan untuk mendeteksi penyelundupan yang terjadi. *Airport Interdiction* tugas utamanya adalah untuk mencegah masuk atau keluarnya penyelundupan narkoba. Satuan tugas ini merupakan kerjasama antara kepolisian dengan Bea dan Cukai.

Kemudian kesimpulan dari penelitian ini yaitu, operasi pencegahan kejahatan di Bandara Soekarno-Hatta telah menggunakan peralatan dan teknologi yang canggih (*X-Ray, metal detector, narcotest*), terdapat perhatian yang cukup serius dari pemerintah terhadap tindakan kejahatan penyelundupan, hal ini ditandai dengan dibentuknya suatu satuan tugas untuk mencegah penyelundupan yang dilakukan oleh *Airport Interdiction* yang mana satuan tugas tersebut merupakan gabungan dari beberapa institusi (Bea Cukai, Kepolisian, Imigrasi dan Angkasa Pura), serta penggunaan satuan anjing pelacak untuk membantu proses pengawasan dan mencegah penyelundupan.

2.3.2 Penelitian Agus Yulianto

Dalam penelitian tersebut disebutkan modus operandi atau cara-cara yang dilakukan oleh para pelaku penyelundupan untuk melancarkan aksinya melawan suatu pengawasan serta sistem pencegahan dan pengamanan dari petugas Bea dan Cukai. Dalam melakukan suatu penyelundupan berupa mobil dan motor, dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa para pelaku memiliki berbagai cara atau modus operandi yang biasa digunakan dalam melakukan aksinya, modus operandi tersebut diantaranya adalah sebagai berikut,

- a) Melakukan Impor Dengan Pemberitahuan Impor Barang Tidak Sebenarnya

Untuk dapat melaksanakan impor barang seorang importir harus memiliki Angka Pengenal Impor (API) sesuai dengan Peraturan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 550/MPP/Kep/10/1999, yang merupakan tanda pengenal yang harus dimiliki oleh setiap importir atau perusahaan yang melakukan perdagangan impor. Para pelaku penyelundupan biasanya sejak dalam pengurusan API sudah memanipulasi data. Ketika API telah didapatkan, langkah berikutnya adalah memalsukan dokumen asli terhadap barang impor asli dengan dokumen lain yang berasal dari barang lain.

b) Memakai Fasilitas Barang Pindahan

Para pelaku penyelundupan menggunakan fasilitas ini biasanya dari mahasiswa Indonesia yang bersekolah di luar negeri. Pelaku penyelundupan biasanya punya hubungan dengan para warga negara Indonesia yang tinggal di negara lain, kemudian akan didapatkan informasi tentang mahasiswa yang akan kembali ke Indonesia. Setelah selesai sekolah otomatis mahasiswa tersebut mendapat fasilitas pindahan barang, hal tersebutlah yang kemudian dimanfaatkan oleh pelaku penyelundupan dengan memberikan uang pengganti fasilitas barang pindahan yang didapat melalui proses kesepakatan antara kedua belah pihak. Kemudian, dilakukan pula proses pemalsuan dokumen ketika barang telah mencapai perairan Indonesia.

c) Menggunakan Fasilitas Kedutaan Negara Asing di Jakarta

Hak-hak dan kekebalan-kekebalan istimewa (*diplomatic immunities*) secara universal diakui dan hak-hak/kekebalan-kekebalan itu adalah bersumber pada kebiasaan internasional. Dalam hal ini, bagasi seorang pejabat diplomatik bebas dari pemeriksaan petugas Bea dan Cukai. Baik bagasi yang dikirim terdahulu atau kemudian, maupun bingkisan-bingkisan yang dialamatkan kepada Kepala Perwakilan dan hal tersebut tidak berhak diperiksa oleh Bea Cukai asal alamat dan hak milik barang-barang tersebut dapat diketahui dengan jelas. Hak-hak istimewa yang dimiliki oleh perwakilan negara asing tersebut bisa dimanfaatkan oleh pelaku penyelundupan untuk memasukkan mobil mewah. Fasilitas yang dimiliki kedutaan berupa pembebasan bea masuk atas barang-barang yang mereka impor dimanfaatkan oleh pelaku. Dengan melakukan kerjasama dengan oknum kedutaan yang berwenang untuk mengurus hal-hal mengimpor barang untuk kebutuhan kedutaan.

d) Melakukan Impor Mobil Bekas Dengan Pemberitahuan Mobil Baru

Pada intinya, cara ini adalah suatu proses pemalsuan atau manipulasi data atau dokumen yang menyertai barang-barang yang diimpor.

e) Merekondisi Mobil Seolah Mobil Baru

Importir dilarang untuk mengimpor semua barang bekas ke Indonesia tidak terkecuali mobil bekas. Untuk dapat memasukkan mobil bekas ke Indonesia pelaku kemudian merekondisi mobil bekas tersebut. Pada saat membeli mobil bekas di negara lain pelaku melakukan kerjasama dengan pihak *dealer* yang menjual mobil tersebut. Pelaku membayar pihak *dealer* untuk merekondisi mobil bekas menjadi seperti baru. Aksesoris mobil dari jok, karpet, karet-karet dan lainnya diganti dengan yang baru, kemudian mesin dibuat seperti baru, kelihatan belum pernah dipakai dan kilometer mobil dibuat nol kilometer. Sehingga orang yang melihat mobil tersebut melihat seperti mobil baru, karena keadaannya yang seperti baru.

f) Menyisipkan Mobil Bekas Pada Mobil Baru

Apabila pelaku penyelundupan menggunakan cara ini, pelaku menggunakan prosedur impor seperti yang diatur dalam peraturan yang berlaku, hanya saja pelaku memakai teknik memasukkan bukan mobil baru. Untuk negara asal mobil, ekspor terhadap mobil bekas tidak ada larangan, karena dianggap barang bekas dan tidak terlalu menguntungkan. Pelaku biasanya setelah merekondisi mobil bekas tersebut di luar negeri kemudian melakukan pembelian mobil baru dan menyisipkan mobil rekondisi tersebut ke dalam mobil baru yang ada. Disini pelaku tidak merekondisi semua mobil dengan alasan takut apabila ada petugas yang mengecek fisik kontainer, biasanya hal ini dilakukan apabila pelaku menganggap rawan situasi di pelabuhan. Disamping itu biasanya pelaku penyelundupan melihat masalah rawan apabila ada pejabat dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang mengecek.

g) Menyelundupkan Motor di Luar Daerah Pelabuhan

Modus operandi menggunakan cara ini biasa disebut penyelundupan murni. Karena pelaku menyelundupkan barang dari luar daerah kepabeanan/diluar daerah pelabuhan. Modus ini dilakukan hanya untuk menyelundupkan motor. Penyelundupan biasanya dilakukan dengan cara *mempreteli* motor dan mengemasnya dalam satu kotak untuk satu unit

motor. Kemudian motor-motor tersebut dibawa dengan menggunakan ekspedisi pengiriman barang yang tidak mungkin dilakukan pengecekan oleh polisi. Untuk pengiriman barang melalui ekspedisi jarang sekali dilakukan pengecekan oleh petugas kepolisian apabila tidak ada suatu laporan/kecurigaan. Ketika sampai ditempat tujuan, kemudian dirakit kembali satu persatu di bengkel-bengkel.

2.3.3 Penelitian Daniel D. Ntanda Nsereko

Penyelundupan merupakan suatu kejahatan yang biasanya dilakukan oleh suatu kelompok yang terorganisir, dan dalam melakukan aksi kejahatannya terdapat suatu mekanisme pergerakan yang tersusun secara rapih dan sistematis. Penyelundupan itu sendiri merupakan suatu kejahatan transnasional yakni kejahatan yang terjadi dengan melintasi batas-batas antar negara. Dalam penelitian ini dijelaskan mengenai upaya penyelundupan narkoba yang terjadi di wilayah Afrika Selatan, dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa suatu penyelundupan narkoba seringkali terjadi di pelabuhan seperti Mombasa, Dar Es Salaam, Maputo dan Durban.

Dalam penelitian ini disebutkan bahwa penyelundupan narkoba kerap terjadi di pelabuhan tersebut dikarenakan lemahnya pengawasan atau kontrol yang diterapkan disana, pengiriman-pengiriman narkoba dalam jumlah yang besar yang disisipkan di dalam kontainer seringkali lewat tanpa terdeteksi oleh para pengawas perbatasan dan di pelabuhan tersebut.

Lebih lanjut, dalam penelitian itu disebutkan bahwa ketiadaan suatu kerjasama antara polisi dan petugas bea cukai yang tidak menganggap suatu tindakan dalam mendeteksi narkoba itu sebagai bagian dari pekerjaannya yang pada akhirnya mengakibatkan penyelundupan narkoba tersebut dapat lolos dari pengawasan perbatasan maupun keamanan pelabuhan.

2.3.4 Kesimpulan yang Kemudian Membedakan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian dalam Skripsi Ini

Dari penelitian-penelitian terdahulu sepanjang yang peneliti ketahui di atas, maka peneliti menarik suatu kesimpulan bahwa suatu tindakan penyelundupan merupakan suatu kejahatan yang juga cukup berbahaya, terjadi

tidak hanya dalam skala dalam negeri, melainkan terjadi dalam skala internasional yang artinya kejahatan tersebut melintasi baatas-batas suatu negara atau dapat dikatakan sebagai kejahatan transnasional.

Dalam penelitian-penelitian tersebut juga dapat dilihat bahwa begitu mendapatkan suatu perhatian khusus mengenai tindakan penyelundupan ini, hal tersebut dapat dilihat dari adanya suatu upaya-upaya pencegahan dengan tersedianya suatu peralatan-peralatan canggih yang diharapkan dapat mendeteksi sekaligus mencegah lolosnya suatu upaya penyelundupan narkotika maupun barang. Tidak hanya itu saja, upaya-upaya mencegah tindakan penyelundupan juga semakin ditingkatkan dengan menjalin suatu kerjasama antara pihak-pihak yang berwenang dalam permasalahan tindakan kejahatan.

Dalam penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya terkait tindakan penyelundupan tersebut juga disebutkan bahwa, seringkali upaya penyelundupan di pelabuhan suatu negara dapat lolos karena ketiadaan kerjasama yang baik diantara pihak-pihak pengamanan pelabuhan itu sendiri dalam mendeteksi dan mencegah suatu upaya penyelundupan.

Modus-modus mengenai penyelundupan melalui pelabuhan pun telah dijelaskan dalam penelitian-penelitian tersebut, seperti adanya suatu upaya pemalsuan mengenai data barang-barang yang masuk, hal ini bertujuan untuk mengelabui pemeriksaan dari para petugas pelabuhan.

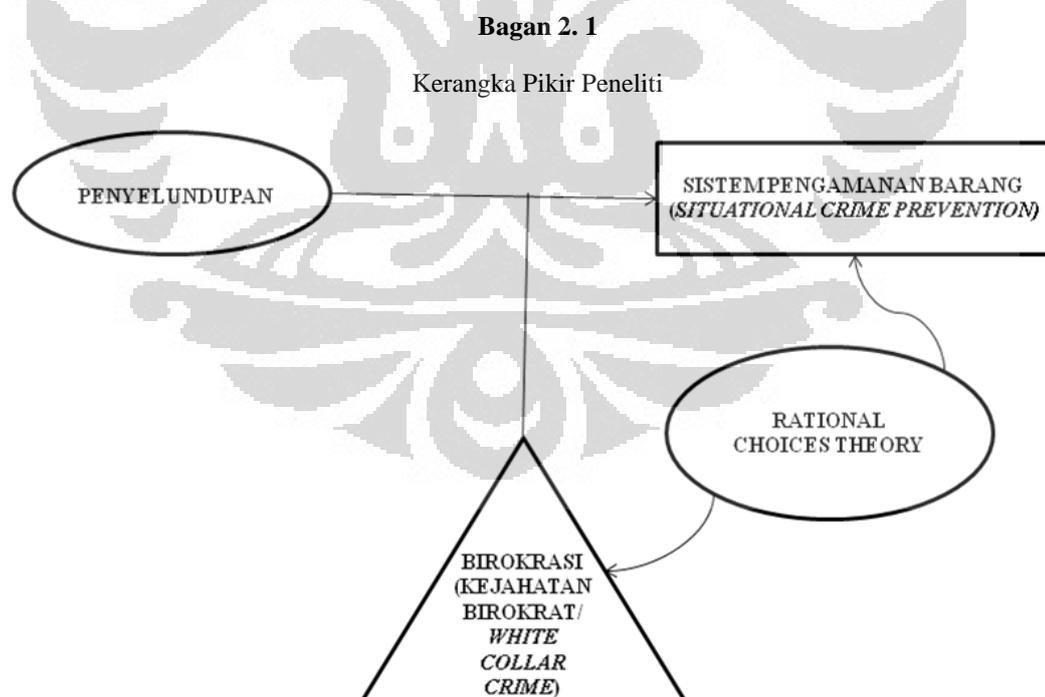
Dari beberapa penelitian terdahulu yang peneliti ketahui tersebut, terdapat suatu perbedaan mengenai suatu aspek penelitian yang coba diangkat oleh peneliti dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini, peneliti juga mengangkat suatu permasalahan mengenai adanya kemungkinan suatu kelemahan-kelemahan atau celah yang mungkin dapat dimanfaatkan oleh pelaku penyelundupan melalui sistem pencegahan kejahatan yang telah diterapkan disana, kemudian peneliti juga mengangkat mengenai permasalahan pikiran-pikiran rasional dari pelaku penyelundupan yang kemudian memutuskan untuk melakukan suatu penyelundupan dengan mempertimbangkan suatu untung rugi tentunya.

Kemudian yang membedakan penelitian ini dengan penelitian-penelitian terdahulu yang telah dijelaskan di atas yaitu dalam penelitian ini, peneliti mengangkat suatu permasalahan mengenai adanya suatu dugaan terjadinya

kejahatan birokrasi atau penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh para petugas atau birokrat sehingga kemudian barang-barang selundupan dapat lolos, mengingat telah tersedianya suatu sistem pencegahan atau pengamanan yang canggih dan juga sistem birokrasi beserta aturan dan sanksi-sanksinya yang tegas, maka peneliti menduga terdapat suatu celah lain yang juga memungkinkan terjadinya suatu penyelundupan dengan memanfaatkan sistem birokrasi atau aturan mengenai perijinan yang diterapkan disana dan juga dari mental birokratnya yang memungkinkan dapat meloloskan upaya penyelundupan.

2.4 Kerangka Pikir

Pada penelitian ini, peneliti membuat suatu kerangka atau alur pemikiran guna memudahkan dalam melakukan pembahasan mengenai teori-teori yang peneliti gunakan dalam kaitannya dengan permasalahan penyelundupan barang di Pelabuhan Tanjung Priok, skemanya adalah sebagai berikut :



Tindakan penyelundupan yang akan diteliti seperti yang tergambar dalam skema/alur pemikiran diatas disebutkan bahwa yang menyebabkan suatu tindakan

penyelundupan dapat terjadi ialah adanya suatu celah, yaitu melalui sistem pengamanan terkait dengan suatu arus masuk dan keluarnya suatu barang di pelabuhan serta adanya kemungkinan suatu gangguan yang dapat melemahkan sistem pengamanan barang itu sendiri yaitu melalui suatu aturan-aturan atau sistem birokrasi yang diterapkan sebagai suatu standar operasional prosedur (SOP) dalam kaitannya dengan arus perputaran barang yang terjadi di dalam pelabuhan tersebut.

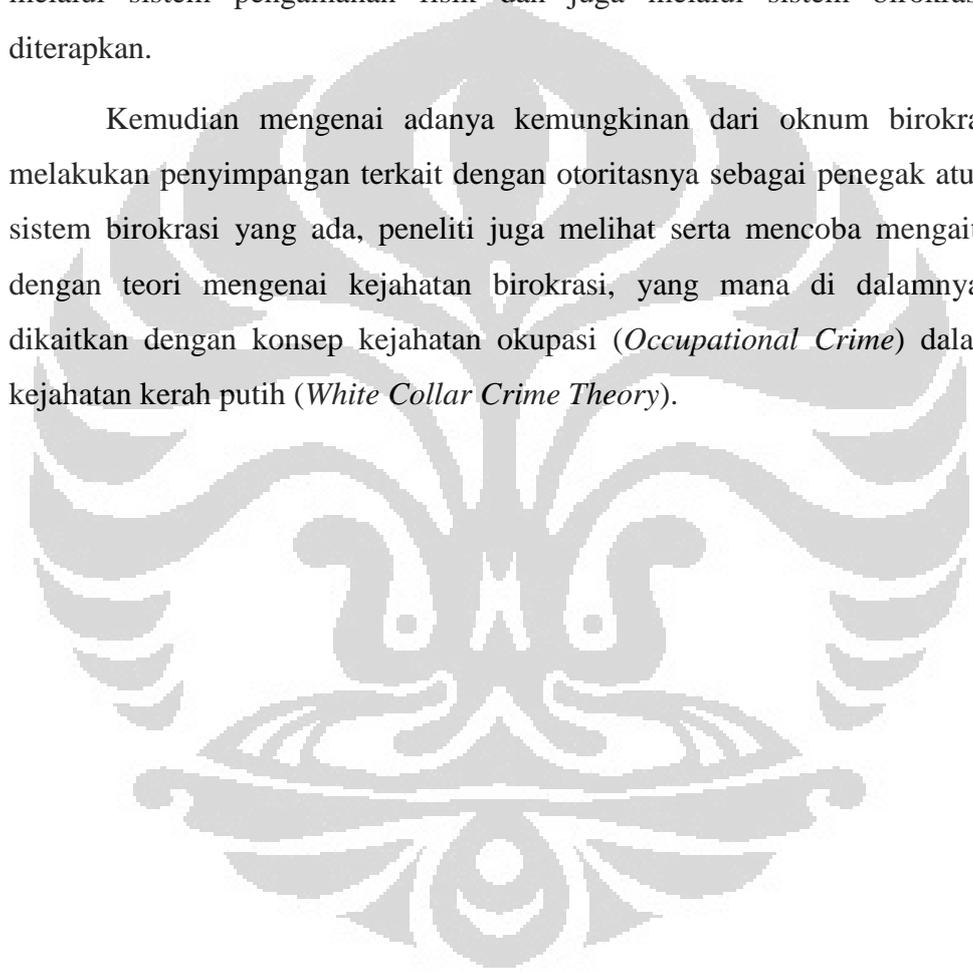
Lokasi lingkungan fisik pelabuhan yang mana di dalamnya terdapat berbagai sistem pencegahan kejahatan beserta peralatan-peralatan pengamanan pendukungnya masih bisa dijadikan celah bagi para pelaku penyelundupan, apabila dalam sistem pengamanan fisik terkait keluar dan masuknya barang tersebut memiliki suatu kelemahan. Mengenai kemungkinan adanya suatu kelemahan-kelemahan dalam sistem pengamanan fisik tersebut, peneliti mencoba untuk memberikan suatu gambaran mengenai suatu sistem pencegahan kejahatan yang mungkin dapat dijadikan tambahan untuk pengamanan di pelabuhan tersebut dengan melihat suatu indikator yang ada di dalam sistem pencegahan kejahatan yang terdapat pada konsep maupun teori mengenai pencegahan kejahatan situasional (*Situational Crime Prevention Theory*).

Kemudian celah berikutnya yang juga memungkinkan dapat terjadinya suatu tindakan penyelundupan yakni dengan memanfaatkan kelemahan pada bagian aturan/SOP mengenai perijinan dalam arus keluar masuk barang maupun penumpang yang diterapkan pada sistem birokrasi pelabuhan tersebut. Kelemahan disini, bukan berarti aturan maupun SOP terkait perijinan tersebut yang tidak tegas atau pun tidak memiliki sanksi yang berat bagi pelanggarnya, akan tetapi Peneliti menduga kelemahan justru berasal atau dilakukan oleh para oknum birokrat yang memegang otoritas perijinan tersebut. Perijinan yang berbelit-belit yang dapat memakan waktu cukup lama dalam arus keluar masuk barang akan membuat seorang pelaku dagang (importir/eksportir) maupun oknum birokrat melakukan suatu penyimpangan agar proses tersebut berjalan cepat tanpa melalui proses yang panjang.

Untuk kemudian memutuskan akan menembus sistem pengamanan maupun melakukan persekongkolan dengan birokrat tentunya terdapat suatu

perhitungan tersendiri mengenai untung rugi yang akan dipertimbangkan oleh para importir/eksportir, untuk itulah peneliti kemudian merasa perlu mengaitkannya dengan konsep atau teori pilihan rasional (*Rational Choices Theory*) untuk dapat menggali lebih dalam serta mengungkapkan pertimbangan rasional oleh pelaku yang kemudian memutuskan melakukan penyelundupan atau pun tidak dengan menggunakan cara-cara yang juga sebelumnya telah diperhitungkan untung ruginya melalui pemanfaatan kedua celah tersebut, yaitu melalui sistem pengamanan fisik dan juga melalui sistem birokrasi yang diterapkan.

Kemudian mengenai adanya kemungkinan dari oknum birokrat yang melakukan penyimpangan terkait dengan otoritasnya sebagai penegak aturan dan sistem birokrasi yang ada, peneliti juga melihat serta mencoba mengaitkannya dengan teori mengenai kejahatan birokrasi, yang mana di dalamnya dapat dikaitkan dengan konsep kejahatan okupasi (*Occupational Crime*) dalam teori kejahatan kerah putih (*White Collar Crime Theory*).



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dalam penelitian ini. Metode penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti suatu fenomena sosial. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti kondisi obyek pada *setting* alamiah dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiyono, 2005, h. 1).

Di penelitian ini hal yang lebih ditekankan adalah persoalan kedalaman (kualitas) dan bukan banyaknya (kuantitas) data (Kriyantono, 2007, hlm. 58). Peneliti juga melakukan penelaahan terhadap kajian-kajian data dan informasi yang membahas tentang hal yang diteliti oleh peneliti. Pemilihan pendekatan kualitatif ini juga dikarenakan peneliti bertujuan untuk menggambarkan secara lebih jelas mengenai pencegahan kejahatan situasional yang mungkin diterapkan oleh bagian Bea Cukai di Pelabuhan Tanjung Priok.

3.2 Tipe Penelitian

Dalam hal ini peneliti menggunakan tipe penelitian deskriptif, yaitu peneliti berusaha untuk menjelaskan dan juga menggambarkan keadaan sistem pengamanan yang ada atau digunakan oleh bagian Bea Cukai di Pelabuhan Tanjung Priok dalam mencegah atau meminimalisasi tindakan penyelundupan barang. Peneliti juga berusaha untuk menjelaskan pilihan-pilihan rasional yang sebelumnya mungkin terlintas dan dimiliki oleh pelaku penyelundupan sebelum melakukan aksinya. Hal tersebut bertujuan untuk membantu peneliti dalam menjelaskan dan juga menggambarkan tindakan penyelundupan yang mungkin terjadi di area pengamanan Pelabuhan Tanjung Priok.

1.3 Dimensi Waktu

Proses pengumpulan informasi dalam penelitian ini dimulai pada bulan Mei 2012. Dalam proses pengumpulan informasi beserta data-data pendukung dalam penelitian ini saya juga sekaligus melakukan penulisan skripsi hingga awal bulan Juni 2012, sehingga rentang waktu penelitian ini yaitu selama bulan Mei 2012 hingga awal bulan Juni 2012.

1.4 Penempatan Sebagai *Entry Point*

Dalam penelitian ini, titik awal yang merupakan pintu masuk (*entry point*) saya untuk mencari dan mengumpulkan informasi-informasi yang menjadi target penelitian saya yaitu pada unit penyidikan dari KPU Bea dan Cukai Tanjung Priok. Penelitian ini saya lakukan dengan melalui proses magang pada instansi tersebut, hal ini dikarenakan instansi Bea dan Cukai tersebut tidak mengizinkan proses penelitian dan pengumpulan informasi yang akan saya lakukan tanpa melalui proses magang.

Proses awal penempatan yang mana merupakan *entry point* saya dalam penelitian ini yaitu, berawal ketika saya memberikan berkas-berkas perijinan mengenai proses magang yang akan saya lakukan untuk memperoleh target data dari penelitian ini. Setelah berkas perijinan tersebut diterima oleh sub bagian SDM, dan ditelaah mengenai apa yang akan saya teliti, maka saya pun ditempatkan pada unit penyidikan. Mengenai penempatan pada unit tersebut bukan lah merupakan inisiatif atau pemilihan yang saya lakukan, akan tetapi dengan mendasarkan dari apa yang saya jelaskan perihal penelitian saya, kemudian sub bagian SDM menempatkan pada unit tersebut.

Dari unit penyidikan tersebut selama saya menjalani dan melakukan pengumpulan informasi untuk penelitian ini, saya telah mendapatkan informasi dan target data dalam penelitian ini pun terpenuhi yang mana saya memfokuskan pada penelitian dan pendeskripsian mengenai suatu sistem pengamanan atau pencegahan kejahatan situasional yang diterapkan oleh KPU Bea dan Cukai Tanjung Priok.

1.5 Informan Penelitian

Informan merupakan suatu instrumen yang sangat penting di dalam penelitian kualitatif, kemudian pada penelitian ini saya menyertakan beberapa informan yang kompeten dalam kaitannya dengan penelitian ini yaitu, Pak Y dan Pak G yang merupakan kepala unit di dalam tempat saya melakukan magang untuk mendapatkan informasi kaitannya dengan penelitian saya, kemudian juga Pak S yang merupakan staf senior di Bea dan Cukai dengan masa kerja yang cukup lama disana.

Sedangkan untuk mendapatkan informasi mengenai sistem pengamanan atau pencegahan kejahatan yang saya angkat dalam penelitian ini, saya menyertakan Mas J yaitu staf yang mengoperasikan *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* yang mana alat tersebut berfungsi sebagai pengamanan untuk barang impor. Kemudian saya juga menyertakan Mas R yaitu staf yang mengoperasikan *Gamma Ray* yang mana alat tersebut juga berfungsi sebagai pengamanan arus lalu lintas barang, akan tetapi dalam hal ini barang ekspor lah yang lebih ditekankan pengamanan serta pengawasannya.

Kemudian untuk mendapatkan informasi mengenai adanya kemungkinan gangguan terhadap alat-alat sistem pengamanan yang telah diterapkan disana, seperti adanya kemungkinan praktek suap-menyuap atau pungli (pungutan liar) dan bangli (sumbangan liar) yang dilakukan importir dengan para petugas terkait, saya menyertakan staf di unit penyidikan yaitu Mas K dan Mas U, disamping juga mengamati kegiatan yang terjadi pada unit tersebut, mengingat pada unit tersebut terdapat aktifitas penyidikan melalui wawancara antara importir yang dicurigai melakukan pelanggaran dalam melakukan impor barang dengan petugas itu sendiri.

1.6 Data Primer dan Sekunder

1.6.1 Data Primer

Data primer di dalam penelitian ini didapatkan dari hasil wawancara tidak berstruktur dengan informan-informan yang kompeten erat kaitannya dengan dalam tema yang diangkat dalam penelitian ini.

1.6.2 Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini didapatkan dari kajian beberapa literatur, seperti artikel, berita, jurnal, penelitian terdahulu mengenai isu yang relevan, buku-buku, serta data-data yang didapatkan dari pihak-pihak yang berwenang yang terkait dengan sistem pencegahan kejahatan serta kemungkinan adanya gangguan terhadap sistem pengamanan yang telah diterapkan tersebut dari oknum-oknum yang terlibat dalam impor maupun ekspor barang.

Untuk mendapatkan informasi yang dapat melengkapi data dalam penelitian ini, saya mendapatkan majalah dari salah seorang petugas di unit penyidikan yang mana majalah tersebut berisikan mengenai kegiatan-kegiatan yang terjadi seputar Bea dan Cukai.

1.7 Pengumpulan Data

Penelitian ini dilakukan dengan beberapa cara pengumpulan data yang terkait dengan lolosnya upaya penyelundupan barang dari sistem pengamanan yang telah diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok dan juga kemungkinan adanya gangguan-gangguan yang akan melemahkan efektifitas dari sistem pengamanan tersebut ditinjau dari adanya suatu pilihan-pilihan rasional yang mungkin dimiliki oleh pelaku-pelaku yang terlibat dalam proses penyelundupan itu sendiri. Peneliti menggunakan teknik pengumpulan data seperti :

1.7.1 Wawancara

Wawancara dilakukan agar saya mendapatkan gambaran fenomena yang jauh lebih tajam, karena dengan wawancara, saya berusaha untuk

mengungkap sebanyak-banyaknya mengenai penjelasan dari informan atas fenomena yang menjadi isu utama dari penelitian ini. Wawancara dilakukan selama bulan Mei 2012 dengan menyertakan beberapa informan yang kompeten dan saya anggap dapat memenuhi target data di dalam penelitian ini. Dalam mendapatkan informasi yang akurat dan lengkap saya berusaha untuk membangun kepercayaan kepada informan melalui relasi yang baik dan juga membuat kondisi yang nyaman sehingga informan bersedia memberikan segala informasi yang saya perlu kan di dalam penelitian ini.

Wawancara saya lakukan terhadap petugas pengamanan Bea Cukai Pelabuhan Tanjung Priok yang berhubungan langsung dengan sistem pengamanan barang yang masuk dan juga keluar pelabuhan, kemudian wawancara juga saya lakukan terhadap petugas-petugas lain akan tetapi masih berhubungan dengan proses pengamanan barang dari adanya suatu kemungkinan tindakan penyelundupan barang, hal ini saya lakukan untuk mendapatkan informasi mengenai ada atau tidaknya suatu kemungkinan yang dapat mengganggu dari efektifitas sistem pengamanan yang telah diterapkan, seperti kemungkinan adanya penyelewengan yang dilakukan oleh importir maupun oknum petugas yang dapat mengganggu kekuatan dari sistem pengamanan tersebut.

Wawancara yang saya gunakan dirancang sedemikian rupa dan terstruktur sehingga kemudian saya mendapatkan beberapa pertanyaan yang akan ditanyakan oleh informan, yang pada akhirnya target data yang diharapkan untuk didapat dalam penelitian ini dapat terpenuhi.

1.7.2 Observasi

Observasi atau pengamatan adalah kemampuan seseorang untuk menggunakan pengamatannya melalui hasil kerja pancaindra mata serta dibantu dengan pancaindra lainnya (Bungin, 2007, hal. 15). Dengan mempergunakan pancaindra manusia, proses observasi kemudian dilakukan untuk mendapatkan informasi serta pemahaman peneliti dengan melakukan pengamatan lingkungan, gerak-gerik atau raut muka informan ketika dilakukan wawancara yang mana hal tersebut akan semakin memperkaya serta memperdalam data yang disajikan di dalam penelitian.

Observasi memerlukan sensitifitas dan kejelian yang sangat tinggi dari peneliti (Prasetya, 2006, hal. 71). Sensitifitas dan kejelian inilah yang harus saya gunakan dalam menangkap gejala-gejala di lingkungan yang terkait dengan penelitian ini, mengenai sistem pengamanan yang diterapkan dan juga kemungkinan adanya suatu penyelewengan yang dilakukan oleh importir atau pun oknum petugas yang mana hal tersebut merupakan isu sensitif yang memerlukan kejelian dalam mengungkapkannya.

Observasi ini saya lakukan selama bulan Mei 2012, untuk mengamati sistem pengamanan serta kondisi lingkungan dari sistem pengamanan tersebut hanya saya lakukan beberapa kali, hal ini dikarenakan untuk mendapatkan akses ke dalam sistem pengamanan tersebut memerlukan perijinan serta harus didampingi oleh petugas terkait. Sedangkan mengenai kemungkinan adanya penyimpangan atau penyelewengan yang dilakukan oleh importir maupun oknum petugas, hal ini bisa saya lakukan setiap harinya karena saya ditempatkan pada unit penyidikan yang mana di dalam unit penyidikan tersebut terdapat proses-proses pengungkapan suatu permasalahan mengenai impor barang yang melibatkan importir dan petugas secara langsung melalui proses wawancara.

Data hasil observasi ini kemudian akan mendukung dan melengkapi data dari hasil wawancara yang juga dilakukan, karena mungkin ada hal-hal yang tidak saya dapatkan dari wawancara tetapi saya temukan di lapangan.

1.8 Alat Bantu Pengumpulan Data

1.8.1 Pedoman Wawancara

Pedoman wawancara saya gunakan dimaksudkan sebagai suatu panduan, dengan demikian, (1) proses wawancara berjalan di lingkungan sistem pengamanan dan juga ruangan sub bagian yang telah ditentukan, (2) informan dapat memberikan suatu jawaban seperti yang dikehendaki oleh peneliti, (3) peneliti tidak terlalu kesulitan dalam membedakan antara data yang digunakan dan tidak, dan (4) peneliti dapat lebih berkonsentrasi dengan lingkup penelitian yang dilakukan (Basrowi & Suwandi, 2008, hal. 138).

1.8.2 Pedoman Observasi

Pedoman observasi digunakan untuk mendapatkan data hasil pengamatan. Pedoman observasi harus memperhatikan klasifikasi apa saja yang perlu diobservasi, setiap konsep harus ada kriterianya sehingga observer tidak kehilangan arah, fenomena harus dipecah-pecah menjadi kecil, dan tidak terlalu banyak fenomena yang diteliti dalam waktu tertentu sehingga observer tidak kehilangan fenomena lain yang muncul (Basrowi & Suwandi, 2008, hal. 104).

1.8.3 Alat Perekam

Dalam melakukan perekaman dalam suatu percakapan yang dilakukan saat wawancara saya tidak menggunakan suatu alat perekam, hal ini dikarenakan untuk menciptakan suatu situasi yang nyaman bagi informan ketika memberikan informasi yang saya perlukan. Terlebih ketika dilakukan suatu wawancara mengenai hal-hal yang sensitif tentang adanya kemungkinan penyimpangan yang dilakukan oleh importir atau oknum petugas dalam proses impor barang.

1.9 Kendala

Ketika pertama kali memutuskan mengangkat suatu tema penelitian mengenai sistem pengamanan yang dilakukan atau diterapkan oleh Bea dan Cukai Tanjung Priok saya menyadari akan mendapatkan cukup banyak kesulitan, apa lagi untuk mendapatkan informasi sensitif mengenai adanya kemungkinan penyimpangan yang dilakukan oleh importir mau pun oknum petugas yang dapat melemahkan sistem pengamanan yang diterapkan.

Ketiadaan aksesibilitas untuk dapat masuk ke dalam institusi Bea dan Cukai itu sendiri sudah merupakan suatu permasalahan tersendiri dalam penelitian ini. Prediksi saya pun benar, ketika saya mendatangi bagian Sumber Daya Manusia pada institusi Bea dan Cukai Tanjung Priok dan mengungkapkan maksud dan tujuan saya untuk melakukan penelitian dan mendapatkan informasi yang menjadi target data saya, pihak Bea dan Cukai pun tidak memberikan ijin tersebut. Akan tetapi, saya akan diijinkan apabila saya tidak hanya melakukan pengumpulan informasi untuk penelitian saya saja melainkan juga melakukan

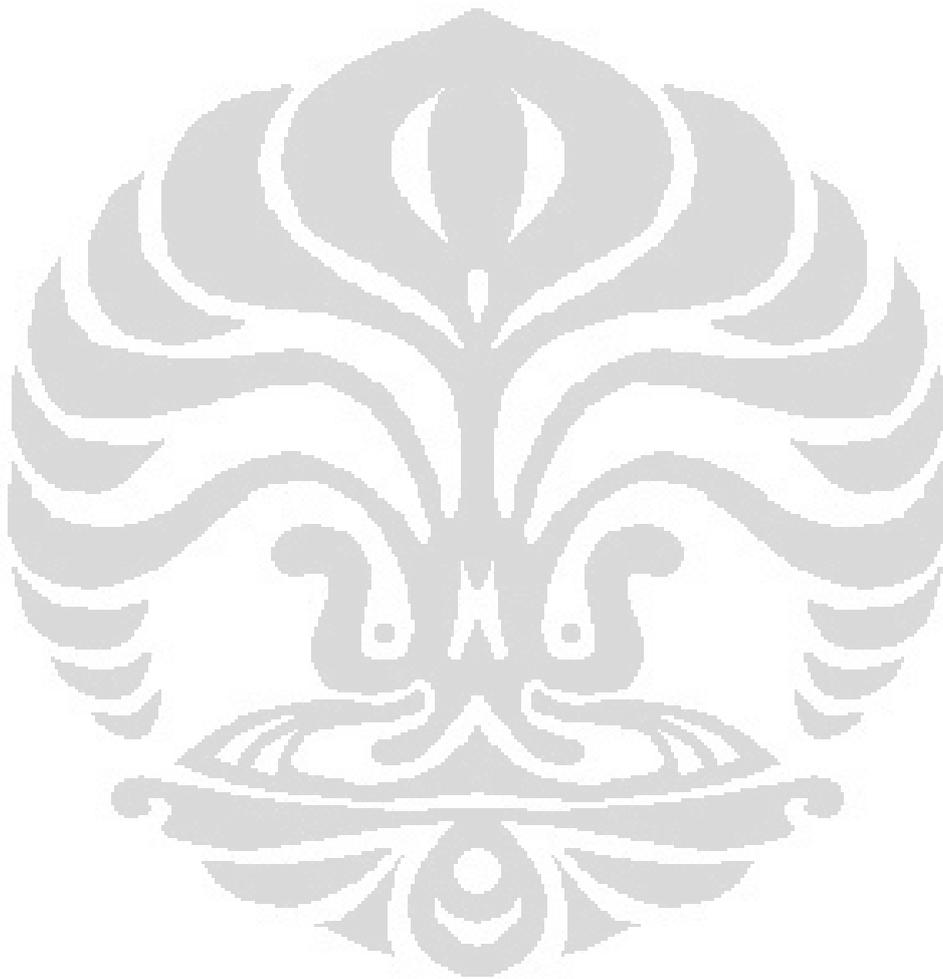
magang atau praktek kerja lapangan (PKL) di sana. Yang mana dimaksudkan agar saya ikut berkontribusi dalam kegiatan di institusi tersebut bukan hanya sekedar mengumpulkan informasi untuk penelitian saya.

Kendala lainnya yang saya hadapi dalam proses pengumpulan data yaitu mengenai adanya batasan akses untuk mengobservasi sistem pengamanan yang diterapkan, yang mana lokasi tersebut terpisah dari lokasi saya ditempatkan untuk melakukan magang. Karena merupakan area terbatas, maka untuk memasukinya diperlukan ijin dari kepala unit dan juga memerlukan petugas pendamping untuk dapat mengobservasi sistem pengamanan yang ada tersebut.

Kendala lain yang juga cukup besar yaitu ketika saya ingin mendapatkan informasi mengenai adanya suatu kemungkinan terjadinya penyimpangan yang dilakukan importir maupun oknum petugas yang dapat mengganggu dan melemahkan sistem pengamanan yang diterapkan disana. Informasi yang coba saya dapatkan tersebut merupakan isu yang sangat sensitif, sehingga saya membutuhkan cukup banyak waktu untuk membangun relasi yang sangat baik untuk mendapatkan kepercayaan dan juga kedekatan dengan informan-informan yang terkait dengan informasi tersebut, sementara saya tidak mempunyai waktu yang banyak untuk itu sehubungan dengan adanya batas waktu dalam melaksanakan magang dan penyelesaian skripsi ini.

Kemudian karena sulitnya dalam mencari informasi mengenai importir atau petugas yang terlibat dalam suatu praktek suap, maka saya hanya mendapatkan atau mengobservasi dari kegiatan yang berada ditempat magang, yang kebetulan unit yang saya tempati untuk magang berkaitan dengan interaksi antara petugas dengan importir yang barangnya dicurigai terdapat suatu permasalahan. Dari hal tersebut saya kemudian mendapatkan informasi atau melihat secara langsung proses penyelesaian dari masalah yang terjadi dengan juga menemukan beberapa kali indikasi adanya percobaan penyuaipan yang dilakukan oleh importir yang kemudian dapat saya kaitkan nantinya dengan konsep atau teori yang menjadi dasar saya dalam skripsi ini yaitu *Rational Choices Theory* dan *Occupational Crime*.

Meskipun saya tidak selalu menyaksikan adanya proses percobaan penyusunan didalam unit tersebut, akan tetapi hal tersebut beberapa kali saya temukan dan juga telah coba saya konfirmasi kepada petugas untuk mendapatkan informasi yang lebih mendalam. Sehingga harapan saya dari observasi yang saya lakukan tersebut dapat menginterpretasikan konsep atau teori yang menjelaskan tentang adanya perilaku curang dalam proses penyelesaian masalah antara importir dengan petugas Bea Cukai.



BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok

Dalam kaitannya dengan suatu pengamanan terhadap barang-barang yang masuk dan juga ke luar negeri, institusi Bea dan Cukai merupakan penjaga pintu yang sangat vital terhadap arus barang-barang tersebut. Institusi Bea dan Cukai merupakan institusi yang penting dalam upaya mengamankan daerah-daerah yang rawan dalam terjadinya suatu kejahatan yang melampaui batas-batas negara.

Tabel 4.1 : Neraca Perdagangan Indonesia Total

No	Uraian	2007	2008	2009	2010	2011
I	Ekspor	114.100,9	137.020,4	116.510,0	157.779,1	203.496,6
	- Migas	22.086,6	29.126,3	19.018,3	28.039,6	41.477,0
	- Non Migas	92.013,3	107.894,2	97.491,7	129.739,5	162.019,6
II	Impor*	74.473,4	129.197,3	96.829,2	135.663,3	177.435,6
	- Migas	21.932,8	30.552,9	18.980,7	27.412,7	40.701,5
	- Non Migas	52.540,6	98.644,4	77.848,5	108.250,6	136.734,0

(Nilai : Juta US\$)

Keterangan: * Impor termasuk kawasan berikat

(Sumber : www.kemendag.go.id)

Dari tabel 4.1 tersebut dapat dilihat bahwa aktifitas perdagangan yang bersinggungan dengan batas-batas negara luar pada tiap tahunnya bisa dikatakan cukup tinggi. Dengan intensitas perdagangan ekspor maupun impor tentunya dapat masuk melalui berbagai pintu, seperti udara, laut dan darat. Sehingga peran institusi Bea dan Cukai dalam pengamanan terhadap barang-barang yang masuk tersebut sangat lah vital, karena menyangkut perlindungan terhadap masyarakat dan juga negara. Barang-barang berbahaya seperti senjata api, barang bercampur limbah, mau pun narkoba jelas akan membahayakan masyarakat apabila kemudian lolos dan beredar di dalam lingkungan masyarakat. Begitu pula dengan barang-barang yang berasal dari dalam negeri yang mana barang tersebut dapat

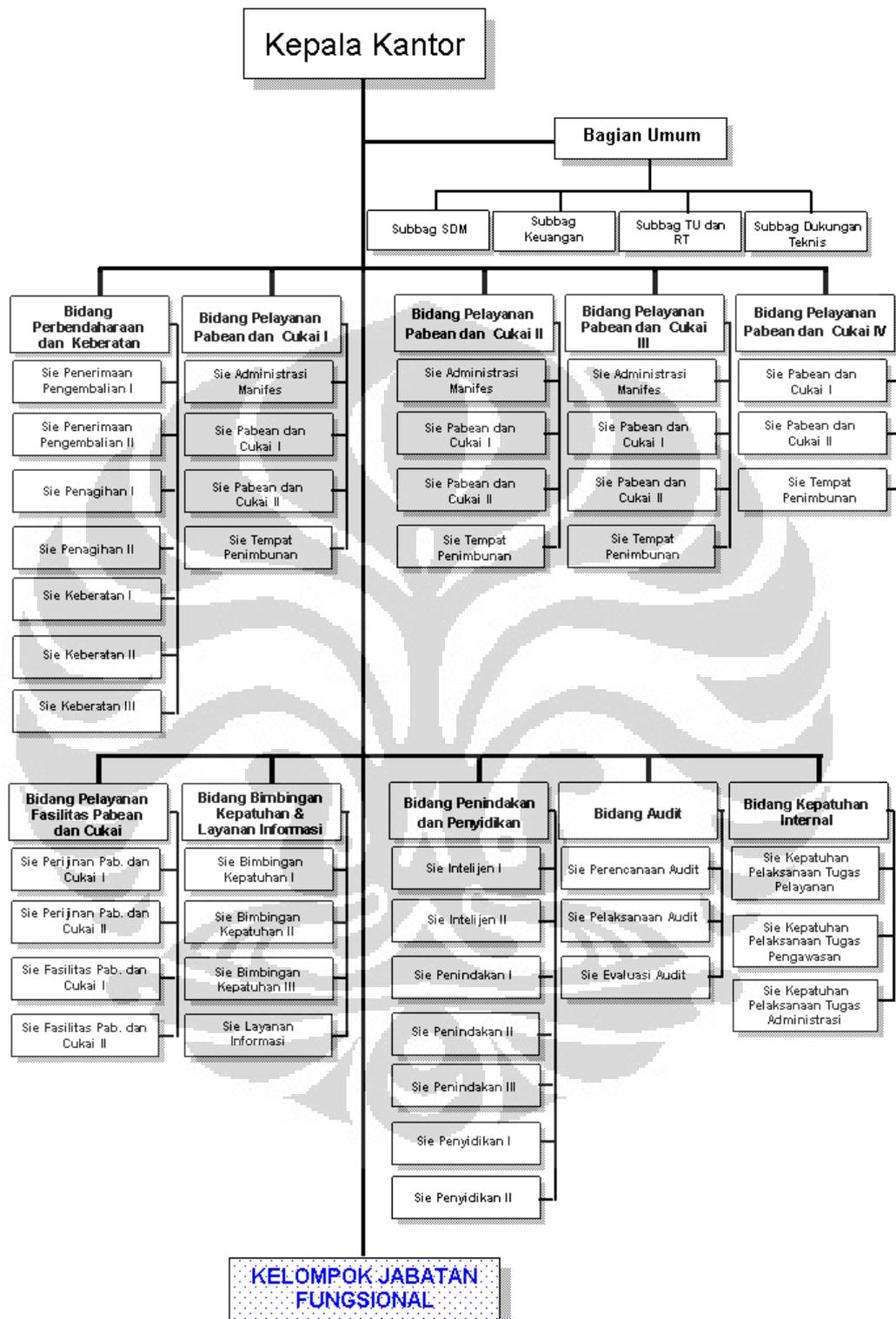
merugikan negara jika lolos keluar, seperti barang-barang yang dilindungi, dan terdapat pelarangan serta pembatasan dalam pengeksporannya.

Customs (Instansi Kepabeanan) di mana pun di dunia ini adalah suatu organisasi yang keberadaannya sangat esensial bagi suatu negara, demikian pula dengan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Instansi Kepabeanan Indonesia) adalah suatu instansi yang memiliki peran yang cukup penting dari negara dalam melakukan tugas dan fungsinya untuk:

1. Melindungi masyarakat dari masuknya barang-barang berbahaya;
2. Melindungi industri tertentu di dalam negeri dari persaingan yang tidak sehat dengan industri sejenis dari luar negeri;
3. Memberantas penyelundupan;
4. Melaksanakan tugas titipan dari instansi-instansi lain yang berkepentingan dengan lalu lintas barang yang melampaui batas-batas negara;
5. Memungut bea masuk dan pajak dalam rangka impor secara maksimal untuk kepentingan penerimaan keuangan negara. (beacukai.go.id, 2012)

Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok yang berkedudukan di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta Utara berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan RI nomor: 68/PMK.01/2007 tanggal 27 Juni 2007 mempunyai tugas melaksanakan pelayanan dan pengawasan, penelitian atas keberatan serta audit di bidang kepabeanan dan cukai dalam daerah wewenangnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bagan 4.1 : Struktur Organisasi KPU Bea dan Cukai Tanjung Priok



Sumber : kpubeacukaipriok.net (2012)

Dalam melaksanakan tugas pokoknya KPU Bea dan Cukai Tanjung Priok menyelenggarakan fungsi-fungsi sebagai berikut:

1. Pelaksanaan pelayanan teknis di bidang kepabeanan dan cukai;
2. Pelaksanaan pelayanan perijinan dan fasilitas di bidang kepabeanan dan cukai;
3. Pelaksanaan pemberian bimbingan dan kepatuhan, konsultasi dan layanan informasi di bidang kepabeanan dan cukai;
4. Pelaksanaan pemungutan dan pengadministrasian bea masuk, cukai, dan pungutan negara lainnya yang dipungut oleh Direktorat jenderal;
5. Pelaksanaan intelijen, patroli, penindakan, dan penyidikan di bidang kepabeanan dan cukai;
6. Pelaksanaan penelitian atas keberatan terhadap penetapan di bidang kepabeanan dan cukai dan penyiapan administrasi urusan banding;
7. Perencanaan dan pelaksanaan audit serta evaluasi hasil audit di bidang kepabeanan dan cukai;
8. Penerimaan, penyimpanan, pemeliharaan, dan pendistribusian dokumen kepabeanan dan cukai;
9. Pelaksanaan pengolahan data, penyajian informasi dan laporan kepabeanan dan cukai;
10. Pengelolaan dan pemeliharaan sarana operasi, sarana komunikasi, dan senjata api;
11. Pengawasan pelaksanaan tugas dan evaluasi kerja;
12. Pelaksanaan administrasi Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai.
(kpubeacukaipriok.net, 2012)

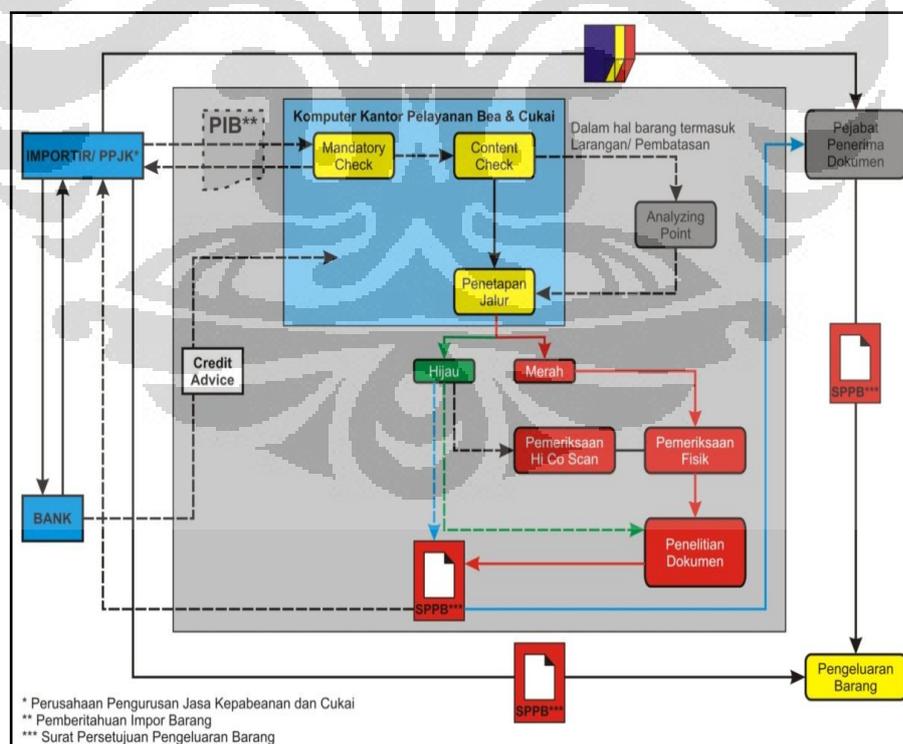
Sebagai pelabuhan internasional dimana 60-70 persen kegiatan ekspor impor berlangsung, faktor pengawasan dan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Priok memang menjadi hal yang penting. Sepanjang Januari 2011 saja KPU Tanjung Priok telah menindak 19 kasus penyelundupan berbagai barang yang melanggar ketentuan, baik ketentuan administrasi maupun ketentuan jenis barang. Tercatat ada sejumlah barang yang coba dimasukkan ke Indonesia tanpa prosedur yang sah, antara lain hewan, kendaraan bermotor, hingga cairan kimia (Warta Bea Cukai, Maret 2011).

Jumlah penindakan pelanggaran kepabeanan dan cukai di seluruh Indonesia dari bulan Januari s.d Desember 2011 sebanyak 3.378 kasus dan yang

menghasilkan temuan sebanyak 2.851 kasus, sedangkan khusus pada KPU Bea Cukai Tanjung Priok sendiri tercatat sebesar 535 kasus penindakan terhadap pelanggaran kepabeanan dan cukai, dan menghasilkan temuan 458 kasus (Kemenkeu RI Dirjen Bea dan Cukai, 2011), jumlah tersebut adalah jumlah terbesar jika dibandingkan dengan jumlah penindakan pelanggaran kepabeanan serta hasil temuan pada kantor Bea dan Cukai lainnya diseluruh Indonesia.

Hal tersebut membuktikan bahwa konsekuensi dari Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama yang melayani jasa kepabeanan yang sangat ramai adalah potensi atau tindakan kejahatan pun sangat tinggi untuk terjadi. Untuk itu lah sistem pengamanan dalam upaya mencegah tindakan kejahatan seperti penyelundupan barang sangat perlu diterapkan dengan tingkat keefektifan yang sangat baik untuk mencegah terjadinya suatu pelanggaran dalam kaitannya dengan kegiatan ekspor impor yang terjadi disana.

Bagan 4.2 : Alur Importasi Barang di Pelabuhan Tanjung Priok



Sumber: PT. Pelindo (2008)

Berdasarkan gambar di atas, kegiatan pengiriman barang dimulai dari pihak importir atau pihak lain (jasa ekspedisi) yang ditunjuk importir untuk mengurus berbagai surat perijinan impor barang. Setelah keseluruhan kelengkapan surat telah dipenuhi oleh pihak importir langsung atau pihak lain yang ditunjuk secara langsung oleh importir maka pihak importir dapat melakukan pembayaran biaya pengiriman melalui bank yang ditetapkan oleh Bea Cukai untuk menerbitkan PIB (Pemberitahuan Import Barang). Proses berikutnya adalah *mandatory check*, *content check* dan penetapan jalur. Pada Pelabuhan Tanjung Priok ditetapkan beberapa jalur pengiriman atau masuknya barang yaitu Jalur Merah, Jalur Hijau, Jalur Kuning dan Jalur MITA Prioritas.

Jalur MITA Prioritas ditetapkan untuk jenis barang yang dikirim oleh perusahaan yang memiliki catatan usaha dan pembayaran pajak yang baik selama kurang lebih 3 (tiga) tahun berturut-turut. Bagi jenis importir yang masuk dalam jalur prioritas maka barang-barang yang masuk maupun barang yang keluar tidak perlu dilakukan cek fisik. Barang-barang yang masuk dan keluar melalui jalur ini dapat dilakukan pemeriksaan di tempat perusahaan atau gudang yang ditunjuk.

Jalur Hijau adalah jalur yang ditetapkan untuk jenis barang yang dilakukan oleh perusahaan yang masuk dalam kategori importir barang tertentu. Artinya bahwa perusahaan importir ini tercatat di Departemen Perindustrian dan Perdagangan maupun Bea Cukai sebagai importir barang-barang sejenis selama kurun waktu tertentu. Misalnya perusahaan importir yang secara konsisten memberi khusus untuk tekstil dan produk tekstil. Untuk jenis importir ini maka barang-barang masuknya masuk di jalur hijau. Untuk barang-barang yang masuk jalur hijau dapat dikategorikan menjadi 3 kelompok. Kelompok satu adalah jenis barang yang 'tidak bermasalah' yaitu jenis barang yang memenuhi seluruh kelengkapan dokumen barang dan kesesuaian antara dokumen dan fisik barang. Untuk kategori ini maka proses selanjutnya adalah penerbitan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang). Kelompok kedua adalah jenis barang yang harus melalui jalur penelitian dokumen. Barang masuk ke dalam kelompok ini karena ada ketidaksesuaian pada persyaratan dokumen atau adanya ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik barang. Untuk barang dalam kelompok ini maka barang diharuskan melalui pemeriksaan fisik barang terlebih

dahulu sebelum diterbitkannya SPPB. Kelompok ketiga adalah kelompok barang yang dianggap meragukan sehingga harus melalui pemindaian terhadap fisik barang, penelitian dokumen sebelum diterbitkannya SPPB. Prosedur selanjutnya adalah menyerahkan SPPB yang telah diterbitkan kepada pejabat penerima dokumen untuk selanjutnya mendapatkan perintah pengeluaran barang.

Sementara jalur merah merupakan jalur yang diperuntukkan bagi barang yang dipesan oleh importir umum. Importir umum adalah importir yang tidak secara khusus menetapkan jenis-jenis barang impor spesifik untuk aktivitas usahanya. Pada umumnya jenis importir ini dapat melakukan ragam jenis barang impor. Untuk kategori barang-barang yang diimpor oleh importir umum maka keseluruhan barang harus dilakukan pemindaian terhadap fisik barang dan penelitian dokumen sebelum diterbitkannya SPPB. Jika hasil pemeriksaan ternyata terdapat ketidaklengkapan dokumen atau ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik barang maka pihak importir diberikan waktu selama 14 hari kerja untuk memenuhi unsur kelengkapan dokumen yang dibutuhkan. Selama pihak importir menyelesaikan atau memenuhi kelengkapan dokumen, barang-barang tersebut disimpan di gudang sewaan di pelabuhan atas biaya pihak importir. Jika setelah masa tenggat waktu yang ditetapkan pihak importir tidak dapat memenuhi kelengkapan dokumen atau kesesuaian antara dokumen dengan fisik barang maka negara (dalam hal ini Bea Cukai) berhak untuk melakukan penyitaan barang. Barang-barang sitaan tersebut selanjutnya disimpan di gudang di bawah tanggung jawab Bea Cukai sampai dengan penetapan lelang barang. Namun jika importir mampu memenuhi kelengkapan dokumen yang dibutuhkan maka pihak importir dapat memberikan SPPB kepada pejabat penerima dokumen untuk selanjutnya diterbitkan surat perintah pengeluaran barang.

4.1.2 Proses Pengawasan Barang Yang Dilakukan

Terkait dengan tema penelitian yang saya angkat dalam penelitian ini, yaitu tentang strategi pencegahan kejahatan atau sistem pengamanan di Pelabuhan Tanjung Priok terutama yang berhubungan dengan penyelundupan barang, fungsi yang kemudian memiliki keterkaitan erat dengan tema tersebut yaitu fungsi Bea dan Cukai dalam pelaksanaan intelijen, patroli, penindakan, dan penyidikan di

bidang kepabeanan dan cukai, kemudian juga akan sedikit bersinggungan dengan fungsi berikutnya yaitu perencanaan dan pelaksanaan audit serta evaluasi hasil audit di bidang kepabeanan dan cukai.

Dalam upaya untuk mengamankan atau mencegah terjadinya suatu kejahatan seperti penyelundupan barang, di KPU Bea dan Cukai Tanjung Priok tidak dapat dilakukan atau bergantung hanya kepada salah satu unit saja, karena tindakan penyelundupan barang disini merupakan suatu kejahatan atau tindakan yang membutuhkan pengawasan dan juga keahlian dalam menganalisa suatu potensi sejak dini, yang hal tersebut dilakukan atau diberikan suatu wewenang pada beberapa unit, maka koordinasi yang solid antar unit mutlak diperlukan.

Seperti informasi yang saya dapatkan dari kepala unit penyidikan ketika pertama kali diterima untuk melakukan suatu penelitian melalui proses magang di wilayah yang menjadi wewenangnya, beliau menginformasikan bahwa dalam upaya mengamankan suatu barang dari upaya-upaya penyelundupan itu ada koordinasi dengan unit lain juga, bukan hanya pada unit penyidikan saja, atau bagian pemeriksa barang di lapangan (Tempat Penimbunan Sementara) saja. Jauh sebelum barang merapat ke dermaga pelabuhan contohnya, telah dilakukan suatu analisa mengenai informasi-informasi barang yang masuk ke *database* Bea dan Cukai.

Analisis dilakukan oleh unit intelijen, disini kemudian informasi mengenai barang yang akan datang dianalisa secara mendetail, hal ini dilakukan dengan memperhatikan beberapa aspek, seperti informasi barang yang diimpor itu sendiri, dan juga melihat *track* perjalanan dari barang yang pada akhirnya akan merapat di Pelabuhan Tanjung Priok. Ada negara-negara tertentu yang menjadi pertimbangan, karena *track record* barang-barang yang berasal atau singgah dari negara tertentu dianggap kadang kala terdapat indikasi barang-barang berbahaya.

Informasi lain yang juga saya dapatkan yaitu mengenai pengkategorian ke dalam jalur-jalur seperti jalur hijau, kuning, merah atau prioritas. Masih dari informasi yang saya dapatkan dari kepala unit (pak Y) tersebut, beliau menjelaskan bahwa pengkategorian tersebut tidak dilakukan secara manual, akan tetapi telah terkomputerisasi, sehingga ketika data-data barang yang diimpor, juga

data-data perusahaan yang mengimpor barang masuk ke *database*, kemudian oleh sistem secara otomatis akan ditentukan masuk ke jalur apa barang-barang yang diimpor tersebut. Tujuan dari sistem penjaluran ini juga untuk mengamankan dari potensi adanya penyelundupan atau pun barang-barang berbahaya lain yang mungkin masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok sejak dini, sehingga kemudian dapat diselidiki lebih lanjut apabila kemudian dicurigai adanya potensi akan hal tersebut.

Barang-barang yang kemudian masuk ke kategori jalur hijau adalah barang-barang yang menurut *database* Bea dan Cukai termasuk atau dapat dikatakan barang-barang yang aman dan tidak berpotensi untuk membahayakan masyarakat apabila lolos dan keluar dari daerah kepabeanan. Barang-barang tersebut ketika masuk ke pelabuhan akan dapat langsung keluar tanpa adanya pemeriksaan lebih lanjut. Barang-barang seperti kebutuhan pokok biasanya akan masuk ke dalam jalur hijau. Tidak hanya itu perusahaan-perusahaan pengimpor barang yang termasuk ke dalam MITA (Mitra Utama) Prioritas dan Non-Prioritas barangnya dapat langsung dikeluarkan dari pelabuhan (daerah kepabeanan). Terkait hal ini, pak Y menjelaskan bahwa :

“barang-barang yang di database Bea Cukai bukan termasuk berbahaya kaya makanan, buah bisa langsung masuk jalur hijau mas, terus bisa langsung ke luar dari pelabuhan, sama perusahaan MITA juga itu begitu barang datang bisa langsung keluar ga diperiksa lagi” (Pernyataan pak Y pada hari Selasa, 2 Mei 2012 di ruangan pak Y)

Pak Y juga menjelaskan perusahaan-perusahaan yang masuk ke dalam MITA baik prioritas dan non-prioritas tersebut adalah perusahaan-perusahaan besar yang dalam aktifitas impor atau pun ekspor melalui Bea Cukai Tanjung Priok tidak pernah kedapatan melanggar undang-undang kepabeanan, kemudian prosedur-prosedur kepabeanan dan juga pajak-pajak yang dikenakan dalam aktifitas impor maupun ekspor ditepati atau dilaksanakan dengan sangat baik.

Kemudian barang-barang yang masuk ke jalur kuning setelah masuk pelabuhan akan dilakukan pemeriksaan fisik dari isi kontainernya, akan tetapi tidak dilakukan pemeriksaan fisik secara menyeluruh terhadap isi nya. Kontainer

yang masuk kemudian akan melalui *scanning Gamma Ray* atau pun *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* untuk memastikan bahwa isi barang sesuai dengan dokumen dan juga tidak ada indikasi barang yang berbahaya. Setelah melewati pemeriksaan dengan melakukan pemindaian terhadap barang yang masuk ke dalam jalur kuning akan diperiksa oleh bagian pemeriksa mengenai isi yang di dalam kontainer tersebut. Menurut pak G, pemeriksaan fisik itu ada 10%, 30% dan 100%, untuk jalur kuning biasanya pemeriksaan fisik hanya 10-30% dari kapasitas muat *container*. Dijelaskan bahwa :

“pemeriksaan fisik dilakukan di jalur kuning itu cuma 10 atau 30% lah dari kapasitas muat kontainernya, sebenarnya sih buat mastiin aja barang sesuai ga sama dokumennya” (Wawancara dengan Pak G pada hari Selasa, 2 Mei 2012 di ruangan Pak Y)

Jalur merah merupakan jalur yang menurut *database* Bea dan Cukai terindikasi barang-barang yang membahayakan, atau dalam kedatangannya menuju ke Pelabuhan Tanjung Priok singgah ke negara-negara yang bagi Bea dan Cukai termasuk ke dalam negara-negara yang biasanya sering ditemukan kasus-kasus akan adanya barang-barang yang berbahaya. Tidak hanya itu menurut Mas K bukan hanya hal-hal seperti itu yang kemudian bisa masuk ke jalur merah, perusahaan-perusahaan baru yang melakukan aktifitas perdagangan melalui daerah kepabeanan Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Priok dari *database* akan langsung masuk ke jalur merah walaupun ia tidak membawa barang yang berbahaya. Mas K kemudian menjelaskan bahwa :

“perusahaan-perusahaan baru itu langsung masuk jalur merah mas, mau dia bawa barang yang aman kek, apalagi kalo bawa barang yang berbahaya” (Wawancara dengan Mas K pada hari Kamis, 3 Mei 2012 di meja Mas K)

Selanjutnya, Mas K juga menjelaskan kontainer-kontainer yang masuk jalur merah ini akan diperiksa isinya 100%, jadi setelah melewati proses pemindaian selanjutnya oleh pemeriksa akan diperiksa isi keseluruhan dari kontainer tersebut. Tidak hanya itu Mas K juga menjelaskan bahwa barang-barang seperti senjata api yang dikirim ke daerah-daerah oleh pemerintah melalui Bea

dan Cukai juga akan langsung masuk jalur merah, meskipun pemerintah yang melakukan pengimpornya, karena sifat barang tersebut yang termasuk ke dalam barang berbahaya dan juga erat kaitannya dalam proses perdagangan memerlukan perijinan dari institusi-institusi yang terkait kepemilikan maupun perdagangan atas barang tersebut.

Ketika semua kontainer telah melalui proses pemindaian, kemudian akan masuk ke tempat penimbunan, jika ia termasuk ke dalam jalur hijau proses pengeluaran lebih cepat dibanding jalur lainnya, dan juga jarang dilakukan pemeriksaan fisik. Mengenai hal ini kemudian saya mendapatkan penjelasan dari Pak G bahwa hal tersebut dikarenakan sebagai salah satu upaya untuk menekan biaya produksi yang akan diderita produsen di Indonesia. Lebih lanjut, pak G menjelaskan bahwa :

“kenapa yang ada di jalur hijau bisa langsung terus keluar ga di periksa fisik lagi sebenarnya kita ikut juga membantu para produsen yang impor bahan baku itu, jadi kan nanti ga ada high cost lagi dalam proses produksinya. Kalo kaya gitu yang untung bukan kita kan, tapi pengimpornya malah” (Wawancara dengan Pak G pada hari Selasa 2 Mei 2012, di ruangan Pak Y)

Bukan hanya itu, yang kemudian menjadi permasalahan dalam proses pemeriksaan barang yang berada di dalam kontainer-kontainer yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok yaitu mengenai keterbatasan petugas yang memeriksa itu sendiri. Terkait dengan hal ini, pak Y menjelaskan bahwa :

“sekarang gini mas, kontainer-kontainer itu satu hari aja bisa ratusan yang masuk ke kita, sedangkan petugas yang meriksa paling banyak sekitar 5 orang, kalo ratusan kontainer itu diperiksain semua, butuh waktu lama kan, kendala di kita ya itu kurang banyak petugas yang untuk meriksain” (Wawancara dengan Pak Y pada hari Selasa 2 Mei 2012, di ruangan Pak Y)

Pak S sewaktu saya diterima pertama kali yang juga ikut menerima saya bersama Pak Y dan Pak G yang dari awal hanya memperhatikan percakapan saya dengan rekan-rekannya kemudian ikut berkomentar :

“barang-barang yang datang terus tertera di databasenya jalur hijau ya langsung aja bisa keluar begitu dia merapat di dermaga pelabuhan, ga diperiksa fisiknya lagi, ga pake nginep dulu tu barang di TPS”

Saya pun mencoba untuk memperdalam percakapan dengan bertanya :

“kalo gitu potensi terjadinya pelanggaran bisa terjadi dong pak..ehmm kaya ada barang berbahaya atau penyelundupan gitu? Yang akhirnya lolos dari pengamanan sini (Bea dan Cukai)”

dari pertanyaan itu, Saya sempat menangkap raut muka Pak Y yang sedikit berubah menjadi lebih serius daripada sebelumnya, sementara Pak G dan Pak S hanya diam, akan tetapi Pak Y langsung berkata :

“kemungkinan lolos memang saya akui ada, yaa itu tadi kendala kita di petugas yang kurang banyak sih mas, tapi kalo saya pikir sih perusahaan yang udah di jalur hijau itu kecil ya kemungkinan untuk ngelakuin penyimpangan-penyimpangan yang kaya gitu, masalahnya kalo kebetulan ketemuan perusahaan yang udah di jalur hijau ternyata nakal, sanksinya berat mas, baik administrasi dan juga pidana, udah gitu kalo ada perusahaan yang udah di jalur hijau kemudian nakal perusahaannya bakal di blacklist dan kalo dia impor barang lagi langsung di jalur merah mas ga bisa ke jalur hijau lagi” (Wawancara dengan Pak Y pada hari selasa 2 Mei 2012, di ruangan Pak Y).

Kemudian setelah menjelaskan tersebut Pak Y, memberikan arahan mengenai apa yang harus Saya persiapkan selama magang di bagian yang menjadi wewenangnya, seperti mengenakan kemeja dan celana panjang bahan dan juga pemakaian almamater sebagai tanda pengenal mahasiswa magang di sana.

Sedangkan pada jalur kuning dan merah akan dilakukan proses pemeriksaan fisik dan pencocokan data barang dengan data dokumen yang diterima dari *database* Bea dan Cukai. Barang yang masuk ke dalam jalur kuning biasanya setelah dilakukan pemindaian kemudian akan mendapatkan pemeriksaan fisik terhadap isi barang di dalam kontainer, akan tetapi pemeriksaan disini tidak keseluruhan hingga terjadi pembongkaran, pemeriksaan hanya berkisar antara 10-30% dari kapasitas muat kontainer tersebut.

Berbeda dengan pemeriksaan barang pada jalur merah, barang-barang yang ada di dalam kontainer dan termasuk ke dalam jalur merah, akan dilakukan pemeriksaan 100% dalam artian dilakukan pembongkaran secara keseluruhan mengenai isi dari kontainer tersebut, untuk dilakukan pencocokan juga dengan dokumen yang diterima *database*. Apabila kemudian setelah dilakukan pemeriksaan 100% terdapat data yang berbeda dengan data yang berada di dokumen yang diterima *database*, kemudian proses dilanjutkan pada penyidikan. Dijelaskan oleh mas K :

“kalo setelah diperiksa atau di stripping¹ ternyata data di dokumen beda nih, sama data di lapangan, kita bagian penyidikan bakal menyidik tuh kasusnya, terus bikin surat panggilan tuh ke pihak-pihak yang terkait kaya pengimpor, jasa pelayaran, untuk kita wawancara tentang perbedaan data tersebut. Kalo setelah kita panggil mereka bisa menjelaskan dengan bukti-bukti yang kuat dan hal tersebut bukan dilakukan dengan sengaja, tapi ada kesalahan teknis saat stuffing² dari asal barangnya, kita proses untuk dilanjutkan ke pengeluaran barang, nah kalo mereka ga bisa jelasin atau kita panggil sampe 3 kali ga dateng, kita berwenang untuk melakukan penangkapan dan barangnya kita tegah³ dan disegel” (Wawancara dengan Mas K pada hari Kamis, 3 Mei 2012 di meja Mas K)

Saat saya diberikan penjelasan mengenai kondisi dan juga kegiatan secara umum di Institusi Bea dan Cukai, mengenai apa yang menjadi tugas di unit penyidikan, kemudian datanglah dua orang ke meja Mas O yang berada tepat disebelah meja Mas K. Kemudian Saya bertanya dengan sedikit berbisik pada Mas K :

“kalo orang-orang yang disebelah itu, ada masalah juga ya mas sama barang yang diimpornya?”

dengan sangat tegas Mas K menjawab :

“O iya, pokoknya disini tempatnya orang-orang yang dicurigai ada masalah sama barang impornya, entah itu ada beda data di dokumen

¹ Istilah untuk pengeluaran barang dari dalam kontainer saat dilakukan pemeriksaan fisik

² Istilah untuk pemasukan barang ke dalam kontainer

³ Istilah untuk penahanan barang di dalam bahasa kepabeanan

sama di lapangan, entah itu barangnya kita tegah karna mereka belum lengkapin ijin-ijin yang terkait dengan pengimporan barangnya”

Kemudian saya sempat bertanya lagi dengan sedikit berbisik kepada Mas K mengenai adanya kemungkinan *bargaining* atau upaya tawar menawar dalam bentuk praktek suap yang mungkin dilakukan oleh pihak importir, karena menurut saya jika pengimporan itu menyangkut adanya untung dan rugi dan juga ketidakmampuan atau ketidakberhasilan karena satu atau lain hal dalam pengurusan perijinan kepada instansi-instansi di luar Bea dan Cukai yang harus dilengkapi bagi pengimpor barang, praktek suap terhadap petugas Bea dan Cukai lah yang menjadi jalan pintas dan menjadi salah satu pemecah permasalahan dalam ketidakberhasilan atas pengurusan di instansi lain dengan harapan tentunya Institusi Bea dan Cukai akan meloloskan barang tersebut dengan memberitakan barang-barang lolos karena sudah tidak ditemukan suatu permasalahan. Terkait hal ini Mas K menelaskan bahwa :

“yaa kalo yang kaya gitu sih sebenarnya dimana-mana pasti ada, ga disini doang, bisa-bisa aja sih kejadian, cuma masalahnya siapa yang berani? Kalo gue sih ga muna yaa, hari gini ga mau nerima yang kaya begituan, cuma yaa itu tadi yang gue bilang, siapa yang berani?” (Wawancara dengan Mas K pada hari Kamis, 3 Mei 2012 di meja Mas K)⁴

Kemudian pada tanggal 4 Mei 2012, Saya berkesempatan untuk ikut mengamati dalam pemeriksaan fisik kontainer yang dilakukan oleh bagian penyidikan tempat Saya magang. Pemeriksaan fisik tersebut dilakukan karena dalam data dokumen di *database* tercatat barang yang diimpor adalah *steel scrap* yaitu besi-besi bekas yang kemudian dipres dan di Indonesia oleh pengimpor akan diolah kembali.

⁴ Sebenarnya Mas K sebelum mengatakan dialog tersebut, sempat meminta *off record*, mengapa kemudian saya cantumkan, saya rasa hal ini penting diketahui dengan harapan kedepannya tidak ada sikap dan pernyataan seperti ini lagi di institusi mana pun

Gambar 4.1 : Pemeriksaan Fisik



(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Dalam pemeriksaan fisik kala itu, pihak Bea dan Cukai bekerjasama dengan Kementerian Lingkungan Hidup mengenai data adanya impor *steel scrap* yang masuk ke dalam pelabuhan. Yang menjadi permasalahan adalah *steel scrap* tersebut dicurigai adanya indikasi limbah B3 (Bahan Beracun Berbahaya), kemudian dari tiap pemeriksaan diambil beberapa sampel dari *steel scrap* tersebut untuk diteliti lebih lanjut oleh petugas dari Kementerian Lingkungan Hidup apa benar terdapat limbah B3 yang terkandung pada *steel scrap* yang telah diperiksa. Terkait dengan hal ini, mas U menjelaskan bahwa :

“masalah limbah B3 itu gini mas, kalo ada yang impor barang ke Indonesia itu barang harus sudah bersih, diperaturan yang ada di Indonesia ga boleh ada barang impor itu ada kotoran sedikit pun saat barang sampai disini, mesti bersih. Nah yang jadi masalah, kalo ngomongin masalah limbah, di Indonesia kan barang yang dateng itu mesti bersih, tapi di negara-negara tertentu ada pengecualian dengan batas tertentu mengenai masalah kotoran yang ikut itu. Contoh gini mas, misalnya di Amerika mobil yang udah ga kepake itu diimpor sama orang Indonesia dalam bentuk steel scrap, nah di Amerika sono, begitu mobil itu

di pres kan langsung di stuffing ke kontainer tuh, nah kan suka kadang masih ada mobil yang ada olinya, nah pas saat pengepresan oli berceceran tuh sampe akhirnya nyampe lah di Indonesia, nah di Amerika sono misalnya ga masalah lah ada oli dikit yang ngikut, tapi aturan di Indonesia ga ngebolehin itu mas, mesti bener-bener bersih. Disitu letak permasalahannya mas” (Wawancara dengan Mas U pada hari Selasa, 8 Mei 2012 di Meja Mas K)

Kemudian unit lain yang juga ikut andil dalam pengawasan barang-barang yang masuk ke Pelabuhan yaitu bagian audit. Audit disini juga mengetahui dan menerima data-data mengenai barang-barang yang masuk, mengenai jenis barang, kuantitas barang. Informasi mengenai adanya pemeriksaan oleh unit lain pun juga didapatkan pada unit audit ini. Yang menjadi wewenang audit yaitu melakukan pengecekan rutin maupun berkala terhadap barang-barang yang telah keluar dari pelabuhan dan telah berada di gudang penyimpanan importir, dari semua jalur baik merah, kuning maupun hijau serta MITA. Hal ini dilakukan untuk pemeriksaan dan juga pengamanan terakhir dari Institusi Bea dan Cukai dalam mencegah adanya pelanggaran kepabeanan. Lebih lanjut mas U menjelaskan bahwa :

“jadi di BC ini ada 3 kali pengawasan mas, pertama secara komputerisasi, ngategoriin barang impornya masuk jalur apa ditambah hasil analisis dari bagian intelijen yang ada di luar atau di dalam sini, terus berikutnya setelah bagian pemeriksa di lapangan nemuin data yang beda, atau ada masalah tentang perijinan, masuk ke bagian kita nih penyidikan, nah kalo barang udah keluar dari pelabuhan, termasuk barang-barang di jalur ijo tuh, kan langsung keluar tuh, nah nanti bagian audit yang meriksain di gudang importirnya, ngecek lagi dia apa kuantitasnya bener sama kaya di dokumen yang di database, terus ngecekin juga tuh pembukuan si importir bener ga jumlah barang keluar nya sama data awal dari database BC. Nah kalo misalnya di jalur ijo perusahaannya misalnya nakal nih, pasti ketemu pas di cek sama audit nanti walaupun dia langsung keluar aja barangnya dari sini. Jadi biar ga diperiksa disini, sama audit nanti di cek lagi mas di luar dari sini, pasti

ketahuan deh misalnya ada yang mau coba-coba nakal” (Wawancara dengan Mas U pada hari Selasa, 8 Mei 2012 di Meja Mas K)

Ketika unit audit akan melakukan pengecekan kembali, importir sebelumnya akan diinformasikan mengenai akan diadakannya proses audit di perusahaannya untuk mengecek kembali kebenaran terhadap dokumen barang yang ada di Bea Cukai. Mengenai hal ini Mas K mengatakan bahwa :

“...oiya importir kita informasiin dulu, kita tunjukkan surat perintah kalo akan diadakan audit, yaa buat persiapan mereka apa-apa aja yang mesti mereka tunjukkan ke kita, yaa tapi dalam penginformasiannya bisa aja kaya misalnya gini, hari ini kita datang ke importir, terus langsung kita kasih surat perintahnya bahwa kita akan melakukan audit pada hari ini..mereka mesti nurut engga bisa nolak” (Wawancara dengan Mas K pada Kamis, 31 Mei 2012 di Meja Mas K)

Pada unit audit ini juga saya menduga masih ada potensi untuk terjadinya suatu praktek suap-menyuap, karena petugas yang sedang melakukan proses audit atau pengecekan kembali terhadap barang yang di impor apabila mereka mendapatkan suatu temuan atau perbedaan dalam berkas-berkas dokumen dengan yang ada saat pemeriksaan, maka hal tersebut tentunya akan menjadi masalah bagi importir. Mengenai adanya potensi ini Saya sempat menanyakan kepada salah satu petugas dari unit audit tentang yang dilakukannya apabila saat sedang melakukan proses pemeriksaan audit menemukan perbedaan data seperti yang ada di dokumen Bea Cukai. Mengenai upaya-upaya dari importir yang dia alami ketika melakukan pemeriksaan audit dan menemukan temuan dia mengatakan bahwa :

“ada aja sih importir yang pas kita periksa ternyata data yang ada di lapangan sama data kita tuh beda, tapi yaa gitu lah gimana sih kalo orang salah disuruh bayar denda, pasti kan nyari-nyari cara buat nyelesaiin” (Wawancara dengan Mas N pada Rabu, 30 Mei 2012)

Dengan keterangan yang saya dapatkan tersebut tentunya pada proses pengamanan terakhir yaitu yang dilakukan pada unit audit sekalipun tingkat

kerawanan terhadap terjadinya suatu praktek suap-menyuap masih bisa ditemukan.

4.1.3 Sistem Pengamanan Terhadap Barang yang Masuk ke Pelabuhan

4.1.3.1 Akses Masuk Lokasi Pengamanan dan Pemeriksaan Kontainer

Pemeriksaan terhadap barang-barang yang dibawa kontainer baik itu barang-barang ekspor yang dicurigai adanya indikasi pelanggaran kepabeanan, seperti barang-barang yang dilarang untuk diekspor yang ada diperundang-undangan, maupun barang-barang yang kemudian kedapatan tidak sesuai dengan informasi barang yang diberitahukan pada pihak Bea dan Cukai, ketika memasuki area Pelabuhan akan dilakukan pemeriksaan mengenai dokumen-dokumen terkait ekspor barang pada pintu awal petugas pemeriksa dokumen barang.

Begitu pula dengan barang-barang impor yang merapat di dermaga pelabuhan juga dilakukan pemeriksaan oleh bagian pengamanan terkait kelengkapan dan kecocokan dokumen-dokumen yang menyertai pengimporan terhadap barang tersebut. Kemudian baru ditentukan akan dilakukan pemeriksaan atau tidak berdasarkan ketentuan-ketentuan yang berlaku.

Jika kemudian dilakukan suatu pemeriksaan fisik atau pembongkaran terhadap isi kontainer yang dicurigai adanya suatu pelanggaran kepabeanan oleh hasil analisis intelijen, kontainer tersebut akan dilakukan pembongkaran berdasarkan ketentuan yang berlaku di *Behandle Area* atau pun Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Untuk berada di areal tersebut tidak bisa dimasuki oleh sembarang orang, karena termasuk daerah terbatas (*restricted area*). Mulai dari pintu awal penjagaan hingga ke dalam bagian pemeriksaan isi kontainer adalah daerah terbatas yang orang-orang atau pihak terkait aktifitas tersebut saja yang bisa memasukinya.

Gambar 4.2 : Lokasi Pemeriksaan Kontainer

(a)

(b)



(Sumber : Dokumentasi Pribadi)

Saya juga tidak dapat leluasa untuk mencari informasi lebih jauh mengenai sistem pengamanan yang diterapkan disana dikarenakan untuk dapat memasukinya diperlukan ijin dan juga harus didampingi oleh salah satu petugas terkait serta mempergunakan atribut instansi Bea Cukai, dan untuk mendapatkan petugas yang dapat mendampingi saya agak sulit, karena memang memiliki pekerjaan dan kesibukan yang cukup padat bagi tiap petugasnya.

Tidak hanya itu, untuk memperketat pengamanan dari adanya orang luar dari aktifitas ditempat pemeriksaan yang mencoba untuk dapat menyelip masuk dan lolos dari pengawasan petugas ditempatkan beberapa CCTV di sudut-sudut tertentu untuk memantau aktifitas dari lalu-lalang orang maupun kendaraan yang berada di areal terbatas tersebut

4.1.3.2 Sistem Pengamanan Barang Impor

Baik barang yang akan diekspor maupun diimpor, semua akan dilakukan pemeriksaan oleh suatu sistem pengamanan di Pelabuhan Tanjung Priok, yang mana dalam pemeriksaan dan pengamanan barang yang akan diekspor maupun diimpor salah satunya dilakukan oleh Institusi Bea dan Cukai.

Dalam sistem pengamanan yang diterapkan pihak Bea dan Cukai dalam meminimalisasi adanya pelanggaran kepabeanan (penyelundupan) dilakukan

suatu perbedaan antara barang yang akan diekspor maupun barang yang diimpor. Barang-barang yang diimpor dan diekspor akan melalui sistem pengamanan yang berbeda, barang-barang yang diimpor khususnya yang berada di jalur merah kemudian akan dilakukan pemeriksaan dengan menggunakan *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*. Hal tersebut dimaksudkan untuk barang-barang yang berasal dari luar negeri (impor) berisiko tinggi untuk terjadi suatu pelanggaran kepabeanan (penyelundupan), untuk itu pengamanan dilakukan secara lebih mendetail terhadap barang-barang impor yang merapat ke pelabuhan. Terkait dengan hal ini, mas J menjelaskan :

“barang-barang impor yang kita periksa di Hi-Co Scan ini barang-barang yang ada di jalur merah mas, kalo disini hasil dari scan lebih detail dibandingkan di Gamma Ray, jadi kalo ada barang-barang yang berbeda seperti yang tertera di dokumen kepabeanan bisa keliatan kalo kita scan pake Hi-Co ini” (Wawancara dengan Mas J pada hari Senin tanggal 14 Mei 2012 di Ruang Operator *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*)

Pada saat saya diberikan kesempatan untuk melihat mekanisme atau cara kerja dari *Hi-Co Scan Double X-ray Inspection System* tersebut kebetulan sedang tidak ada kontainer yang diperiksa karena jadwal kedatangan impor barang masuk yang tidak bertepatan dengan kedatangan saya disana, sehingga saya hanya mendapatkan informasi mengenai cara kerja dan juga mendapatkan cetakan hasil pemindaian pada pemeriksaan-pemeriksaan yang pernah dilakukan. Di ruangan operator tersebut juga terpampang cetakan-cetakan hasil pemeriksaan yang mana terjadi suatu pelanggaran kepabeanan seperti dalam dokumen tercantum atau diberitahukan barang pernak-pernik (*sundry goods*), akan tetapi setelah dilakukan pemeriksaan *scanning* atau pemindaian menggunakan *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* didapatkan bahwa barang sebenarnya adalah ban, tidak sesuai dengan pemberitahuan di dalam dokumen yang diterima oleh Bea dan Cukai.

Gambar 4.3 : Hasil *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*



(Sumber : Dokumentasi pribadi)

Nota Hasil Intelijen (NHI) dari informasi *database* mengenai barang-barang yang akan datang ke pelabuhan yang diterima oleh operator dari *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* tersebut dilakukan analisis lagi terkait beberapa pertimbangan, seperti asal barang, negara tempat barang transit. Negara-negara tertentu menjadi pertimbangan khusus mengenai wajib dilakukannya suatu pemeriksaan lebih mendetail di Bea dan Cukai, hal tersebut dikarenakan seringnya kasus-kasus yang berhubungan dengan penyelundupan narkoba dari negara-negara tertentu terungkap dan terekspos, yang kemudian negara-negara itu memiliki rapor merah (penilaian tidak baik) dan diperlukan suatu kewaspadaan dan pengamanan yang tinggi ketika kemudian ada suatu barang yang datang sebelumnya melakukan transit di negara tersebut.

Dalam menganalisis mengenai data intelijen melalui dokumen yang diterima oleh petugas operator *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* memerlukan keahlian dan intuisi yang tajam. Hal tersebut diperlukan untuk kemudian melindungi masyarakat dari beredarnya barang-barang yang berbahaya dan juga melindungi negara terkait adanya kecurangan yang dilakukan oleh

importir yang berdampak pada kerugian materiil yang akan diderita oleh negara. Selanjutnya Mas J menjelaskan :

*“impor barang itu kan, juga berkaitan dengan jenis barang yang diimpor dan berapa tarif yang harus dibayar oleh importir terkait barang yang diimpornya mas, setiap barang impor ada tarif impornya. Misal gini, ada pemberitahuan impor jeruk di satu kontainer, ehm misal jeruk buah biasa, tapi begitu kita analisis dan kita scan ada 1 dus jeruk peras, walaupun sama-sama jeruk, tapi itu kan beda jenis, nah kalo udah beda jenis berarti juga beda tarif, taro lah jeruk buah itu pajak atau ada tarif impornya 10 ribu, yang jeruk peras 20 ribu, kalo kita lengah kan jadinya yang 1 dus jeruk peras tadi kena tarif sama kaya jeruk buah, berarti itu kan ada kerugian yang diterima negara tuh, itu kalo kasusnya 1 dus doang, kalo beberapa dus, dan di beberapa kontainer, berapa pemasukan negara yang engga keitung dari perbedaan tarif tadi?” (Wawancara dengan Mas J pada hari Senin tanggal 14 Mei 2012 di Ruangan Operator *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*)*

Saya juga diberikan kesempatan untuk melihat hasil-hasil dari *scanning* terhadap kontainer-kontainer yang diperiksa di bagian tersebut seperti kontainer yang berisi buah jeruk dan buah apel. Untuk kacamata orang awam seperti saya, sangatlah sulit untuk membedakan apakah satu kontainer itu isi nya jeruk atau apel. Mengenai kesulitan untuk mengidentifikasi isi dari hasil *scan* yang diperlihatkan ke saya tersebut, Mas J berkata :

*“untuk ngebedain sama mengidentifikasi kontainer itu isinya apa memang butuh ilmu-ilmunya dan juga jam terbang yang tinggi mas, kalo untuk yang buah ini memang agak sulit, tapi kalo yang misalnya diberitahukan mobil nih, tapi ternyata kedapatan isinya traktor, itu kan lebih mudah karena keliatan jelas kalo di scan disini” (Wawancara dengan Mas J pada hari Senin tanggal 14 Mei 2012 di Ruangan Operator *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*)*

4.1.3.3 Sistem Pengamanan Barang Ekspor

Sedangkan untuk barang-barang yang akan diekspor di Pelabuhan Tanjung Priok juga dilakukan suatu pengawasan dan pemeriksaan terhadap isi dari kontainer yang masuk. Pemeriksaan isi kontainer ini sama dengan *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* akan tetapi tingkat detail dari hasil pemindaian terhadap isi kontainernya tidak sejelas dari hasil yang didapatkan dari *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*.

Untuk barang-barang yang akan diekspor, untuk memeriksa dan mencocokkan isi kontainer dengan dokumen yang diterima, Bea dan Cukai mempergunakan suatu alat pemindaian juga dengan memanfaatkan *gamma ray* atau sinar gamma. Kontainer-kontainer yang akan diekspor ketika masuk Pelabuhan Tanjung Priok akan diperiksa mengenai kelengkapan dokumen pada pintu awal dari pengamanan, setelah semua kelengkapan dicek kebenarannya, kontainer berisi barang yang akan diekspor tersebut wajib melalui atau meleweati pemeriksaan dengan menggunakan *gamma ray* tersebut, agar kemudian dicek kembali kebenaran dan kecocokannya dengan dokumen yang masuk ke *database* Bea dan Cukai.

Akan tetapi, dalam pemeriksaan dan pemindaian dengan menggunakan *gamma ray* tersebut setelahnya tidak dilakukan pemeriksaan fisik lagi jika tidak ditemukan kecurigaan mengenai adanya barang-barang yang dilarang oleh perundang-undangan, contohnya seperti kayu dan rotan. Terkait dengan hal ini, Mas R mengatakan bahwa :

“kalo barang ekspor ga ada barang-barang yang dilarang sama undang-undang, ga dilakukan pemeriksaan fisik atau pembongkaran lagi mas isinya, kalo namanya ekspor kan kita juga ga boleh memperlambat mas, biar perekonomian di dalam negeri ga stuck juga kan” (Wawancara dengan Mas R pada hari Senin tanggal 14 Mei 2012 di Ruangan Operator *Gamma Ray*)

Kemudian Mas R juga menjelaskan pada saya tentang kenapa kayu dan rotan itu tidak boleh diekspor. Ditambahkan bahwa :

“kalo kayu yang abis ditebang terus dimasukin ke kontainer, istilahnya belum diolah dulu abis ditebang tapi langsung masuk kontainer, itu yang ga boleh diaturannya, yaa sebenarnya sih kenapa ga boleh biar di Indonesia ada lapangan kerja buat yang ngolah kayu yang abis ditebang itu, kalo langsung diekspor kan ga ada penghasilan buat orang indonesianya kaya buruh-buruhnya itu kan. Kalo rotan sih emang sekarang udah dilarang, kalo dulu sempet jadi barang lartas⁵” (Wawancara dengan Mas R pada hari Senin tanggal 14 Mei 2012 di Ruangan Operator Gamma Ray)

Gambar 4.4 : Lokasi Pemeriksaan Kontainer dengan Gamma Ray



(Sumber : Dokumentasi Pribadi)

Menjadi informasi umum bahwa aktivitas ekonomi yang terkait dengan arus masuk dan keluar barang di pelabuhan menjadi salah satu pusat wilayah rawan berbagai kasus penyuapan maupun korupsi. Pada intinya mengarah pada kegiatan atau tindakan yang memudahkan arus keluar masuk barang sehingga dapat berjalan secara cepat meski tanpa memenuhi kelengkapan atau kesesuaian persyaratan dokumen yang telah ditetapkan. Permainan dan strategi yang dikembangkan oleh oknum dari pihak Pelabuhan ataupun Bea dan Cukai yang memungkinkan terjadinya arus keluar masuk barang yang ilegal termasuk arus keluar masuk barang.

⁵ Lartas maksudnya adalah barang larangan terbatas, barang tersebut boleh dilakukan pengeksportannya akan tetapi ditentukan batasan-batasan tertentu dalam pengeksportannya.

Arus keluar masuk barang ilegal dimungkinkan terjadi dengan ragam strateginya sebagai hasil kerjasama antara pelaku-pelaku yang beraktivitas di pelabuhan. Pelaku-pelaku yang ada di pihak Pelabuhan tidak hanya terkait dengan pihak-pihak yang secara formal bertanggung jawab terhadap aktivitas arus keluar masuk barang seperti Bea Cukai, Pelindo. Namun juga melibatkan pihak-pihak yang berperan sebagai 'partner' dari pihak Bea Cukai maupun Pelindo diantaranya yaitu Pihak Perusahaan Jasa Cargo, 'perantara' yaitu pelaku-pelaku yang memperantarai kepentingan pihak importir dalam pengurusan dokumen pengiriman barang, maupun 'pihak pengaman' yaitu pelaku-pelaku yang memperantarai 'kepentingan keamanan' pihak importir barang dalam menjalankan kegiatan usahanya.

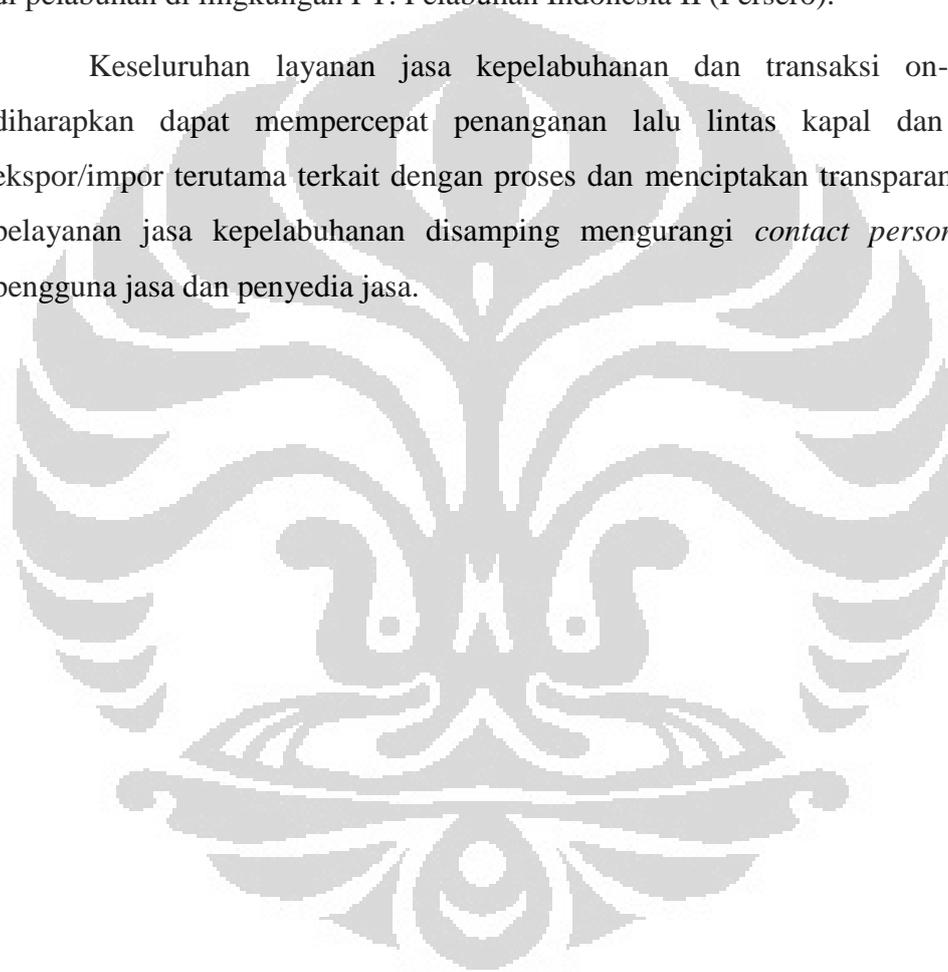
Pihak keamanan yang dimaksud disini adalah pelaku-pelaku yang secara langsung dan tidak langsung terkait dengan aparat keamanan formal (kepolisian). Pelaku-pelaku tersebut pada realitasnya seringkali membangun kolusi untuk membantu kepentingan importir atas dasar kepentingan masing-masing pihak. Praktek-praktek kolusi ini yang pada akhirnya memungkinkan terjadinya arus keluar masuk barang ilegal yang cenderung terus mengalami peningkatan.

Informasi mengenai praktek kolusi, korupsi, penyuapan, pungutan dan lain-lain yang selama ini berkembang dan bertahan dalam kaitan dengan kegiatan arus keluar masuknya barang disikapi secara positif oleh Bea Cukai dan Pelindo melalui program reformasi kebijakan internal dan pemberlakuan kontrol dan monitoring sistem yang integratif melalui *on line system*.

Sistem layanan on-line dengan memanfaatkan teknologi informasi yang dilakukan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai sebuah keharusan sehingga tidak bisa ditawarkan untuk setiap pelayanan jasa kepelabuhanan. Terlebih di tengah persaingan bisnis yang ketat saat ini, dituntut untuk di setiap ruas kegiatan dalam proses bisnis dapat dilayani dengan sederhana, cepat, tepat, akurat, efektif dan efisien. Demikian pula tuntutan dari pengguna jasa kepelabuhanan menginginkan dalam setiap proses ruas kegiatan dapat dilayani secara cepat. Lamanya proses kegiatan akan sangat berpengaruh terhadap besarnya biaya dan kesempatan bisnis di bidang jasa kepelabuhanan.

Pemanfaatan teknologi informasi dilakukan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sangat berperan penting dalam mendukung kelancaran kegiatan operasional kepelabuhanan. Pengguna jasa dapat dengan mudah dan cepat melakukan permintaan pelayanan dan transaksi pembayaran melalui sistem komputer yang diterapkan. Pertukaran data secara elektronik (*electronic data interchange*) dalam proses pertukaran data telah mampu mempercepat proses pelayanan dokumen sehingga dapat membantu kelancaran arus kapal dan barang di pelabuhan di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Keseluruhan layanan jasa kepelabuhanan dan transaksi on-line ini diharapkan dapat mempercepat penanganan lalu lintas kapal dan barang ekspor/impor terutama terkait dengan proses dan menciptakan transparansi biaya pelayanan jasa kepelabuhanan disamping mengurangi *contact person* antara pengguna jasa dan penyedia jasa.



BAB V

EFEKTIFITAS SISTEM PENGAMANAN DAN KEMUNGKINAN ADANYA GANGGUAN

5.1 Sistem Pengamanan yang Diterapkan Kaitannya dengan *Situational Crime Prevention*

Jika melihat mekanisme sistem pengamanan yang telah diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok dalam upaya mencegah terjadinya suatu pelanggaran kepabeanan (penyelundupan), kemudian dapat dikaitkan dengan apa yang dikategorikan oleh Clarke dan Homel (1997) mengenai upaya pencegahan kejahatan situasional yang dapat dilakukan untuk mendapatkan atau merancang suatu sistem pengamanan atau pencegahan kejahatan yang tepat.

Disebutkan bahwa untuk merancang atau menerapkan suatu sistem pencegahan kejahatan situasional yang tepat diperlukan perhatian terhadap beberapa indikator, yang mana indikator-indikator ini akan sangat berperan dan bermanfaat untuk mencegah atau pun meminimalisasi upaya-upaya dari suatu tindakan kejahatan. Beberapa indikator-indikator yang dikategorikan oleh Clarke dan Homel tersebut telah diterapkan dan dikombinasikan oleh pihak Bea Cukai Pelabuhan Tanjung Priok pada sistem pencegahan kejahatan atau sistem pengamanan barang guna meminimalisasi adanya potensi atau kemungkinan terjadinya suatu pelanggaran kepabeanan seperti tindakan kejahatan penyelundupan barang, dan beberapa indikator yang telah diterapkan dan dikombinasikan ke dalam sistem pengamanan barang di Pelabuhan Tanjung Priok tersebut yaitu *Increase the effort needed to commit crime, Increase the risks of committing crime, Induce Guilt Or Shame For Committing Crime/Removing Excuses*.

5.1.1 *Increase The Effort Needed to Commit Crime*

Untuk mengurangi atau mengeliminasi suatu tindakan kejahatan, pada indikator ini dijelaskan mengenai adanya suatu peningkatan terhadap usaha-usaha yang diperlukan terkait penghalang atau penghambat suatu potensi tindak

kejahatan, yang mana dimaksudkan untuk membuat para pelaku potensial melakukan suatu upaya yang ekstra keras untuk dapat menembus hambatan yang akan dihadapinya tersebut. Ketika suatu sistem pengamanan dirancang dan kemudian diterapkan dengan sangat baik, maka konsekuensinya bagi para pelaku potensial adalah diperlukan usaha-usaha yang ekstra keras untuk dapat menembus sistem pengamanan tersebut.

Pada mekanisme sistem pengamanan yang telah diterapkan oleh Bea Cukai Tanjung Priok untuk mencegah terjadinya suatu pelanggaran kepabeanan (penyelundupan barang) dapat dikatakan memenuhi kriteria dalam indikator ini. Hal ini dapat dilihat dari upaya dini yang telah dilakukan dalam upaya mengamankan atau mencegah adanya suatu potensi tindakan penyelundupan melalui *profiling* yang dilakukan secara komputerisasi oleh *database* Bea dan Cukai mengenai pembagian resiko terhadap barang yang dapat dikatakan berbahaya dan tidak, kemudian mengenai perusahaan baru dan suatu negara tertentu yang menjadi perhatian khusus, yang mana hal tersebut diteruskan ke dalam proses penjaluran (hijau,kuning,merah dan prioritas), yang nantinya dari proses penjaluran tersebut terdapat ketentuan lagi untuk perlu dilakukannya pemeriksaan fisik terhadap barang-barang impor tersebut.

Tidak hanya itu, upaya dini juga dilakukan melalui unit intelijen yang mana dari data-data impor barang yang akan masuk dilakukan analisis mengenai kecocokan dan kebenaran data-datanya. Kemudian dilakukan pula proses *scanning* pada alat *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* terhadap sarana pengangkut barang (kontainer) yang dicurigai atau berdasarkan analisis intelijen dan *profiling* sistem *database* termasuk ke dalam barang beresiko tinggi terkait dengan barang yang diimpor maupun perusahaan-perusahaan yang baru memanfaatkan jasa pelayanan kepabeanan. Sampai pada akhirnya ketika barang-barang tersebut telah keluar dari daerah kepabeanan dilakukan pula suatu proses audit yang dapat dilakukan sewaktu-waktu mengenai kebenaran dari data-data dokumen terkait stok barang-barang yang masuk ke dalam *database* Bea dan Cukai Tanjung Priok.

Hal-hal tersebut telah diterapkan dalam sistem pengamanan di Pelabuhan Tanjung Priok dalam kaitannya dengan arus perdagangan impor maupun ekspor oleh bagian Bea dan Cukai Tanjung Priok. Pada akhirnya, siapa pun yang coba-coba atau berupaya untuk menembus sistem pengamanan berlapis yang telah diterapkan Bea Cukai Tanjung Priok tersebut harus lah berpikir ekstra keras untuk kemudian memutuskan untuk melakukan niat jahatnya seperti melakukan penyelundupan barang.

Hal serupa juga telah diterapkan pada pengawasan terkait dengan barang-barang yang akan diekspor. Kendati bertujuan tidak untuk memperlambat proses ekspor karena berdampak pada perekonomian dalam negeri, bukan berarti hal tersebut menjadikan proses pengawasan serta pengamanan terhadap barang-barang ekspor ini lemah. Terdapat barang-barang yang dikatakan dibebepara perundang-undangan yang menyebutkan adanya pelarangan atau pun pembatasan terkait dengan perdagangan barang tersebut. Hal itu berkaitan pula dengan kehidupan perekonomian dalam negeri. Terkait dengan ini, Mas R menjelaskan bahwa :

“kalo kayu yang abis ditebang terus dimasukin ke kontainer, istilahnya belum diolah dulu abis ditebang tapi langsung masuk kontainer, itu yang ga boleh diaturannya, yaa sebenarnya sih kenapa ga boleh biar di Indonesia ada lapangan kerja buat yang ngolah kayu yang abis ditebang itu, kalo langsung diekspor kan ga ada penghasilan buat orang indonesianya kaya buruh-buruhnya itu kan. Kalo rotan sih emang sekarang udah dilarang, kalo dulu sempet jadi barang lartas⁶” (Wawancara dengan Mas R pada hari Senin tanggal 14 Mei 2012 di Ruangan Operator *Gamma Ray*)

Disamping itu, pada mekanisme pengawasan dan pengamanan pada bagian barang-barang yang akan diekspor ini juga dilakukan suatu pemeriksaan yang cukup baik. Ketika barang-barang ekspor yang diangkut oleh kontainer ini memasuki wilayah pelabuhan, kontainer tersebut akan dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan mengenai dokumen-dokumen serta kelengkapan ijin lainnya dari pihak-pihak yang terkait dengan proses pengeksporan barang tersebut

⁶ Ibid.

pada pintu masuk awal yang berada di bagian paling depan dari wilayah pelabuhan.

Gambar 5.1 : Lokasi Pemeriksaan Awal Kontainer Yang Berisi Barang Ekspor



(Sumber : Dokumentasi Pribadi)

Terkait dengan adanya suatu pelarangan dan pembatasan dalam ekspor suatu barang, terdapat pula jenis barang MMEA (Minuman Mengandung Etil Alkohol) yang dalam proses pengimporannya tidak dilakukan suatu pelarangan, akan tetapi terdapat suatu batasan dalam pengimporannya. Hal ini terlihat lebih jelas terkait dengan penjelasan mas U :

“kalo MMEA ini ada batesannya Mas buat impornya, kalo saya ga salah sih cuma satu perusahaan aja deh di Indonesia yang sama pemerintah diperbolehkan untuk impornya, itu juga dibatesin jumlah barangnya yang boleh diimpor” (Wawancara dengan Mas U pada hari Rabu tanggal 16 Mei 2012 di Meja Mas U)

5.1.2 *Increase The Risks Of Committing Crime*

Pada indikator ini dijelaskan bahwa untuk mencegah suatu tindakan kejahatan diperlukan pula suatu cara yaitu dengan meningkatkan risiko yang akan didapatkan pelaku apabila ia kemudian nekat untuk tetap melakukan kejahatan. Semua tindakan kejahatan yang akan dilakukan oleh seorang pelaku potensial seringkali berawal dari pikiran serta persepsi yang timbul di benak pelaku mengenai kemungkinan-kemungkinan tentang keuntungan dan kerugian yang akan diterima sebagai konsekuensi dilakukannya tindakan tersebut.

Bea Cukai Tanjung Priok yang mana memegang otoritas dalam melakukan pengawasan serta pengamanan terhadap arus perdagangan yang melalui daerah kepabeanan baik impor maupun ekspor juga telah memperhatikan apa yang dijelaskan dalam indikator ini. Kaitannya dengan proses perdagangan atau perekonomian, tentunya seorang importir mempunyai perhitungan mengenai untung dan rugi terhadap kegiatan perdagangan yang dijalankannya.

Perhitungan untung rugi tersebut tidak menutup kemungkinan akan berjalan ke arah-arah penyimpangan dari ketentuan atau peraturan yang berlaku yang mana dimaksudkan untuk memperoleh keuntungan yang maksimum. Secara rasional, seseorang dalam bertindak tentunya memikirkan tentang keuntungan yang akan diperolehnya dari tindakan yang akan dilakukan. Pikiran-pikiran tersebut tidak jarang yang pada akhirnya ke arah-arah yang menyimpang dan bertentangan dengan aturan.

Akan tetapi, seiring dengan tercetusnya pikiran akan suatu keuntungan yang akan diperoleh, juga akan timbul pikiran mengenai kerugian yang akan diterima dalam benak seseorang ketika kemudian memutuskan akan melakukan suatu tindakan. Hal tersebut berlaku pada setiap orang dan dalam memutuskan mengenai suatu tindakan apa pun.

Yang kemudian dijadikan suatu pertimbangan yang berangkat dari indikator ini pada sistem pencegahan atau pengamanan terhadap arus perdagangan impor mau pun ekspor di Pelabuhan Tanjung Priok yaitu dengan diterapkannya pula suatu sanksi apabila terdapat temuan dari suatu importir atau perusahaan

yang melakukan pelanggaran kepabeanan. Terkait dengan hal ini, pak Y menjelaskan bahwa :

“...kalo kebetulan ketemuan, perusahaan yang udah di jalur hijau ternyata nakal, sanksinya berat mas, baik administrasi dan juga pidana, udah gitu kalo ada perusahaan yang udah di jalur hijau kemudian nakal perusahaannya bakal di blacklist dan kalo dia impor barang lagi langsung di jalur merah mas ga bisa ke jalur hijau lagi” (Wawancara dengan Pak Y pada hari selasa 2 Mei 2012, di Ruangan Pak Y)

Bagi pelaku usaha baik importir maupun eksportir, kelancaran waktu dalam kegiatan berusaha tentunya merupakan keuntungan tersendiri yang sangat penting. Pada jalur MITA Prioritas/Non-Prioritas dan perusahaan-perusahaan atau importir yang mendapatkan barang impornya berada di jalur hijau tentunya tidak akan dilakukan suatu pengawasan yang ketat apabila tidak ada temuan-temuan yang mencurigakan dari analisis intelijen. Barang-barang pada jalur hijau tersebut dapat langsung keluar dari pelabuhan seketika merapat di dermaga pelabuhan. Hal tersebut tentunya akan menghasilkan keuntungan dalam hal waktu bagi seorang importir untuk kemudian melanjutkan pergerakan roda perekonomian perusahaannya.

Apabila kemudian perusahaan atau importir yang telah menikmati fasilitas tersebut melakukan kecurangan atau penyimpangan, jika sewaktu-waktu dilakukan suatu pemeriksaan yang cukup ketat dari biasanya oleh petugas pengamanan dan terdapat temuan yang terindikasi kepada suatu pelanggaran kepabeanan baik administrasi maupun pidana, perusahaan tersebut akan diberikan sanksi dan tidak akan dapat menikmati lagi fasilitas tersebut dikemudian hari. Hal ini tentunya merupakan suatu kerugian yang amat besar dan harus diperhatikan serta dipikirkan dengan baik bagi para importir atau perusahaan-perusahaan yang apabila sebelum-sebelumnya mendapatkan suatu kelancaran dan keuntungan dalam hal waktu produksi, kemudian ditemukan suatu pelanggaran dan kemudian sebagai sanksinya fasilitas tersebut dicabut oleh pihak Bea Cukai. Hal tersebut lah yang kemudian disebut sebagai suatu upaya yang dilakukan dalam kaitannya

meningkatkan resiko guna memperkuat sistem pencegahan kejahatan yang diterapkan.

5.1.3 *Induce Guilt Or Shame For Committing Crime/ Removing Excuses*

Pada indikator ini, berkaitan dengan kondisi mental atau psikologis dari pelaku potensial, yaitu mengupayakan sesuatu hal yang pada kemudian hari dapat membuat pelaku tidak lagi melakukan tindakan kejahatan tersebut (penyelundupan), dan juga dapat mencegah dilakukannya kembali oleh pelaku potensial lainnya. Pada indikator ini untuk merancang atau menerapkan suatu strategi pencegahan atau pengamanan dari tindakan kejahatan terdapat suatu hal yang perlu dipertimbangkan dan juga dilakukan yaitu menciptakan atau menimbulkan suatu perasaan malu atau bersalah ketika kemudian terdapat pelaku yang melakukan tindakan tersebut, dan juga menimbulkan suatu pertimbangan akan adanya resiko lain dalam benak pelaku potensial, yang baru berencana untuk melakukan tindakan kejahatan, salah satu yang dapat dilakukan untuk menimbulkan kesan itu semua yaitu dengan mengekspos atau mempublikasikan tindakan kejahatan yang dilakukannya kepada masyarakat luas, hal ini kemudian dimaksudkan agar pelaku malu bahwa yang dilakukannya kemudian diketahui masyarakat luas. Sehingga secara moral dan psikis, apa yang telah dilakukannya menimbulkan dampak yang cukup serius dalam kaitannya dengan kehidupan sosialnya.

Bea dan Cukai Pelabuhan Tanjung Priok pun telah pula mempertimbangkan dan melakukan langkah-langkah seperti apa yang telah diinstruksikan di dalam indikator ini. Hal ini dapat dilihat dari adanya pengeksposan di media cetak, elektronik maupun *online* mengenai upaya kegagalan serta penggeledahan yang dilakukan pihak Bea Cukai Tanjung Priok dengan berkoordinasi dengan TNI dan POLRI dalam kasus penyelundupan ekstasi yang terjadi baru-baru ini.

Dalam pengeksposan tersebut saya juga sempat menyaksikan di salah satu stasiun televisi swasta yang mana menginformasikan dengan jelas nama tempat atau kantor dari salah seorang pelaku yang diduga menjadi otak dibalik kasus tersebut, kendati nama dan wajah pelakunya dilakukan suatu pengaburan atau

ditutupi dan juga diberikan suatu inisial saja, akan tetapi hal tersebut sudah cukup untuk mengimplementasikan bahwa pihak Bea dan Cukai Tanjung Priok telah melakukan upaya-upaya yang juga tertuang di dalam indikator ini.

Upaya untuk mengekspos kasus tersebut salah satunya dimaksudkan untuk membuat para pelaku potensial mempertimbangkan kembali apabila ia berniat untuk menembus sistem pengamanan yang diterapkan Bea dan Cukai Tanjung Priok, dan kemudian tujuan akhirnya adalah pelaku potensial tersebut mengurungkan niatnya untuk mencoba melakukan hal yang serupa. Disamping itu bagi pelaku itu sendiri yang telah tertangkap dan terekspose di media mengenai tindakannya mendapatkan suatu perasaan malu dan diharapkan terjadi suatu penjeratan baginya dikemudian hari untuk tidak mengulangi tindakan yang serupa.

Dari ketiga indikator yang dikemukakan oleh Clarke dan Homel (1997), dapat disimpulkan bahwa suatu upaya merancang sistem pencegahan kejahatan secara situasional itu terdapat kaitannya dengan suatu pilihan-pilihan rasional yang berada di dalam pikiran-pikiran seseorang. Dengan mengaitkan antara konsep atau teori pencegahan kejahatan situasional dengan suatu pilihan rasional dari pelaku kejahatan, maka akan dapat dirancang suatu sistem pengamanan dan pengawasan serta pencegahan terhadap adanya kemungkinan terjadinya suatu tindakan kejahatan penyelundupan barang di pelabuhan.

Pengaitan konsep-konsep antara strategi pencegahan kejahatan secara situasional dengan konsep pilihan rasional kemudian dapat memperkuat strategi-strategi pencegahan yang mana dasarnya adalah mempertimbangkan pikiran-pikiran rasional dari pelaku kejahatan mengenai untung rugi dan risiko yang akan dia dapatkan untuk melakukan suatu tindakan kejahatan dengan menembus sistem pengamanan dan pengawasan yang telah diterapkan.

5.2 Kemungkinan Adanya Gangguan yang dapat Melemahkan Sistem Pencegahan Kejahatan Situasional Dikaitkan dengan Konsep Pilihan Rasional dan Kejahatan Birokrasi

Penyelundupan barang merupakan salah satu permasalahan yang sangat sering ditemukan pada pintu-pintu perbatasan suatu negara, terlebih pada Pelabuhan Tanjung Priok yang mana termasuk ke dalam pelabuhan internasional.

Untuk itu sistem pencegahan kejahatan merupakan suatu faktor penting yang mutlak dirancang dan diterapkan guna mencegah dan meminimalisasi terjadinya tindakan kejahatan tersebut. Sistem pencegahan kejahatan yang telah diterapkan oleh Bea Cukai Tanjung Priok dalam upaya meminimalisasi adanya suatu kemungkinan terjadinya pelanggaran kepabeanan seperti penyelundupan, telah sangat baik rancangannya serta penerapannya. Melalui penerapan sistem pengawasan yang berlapis bagi barang-barang, perusahaan atau jejak perjalanan barang yang termasuk ke dalam risiko tinggi, menjadi perhatian khusus dalam sistem pengawasannya.

Tidak hanya itu, pemberian suatu sanksi yang berat dan tegas pun menjadi risiko tersendiri yang patut diperhatikan bagi para perusahaan atau importir yang mencoba untuk melakukan penyimpangan-penyimpangan seperti melakukan upaya penyelundupan barang atau memalsukan data serta keterangan-keterangan pada dokumen kepabeanan untuk mendapatkan tarif yang lebih murah terhadap barang tersebut dan mengelabui pengawasan petugas Bea Cukai.

Dengan mekanisme sistem pencegahan kejahatan yang berlapis dalam hal kepabeanan yang telah diterapkan Bea dan Cukai Tanjung Priok tersebut, tentunya akan membutuhkan ide-ide serta usaha yang ekstra keras bagi seseorang yang kemudian ingin melakukan suatu penyimpangan atau pelanggaran kepabeanan seperti tindakan penyelundupan barang untuk menembus mekanisme sistem pengawasan dan pengamanan tersebut.

Mengingat mekanisme pencegahan kejahatan yang diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok oleh pihak Bea dan Cukai dilakukan secara berlapis, tentunya membutuhkan koordinasi serta kontribusi yang sangat baik dan solid diantara unit-unit yang bersinggungan dengan mekanisme sistem pengamanan tersebut. Alat-alat pemeriksa seperti *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* untuk memeriksa barang impor dan *Gamma Ray* untuk memeriksa barang ekspor, tidak bisa dijadikan suatu patokan dalam mengamankan dan meminimalisasi kemungkinan terjadinya suatu pelanggaran kepabeanan secara dini. Diperlukan kerjasama yang sangat baik dari petugas pada bagian-bagian yang berhubungan dengan mekanisme pengamanan tersebut.

Permasalahan berikutnya yang kemungkinan dapat mengganggu keefektifan dari sistem pencegahan kejahatan yang telah diterapkan tersebut yaitu adanya perilaku-perilaku curang yang mungkin dilakukan oleh importir dengan oknum petugas yang juga memiliki wewenang dalam proses pengamanan pada sistem pencegahan kejahatan yang telah diterapkan, atau pun sebaliknya.

Benar saja dugaan saya mengenai adanya kemungkinan terjadinya suatu upaya untuk melakukan kecurangan yang dilakukan pihak-pihak yang berhubungan di dalam proses kepabeanan dalam hal impor barang. Saat itu pada tanggal 15 Mei 2012 unit penyidikan tempat saya melakukan magang kedatangan dua orang tamu yang mungkin telah dijadwalkan untuk melakukan wawancara terkait dengan permasalahan impor barangnya. Kebetulan yang bertugas mewawancarai dua orang tersebut yaitu Mas K yang letak mejanya tidak terlalu jauh dengan saya. Kemudian, saya memperhatikan wawancara tersebut dan menemukan hal menarik, salah satu dari orang yang sedang diwawancarai dengan sedikit menurunkan volume suaranya berkata :

“tolong dibantu lah Pak, kita kan udah sering impor tapi baru kali ini ada masalah kaya gini”

kemudian menanggapi perkataan tersebut Mas K menjawab :

“Oiya Pak, kita pasti bantu kok, buktinya saya masih nyuruh bapak buat ngelengkapin ijin-ijin yang kurang kan, engga langsung kita kasih sanksi, sekarang bapak lengkapin ijinnya yang kurang aja dulu”

Setelah wawancara itu selesai, saya menanyakan mengenai apa yang terjadi pada sesi wawancara dengan dua orang tamu tadi kepada Mas K. Ternyata permasalahannya adalah perusahaan tempat kedua orang tersebut bekerja ketika dilakukan pencocokan dokumen-dokumen pendukung seperti perijinan pengimporan barang dari salah satu instansi pemerintah, perusahaan tersebut belum memberikan bukti kalau perusahaan tersebut telah mendapatkan ijin, surat perijinan dari salah satu instansi pemerintah belum didapatkan oleh perusahaan tempat mereka bekerja, sedangkan barang impor telah tiba di Pelabuhan Tanjung Priok dan siap untuk dikeluarkan apabila seluruh perijinan terkait yang melibatkan instansi pemerintah dalam perijinannya telah dilengkapi, karena terdapat suatu ijin

yang belum dilengkapi maka pihak Bea Cukai tidak bisa mengeluarkan barang impornya dari TPS. Terkait dengan hal ini, mas K menjelaskan bahwa :

“kita ini kan sebenarnya cuma menjalankan aturan sama amanah dari instansi pemerintah yang lain, kalo ijin-ijin nya udah lengkap kayak aturan-aturan yang dititipin ke kita dari instansi pemerintah lain, buat apa kita tahan-tahan itu barang” (Wawancara dengan Mas K pada hari Selasa tanggal 15 Mei 2012 di Meja Mas K)

Kemudian saya juga menanyakan pada Mas K mengenai kemungkinan adanya upaya untuk melakukan penyimpangan yang dilakukan wakil dari importir tadi. Dijelaskan bahwa :

“yaa selama gue disini sih ada aja yang suka kaya gitu, cuma ya mesti kuat aja lah kitanya, masalahnya tanggung jawab sama sanksi buat kitanya yang lumayan kalo ngikutin kaya gitu-gitu” (Wawancara dengan Mas K pada hari Selasa tanggal 15 Mei 2012 di Meja Mas K)

Kemudian saya mendapatkan informasi dari komentar yang dilontarkan Mas U ketika saya sedang berbincang dengan Mas K, bahwa terdapat suatu bagian lain yang bertugas mengawasi kinerja dari dalam institusi Bea Cukai tersebut, yaitu adanya bagian Kepatuhan Internal. Mas U, kemudian menjelaskan bahwa :

“disini ada bagian Kepatuhan Internal yang tugasnya ngawasin kita-kita ini Mas. Nah itu upaya dari BC sendiri untuk nyiptain institusi yang bersih, kalo ada yang ketahuan petugas di BC korupsi nah Kepatuhan Internal itu tugasnya nyelidikin, yaa kalo korupsinya kecil-kecilan sih ga sampe diberhentiin, paling dimutasi ke daerah terpencil, terus sama pangkatnya diturunin. Kalo korupsinya kelewatan baru tuh diberhentiin” (Komentar Mas U pada hari Selasa tanggal 15 mei 2012 di Meja Mas K)

Dari pernyataan Mas U tersebut semakin memperkaya informasi yang saya peroleh. Diketahui bahwa Institusi Bea Cukai sendiri mempunyai suatu pengawasan internal bagi petugas-petugas yang mana hal ini untuk meminimalisasi juga adanya suatu penyimpangan yang pada akhirnya dapat mengganggu keefektifan dari sistem pencegahan kejahatan yang telah dirancang dan diterapkan oleh Bea dan Cukai Tanjung Priok.

Kemudian pada hari terakhir saya melakukan magang dibagian penyidikan tepatnya tanggal 31 Mei 2012, saya mendapatkan suatu informasi yang menarik dan secara nyata sangat berkaitan dengan suatu gangguan yang dapat melemahkan sistem pengamanan yang telah dirancang dan diterapkan guna mengamankan dan mengawasi arus perdagangan dari tindakan penyelundupan.

Saat itu ketika saya sedang makan siang di ruangan yang biasa dipergunakan untuk makan dan beristirahat seluruh staf penyidikan, ada seseorang yang saya duga ia merupakan wakil dari suatu perusahaan yang barang impornya sedang mengalami masalah. Dasar saya menduga ia adalah wakil dari salah satu perusahaan atau importir terbukti, saat itu dia masuk ke ruangan yang sama dan duduk di dekat saya. Kemudian ia melakukan percakapan menggunakan telepon genggamnya dan yang saya dengar juga adanya suatu tindakan yang mengarah pada upaya untuk mendapatkan kemudahan dalam penyelesaian permasalahan yang sedang dialami perusahaan tempat ia bekerja. Saya sempat mendengarkan percakapan itu dengan jelas, orang tersebut berkata dengan seseorang yang diteleponnya sebagai berikut :

“...eee..ini saya juga udah bilang sama yang ngurus administrasinya di kuning, Ndan..kira-kira bisa dibantu ga Ndan?...eeehm, kalo engga saya bisa minta waktu Komandan sebentar ga?...oya itu sekitar 5 juta ya Ndan...”

Dari percakapan yang Saya dengarkan itu Saya menduga ia sedang berbicara dengan salah satu staf yang menangani kasus atau permasalahan yang sedang dialami perusahaan tempat ia bekerja, dan dari sana juga sempat ada indikasi bahwa dari pihak importir ingin mendapatkan atau meminta suatu kemudahan dalam penyelesaian permasalahan yang menimpa perusahaannya.

Disaat yang sama, orang tersebut kemudian berbicara lagi dengan orang yang saya duga masih sama dengan orang sebelumnya, perkataan yang dilontarkan orang tersebut yaitu :

“ehmm,, 10 juta an ya Ndan..yaudah saya bilang orangnya dulu ya Ndan..”

kemudian ia keluar dari ruangan yang saya berada di dalamnya. Ruangan itu dari pantauan saya selama berada di sana merupakan ruangan yang cukup bebas,

artinya apabila ada tamu yang ingin menemui seorang staf dan disuruh menunggu, maka tamu itu bisa menunggu di meja staf yang ingin ditemuinya atau bisa juga menunggu di ruangan tersebut. Pada saat itu, kebetulan kondisi unit penyidikan sedang ramai oleh tamu-tamu yang telah dijadwalkan akan melakukan wawancara dengan beberapa orang staf yang menangani kasus-kasusnya.

Saya juga menyaksikan suatu informasi yang gamblang mengenai adanya suatu praktek-praktek yang dilakukan pihak-pihak dalam kegiatan impor barang. Selama saya melakukan magang disana, baru kali itu saya menemukan ada seorang wakil dari importir yang mencoba melakukan penyuaapan petugas secara terang-terangan tanpa malu-malu. Saat itu tanggal 31 Mei 2012, unit penyidikan tempat saya magang sedang ramai oleh tamu-tamu yang sedang dilakukan wawancara oleh beberapa staf. Kemudian ada seorang tamu yang baru datang dan ingin bertemu dengan Pak I, tamu tersebut membawa sebuah tas selempang agak besar dan kemudian bertemu dengan Pak I di depan meja saya. Selanjutnya tamu yang ingin bertemu dengan Pak I itu menyingkap sedikit isi tasnya dan memperlihatkan isi tasnya pada Pak I, dari kejadian itu saya menduga wakil importir tersebut memperlihatkan sejumlah uang kepada Pak I, setelah memperlihatkan isi tasnya tersebut ia sempat berkata :

“bisa kan Pak..? Apa kurang..?”

Saya sempat memperhatikan gerak-gerik Pak I yang sedikit salah tingkah, akan tetapi ia langsung menanggapi dengan berkata :

“wah, kalo kaya gini saya engga bisa bantu Pak..niat bapak kaya gini sih..”

masih terus mengusahakan untuk dapat menyukkseskan usahanya wakil importir tersebut membalas dengan berkata :

“yaudah pak, sebisanya Bapak aja lah..”

Akan tetapi pada akhirnya Pak I tetap menolak apa yang ditawarkan oleh wakil importir itu.

Dari apa yang saya saksikan pada hari terakhir saya berada disana, saya berani menyimpulkan bahwa praktek-praktek curang yang melibatkan para

importir dengan petugas ini tetap terjadi kendati pihak Bea Cukai sendiri dengan perkumpulan pengusaha atau importir telah melakukan dan menandatangani suatu kesepakatan bersama menolak korupsi dalam bentuk pugli (pungutan liar) maupun bangli (sumbangan liar) untuk mereformasi birokrasi dan menciptakan institusi Bea Cukai yang bersih (Warta Bea Cukai, Desember 2011). Konsekuensinya apabila hal-hal seperti praktek suap-menyuap tersebut belum dapat hilang dari institusi Bea Cukai tersebut maka kemudian mekanisme pengamanan dan pengawasan yang telah diterapkan dengan juga menggunakan teknologi canggih serta mekanisme birokrasi yang telah tersusun dan berlaku dalam arus perdagangan akan menjadi lemah dan bahkan tidak berarti sama sekali.

Selain adanya kesepakatan antara pihak Bea Cukai dengan asosiasi pengusaha atau importir yang telah dilakukan dalam upaya komitmen Bea Cukai mereformasi birokrasi serta menciptakan institusi Bea Cukai yang bersih, pada kesepakatan tersebut menghasilkan suatu upaya saling mengawasi antara petugas dengan importir terhadap perilaku-perilaku curang yang mungkin dilakukan oleh masing-masing pihak, dan akhirnya disediakan suatu wadah dalam bentuk kontak telepon untuk menampung pengaduan-pengaduan terhadap adanya suatu tindakan curang yang dilakukan oleh kedua pihak tersebut yang dimaksudkan untuk menindak tegas apabila kedatangan dari salah satu pihak masih melakukan penyimpangan. Disekitar wilayah Bea Cukai sendiri terpampang berbagai spanduk atau pun *standing banner* yang berisikan pesan untuk menolak praktek-praktek korupsi dalam kegiatan perdagangan yang melibatkan pengusaha dengan Bea Cukai Tanjung Priok.

Gambar 5.2 : *Standing Banner* Tentang Komitmen Bebas Pungli di Bea Cukai



(Sumber : Warta Bea Cukai Edisi Desember 2011)

5.2.1 Keterkaitan Dengan Konsep Pilihan Rasional (*Rational Choices Theory*)

Perspektif mengenai pilihan rasional (*rational choice*) dikembangkan oleh Derek Cornish dan Ronald Clarke (1986). Kejahatan terjadi karena pelaku, motivasi pelaku, dan faktor situasi kondisi berada di tempat dan waktu tertentu secara bersamaan. “Rasional/*rational*” mengacu pada proses pengolahan informasi dan evaluasi dari alternatif-alternatif mengenai kejahatan yang akan dilakukan, dan “pilihan/*choice*” menjelaskan bahwa pelaku mempertimbangkan dan membuat keputusan atas informasi yang dimilikinya (Adler, Mueller, Laufer, 1991, h. 204).

Teori ini mendasarkan pada suatu pemikiran dalam dunia ekonomi, yang mana seorang pelaku ekonomi akan selalu mencari dan mengupayakan untuk mendapatkan suatu keuntungan yang maksimal akan tetapi dalam meraihnya perlu dipertimbangkan dengan suatu upaya yang seminimal mungkin atau upaya yang dilakukan secara maksimal dengan hasil yang paling tidak setimpal dengan upaya yang dilakukannya. Pemikiran matematis dibutuhkan di mana untung dan rugi dipikirkan oleh pelaku (Clarke, 1997, h. 9; Vito dan Holmes, 1994, h. 78).

Kemudian keputusan rasional pelaku dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya motif dan tujuannya, perasaan dan pikirannya, penilaian moral dan teknik netralisasinya, persepsi terhadap kesempatan dan kemampuan diri, serta penilaian terhadap risiko (Clarke, 1983, h. 232).

Dari pemaparan mengenai konsep tersebut, jika dikaitkan dengan apa yang telah saya temukan didalam pemantauan selama berada di unit penyidikan, hal-hal menarik yang terjadi dalam kaitannya dengan suatu gangguan yang dapat melemahkan sistem pencegahan disana sedikit banyak telah merepresentasikan dari apa yang telah dipaparkan dalam konsep-konsep mengenai adanya suatu pilihan yang rasional dari pelaku ketika akhirnya memutuskan untuk melakukan suatu pelanggaran atau penyimpangan.

Perdagangan impor barang, hal ini tentunya merupakan suatu ranah perekonomian yang dibalik semua kegiatan yang terjadi dan dilakukan memiliki satu tujuan yaitu memperoleh keuntungan maksimal dan menghindari kerugian seminimal mungkin. Importir tentunya salah seorang pelaku yang bermain dalam dunia perekonomian, yang mana prinsip-prinsip ekonomi sangat menjadi pedoman atau acuan dalam kegiatannya. Berangkat dari prinsip ekonomi tentang pencapaian suatu keuntungan yang maksimal atau paling tidak setimpal dengan cara-cara atau upaya yang seminimal mungkin, akan dapat mengantarkan seorang pelaku atau importir tersebut kepada suatu penyimpangan baik disadari maupun tidak disadari olehnya.

Adanya upaya untuk mempermudah atau memperlicin proses impor barang dengan melakukan tawar-menawar atau suap-menyuap yang dilakukan dengan petugas Bea dan Cukai tentunya tidak dilakukan tanpa adanya suatu dasar yang kemudian menjadi pegangan. Keuntungan, tidak dapat dipisahkan dalam suatu kegiatan ekonomi apa pun dan dimana pun, jadi tentunya hal ini merupakan faktor utama seseorang kemudian secara rasional akan mengupayakan mendapatkannya baik dengan cara yang sah maupun dengan cara yang ilegal sekalipun.

Seperti yang telah saya paparkan di atas, seorang importir kemudian tanpa malu-malu untuk meminta suatu kemudahan dalam kelancaran penyelesaian permasalahannya dengan petugas Bea Cukai, hal ini jika dilihat lebih mendalam,

jika seandainya seorang petugas yang dimintai bantuan tersebut menyetujuinya tentunya usaha dalam bentuk suap yang akan dikeluarkan oleh importir telah dipikirkan sebelumnya, dan hal tersebut pastinya bukan lah merupakan suatu masalah yang besar jika dibandingkan dengan keuntungan yang akan didapat seperti proses penyelesaian kasus menjadi cepat selesai, tidak ada tambahan sewa untuk barang yang disimpan di gudang pelabuhan, bahkan lolosnya suatu barang seperti narkoba yang di Indonesia sangat mahal harga jualnya jika dapat keluar dari pengawasan Bea dan Cukai dan diedarkan di masyarakat. Sehingga para importir pun berani untuk melakukan praktek suap-menyuap dengan petugas.

Yang kemudian dapat dikaitkan dengan masih ada dan beraninya seorang importir melakukan usaha-usaha penyuaapan petugas yaitu adanya suatu perasaan atau penilaian dari importir itu sendiri mengenai suatu kewajaran dari tindakan yang dilakukannya. Importir mungkin terbiasa atau menyamakan kondisi serta situasi yang pernah diterimanya di institusi lain atau yang sama pada periode-periode sebelumnya atau tertentu, yang mana tentunya terdapat suatu kebiasaan-kebiasaan atau tradisi seperti praktek suap-menyuap yang tampak legal pada masanya. Sehingga, importir tersebut menganggap upaya suap yang coba ia lakukan merupakan suatu hal yang wajar dan pernah ia lakukan ketika melalui permasalahan yang sama, sehingga ia tanpa memiliki perasaan bersalah dan malu-malu lagi untuk melakukannya kembali.

5.2.2 Keterkaitan dengan Konsep Kejahatan Birokrat atau Kejahatan Okupasional (*Occupational Crime*)

Kejahatan yang berhubungan dengan birokrat yang mana terjadi suatu penyimpangan atau pelanggaran yang dilakukan dengan memanfaatkan jabatan pekerjaannya yang secara legal yaitu seperti apa yang telah dipaparkan oleh Green (1990), setiap kegiatan yang dapat dikenakan sanksi hukum, yang dilakukan berdasarkan kesempatan yang diciptakan melalui pekerjaan yang legal atau yang disebut sebagai kejahatan okupasional (*Occupational Crime*).

Kemudian Green membagi ke dalam 4 kategori mengenai kejahatan okupasional (*Occupational Crime*) ini, yaitu yang dilakukan untuk keuntungan organisasi, dilakukan sebagai hasil dari kekuasaan negara, dilakukan oleh

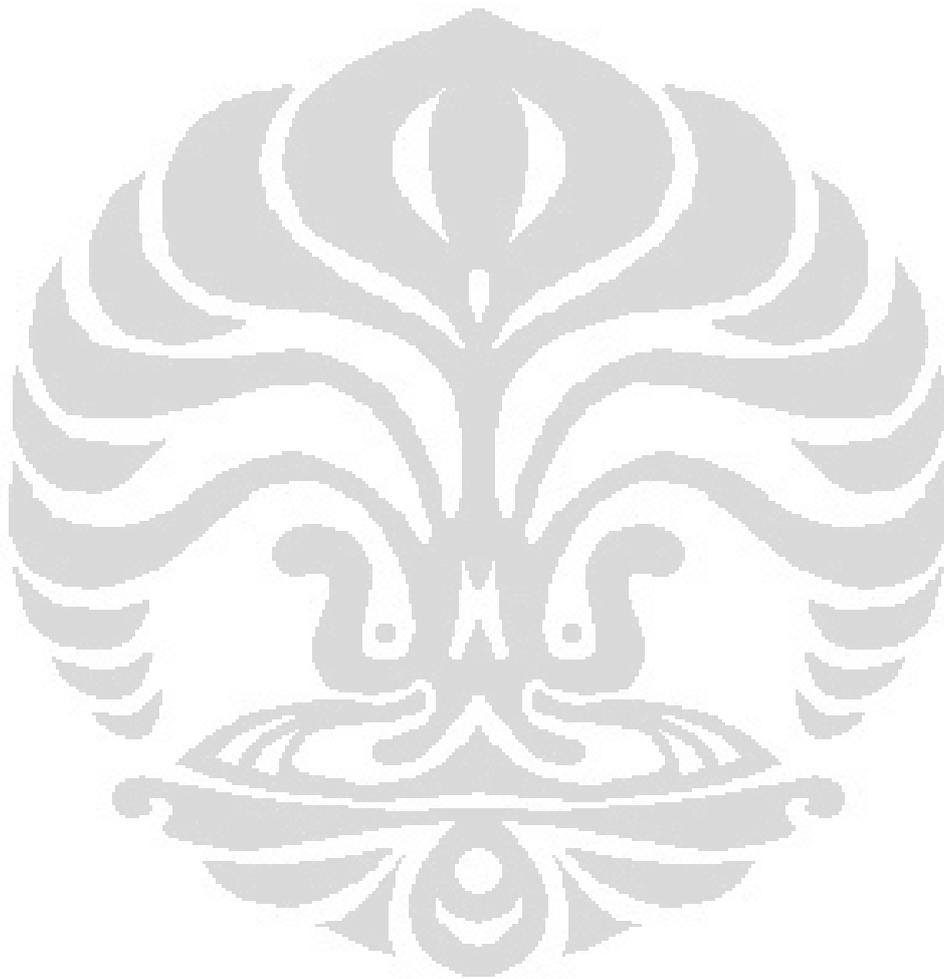
profesional dalam kapasitas jabatan pekerjaannya, dan dilakukan oleh individual untuk kepentingan pribadi.

Selama saya melakukan penelitian dengan menjadi pemegang di Bea dan Cukai, kecenderungan yang menunjukkan adanya suatu kejahatan birokrat disini lebih kearah suatu kejahatan yang dilakukan oleh profesional dalam kapasitas jabatan pekerjaannya. Kendati saya tidak menemukan secara nyata mengenai adanya bukti seorang petugas atau birokrat dalam kapasitas jabatan pekerjaannya memulai terlebih dahulu untuk melakukan suatu upaya-upaya penyimpangan, akan tetapi importir cenderung beranggapan bahwa petugas dapat melakukannya (praktek suap-menyuap). Hal ini dapat dilihat dari ditemukannya percakapan-percakapan yang dilakukan dengan petugas Bea dan Cukai yang kondisinya mengarah pada suatu permintaan untuk diberikan kemudahan dalam penyelesaian kasus yang dialami, dan bahkan secara terang-terangan menyodorkan sejumlah uang sebagai bentuk penyuapan.

Kendati inisiatif penyuapan datang terlebih dahulu dari importir, saya menduga hal tersebut secara rasional telah terpikirkan oleh importir itu sendiri, bahwa kesulitan yang ia atau perusahaan tempatnya bekerja alami dalam kaitannya dengan Bea dan Cukai disebabkan atau diciptakan melalui wewenang yang dimiliki oleh para birokrat dalam hal ini petugas Bea dan Cukai, sehingga dengan mendasarkan asumsi tersebut seorang importir secara inisiatif akan mencoba mengarahkan petugas tersebut ke ranah aksi suap-menyuap.

Kemudian dari ke empat kategori yang dipaparkan Green mengenai kejahatan okupasional atau kejahatan yang berhubungan dengan birokrat, yang paling mungkin untuk terjadi di Bea dan Cukai Tanjung Priok ini menurut saya yaitu kategori ke tiga yang mana kejahatan yang dilakukan oleh profesional dalam kapasitas pekerjaannya. Berdasarkan pengamatan saya selama melakukan magang disana, situasi tersebutlah yang rawan dan akan cukup menjadikan gangguan terhadap sistem pencegahan kejahatan yang telah diterapkan. Di unit Penyidikan sendiri, ketika sebuah perusahaan atau importir memiliki masalah dalam barang impornya, kemudian dilakukan pemeriksaan fisik oleh penyidik, dan ditemukan perbedaan mengenai data yang ada di dokumen Bea Cukai, disitulah letak kerawanan yang saya maksudkan, yaitu dengan wewenangnya melakukan

pemeriksaan dan pemutusan sebuah perusahaan yang terbukti melakukan pelanggaran, maka disitulah praktek suap menyuap dapat terjadi, entah inisiatif suap datang terlebih dahulu dari importir dengan maksud agar penyidikan tidak dilanjutkan dan dipermasalahkan lagi, atau dengan kuasanya, penyidik itu sendiri mengajukan tawaran untuk tidak mempermasalahkan apa yang ia temukan, yang tentunya terdapat imbalan dalam upaya-upaya pelanggaran yang dilakukannya tersebut.



BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu Pelabuhan tersibuk di Indonesia kaitannya dengan arus perdagangan yang keluar dan masuk melalui pelabuhan. Dengan intensitas arus perdagangan di pelabuhan yang ramai maka konsekuensi dari hal tersebut adalah tinggi pula resiko atau potensi terhadap tindakan kejahatan disana, khususnya tindakan kejahatan yang berhubungan dengan kegiatan kepabeanan yaitu penyelundupan barang.

Untuk mengantisipasi adanya penyelundupan barang tersebut, Bea Cukai dalam hal ini yang memiliki kewenangan dalam melakukan pengawasan serta pengamanan terhadap arus keluar dan masuk barang di Pelabuhan Tanjung Priok telah menerapkan suatu sistem pengamanan yang tersusun dalam alur birokrasi beserta aturan-aturan mengenai ekspor maupun impor barang yang harus dilalui oleh eksportir maupun importir dan juga memiliki suatu alat-alat yang dapat menunjang upaya pengawasan serta pengamanan dari potensi tindakan penyelundupan, yang mana hal tersebut dilakukan bertujuan untuk dapat mencegah atau pun meminimalisasi terjadinya penyelundupan barang di Pelabuhan Tanjung Priok.

Secara birokrasi, dalam upaya pengawasan dan pengamanan terhadap barang ekspor maupun impor, Bea Cukai sebagai pemegang kewenangan dalam hal tersebut menetapkan berbagai aturan-aturan yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha yang menggunakan jasa kepabeanan di Pelabuhan Tanjung Priok. Kemudian, dalam struktur organisasinya pun terdapat unit-unit yang dibentuk dan diperuntukkan sebagai bagian dari mekanisme pengawasan dan pengamanan guna meminimalisasi dan juga mencegah terjadinya penyelundupan barang.

Pelaku usaha yang memanfaatkan jasa kepabeanan dari Bea Cukai Tanjung Priok, ketika akan melakukan impor maupun ekspor harus memenuhi kriteria-kriteria seperti berbagai macam peraturan-peraturan dan perijinan yang

telah dititipkan instansi pemerintahan di luar Bea Cukai. Bea Cukai merupakan suatu pintu yang mana memiliki kewenangan untuk melakukan penjagaan dan pengawasan terhadap barang-barang yang datang dari luar negeri maupun keluar dari dalam negeri demi melindungi negara dan juga masyarakat. Dengan kewenangan yang cukup berat tersebut, maka instansi pemerintah lain kaitannya dengan perekonomian atau perdagangan ekspor maupun impor melakukan koordinasi untuk ikut serta memperkuat posisi dari Bea Cukai tersebut, disamping juga ada koordinasi lainnya dari instansi pemerintah di luar perekonomian dan perdagangan akan tetapi masih berkaitan dengan arus keluar masuk barang untuk melindungi negara dan masyarakat.

Untuk memperkuat dan mendukung kinerja Bea Cukai dalam mencegah terjadinya pelanggaran-pelanggaran yang melewati batas-batas negara itu lah, maka koordinasi dengan instansi pemerintah lainnya sangat penting, dan hal ini diwujudkan dengan dimasukkannya berbagai peraturan-peraturan yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha. Kelengkapan perijinan dari suatu instansi pemerintah sangat lah penting dalam upaya meminimalisasi tindakan penyelundupan barang. Hal tersebut yang kemudian secara birokrasi, Bea Cukai Tanjung Priok juga ikut berperan sangat aktif dan ketat dalam upaya pencegahan terjadinya suatu pelanggaran kepabeanan seperti penyelundupan barang.

Kemudian, untuk lebih memperketat lagi upaya pengawasan dan pengamanan terhadap potensi terjadinya suatu penyelundupan barang, Bea Cukai melakukan tiga kali pengawasan, yang mana dalam prosesnya melibatkan kerjasama yang solid dari beberapa unit, seperti unit intelijen, penindakan dan penyidikan dan juga audit.

Informasi yang saya dapatkan ketika melakukan penelitian di Bea Cukai Tanjung Priok memang benar secara umum dalam arus keluar masuk barang di Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan tiga kali pengawasan dan pengamanan, hal ini dilakukan kaitannya dengan upaya untuk meminimalisasi dan mencegah terjadinya pelanggaran-pelanggaran kepabeanan seperti penyelundupan barang yang dapat berdampak sangat merugikan bagi negara maupun masyarakat. Secara umum ketika suatu barang akan didatangkan ke Indonesia melalui Pelabuhan

Tanjung Priok, Bea Cukai telah pula melakukan upaya dini untuk mencegah adanya pelanggaran kepabeanan tersebut. Hal ini dapat dilihat dari mekanisme tiga kali pengawasan tersebut yakni, pertama sebelum barang datang di Pelabuhan Tanjung Priok, data-data yang mendetail mengenai informasi barang seperti jenis barang, daerah asal barang, hingga jejak barang dari awal hingga berakhir di Pelabuhan Tanjung Priok telah dimiliki oleh *database* Bea Cukai yang saat ini telah terkomputerisasi (*online*), dari data tersebut secara otomatis barang akan dikategorikan mengenai tingkat kerawannya, kemudian juga dilakukan analisis sehingga dapat ditindaklanjuti apabila ditemukan kecurigaan.

Kedua, ketika barang itu datang di Pelabuhan Tanjung Priok, berdasarkan analisis yang telah dilakukan baik secara *online* maupun keterangan dari unit intelijen, barang-barang tersebut juga dilakukan pemeriksaan hingga penyidikan apabila terindikasi kuat terdapat barang-barang yang melanggar perundang-undangan baik undang-undang kepabeanan maupun perundang-undangan yang berasal dari instansi pemerintah lain yang dititipkan di Bea Cukai. Pemeriksaan disini, Bea Cukai juga dilengkapi dengan peralatan pemindaian yang canggih untuk mendeteksi dan membuktikan kebenaran dari suatu kecurigaan yang berdasar dari analisis intelijen.

Ketiga, pengawasan dan pengamanan terhadap barang-barang yang diimpor masih dilakukan lagi pemeriksaan oleh unit audit untuk mengecek kembali kebenaran dari dokumen yang ada di Bea Cukai dengan kebenaran data setelah dilakukan pemeriksaan audit saat barang berada di luar Bea Cukai atau berada di tangan importir. Ketiga mekanisme pengawasan tersebut akan dilalui suatu barang yang memanfaatkan jasa Bea Cukai dalam hal kepabeanan, hal ini dilakukan sebagai fungsi Bea Cukai untuk melindungi negara dan masyarakat dari kerugian-kerugian yang ditimbulkan dari kegiatan ekspor maupun impor barang.

Secara umum, tidak ada suatu masalah yang dapat melemahkan suatu strategi pencegahan kejahatan yang telah diterapkan oleh Bea Cukai melalui ketiga mekanisme pengawasan dan pengamanannya tersebut. Selama saya melakukan penelitian disana, mekanisme tersebut dari birokrasi-birokrasi atau aturan yang harus dilengkapi oleh pelaku usaha hingga proses penyelesaian

masalah terkait adanya dugaan pelanggaran yang dilakukan suatu perusahaan atau importir, berjalan dengan amat baik. Dari awal hingga koordinasi yang dilakukan oleh unit-unit yang berkaitan dengan pengawasan dan pengamanan barang bekerja dengan sangat baik, termasuk dengan alat-alat pemindaian seperti *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System* dan *Gamma Ray* serta personel penjagaan yang bertugas mengamankan pada pos-pos atau pintu-pintu awal ketika kontainer akan masuk pelabuhan, berfungsi dan bekerja dengan baik untuk mendukung upaya pencegahan kejahatan terkait dengan penyelundupan barang.

Akan tetapi, secara khusus saya ingin menggarisbawahi bahwa terdapat suatu kecenderungan permasalahan yang sering saya perhatikan dalam kaitannya dengan impor barang yakni, mengenai adanya pemberitahuan yang berbeda mengenai informasi barang yang ada di *database* Bea Cukai dengan kenyataan yang ada di lapangan ketika telah dilakukan pemeriksaan berdasar pada analisis intelijen. Kemudian, permasalahan lainnya yakni, mengenai kelengkapan-kelengkapan dalam perijinan yang berkaitan dengan suatu instansi pemerintah lain dalam pengimporan suatu barang, seringkali saya menemukan adanya kekurangan dalam melengkapi ijin tersebut oleh pelaku usaha.

Hal tersebut perlu saya garisbawahi karena, melalui permasalahan itu lah yang kemudian strategi pencegahan kejahatan yang telah diterapkan oleh Bea dan Cukai Tanjung Priok dapat mengalami suatu gangguan atau menjadi lemah. Berawal dari permasalahan seperti ketidakcocokan data dan juga ketidaklengkapan perijinan, maka importir-importir yang terlibat tersebut cenderung ingin melakukan atau mengambil jalan pintas dengan melakukan penyuapan petugas Bea dan Cukai, hal ini beberapa kali saya temukan ketika melakukan penelitian disana.

Ketika mekanisme pengawasan dan pengamanan yang berlapis tersebut berjalan dengan sangat baik antara petugas-petugas yang saling berkoordinasi dan bekerjasama dengan sangat baik, kemudian juga dengan optimalnya fungsi dari alat-alat pemindaian, maka strategi pencegahan kejahatan yang telah diterapkan dari awal hingga akhir proses pengawasan dan pengamanan pun akan kuat dan ketat. Akan tetapi, ketika kemudian terdapat gangguan seperti upaya penyuapan

untuk memperlicin dan menyelesaikan permasalahan kepabeanan yang menimpa seorang importir ini lah akan memberikan gangguan-gangguan tersendiri bagi keefektifan serta kuatnya strategi pencegahan kejahatan yang mana dalam hal pengawasan dan pengamanan terhadap pelanggaran kepabeanan di Pelabuhan Tanjung Priok, diperlukan atau melibatkan petugas-petugas dari beberapa unit yang memiliki perbedaan fungsi dan wewenang. Secara rasional, tentunya bagi importir apabila mengalami hal tersebut cenderung akan melakukan penyuapan terhadap petugas, tentunya hal tersebut telah mendapatkan pertimbangan dan melalui pemikiran yang matang dan mendasarkan pemikiran tersebut kepada aspek keuntungan dan kerugian yang akan diterima jika ia kemudian memutuskan untuk melakukan penyuapan atau pun tidak.

Apabila kemudian salah satu unit saja, terlibat dan menerima penyuapan tersebut, maka efektifitas dari pengawasan dan pengamanan pun menjadi tidak optimal dan strategi pencegahan kejahatan yang telah terbentuk dan diterapkan pun dapat tertembus, yang kemudian berakhir pada lolosnya suatu penyelundupan barang sebagai konsekuensinya.

6.2 Rekomendasi

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, saya memberikan suatu rekomendasi atau saran terkait dengan mekanisme pencegahan kejahatan kaitannya dengan penyelundupan barang. Secara pengamanan fisik seperti akses masuk sistem pengamanan hingga proses pemeriksaan barang, saya tidak menemukan suatu permasalahan atau celah yang serius yang dapat menembusnya, semua telah dilakukan pengamanan yang cukup ketat.

Saya ingin menanggapi dan memberikan rekomendasi terhadap permasalahan yang beberapa kali saya temukan mengenai kelengkapan perijinan yang harus dipenuhi importir dalam impor barang, yang pada akhirnya menjurus kepada praktek suap yang dilakukan importir itu sendiri terhadap petugas Bea Cukai. Saran saya yakni, untuk meminimalisasi atau mencegah terulangnya hal tersebut yang mungkin pada suatu saat petugas Bea Cukai dapat tergoda dengan penyuapan yang dilakukan oleh importir, perlu adanya suatu perwakilan-

perwakilan dari instansi pemerintah lain terkait dengan kegiatan ekspor impor barang yang kemudian ditempatkan di dalam instansi Bea Cukai tersebut.

Seorang importir dapat melakukan penyuapan petugas Bea Cukai kaitannya dengan ketidaklengkapan perijinan yang harus dipenuhi mungkin dikarenakan hal tersebut yang akan memakan waktu lebih lama lagi apabila ia harus memenuhi perijinan di instansi pemerintah lain yang berada di luar Bea Cukai terlebih dahulu, sehingga sebagai jalan pintas dan mempersingkat waktu terwujudlah penyuapan tersebut. Untuk itu jika ditempatkan perwakilan dari instansi pemerintah lain yang berada di dalam lingkungan Bea Cukai itu sendiri maka pemikiran akan diperlukannya waktu yang lebih lama lagi dalam pengurusan perijinan karena harus ke instansi tersebut terlebih dahulu bukan lah menjadi suatu dasar lagi bagi seorang importir untuk melakukan penyuapan.

Kemudian, penegakan hukum yang lebih tegas lagi harus dilakukan ketika menemukan indikasi-indikasi praktek suap yang dilakukan oleh importir maupun petugas Bea Cukai itu sendiri..Sehingga dari hal tersebut akan tampak keseriusan dari instansi-instansi terkait dengan perdagangan ekspor maupun impor dalam mencegah secara bersama-sama praktek-praktek penyuapan tersebut yang juga dapat melemahkan strategi pencegahan yang telah terbentuk dan diterapkan oleh Bea Cukai Pelabuhan Tanjung Priok.

6.3 Implikasi Kebijakan

Suatu kesepakatan telah dilakukan oleh Bea Cukai dengan asosiasi pelaku usaha yang memanfaatkan jasa kepabeanan, dengan menghasilkan suatu kesepakatan mengenai adanya penolakan terhadap praktek-praktek penyuapan, seperti pungutan liar dan sumbangan liar. Akan tetapi hal tersebut belum secara tegas membuat oknum-oknum yang terlibat dalam praktek penyuapan tersebut jera, sehingga kemudian untuk lebih mendukung kesepakatan tersebut diperlukan proses internalisasi yang mendalam dari hasil kesepakatan yang telah dilakukan tersebut.

Masih ditemukannya upaya-upaya penyuapan, adalah bukti kesepakatan yang telah dilakukan tersebut tidak secara mendalam dan terinternalisasi kepada oknum-oknum importir tersebut. Hal ini yang kemudian diperlukan pula suatu

sanksi-sanksi yang berpayungkan hukum untuk mengikat dan memaksa agar tindakan-tindakan tersebut dapat terminimalisasi. Sehingga kesepakatan tersebut tidak lah berakhir pada kesepakatan pada bagian-bagian tertentu saja dalam proses ekspor impor barang di Pelabuhan Tanjung Priok.

Lebih lanjut, diperlukan pula kesepakatan dengan instansi lain yang berhubungan dengan perdagangan luar maupun dalam negeri, kaitannya dengan pencegahan dan pengawasan dari potensi terhadap tindakan penyelundupan. Kerjasama aktif antara pihak-pihak seperti TNI dan Polair dalam berpatroli dan mengamankan serta menganalisis potensi terjadinya suatu penyelundupan sangat penting untuk diupayakan, sehingga akan secara nyata dapat memperkuat strategi pencegahan kejahatan terkait dengan penyelundupan barang.

Kemudian penegakan hukum yang lebih transparan dan tegas dari para pemegang wewenang terhadap peraturan yang melingkupi kegiatan ekspor dan impor barang juga sangat diperlukan agar kemudian upaya-upaya penyuaian yang berdampak pada melemahnya strategi pencegahan dan sistem pengawasan dan pengamanan barang dapat terminimalisasi.

6.4 Implikasi Teoritis

6.4.1 Kesesuaian Hasil Penelitian dengan Pencegahan Kejahatan Situasional

Dari hasil temuan pada penelitian ini terdapat informasi yang dapat melengkapi konsep atau teori yang saya gunakan. Konsep atau teori yang pertama yaitu mengenai pencegahan kejahatan situasional, di dalam konsep tersebut menjelaskan tentang bagaimana dan apa saja yang perlu diperhatikan dan dipertimbangkan dalam merancang suatu sistem pengamanan atau pencegahan terhadap tindakan kejahatan.

Dalam konsep ini juga dikaitkan dengan adanya hubungan dengan pikiran rasional yang berada di dalam benak pelaku potensial yang kemudian memutuskan untuk melakukan tindakan kejahatan atau mengurungkan niat jahatnya. Dari adanya hubungan tersebut maka akan dapat dirancang suatu mekanisme pengamanan atau pencegahan kejahatan dengan juga

mempertimbangkan dari aspek pikiran rasional pelaku dalam melakukan suatu tindakan kejahatan.

Dengan mendasarkan pada konsep tersebut, kaitannya dengan hasil penelitian saya ini yakni dalam melakukan upaya untuk mencegah terjadinya suatu tindakan penyelundupan barang di Pelabuhan Tanjung Priok, pihak Bea Cukai melakukan berbagai langkah-langkah pengamanan, yang mana langkah-langkah pengamanan tersebut memiliki kesesuaian dengan apa yang telah dipaparkan di dalam konsep ini, seperti adanya upaya untuk memberikan tingkat kesulitan yang ekstra kuat agar sistem pengamanan tidak mudah ditembus oleh pelaku potensial, diwujudkan dengan melakukan pengawasan secara berlapis, sehingga apabila seorang pelaku potensial berniat untuk melakukan suatu penyelundupan barang, maka ia harus berpikir ekstra keras untuk dapat menembus sistem pengamanan dan pengawasan berlapis tersebut.

Berikutnya, mendasarkan pada pikiran rasional seseorang dalam memutuskan untuk melakukan atau membatalkan terhadap tindakan yang akan dilakukannya, yakni perihal untung dan rugi. Pihak Bea Cukai juga telah memperhitungkan aspek ini, yang kemudian diwujudkan dengan memberikan sanksi yang cukup berat terhadap para pelaku usaha yang kedapatan melakukan kecurangan dalam kegiatan ekspor impornya, hal ini diwujudkan dengan adanya sanksi pencabutan fasilitas dan pemberian cap pelaku usaha yang buruk, sehingga apabila perusahaannya melakukan kegiatan yang berhubungan dengan kepabeanan lagi, akan dilakukan pemeriksaan lebih ketat dan fasilitas kelancaran seperti yang berada pada jalur hijau tidak diberikan lagi.

Kemudian, untuk semakin mempersulit dan menjadikan pertimbangan yang cukup bagi para pelaku usaha yakni aspek psikologis pelaku, pihak Bea Cukai Tanjung Priok telah menerapkan indikator ini, yakni dengan melakukan pengeksposan terhadap pelaku usaha yang terbukti secara meyakinkan melakukan pelanggaran kepabeanan seperti penyelundupan narkotika dalam bentuk ekstasi yang belakangan ini terungkap di Pelabuhan Tanjung Priok. Pengeksposan melalui berbagai jenis media massa baik cetak maupun elektronik tentunya akan menambah beban secara psikologis bagi pelaku itu sendiri, sehingga dari hal

tersebut diharapkan menjadi suatu perhatian khusus yang perlu dipertimbangkan bagi pelaku usaha lain yang berniat untuk melakukan pelanggaran kepabeanan.

Beberapa hal yang telah diterapkan oleh Bea Cukai Tanjung Priok tersebut telah sesuai dengan apa yang dipaparkan pada konsep atau teori yang saya gunakan dalam penelitian ini.

6.4.2 Kesesuaian Hasil Penelitian dengan Pilihan Rasional dan Kejahatan Birokrat

Dalam konsep pilihan rasional ini, bersumberkan pada individu-individu yang melakukan atau terlibat dalam proses suatu kegiatan. Dalam hasil penelitian ini saya menemukan sedikit kesesuaian dengan apa yang dipaparkan di dalam konsep pilihan rasional ini.

Konsep ini sendiri menjelaskan bahwa seseorang, terlepas ia pelaku kejahatan, pelaku potensial maupun orang baik-baik dalam melakukan suatu kegiatan sebelumnya akan muncul pemikiran-pemikiran dalam benaknya yang rasional, rasional disini kaitannya dengan apa yang akan ia dapatkan sebagai konsekuensi apabila ia memutuskan untuk melakukan suatu tindakan atau pun membatalkannya. Kemudian biasanya dasar dari pemikiran tersebut ialah apa yang menjadikannya mendapatkan suatu keuntungan atau kerugian dari hasil tindakan yang akan dilakukannya kelak.

Dari hasil penelitian ini, terdapat kesesuaian terhadap konsep atau teori tersebut, yakni pada pelaku usaha atau importir yang kemudian masih mengupayakan dan memberanikan dirinya untuk melakukan penyuaipan dengan meminta kemudahan dalam penyelesaian permasalahan yang menimpa barang yang diimpor perusahaannya. Kendati terdapat berbagai peraturan yang dapat menjerat perihal kelakuannya tersebut, dan juga telah dilakukan kesepakatan antara Bea Cukai dengan perkumpulan pelaku usaha yang memanfaatkan jasa dari Bea Cukai, dan terpampangny slogan anti korupsi, pungutan liar dan sebagainya, akan tetapi upaya importir untuk tetap mendapatkan kemudahan dengan melakukan penyuaipan dengan petugas tetap saja terjadi dan pada hasil penelitian ini saya sempat menemukan kegiatan tersebut.

Kemudian pada konsep kejahatan birokrat yang lebih mengarah pada kejahatan okupasional atau kejahatan yang dilakukan oleh profesional kaitannya dengan jabatan pekerjaannya yang legal, saya belum secara nyata menemukannya pada penelitian skripsi ini. Terkait dengan adanya penyimpangan yang dilakukan petugas karena jabatan pekerjaannya yang legal tidak saya temukan di dalam penelitian ini.

Akan tetapi, ada indikasi yang mengarah pada penyimpangan yang dilakukan birokrat atau petugas Bea Cukai ke arah seperti yang dipaparkan dalam konsep atau teori mengenai kejahatan birokrat atau okupasional tersebut kaitannya dengan jabatan pekerjaannya yang legal. Petugas Bea Cukai tentunya memiliki kewenangan dalam melakukan pengaduan dan menjerat para importir-importir nakal tersebut yang tetap melakukan upaya penyuapan dengan terang-terangan kepada petugas yang didasarkan pada hasil kesepakatan antara asosiasi pengusaha dengan Bea dan Cukai Tanjung Priok, akan tetapi sepanjang pengetahuan saya, hal tersebut tidak dilakukan oleh petugas Bea Cukai tersebut ketika beberapa oknum importir mengupayakan penyuapan.

Penggunaan konsep atau teori ini saya rasa kurang sesuai dalam penelitian ini, hal ini dikarenakan antara temuan atau hasil data kurang merepresentasikan secara nyata apa yang telah dipaparkan dalam konsep kejahatan birokrat atau kejahatan okupasional tersebut.

Mungkin jika menggunakan konsep atau teori mengenai teknik netralisasi, hal tersebut akan lebih sesuai untuk merepresentasikan dengan hasil temuan dalam penelitian saya ini. Karena dalam teknik netralisasi tersebut seseorang yang melakukan suatu penyimpangan disebabkan adanya kecenderungan untuk merasionalkan norma-norma dan nilai-nilai menurut persepsi dan kepentingan mereka sendiri. Kemudian kesesuaian antara hasil penelitian ini dengan konsep tersebut yakni pada beberapa penjelasan seperti, seseorang melakukan penyimpangan dengan beranggapan bahwa apa yang dilakukannya tidak merugikan orang lain atau masyarakat, dan juga penyimpangan-penyimpangan atau upaya penyuapan yang dilakukan oleh importir maupun petugas Bea Cukai itu sendiri merupakan suatu hal yang wajar, sehingga apa bila ada orang yang

mengutuk tindakan tersebut mereka (pelaku penyuapan) menganggap orang-orang yang mengutuk tindakan tersebut sebagai munafik, sehingga hal itulah yang mendasari terjadinya penyuapan yang dilakukan oleh importir dan ketiadaan upaya tegas dari petugas untuk memperkarakan tindakan oknum importir yang berusaha melakukan penyuapan seperti yang ditemukan pada penelitian ini. Sehingga aspek-aspek itu lah yang kemudian dapat dijadikan pertimbangan dan perhatian terhadap penelitian-penelitian berikutnya

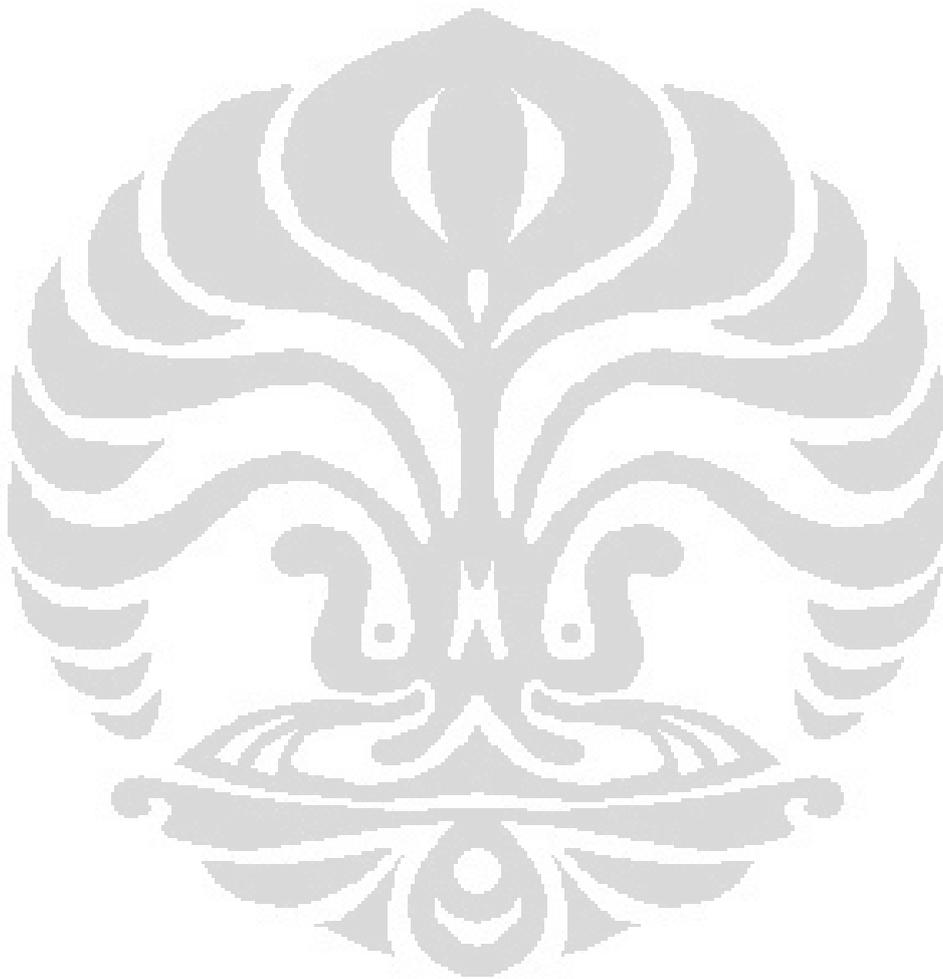
6.5 Implikasi Metodologis

Penelitian yang saya lakukan ini sebenarnya sangat menarik, selain meneliti mengenai upaya-upaya pencegahan penyelundupan barang yang dilakukan Bea Cukai Tanjung Priok, dalam penelitian ini juga saya mengaitkan dengan adanya potensi gangguan terhadap sistem pencegahan yang telah dirancang dan diterapkan oleh Bea Cukai Tanjung Priok yang datang dari birokrat sebagai pemegang kewenangan proses kepabeanan termasuk sistem pengawasan dan pengamanan dalam bentuk praktek suap-menyuap yang dilakukan dengan importir guna mempercepat dan memperlancar proses pengeluaran barang dari pelabuhan.

Akan tetapi, dalam melakukan penelitian lapangan disana, saya diberikan ijin jikalau saya berstatuskan pegawai magang, yang konsekuensi dari hal tersebut yaitu kegiatan yang saya lakukan setidaknya terpantau oleh petugas Bea Cukai itu sendiri dan mengikuti peraturan pegawai Bea Cukai seperti jam masuk dan jam pulang yang sama, kemudian ketidakleluasaan saya dalam hal memperdalam mengenai informasi-informasi yang dapat mendukung dalam membuktikan adanya gangguan terhadap sistem pengamanan yang datang dari praktek suap antara petugas dengan importir, hal ini tidak dapat saya lakukan dalam pencarian informasi tersebut baik dari importir maupun petugas itu sendiri karena memang tidak ada kesempatan untuk melakukan interaksi yang lebih mendalam dengan importir, dan dengan petugas itu sendiri yang memiliki kesibukan akan pekerjaannya masing-masing.

Untuk itu lah, bagi penelitian berikutnya yang ingin mengungkapkan fenomena tersebut, perlu memperhatikan hal-hal yang saya alami dalam penelitian

ini, dan perlu mencari suatu strategi yang dapat mengantisipasi apabila terjadi hal yang sama seperti apa yang saya alami. Jika hal-hal tersebut dapat disiasati dalam penelitian berikutnya, tentunya informasi akan didapat lebih mendalam dan lebih valid dibandingkan dengan penelitian saya ini, seperti mendapatkan informasi-informasi terkait penyusunan yang dilakukan dari importir dan petugas Bea Cukai secara langsung dan lebih leluasa.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Abdulsyani. (1987). *Sosio-Kriminologi*. Bandung: Remadja Karya CV.
- Adler, Freda, Gerhard O.W. Mueller, William S. Laufer. (1991). *Criminology*. USA : McGraw-Hill. Inc..
- Anwar, H. A. K. Moch. (1990). *Hukum Pidana di Bidang Ekonomi*. Bandung : PT Citra Aditya Bakti.
- _____. (1979). *Segi-Segi Hukum Masalah Penyelundupan*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Basrowi, & Suwandi. (2008). *Memahami Penelitian Kualitatif* . Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Boba, Rachel. (2005). *Crime Analysis and Crime Mapping*. Sage Publication, Inc: California.
- Bungin, B. (2007). *Penelitian Kualitatif : Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Clarke, Ronald V. (1997). *Situational Crime Prevention*, 2nd Edition. New York: Harrow and Heston, Publishers.
- Clarke, Ronald V & John Eck. (2003). *Become A Problem Solving Crime Analysis*. London: Jill Dando Institute of Crime.
- Clinard and Quinney. (1967). *Criminal Behavioral System A Typology* 2nd Ed.. New York: Holt, Rinehart and Wistons Inc.
- Crawford, Adam. (1998). *Crime Prevention & Community Safety : Politics, Policies, & Practices*. London: Addison Wesley Longman Limited.
- Felson, Marcus. *Crime & Everyday Life*. 2nd edition. California: Pine Forge Press.
- Felson, Marcus & Ronald V. Clarke. (1998). *Opportunity Makes the Thief*. Police Research Series, Paper 98. Policing and Reducing Crime Unit, Research, Development and Statistics Directorate. London: Home Office.
- Fennelly, Lawrence J. (ed.). *Handbook of Loss Prevention and Crime Prevention*. New York: Elsevier Inc
- Gosita, Arif. (1993). *Masalah Korban Kejahatan*. Jakarta: Akademika Pressindo.

- Green, Gary S. (1990). *Occupational Crime*. Chicago: Nelson-Hall
- Hamzah, A. (1985). *Delik Penyelundupan*. Jakarta : Akademika Pressindo CV.
- Kemal Dermawan, Mohammad. (1994). *Strategi Pencegahan Kejahatan*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti
- Kriyantono, Rachmat. (2007). *Teknik Praktis Riset Komunikasi: Disertai Contoh Praktis Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran*. Jakarta: Kencana.
- Litton, Roger A. (1990). *Crime and Crime Prevention for Insurance Practice*. Brookfield: Avebury.
- Lopa, Baharuddin. (1984). *Tindak Pidana Ekonomi, Pembahasan Tindak Pidana Penyelundupan*. Cetakan Ke-2. Jakarta : PT Pradnya Paramitha
- Marpaung, L. (1996). *Tindak Pidana Penyelundupan : Masalah dan Pemecahan*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Mustofa, Muhammad. (2005). *Metodologi Penelitian Kriminologi*. Depok: FISIP UI Press.
- _____. (2007). *Kriminologi: kajian sosiologi terhadap kriminalitas, perilaku menyimpang dan pelanggaran hukum*. Jakarta: FISIP UI Press.
- National Crime Prevention Council of Singapore. (2003). *Crime Prevention Through Environmental Design*. Singapore: Author.
- O'Block, Robert. (1981). *Security and Crime Prevention*. St. Louis-Toronto-London: CV Mosby Company.
- Prakoso, D., Lany, B. R., & Muhsin, A. (1987). *Kejahatan-Kejahatan Yang Merugikan dan Membahayakan Negara*. Jakarta: PT. Bina Aksara.
- Prasetya, I. (2006). *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Depok: DIA FISIP UI.
- Poesponegoro, Marwati Djoened & Nugroho Notosusanto. (1992). *Sejarah Nasional Indonesia, ed. II*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Ray, Jeffery C. (1977). *Crime Prevention: Through Environmental Design*. Beverly Hills, CA: Sage Publications.
- Schneider, Richard H., & Ted Kitchen. (2002). *Planning for Crime Prevention*. London: Routledge.
- Seligman, E. R. (1957). *Encyclopedia of Social Science, Vol.24*. New York: The

Mac Millan Company.

Siegel, Larry J. (2000). *Criminology*, seventh edition. USA: Wadsworth.

Smith, Russell G. & Katherine Anderson. (2004). *Understanding Non-Compliance In The Marine Environment*. Canberra: Australian Institute of Criminology.

Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: ALFABETA.

Sutherland, Edwin H & Donald R Cressey. (1960). *The Principle of Criminology*. Chicago: Lippincott.

Sutton, Mike, Jacqueline Scheineider & Sarah Hetherrington. *Tackling Theft with the Market Reduction Approach*. Crime Reduction Series Paper 8. London: Home Office.

Welsh, Brandon C & David Farrington. (2007). *Preventing Crime: What Works for Children, Offenders, Victims, and Places*. New York: Springer Science + Bussiness Media, LLC.

Vito, Gennaro F. & Ronald M. Holmes. (1994). *Criminology : Theory, Research, and Policy*. USA : Wadsworth.

Voigt, Lydia. (1994). *Criminology and Justice*. Mc Graw Hill, Inc.

Wolfgang, Marvin E., Leonard Savitz, & Norman Johnston. (1970). *The Sociology of Crime and Delinquency*. USA: John Wiley & Sons Inc..

JURNAL

Braga, Anthony A. (2001). “The Effects of Hot Spots Policing on Crime”. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. Vol. 578 (What Works in Preventing Crime? Systematic Reviews of Experimental and Quasi-Experimental Research). hal. 104-125. Sage Publications, Inc. Diakses pada 2 Januari 2012, pukul 12.06. <<http://www.jstor.org/stable/1049870>>

Clarke, Ronald V. (1983). “Situational Crime Prevention : Its Theoretical Basis and Practical Scope”. *Crime and Justice*. Vol. 4. hal. 225 – 256. Diakses pada Rabu, 2 Januari 2012, pukul 12.08. <<http://www.jstor.org/stable/1147510>>

_____. (1995). “Situational Crime Prevention”. *Crime and Justice*. Vol. 19 (Building a Safer Society: Strategic Approaches To Crime Prevention). hal. 91-150. The University of Chicago Press. Diakses pada 2 Januari 2012, pukul 12.03. <<http://www.jstor.org/stable/1147596>>

- Dominguez, Jorge I. (1975). “Smuggling”. *Foreign Policy*. No. 20 (Autumn). hal. 87-96+161-164. Washingtonpost,Newsweek,Interactive,LLC. Diakses pada 2 Januari 2012, pukul 12.00. <<http://www.jstor.org/stable/1148128>>
- Kemal Dermawan, Mohammad. (2010). “*Underground Economy dan Kejahatan Birokrat*”. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, Vol. 12, No. 2. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PMB - LIPI).
- Laycock, Gloria dan Tilley, Nick. (1995). “Implementing Crime Prevention”. The University of Chicago Press, 535-584. Diakses pada 25 Mei 2012, Pukul 13.00 <<http://www.jstor.org/stable/1147603>>
- Nsereko, Daniel D. Ntanda. (1997). “When Crime Crosses Borders: A Southern African Perspective”. *Journal of African Law*, Vol. 41, No. 2, hal. 192-200. Cambridge University Press on behalf of the School of Oriental and African Studies. Diakses pada 21 Februari 2012, pukul 13.40. <<http://www.jstor.org/stable/745427>>
- Sung, Hung-En. (2005). “Between Demand And Supply: Bribery In International Trade”. *Crime, Law and Social Change*, Vol. 44, hal. 111-131. Springer Science & Business Media. Diakses pada 2 Juni, pukul 01.15. <<http://search.proquest.com/docview/216164739/fulltextPDF/13713E99658807220D/16?accountid=17242>>
- Vance, Neil dan Trani, Brett. (2008). “Situational Prevention and the Reduction of White Collar Crime”. *Journal of Leadership, Accountability and Ethics*, hal. 9-18. North American Business Press. Diakses pada 1 Juni 2012, pukul 19.00 <<http://search.proquest.com/docview/197604134/137136773EC69A192E5/1?accountid=17242>>
- Wiegand, Bruce. (1994). “Black Money in Belize: The Ethnicity and Social Structure of Black-Market Crime”. *Social Forces*, Vol. 73, No. 1, hal. 135-154. Oxford University Press. Diakses pada 2 April 2012, pukul 10.50 <<http://www.jstor.org/stable/2579920>>

DOKUMEN LEMBAGA

Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2011). “*Laporan Kinerja 2011 DJBC*”.

Warta Bea Cukai. (2011, Maret). “*Pengamanan Produk Tembakau: Dilema Antara Kepentingan Kesehatan dan Perekonomian Nasional*” Edisi 436.

_____. (2011, Desember). “*BKLI : Etalase Bea Cukai Di Kantor Pelayanan Utama*” Edisi 445.

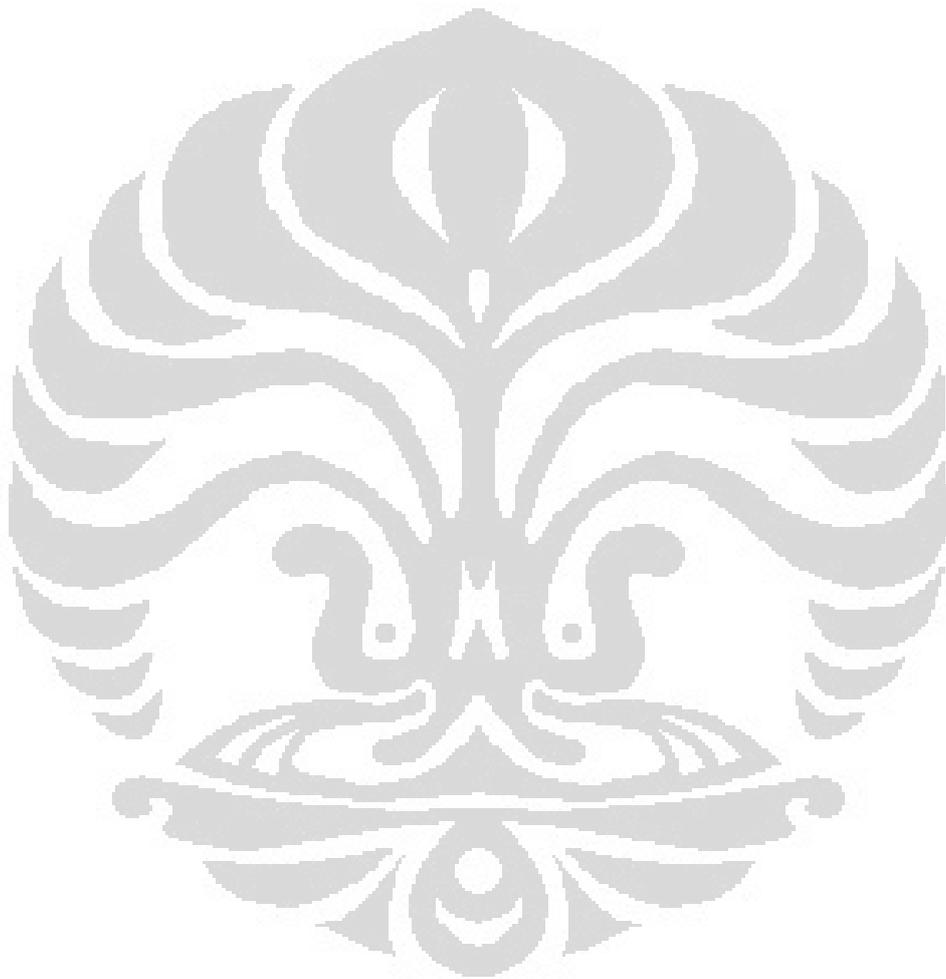
ARTIKEL PUBLIKASI ELEKTRONIK

- BBC Indonesia. (2011, 30 Desember). “23 ton gading gajah disita sepanjang 2011”.
http://www.bbc.co.uk/indonesia/majalah/2011/12/111230_elephant.shtml
- Detiknews, (2012, 5 Januari). “Bea dan Cukai Sita 400 Bal Pakaian Bekas Asal Malaysia”.
<http://www.detiknews.com/read/2012/01/05/111858/1807235/10/bea-dan-cukai-sita-400-bal-pakaian-bekas-asal-malaysia>
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. “Sekilas Direktorat Jenderal Bea dan Cukai”.
<http://www.beacukai.go.id/index.ikc?page=about>
- Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tanjung Priok. “Profil Kantor”.
<http://kpubeacukaipriok.net/ngarepan.php?kpubc=profil>
- Kementerian Perdagangan. “Neraca Perdagangan Indonesia Total”.
http://www.kemendag.go.id/statistik_neraca_perdagangan_indonesia/
- Vivanews. (2009, 10 Desember). “Bea Cukai Musnahkan Miras Rp 18 Miliar”.
http://metro.vivanews.com/news/read/112703-bea_cukai_musnahkan_miras_rp_18_miliar
- _____, (2011, 26 Januari). “Penyelundupan Minuman Keras Masih Tinggi”.
<http://metro.vivanews.com/news/read/201312-penyelundupan-minuman-keras-ilegal-tinggi>

KARYA AKADEMIS

- Sampelalong, Imanuel J..(2005). *Pola Kerja Kantor Bea dan Cukai Bandara Internasional Soekarno-Hatta Dalam Pencegahan Penyelundupan Barang Bawaan (Suatu Analisa Penerapan Situasional Crime Prevention)*. Depok: FISIP UI, Dept. Kriminologi, Prog. Ekstensi Sarjana Strata 1.
- Santoso, Julianto. (2006). *Penerapan Konsep Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Sebagai Konsep Sistem Keamanan (Studi Tentang Pengamanan PT “X” di Jakarta*. Depok: FISIP UI, Dept. Kriminologi, Prog. Pasca Sarjana.
- Yulianto, Agus. (2002). *Modus Operandi Dalam Penyelundupan Mobil dan*

Motor dari Luar Negeri (Studi Kasus Tiga Orang Pelaku). Depok: FISIP UI, Dept. Kriminologi, Prog. Ekstensi Sarjana Strata 1.



PEDOMAN WAWANCARA

TOPIK : Analisis Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional dalam Kasus Penyelundupan
Barang di Pelabuhan Tanjung Priok

Petunjuk Wawancara :

1. Permohonan izin untuk melakukan wawancara terhadap informan
2. Ucapan terima kasih atas kesediaan informan untuk diwawancarai
3. Perkenalan diri, penjelasan topic dan tujuan dari wawancara
4. Menjelaskan kepada informan bahwa wawancara bersifat anonim dan juga informan bebas memberikan jawaban, pendapat, saran dan sebagainya terkait dengan topik
5. Mencatat/merekam pembicaraan dan informasi dari informan
6. Meminta waktu untuk melakukan wawancara lagi jika informan memiliki waktu yang terbatas

Staf Unit Penyidikan

- Jabatan pekerjaan
- Aktifitas rutin yang dilakukan
- Potensi kejahatan/pelanggaran yang pernah terjadi
- Mekanisme sistem pengamanan yang diterapkan
- Efektifitas sistem pengamanan yang diterapkan
- Kontribusi dalam sistem pengamanan
- Peraturan dan sanksi yang diterapkan
- Tingkat sosial ekonomi
- Kendala dalam mencegah terjadinya kejahatan/pelanggaran

(LANJUTAN)

Staf Operator *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System & Gamma Ray*

- Jabatan pekerjaan
- Aktifitas rutin yang dilakukan
- Potensi kejahatan/pelanggaran yang pernah terjadi
- Mekanisme sistem pengamanan yang diterapkan
- Efektifitas sistem pengamanan yang diterapkan
- Kontribusi dalam sistem pengamanan
- Peraturan dan sanksi yang diterapkan
- Tingkat sosial ekonomi
- Kendala dalam mencegah terjadinya kejahatan/pelanggaran



VERBATIM WAWANCARA

- Selasa (2 Mei 2012)

Informan : Pak Y, Pak G, Pak S

Saya: Jadi gini pak, inti dari skripsi yang saya ambil itu ingin mendeskripsikan sistem pencegahan kejahatan atau sistem pengamanan terhadap keluar masuk barang dari kasus-kasus penyelundupan barang, bisa dijelaskan pak mekanismenya gimana?

Pak Y: kalo sistem pengamanan yang kita terapin disini untuk mencegah penyelundupan itu ada 3 kali pengawasan atau pengamanan mas. Pertama, ketika ada seseorang ingin impor barang, itu dilakukan pendaftaran secara online, jadi terkomputerisasi mas, kaya data-data terkait proses impor yang dilakukan itu langsung tertera di database Bea Cukai, di sistem itu juga langsung otomatis dianalisis dan dilakukan profiling ke dalam jalur-jalur kaya hijau, kuning, merah dan MITA (Mitra Utama). Tujuan adanya profiling itu untuk menentukan adanya pemeriksaan lanjutan atau tidak terkait barang yang diimpornya, kalo di jalur hijau dan MITA itu biasanya setelah barang sampai di pelabuhan, barang bisa langsung dikeluarkan ga pake diperiksa fisik lagi isi dari kontainernya. Kalo yang di jalur merah, barang yang ada didalam kontainer harus diperiksa keseluruhan fisik dulu mas, kalo yang di kuning juga dilakukan pemeriksaan tapi ga kaya di jalur merah.

Pak G: pemeriksaan fisik dilakukan di jalur kuning itu cuma 10 atau 30% lah dari kapasitas muat kontainernya, sebenarnya sih buat mastiin aja barang sesuai ga sama dokumennya.

Pak Y: barang-barang yang di database Bea Cukai bukan termasuk berbahaya kaya makanan, buah bisa langsung masuk jalur hijau mas, terus bisa langsung ke luar dari pelabuhan, sama perusahaan MITA juga itu begitu barang dateng bisa langsung keluar ga diperiksa lagi.

Pak G: kenapa yang ada di jalur hijau bisa langsung terus keluar ga di periksa fisik lagi sebenarnya kita ikut juga membantu para produsen yang impor bahan baku itu, jadi kan nanti

ga ada high cost lagi dalam proses produksinya. Kalo kaya gitu yang untung bukan kita kan, tapi pengimpornya malah.

Pak S: barang-barang yang dateng terus tertera di databasanya jalur hijau ya langsung aja bisa keluar begitu dia merapat di dermaga pelabuhan, ga diperiksa fisiknya lagi, ga pake ngingep dulu tu barang di TPS.

Saya: kalo gitu potensi terjadinya pelanggaran bisa terjadi dong pak..ehmm kaya ada barang berbahaya atau penyelundupan gitu? Yang akhirnya lolos dari pengamanan sini..

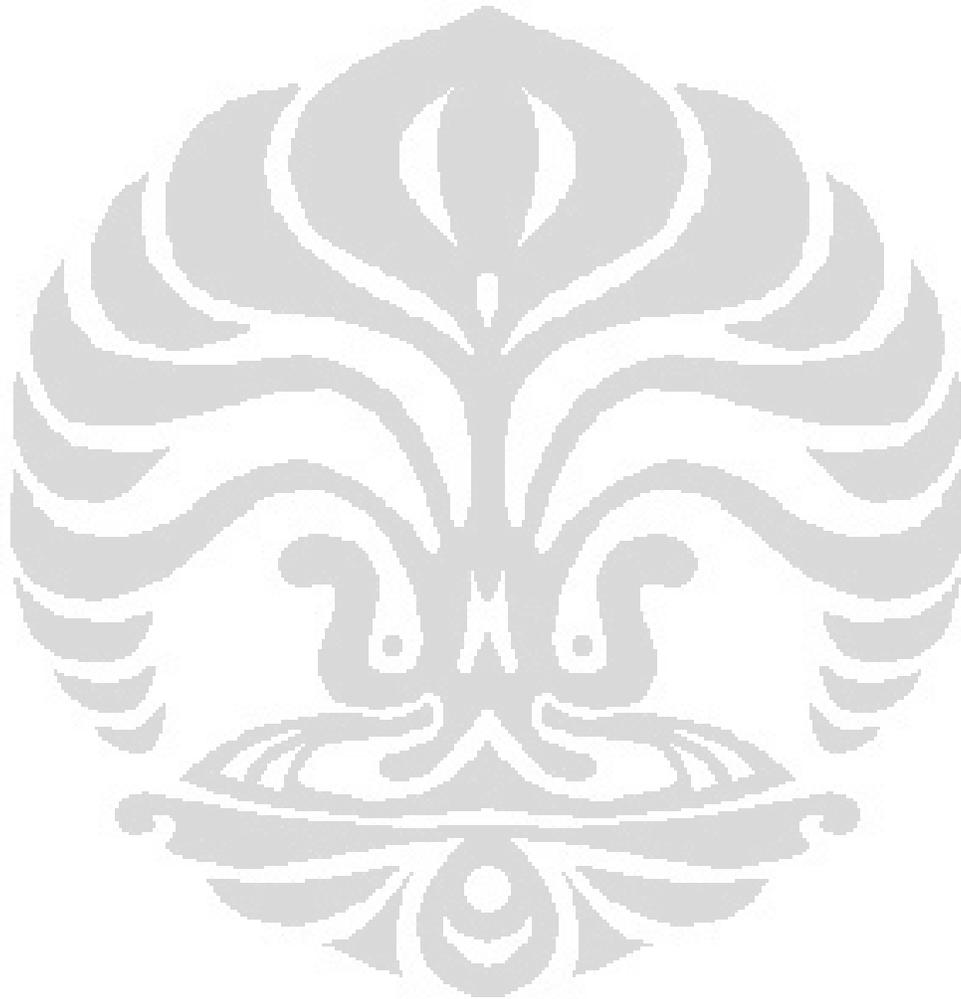
Pak Y: kemungkinan lolos memang saya akui ada, yaa itu tadi kendala kita di petugas yang kurang banyak sih mas, tapi kalo saya pikir sih perusahaan yang udah di jalur hijau itu kecil ya kemungkinan untuk ngelakuin penyimpangan-penyimpangan yang kaya gitu, masalahnya kalo kebetulan ketemuan perusahaan yang udah di jalur hijau ternyata nakal, sanksinya berat mas, baik administrasi dan juga pidana, udah gitu kalo ada perusahaan yang udah di jalur hijau kemudian nakal perusahaannya bakal di blacklist dan kalo dia impor barang lagi langsung di jalur merah mas ga bisa ke jalur hijau lagi. Sekarang gini mas, kontainer-kontainer itu satu hari aja bisa ratusan yang masuk ke kita, sedangkan petugas yang meriksa paling banyak sekitar 5 orang, kalo ratusan kontainer itu diperiksain semua, butuh waktu lama kan, kendala di kita ya itu kurang banyak petugas yang untuk meriksain

Saya: Oo gitu, terus mekanisme berikutnya gimana pak setelah dari profiling database?

Pak Y: yang berikutnya itu setelah barang sampai di pelabuhan mas, klo ternyata kita dapet informasi dari intel ada indikasi pelanggaran, langsung kita periksa fisik, dan juga sebelumnya dilakukan scan kontainernya pakai Hi-Co Scan. Yang termasuk atau ada informasi barangnya berpotensi ada pelanggaran di scan dulu kontainernya, kemudian kita periksa atau dibongkar isi kontainernya untuk memastikan informasi yang kita dapet dari intel. Nah, pengawasan atau pengamanan terakhir itu dilakukan di luar sini mas, dilakukan sama unit audit Bea Cukai, jadi nanti begitu barang udah keluar dari pelabuhan terus udah di gudang importirnya, sama audit Bea Cukai dicek lagi tuh stok barangnya sesuai ga sama yang ada di database Bea Cukai. Jadi biar yang di jalur hijau atau MITA bisa langsung keluar

dari sini ga diperiksa lagi, nanti sewaktu-waktu audit bisa ngecek lagi mas. Oiya udah sore nih mas, saya juga lagi ada kerjaan yang harus diselesaikan, kamu mulai magangnya besok aja yah, nanti kalo ada yang perlu ditanya lagi bisa nanya ke saya, Pak G atau Pak S atau sama staf-staf yang disini juga boleh.

Saya: oiya pak, terima kasih..



- Rabu (3 Mei 2012)
Informan : Mas K

Saya: mas mau tanya nih, kalo yang di database masuk jalur merah itu pertimbangannya apa aja yah?

Mas K: yaa yang paling awal sih pertimbangannya itu importir baru mas. Perusahaan-perusahaan baru itu langsung masuk jalur merah mas, mau dia bawa barang yang aman kek, apalagi kalo bawa barang yang berbahaya. Selain diliat dari jenis barang sama dari mana aja barangnya dateng sebelum sampe disini.

Saya: oiya kalo di penyidikan ini sendiri, kontribusinya apa mas dalam pengawasan dan pengamanan barang?

Mas K: kalo disini itu ibaratnya tempatnya barang-barang yang memang bermasalah atau ada indikasi terjadinya suatu pelanggaran mas. Contohnya gini, ada pelimpahan berkas ke kita tentang adanya perbedaan tentang data yang ada di database sama data yang ada di lapangan pas udah dilakukan pemeriksaan fisik oleh bagian pemeriksa. Terus kalo setelah diperiksa atau di stripping ternyata data di dokumen beda nih, sama data di lapangan, kita bagian penyidikan bakal menyidik tuh kasusnya, terus bikin surat panggilan tuh ke pihak-pihak yang terkait kaya pengimpor, jasa pelayaran, untuk kita wawancara tentang perbedaan data tersebut. Kalo setelah kita panggil mereka bisa menjelaskan dengan bukti-bukti yang kuat dan hal tersebut bukan dilakukan dengan sengaja, tapi ada kesalahan teknis saat stuffing dari asal barangnya, kita proses untuk dilanjutkan ke pengeluaran barang, nah kalo mereka ga bisa jelasin atau kita panggil sampe 3 kali ga dateng, kita berwenang untuk melakukan penangkapan dan barangnya kita tegah dan disegel.

(Saat saya diberikan penjelasan mengenai kondisi dan juga kegiatan secara umum di Institusi Bea dan Cukai, mengenai apa yang menjadi tugas di unit penyidikan, kemudian datanglah dua orang ke meja Mas O yang berada tepat disebelah meja Mas K. Kemudian saya bertanya dengan sedikit berbisik pada Mas K)

Saya: kalo orang-orang yang disebelah itu, ada masalah juga ya mas sama barang yang diimpornya?

Mas K: Oh iya, pokoknya disini tempatnya orang-orang yang dicurigai ada masalah sama barang impornya, entah itu ada beda data di dokumen sama di lapangan, entah itu barangnya kita tegah karna mereka belum lengkapin ijin-ijin yang terkait dengan pengimporan barangnya.

(Kemudian saya sempat bertanya lagi dengan sedikit berbisik kepada Mas K mengenai adanya kemungkinan *bargaining* atau upaya tawar menawar dalam bentuk praktek suap yang mungkin dilakukan oleh pihak importir)

Saya: kalo udah kaya gitu, si importir suka ada yang nakal ga sih mas? Ehmm, kaya nawar-nawar atau minta tolong biar masalahnya cepet kelar gitu mas..

Mas K: yaa kalo yang kaya gitu sih sebenarnya dimana-mana pasti ada, ga disini doang, bisa-bisa aja sih kejadian, cuma masalahnya siapa yang berani? Kalo gue sih ga muna yaa, hari gini ga mau nerima yang kaya begituan, cuma yaa itu tadi yang gue bilang, siapa yang berani?

- Selasa (8 Mei 2012)

Informan : Mas U

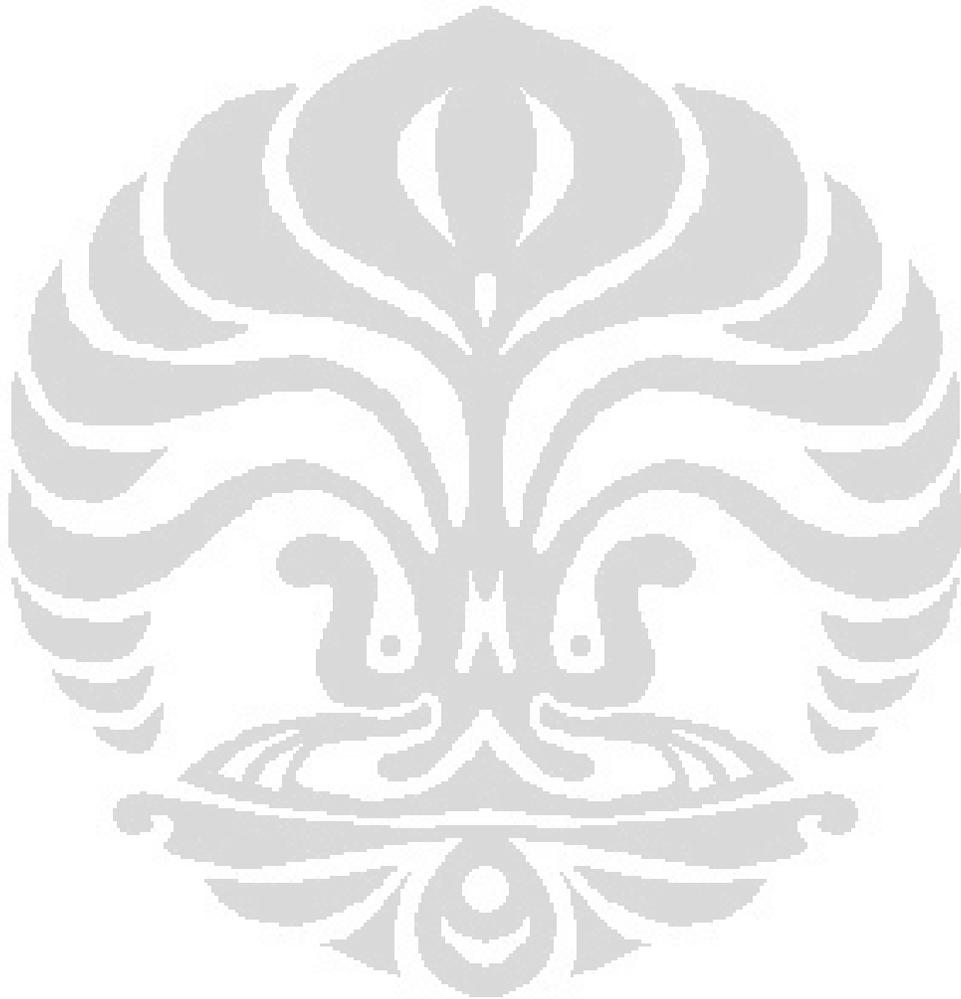
Saya: mas kemaren kan saya abis liat pemeriksaan fisik tuh, nah saya denger barang yang ada didalem kontainernya itu tercemar limbah B3, itu maksudnya gimana yah mas?

Mas U: masalah limbah B3 itu gini mas, kalo ada yang impor barang ke Indonesia itu barang harus sudah bersih, diperaturan yang ada di Indonesia ga boleh ada barang impor itu ada kotoran sedikit pun saat barang sampai disini, mesti bersih. Nah yang jadi masalah, kalo ngomongin masalah limbah, di Indonesia kan barang yang dateng itu mesti bersih, tapi di negara-negara tertentu ada pengecualian dengan batas tertentu mengenai masalah kotoran yang ikut itu. Contoh gini mas, misalnya di Amerika mobil yang udah ga kepake itu diimpor sama orang Indonesia dalam bentuk steel scrap, nah di Amerika sono, begitu mobil itu di pres kan langsung di stuffing ke kontainer tuh, nah kan suka kadang masih ada mobil yang ada olinya, nah pas saat pengepresan oli berceceran tuh sampe akhirnya nyampe lah di Indonesia, nah di Amerika sono misalnya ga masalah lah ada oli dikit yang ngikut, tapi aturan di Indonesia ga ngebolehkan itu mas, mesti bener-bener bersih. Disitu letak permasalahannya mas.

Saya: Oiya mas, pemeriksaan fisik itu berarti udah terakhir yah dari mekanisme pengamanan disini untuk mencegah adanya pelanggaran atau penyelundupan gitu?

Mas U: Oo engga sampe disitu aja mas. Jadi gini, di BC ini ada 3 kali pengawasan mas, pertama secara komputerisasi, ngekategoriin barang impornya masuk jalur apa ditambah hasil analisis dari bagian intelijen yang ada di luar atau di dalem sini, terus berikutnya setelah bagian pemeriksa di lapangan nemuin data yang beda, atau ada masalah tentang perijinan, masuk ke bagian kita nih penyidikan, nah kalo barang udah keluar dari pelabuhan, termasuk barang-barang di jalur ijo tuh, kan langsung keluar tuh, nah nanti bagian audit yang meriksain di gudang importirnya, ngecek lagi dia apa kuantitasnya bener sama kaya di dokumen yang di database, terus ngecekin juga tuh pembukuan si importir bener ga jumlah barang keluar nya sama data awal dari database BC. Nah kalo misalnya di jalur ijo

perusahaannya misalnya nakal nih, pasti ketemuan pas di cek sama audit nanti walaupun dia langsung keluar aja barangnya dari sini. Jadi biar ga diperiksa disini, sama audit nanti di cek lagi mas di luar dari sini, pasti ketauan deh misalnya ada yang mau coba-coba nakal.



- Senin (14 Mei 2012)

Informan : : Mas J (Op Hi-Co), Mas R (Op Gamma Ray)

(Wawancara saya lakukan di dua tempat yang berbeda)

Saya: bisa dijelaskan mas kalo di Hi-Co Scan ini cara kerjanya gimana ya? Terus yang dilakukan scanning itu sendiri kriterianya barang impor yang kaya apa mas? Hmm terus tujuan dilakukan scanning disini apa mas?

Mas J: barang-barang impor yang kita periksa di Hi-Co Scan ini barang-barang yang ada di jalur merah mas, kalo disini hasil dari scan lebih detail dibandingkan di Gamma Ray, jadi kalo ada barang-barang yang berbeda seperti yang tertera di dokumen kepabeanan bisa kelihatan kalo kita scan pake Hi-Co ini. Kemudian aktifitas impor barang itu kan, juga berkaitan dengan jenis barang yang diimpor dan berapa tarif yang harus dibayar oleh importir terkait barang yang diimpornya mas, setiap barang impor ada tarif impornya. Misal gini, ada pemberitahuan impor jeruk di satu kontainer, ehm misal jeruk buah biasa, tapi begitu kita analisis dan kita scan ada 1 dus jeruk peras, walaupun sama-sama jeruk, tapi itu kan beda jenis, nah kalo udah beda jenis berarti juga beda tarif, taro lah jeruk buah itu pajak atau ada tarif impornya 10 ribu, yang jeruk peras 20 ribu, kalo kita lengah kan jadinya yang 1 dus jeruk peras tadi kena tarif sama kaya jeruk buah, berarti itu kan ada kerugian yang diterima negara tuh, itu kalo kasusnya 1 dus doang, kalo beberapa dus, dan di beberapa kontainer, berapa pemasukan negara yang engga keitung dari perbedaan tarif tadi? Tujuannya kurang lebih yaa itu melindungi masyarakat dari lolosnya barang berbahaya sama meminimalkan kerugian negara dari perbedaan tarif tadi.

Saya: kalo kasusnya barangnya satu jenis kaya jeruk tadi didalem satu kontainer, berarti mesti jeli banget yah mas nganalisis hasil scanannya?

Mas J: oh iya pasti mas, selain itu untuk ngebedain sama mengidentifikasi kontainer itu isinya apa memang butuh ilmu-ilmunya dan juga jam terbang yang tinggi mas, kalo untuk yang buah ini memang agak sulit, tapi kalo yang misalnya diberitahukan mobil nih, tapi

ternyata kedapatan isinya traktor, itu kan lebih mudah karena keliatan jelas kalo di scan disini.

Saya: mekanisme dari Gamma Ray ini gimana mas kaitannya sama pengamanan untuk barang ekspor?

Mas R: kalo untuk gamma ray nya sendiri sih cara kerjanya yaa kontainer-kontainer yang bawa barang itu tinggal lewat aja di alat scan gamma ray yang ada didepan itu, nanti keliatan isinya dari monitor di ruang kontrol ini. Sebelum kontainer itu lewat scan gamma ray, di depan sana diperiksa dulu kelengkapan dokumen-dokumen yang terkait sama ekspor barang, disana ada petugas yang bertugas untuk itu. Cuma untuk masalah detail hasil scanning, gamma ray ga begitu jelas dan detail kaya di Hi-Co Scan mas.

Saya: terus, ada ga mas kriteria barang-barang ekspor yang abis dari scanning gamma ray terus diperiksa fisik lagi?

Mas R: kalo barang ekspor ga ada barang-barang yang dilarang sama undang-undang, ga dilakukan pemeriksaan fisik atau pembongkaran lagi mas isinya, kalo namanya ekspor kan kita juga ga boleh memperlambat mas, biar perekonomian di dalam negeri ga stuck juga kan. Nah kalo misalnya kayu yang abis ditebang terus dimasukin ke kontainer, istilahnya belum diolah dulu abis ditebang tapi langsung masuk kontainer, itu yang ga boleh diaturannya, yaa sebenarnya sih kenapa ga boleh biar di Indonesia ada lapangan kerja buat yang ngolah kayu yang abis ditebang itu, kalo langsung diekspor kan ga ada penghasilan buat orang indonesianya kaya buruh-buruhnya itu kan. Kalo rotan sih emang sekarang udah dilarang, kalo dulu sempet jadi barang lartas

- Selasa (15 Mei 2012)

Informan : Mas K, Mas U

Saya : mas saya punya temen yang usahanya itu jersey impor dari Thailand, dia pernah ngomong tuh kalo barangnya ditahan sama Bea Cukai, jadi ga bisa keluar..kalo kaya gitu biasanya kenapa mas?

Mas K: kalo kaya gitu sih gue yakin ada masalah sama barang temen elo nya. Entah itu ada ijin yang blom lengkap atau emang ga sesuai sama data barang yang ada di database BC. Kita ini kan sebenarnya cuma menjalankan aturan sama amanah dari instansi pemerintah yang lain, kalo ijin-ijin nya udah lengkap kayak aturan-aturan yang dititipin ke kita dari instansi pemerintah lain, buat apa kita tahan-tahan itu barang

Saya: importir yang barangnya ada masalah itu sering ga mas minta dicepetin proses penyelesaian masalahnya atau sembari ngasih apa gitu? Biar cepet keluar barang yang diimpornya..

Mas K: yaa selama gue disini sih ada aja yang suka kaya gitu, cuma ya mesti kuat aja lah kitanya, masalahnya tanggung jawab sama sanksi buat kitanya yang lumayan kalo ngikutin kaya gitu-gitu

Mas U: disini ada bagian Kepatuhan Internal yang tugasnya ngawasin kita-kita ini Mas. Nah itu upaya dari BC sendiri untuk nyiptain institusi yang bersih, kalo ada yang ketahuan petugas di BC korupsi nah Kepatuhan Internal itu tugasnya nyelidikin, yaa kalo korupsinya kecil-kecilan sih ga sampe diberhentiin, paling dimutasi ke daerah terpencil, terus sama pangkatnya diturunin. Kalo korupsinya kelewatan baru tuh diberhentiin

- Kamis (31 Mei 2012)

Informan : Mas K

Saya: mas mau tanya, kalo audit itu kalo mau ngecek lagi barang ke gudang importirnya, si importir sebelumnya dikasih tau ga kalo bakal ada pengecekan lagi sama audit? Apa bentuknya kaya sidak gitu mas?

Mas K: ...oiya importir kita informasiin dulu, kita tunjukkan surat perintah kalo akan diadakan audit, yaa buat persiapan mereka apa-apa aja yang mesti mereka tunjukkan ke kita, yaa tapi dalam penginformasiannya bisa aja kaya misalnya gini, hari ini kita datang ke importir, terus langsung kita kasih surat perintahnya bahwa kita akan melakukan audit pada hari ini..mereka mesti nurut engga bisa nolak. Kan biar mereka mempersiapkan juga apa-apa aja yang bakalan dicek sama audit.

PEDOMAN OBSERVASI**OBSERVASI DI LOKASI SISTEM PENGAMANAN BARANG**

Petunjuk Observasi :

1. Persiapan alat bantu penelitian (kamera, alat perekam)
2. Objek tertentu akan didokumentasikan
3. Observasi akan dilanjutkan sesuai dengan keadaan di lapangan apabila terhenti di luar kehendak peneliti

No	Objek Yang Diamati	Hasil Pengamatan	Keterangan
1	Lokasi dan akses jalan masuk dan keluar barang		
2	Sistem pengamanan terhadap barang yang masuk		
3	Kegiatan rutin dalam pengamanan barang		
4	Peristiwa khusus yang terjadi		

(LANJUTAN)

PEDOMAN OBSERVASI

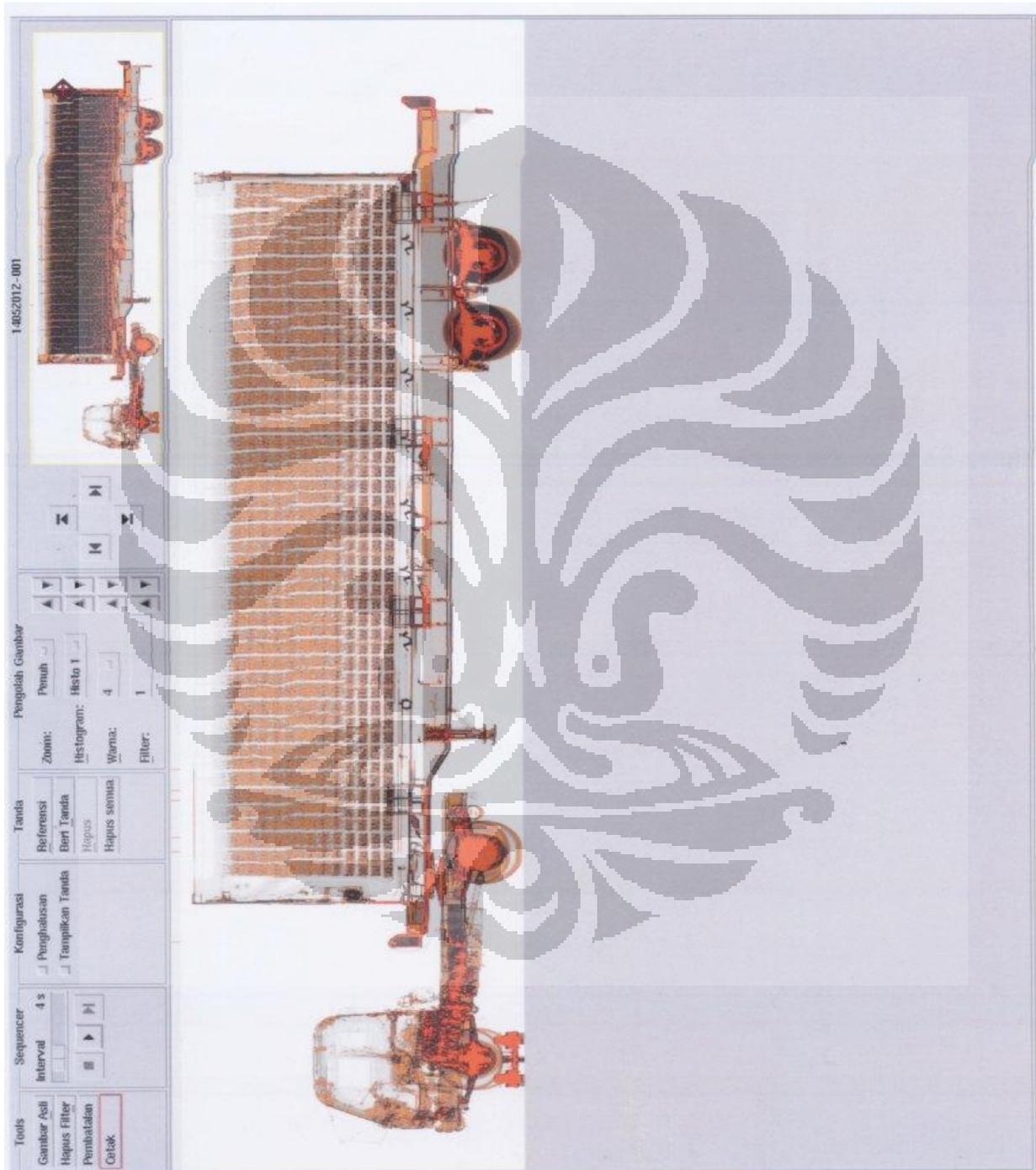
OBSERVASI DI UNIT PENYIDIKAN

Petunjuk Observasi :

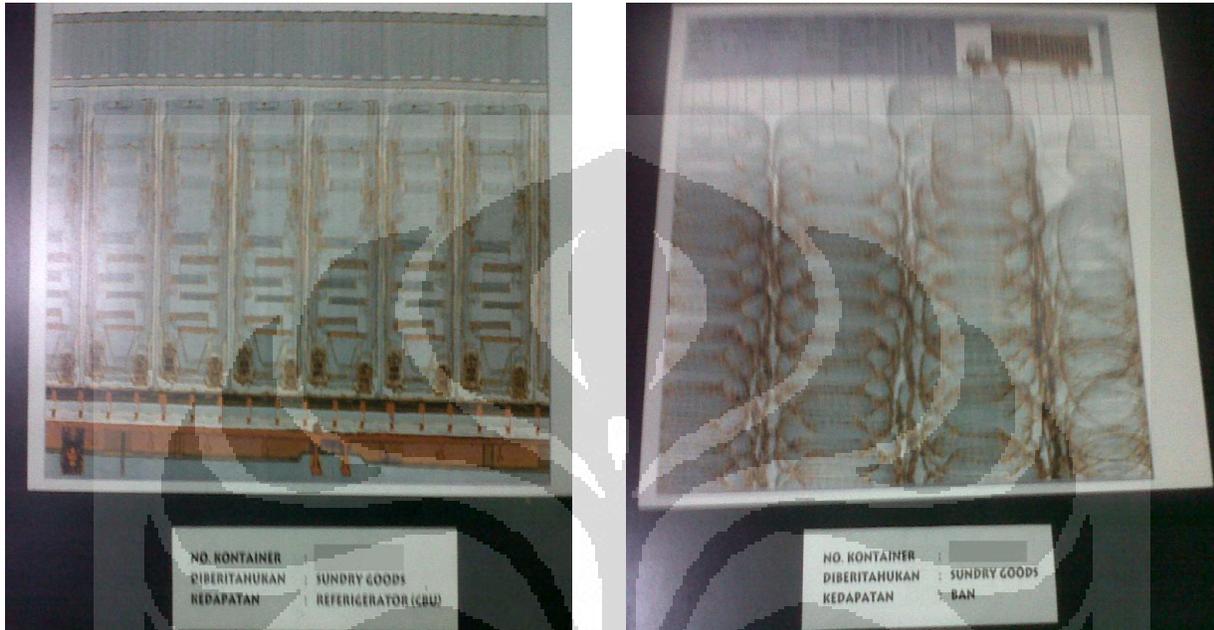
1. Persiapan alat bantu penelitian (kamera, alat perekam)
2. Objek tertentu akan didokumentasikan
3. Observasi akan dilanjutkan sesuai dengan keadaan di lapangan apabila terhenti di luar kehendak peneliti

No	Objek Yang Diamati	Hasil Pengamatan	Keterangan
1	Aktifitas rutin yang terjadi		
2	Interaksi dengan importir		
3	Kontribusi dalam sistem pengamanan		
4	Peristiwa khusus yang terjadi		

(Hasil *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*)



(Hasil *Hi-Co Scan Double X-Ray Inspection System*)



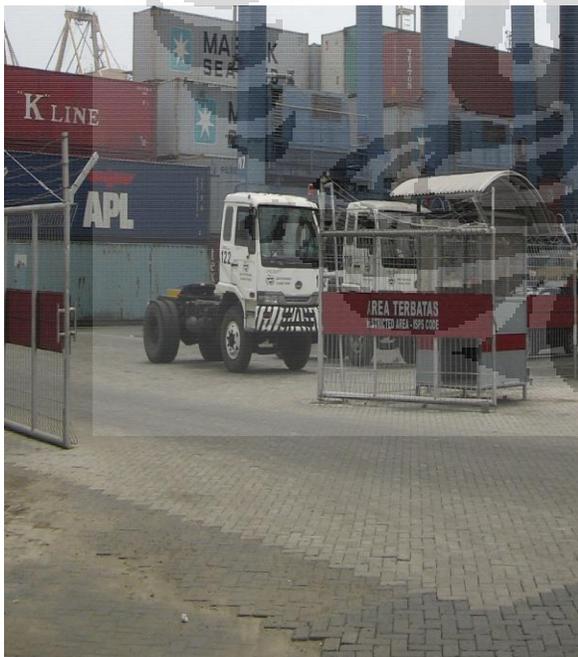
(Foto Lokasi *Gamma Ray*)



(Pemeriksaan Fisik Kontainer)



(Behandle Area)



Import Customs Clearance

