

Patroli Laut Bea dan Cukai di Kabupaten Cilacap Sebagai Instrumen Pengawasan Negara

Ike Nurhayati Effendi

Prodi Nautika

Akademi Maritim Nusantara Cilacap

Email: sangkaraeffendi@gmail.com

ABSTRACT

As an archipelagic nation, Indonesia faces challenges in monitoring the movement of goods in its territorial waters, particularly regarding the risk of smuggling, which can harm government revenue and domestic industries. The Directorate General of Customs and Excise (DJBC) has the authority to conduct maritime patrols as a tool for customs and excise oversight. Cilacap Regency is a strategic yet vulnerable area because it borders the Indian Ocean and the Indonesian Archipelagic Sea Lanes (ALKI). This study aims to describe the implementation of Customs and Excise maritime patrols in the waters of Cilacap and to identify the obstacles encountered. The study employed a qualitative descriptive method through interviews, literature review, document analysis, and documentation of vehicle inspections. The results indicate that patrols are conducted through intelligence-based planning, administrative and logistical preparation, routine and ad hoc patrols, the stopping and inspection of vehicles, as well as reporting and evaluation. Operations are carried out independently using the BC 10019 speedboat or in a joint effort with the Indonesian Navy (TNI AL), the Marine Police (Polairud), the Indonesian Coast Guard (Bakamla), and the Directorate General of Marine Resources and Fisheries (PSDKP). Major challenges include limitations in the fleet, budget, personnel, navigation and communication equipment, as well as the practice of disabling AIS and changes in smuggling methods. The study recommends expanding and modernizing the fleet, enhancing radar and satellite technology, and improving human resource capacity.

Keywords: *Maritime Patrol, Customs and Excise, State Surveillance, Customs and Excise, Cilacap*

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara kepulauan menghadapi tantangan dalam mengawasi lalu lintas barang di wilayah perairan, terutama terhadap risiko penyelundupan yang dapat merugikan penerimaan negara dan industri dalam negeri. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) memiliki kewenangan melakukan patroli laut sebagai instrumen pengawasan kepabeanan dan cukai. Kabupaten Cilacap merupakan wilayah strategis sekaligus rawan karena berhadapan dengan Samudra Hindia dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan pelaksanaan patroli laut Bea dan Cukai di perairan Cilacap serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif melalui wawancara, studi kepustakaan, analisis dokumen, dan dokumentasi pemeriksaan sarana pengangkut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa patroli dilakukan melalui perencanaan berbasis intelijen, persiapan administrasi dan sarana, patroli rutin maupun insidental, penghentian dan pemeriksaan sarana pengangkut, serta pelaporan dan evaluasi. Kegiatan dilaksanakan secara mandiri menggunakan speedboat BC 10019 maupun secara terpadu bersama TNI AL, Polairud, Bakamla, dan PSDKP. Kendala utama meliputi keterbatasan armada, anggaran, personel, peralatan navigasi, komunikasi, serta praktik

penonaktifan AIS dan perubahan modus penyelundupan. Penelitian merekomendasikan penambahan dan peremajaan armada, penguatan teknologi radar dan satelit, serta peningkatan kapasitas sumber daya manusia.

Kata Kunci: Patroli Laut, Bea dan Cukai, Pengawasan Negara, Kepabeanan dan Cukai, Cilacap

A. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan (archipelagic state) dengan luas wilayah laut yang jauh lebih besar dibandingkan wilayah daratannya. Kondisi geografis ini menempatkan laut bukan hanya sebagai sumber daya ekonomi, tetapi juga sebagai jalur utama keluar-masuknya barang, termasuk barang-barang yang berpotensi melanggar ketentuan kepabeanan dan cukai. Sebagai instansi yang diberi mandat oleh negara untuk mengamankan hak keuangan negara serta memastikan kepatuhan terhadap ketentuan kepabeanan dan cukai, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) memiliki fungsi ganda, yaitu sebagai revenue collector dan sebagai penjaga garis batas (community protector) dari masuknya barang-barang ilegal maupun berbahaya.

Untuk menjalankan fungsi pengawasan di wilayah perairan, DJBC diberikan kewenangan melaksanakan Patroli Laut sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007, serta diatur lebih teknis dalam Peraturan Menteri Keuangan terkait Sarana Operasi dan Patroli Laut Bea dan Cukai dan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai tentang Petunjuk Pelaksanaan Patroli Laut DJBC.

Kabupaten Cilacap merupakan salah satu wilayah pesisir selatan Pulau Jawa yang memiliki posisi strategis dalam konteks pengawasan kepabeanan dan cukai. Wilayah kerja Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean C Cilacap meliputi Kabupaten Cilacap dan Kabupaten Kebumen, dengan wilayah perairan yang berhadapan langsung dengan Samudra Hindia dan berada pada jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), sehingga sangat berpotensi dimanfaatkan untuk kegiatan penyelundupan transnasional, baik yang masuk maupun keluar wilayah Indonesia. Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dari Seksi Penindakan dan Penyidikan (P2) KPPBC Tipe Madya Pabean C Cilacap, fokus pengawasan meliputi lalu lintas keluar masuk kapal asing maupun lokal yang membawa barang impor dan ekspor, termasuk potensi kegiatan ship-to-ship di tengah laut, penyelewengan bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi, serta masuknya barang larangan dan pembatasan melalui jalur laut. Selain pengawasan di laut lepas, fungsi pengawasan juga diwujudkan melalui pemeriksaan langsung terhadap sarana pengangkut (kapal) yang bersandar di pelabuhan, termasuk pemeriksaan gudang berikat (bonded store) dan kabin awak kapal, sebagaimana didokumentasikan dalam kegiatan lapangan yang menyertai penelitian ini.

Meskipun fungsi pengawasan ini telah dijalankan secara berkelanjutan sejak berdirinya KPPBC Cilacap, pelaksanaannya di lapangan tidak lepas dari berbagai tantangan, mulai dari keterbatasan sarana kapal patroli dalam menghadapi karakteristik gelombang Samudra Hindia, keterbatasan anggaran dan personel, hingga keterbatasan infrastruktur komunikasi di laut lepas. Kondisi tersebut mendorong perlunya kajian yang secara khusus mendeskripsikan pelaksanaan dan kendala patroli laut Bea dan Cukai di wilayah perairan Cilacap sebagai salah satu instrumen pengawasan negara, dengan menggali langsung

informasi dari pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya di lapangan. Berdasarkan latar belakang diatas dapat dirumuskan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan patroli laut Bea dan Cukai dalam pengawasan kepabeanaan dan cukai di wilayah perairan Cilacap?
2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan patroli laut Bea dan Cukai di wilayah perairan Cilacap?

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif, yaitu memaparkan dan menganalisis pelaksanaan patroli laut Bea dan Cukai di wilayah perairan Cilacap serta kendala-kendala yang menyertainya berdasarkan data primer hasil wawancara dan dokumentasi kegiatan lapangan, serta data sekunder dari dokumen resmi dan kajian terdahulu. Penelitian dilaksanakan pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean C Cilacap, yang wilayah kerjanya meliputi Kabupaten Cilacap dan Kabupaten Kebumen, Provinsi Jawa Tengah, dengan fokus pada wilayah perairan Cilacap yang berhadapan langsung dengan Samudra Hindia.

Data primer diperoleh melalui wawancara, yang memberikan keterangan mengenai struktur organisasi pengawasan, mekanisme pelaksanaan patroli laut, serta kendala yang dihadapi di lapangan. Data primer juga dilengkapi dengan dokumentasi kegiatan lapangan berupa foto pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut (kapal) yang bersandar di Pelabuhan Cilacap, mencakup pemeriksaan gudang berikat (bonded store), kabin awak kapal, dan koordinasi dengan perwira kapal. Data sekunder bersumber dari peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanaan, cukai, dan pengawasan wilayah perairan; publikasi resmi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai; serta artikel jurnal ilmiah yang relevan dengan topik penelitian.

Pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara semi-terstruktur menggunakan pedoman wawancara yang disusun berdasarkan dua rumusan masalah penelitian, serta observasi dan dokumentasi (foto) kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut yang dilaksanakan oleh petugas Seksi P2 KPPBC TMP C Cilacap. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi kepustakaan (library research) dan studi dokumentasi atas peraturan perundang-undangan serta publikasi resmi yang relevan.

Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Jawaban narasumber ditranskripsikan, dikelompokkan berdasarkan rumusan masalah, kemudian dianalisis dan dikontraskan dengan kerangka regulasi, dokumentasi kegiatan lapangan, serta temuan penelitian terdahulu untuk memperoleh gambaran yang utuh mengenai pelaksanaan dan kendala patroli laut Bea dan Cukai di wilayah perairan Cilacap.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Wilayah dan Kelembagaan Pengawasan

Kabupaten Cilacap terletak di pesisir selatan Provinsi Jawa Tengah dan berbatasan langsung dengan Samudra Hindia. Wilayah kerja Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC) Tipe Madya Pabean C Cilacap meliputi Kabupaten Cilacap dan Kabupaten Kebumen. Berdasarkan hasil wawancara, secara struktural fungsi pengawasan berada di bawah Seksi Penindakan dan Penyidikan (P2) yang dipimpin oleh seorang Pejabat Pengawas (Kepala Seksi P2), yang membawahi tiga kelompok jabatan fungsional, yaitu Pejabat Fungsional Pengolahan Informasi Pencegahan dan Penyidikan (bertanggung jawab atas pengumpulan informasi, analisis data manifes/kapal, dan pemetaan potensi

pelanggaran), Pejabat Fungsional Patroli dan Penindakan (bertanggung jawab atas perencanaan, pelaksanaan patroli laut/darat, pemeliharaan sarana operasi, dan penindakan fisik di lapangan), serta Pejabat Fungsional Penyidikan (mengelola administrasi penyidikan dan pengelolaan barang hasil penindakan), yang didukung oleh pelaksana. Narasumber penelitian ini, yaitu Bapak Eko dan Bapak Rahmat, merupakan pejabat/pelaksana pada Seksi P2 yang masing-masing merangkap peran sebagai Nakhoda dan Komandan Patroli dalam pelaksanaan operasional di lapangan.

Narasumber menegaskan bahwa posisi wilayah perairan Cilacap sangat strategis dalam konteks pengawasan kepabeanaan dan cukai secara nasional karena berhadapan langsung dengan Samudra Hindia dan berada pada jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), sehingga berpotensi dimanfaatkan untuk penyelundupan transnasional, baik yang masuk maupun keluar wilayah Indonesia. Fokus pengawasan meliputi kapal yang keluar dan masuk ke wilayah perairan Cilacap dari dan ke luar negeri dengan membawa barang impor maupun barang ekspor, termasuk potensi kegiatan ship-to-ship, penyelewengan bahan bakar minyak, serta masuknya barang larangan dan pembatasan.

2. Pelaksanaan Patroli Laut Bea dan Cukai dalam Pengawasan Kepabeanaan dan Cukai di Wilayah Perairan Cilacap

2.1 Dasar Hukum dan Perencanaan

Pelaksanaan patroli laut di KPPBC Tipe Madya Pabean C Cilacap didasarkan pada Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007, Peraturan Menteri Keuangan terkait Sarana Operasi dan Patroli Laut Bea dan Cukai, Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai tentang Petunjuk Pelaksanaan Patroli Laut DJBC, serta Standar Operasional Prosedur (SOP) internal KPPBC Tipe Madya Pabean C Cilacap.

Proses perencanaan disusun berbasis skala prioritas dan analisis data intelijen. Pejabat Fungsional Pengolahan Informasi menyusun Nota Informasi (NI) atau Lembar Informasi Intelijen (LII), yang kemudian menjadi dasar bagi Pejabat Fungsional Patroli dan Penindakan untuk menyusun Rencana Patroli Laut, mencakup rute pengawasan, durasi, sasaran kapal, dan pembagian petugas. Terdapat dua mekanisme pelaksanaan, yaitu patroli rutin yang dilaksanakan secara terencana berdasarkan kalender kegiatan bulanan untuk memantau alur pelabuhan dan titik labuh, serta patroli insidental yang diterbitkan melalui Surat Tugas Khusus atau Surat Perintah Patroli sewaktu-waktu apabila terdapat informasi intelijen real-time atau laporan masyarakat mengenai indikasi pengangkutan barang ilegal.

Dalam skala nasional, KPPBC Cilacap turut mendukung Operasi Patroli Laut Terpadu DJBC, seperti Operasi Jaring Sriwijaya dan Jaring Wallacea, dengan berperan sebagai penyedia armada pendukung di Sektor Selatan Jawa serta menyuplai data intelijen dan menyisir wilayah perairan selatan yang terhubung dengan sektor patroli terpadu tersebut.

2.2 Persiapan dan Sarana Operasi

Tahap persiapan mencakup tiga aspek utama. Pertama, aspek administrasi, yaitu penerbitan Surat Perintah Patroli dan kelengkapan buku log (jurnal). Kedua, kesiapan sarana operasi, meliputi pemeriksaan mesin, ketersediaan bahan bakar, kelayakan lambung kapal, sistem komunikasi (VHF/SSB), serta alat keselamatan seperti life jacket dan rakit penolong. Ketiga, kesiapan petugas, mencakup apel pemberangkatan, pengarahan (briefing) sasaran oleh Komandan Patroli, pengecekan alat pelindung diri (APD), serta kelengkapan sarana penindakan termasuk senjata api dinas sesuai SOP.

Saat ini KPPBC Cilacap mengoperasikan kapal patroli jenis speedboat pengawasan berukuran 10 meter dengan kode BC 10019, yang disesuaikan untuk pengawasan perairan pantai dan alur pelabuhan. Menurut narasumber, sarana tersebut secara umum memadai untuk pengawasan kawasan pelabuhan, estuari/sungai, dan Teluk Penyu, namun untuk menjangkau wilayah laut lepas Samudra Hindia (Zona Ekonomi Eksklusif) yang memiliki karakter gelombang sangat tinggi, dibutuhkan dukungan armada kapal patroli berukuran besar, seperti kapal tipe Fast Patrol Boat (FPB) berukuran 28, 38, atau 60 meter dari Pangkalan Sarana Operasi (PSO) Bea Cukai.

2.3 Pelaksanaan di Lapangan: Penindakan di Laut

Ketika kapal patroli menemukan sarana pengangkut yang dicurigai melakukan pelanggaran kepabeanan atau cukai, prosedur yang dilakukan meliputi empat tahap: (1) pengejaran dan pemberian isyarat penghentian melalui lampu, sirene, pengeras suara, atau bendera isyarat; (2) penghentian dan pemeriksaan (hentriksek), yaitu petugas naik ke atas kapal (boarding party) secara terukur; (3) pemeriksaan dokumen dan muatan, meliputi manifes (inward/outward manifest), pas kapal, serta pemeriksaan fisik muatan; dan (4) apabila ditemukan bukti awal pelanggaran, kapal disegel dan ditarik/dikawal menuju pangkalan atau pelabuhan Cilacap untuk penanganan lebih lanjut.

Berdasarkan keterangan narasumber, kegiatan patroli laut rata-rata dilaksanakan sekitar satu kali dalam sebulan. Sebagian besar patroli rutin dilaksanakan secara mandiri oleh Bea Cukai, namun satuan kerja ini juga rutin menyelenggarakan Patroli Terpadu/Sinergi bersama TNI Angkatan Laut (Lanal Cilacap), Polairud Polresta Cilacap, Bakamla, dan PSDKP. Koordinasi dilakukan melalui penandatanganan SOP bersama, pertukaran informasi lalu lintas kapal, serta koordinasi melalui radio frekuensi bersama.

2.4 Pelaksanaan di Pelabuhan: Pemeriksaan Sarana Pengangkut

Selain pengawasan di laut lepas melalui patroli, fungsi pengawasan kepabeanan dan cukai KPPBC Cilacap juga diwujudkan melalui pemeriksaan langsung terhadap sarana pengangkut (kapal) yang bersandar di pelabuhan. Dokumentasi kegiatan lapangan yang menyertai penelitian ini merekam salah satu kegiatan pemeriksaan kapal niaga berbendera asing yang bersandar di Pelabuhan Cilacap, yang dilaksanakan oleh petugas Seksi P2 mengenakan seragam dan rompi bertuliskan “BEA CUKAI”/“CUSTOMS” (lihat Lampiran). Kegiatan tersebut meliputi pemeriksaan gudang berikat kapal (bonded store) yang menyimpan barang kena cukai seperti rokok dan minuman, pencocokan jumlah dan jenis barang dengan dokumen manifes, pemeriksaan kabin dan ruang akomodasi awak kapal, serta koordinasi dan konfirmasi administratif dengan perwira kapal (nakhoda/officer) di ruang pertemuan kapal. Kegiatan ini merupakan bentuk pengawasan preventif untuk memastikan barang kena cukai yang disediakan bagi keperluan awak kapal atau untuk diekspor tidak diselewengkan atau diedarkan secara ilegal ke dalam Daerah Pabean Indonesia.

Pemeriksaan sarana pengangkut semacam ini melengkapi fungsi patroli laut di tengah perairan, sehingga pengawasan kepabeanan dan cukai di wilayah Cilacap dijalankan secara berlapis: pengawasan pergerakan kapal di laut melalui patroli, serta pengawasan langsung terhadap muatan dan dokumen kapal pada saat kapal bersandar di pelabuhan.

2.5 Pelaporan dan Evaluasi

Setelah patroli maupun pemeriksaan sarana pengangkut selesai dilaksanakan, Komandan Patroli atau petugas pemeriksa menyusun Laporan Hasil Pelaksanaan (LHP) yang memuat rute pelayaran atau objek pemeriksaan, jumlah sarana pengangkut yang diperiksa, hasil operasi, dan kendala teknis. LHP disampaikan kepada Kepala Seksi P2 untuk

dievaluasi. Apabila terdapat kasus penindakan, dilakukan penyerahan berkas dan barang bukti kepada Subseksi Penyidikan untuk proses lebih lanjut.

Secara keseluruhan, pelaksanaan pengawasan kepabeaian dan cukai di wilayah perairan Cilacap menunjukkan bahwa fungsi pengawasan negara dijalankan melalui kombinasi patroli laut dan pemeriksaan sarana pengangkut, dengan siklus perencanaan berbasis intelijen, persiapan yang sistematis, pelaksanaan dengan prosedur penindakan/pemeriksaan yang terstandar, serta pelaporan dan evaluasi berkelanjutan, dan pola operasi yang mengombinasikan kemandirian satuan kerja dan sinergi antarlembaga sesuai kebutuhan di lapangan.

3. Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Patroli Laut Bea dan Cukai di Wilayah Perairan Cilacap

3.1 Keterbatasan Sarana dan Anggaran Operasi

Kapasitas kapal patroli speedboat 10 meter yang dimiliki KPPBC Cilacap dinilai rentan terhadap cuaca ekstrem khas Samudra Hindia. Tinggi gelombang laut selatan kerap membatasi jarak jelajah armada saat mengawasi area perairan terbuka di luar Teluk Penyu. Dari sisi anggaran, alokasi yang tersedia saat ini secara umum sudah mencukupi target kinerja tahunan yang telah direncanakan, namun apabila terjadi lonjakan kebutuhan patroli insidental akibat eskalasi informasi intelijen, atau tingginya biaya docking dan perawatan berkala kapal, anggaran kerap harus dievaluasi ulang dan diusulkan penambahannya.

3.2 Keterbatasan Peralatan dan Teknologi Pengawasan

Ketersediaan peralatan navigasi standar, seperti GPS, radar kapal, dan radio VHF, dinilai memadai. Namun demikian, tantangan yang dihadapi adalah keandalan alat dalam kondisi cuaca buruk, karena paparan garam laut mempercepat korosi perangkat elektronik, serta perlunya pembaruan teknologi seperti thermal camera atau Night Vision Goggles (NVG) untuk mendukung pengawasan pada malam hari. Teknologi Automatic Identification System (AIS) telah dimanfaatkan dan dikoordinasikan dengan radar pantai milik Pelindo/KSOP, tetapi kendalanya adalah adanya oknum pelaku pelanggaran yang secara sengaja mematikan transponder AIS (going dark) saat melakukan aktivitas ilegal di laut lepas.

3.3 Keterbatasan Sumber Daya Manusia

Secara kuantitas, jumlah personel patroli dinilai masih terbatas, sehingga satu pelaksana sering kali harus merangkap lebih dari satu peran — sebagaimana tercermin dari kedua narasumber penelitian ini yang merangkap jabatan struktural/fungsional sekaligus peran operasional sebagai Nakhoda dan Komandan Patroli. Dari sisi kompetensi, personel telah mengikuti sejumlah pelatihan, antara lain Diklat Teknis Patroli Laut, Pelatihan Kecakapan (SKK) 30 mil atau 60 mil, pelatihan menembak, serta pelatihan sistem informasi patroli laut. Pelatihan tersebut dinilai memadai, namun tetap memerlukan penyegaran (refreshment) secara berkala untuk mengimbangi perkembangan modul taktis penindakan modern.

3.4 Kondisi Geografis dan Hidro-Oseanografi

Faktor cuaca merupakan kendala alam terbesar dalam pelaksanaan patroli laut di wilayah perairan Cilacap. Samudra Hindia dikenal memiliki gelombang tinggi yang dapat mencapai 3 hingga 5 meter pada musim angin barat atau timur tertentu, serta arus deras di celah Pulau Nusakambangan. Kondisi ini sangat membahayakan keselamatan kapal patroli berukuran kecil dan membatasi mobilitas serta jangkauan penindakan di laut lepas.

3.5 Sinergi Kelembagaan dan Adaptasi Modus Pelanggaran

Koordinasi dengan instansi lain, seperti TNI Angkatan Laut, Polairud, Bakamla, dan PSDKP, secara umum berjalan baik melalui forum komunikasi maritim dan operasi bersama. Kendala yang muncul relatif kecil, lebih pada perbedaan ketersediaan jadwal operasi masing-masing instansi serta penyesuaian teknis frekuensi radio operasional di lapangan. Secara umum tidak pernah terjadi tumpang tindih kewenangan, karena masing-masing instansi bertindak sesuai kewenangan undang-undang masing-masing; apabila instansi lain menghentikan kapal yang terindikasi pelanggaran pabean, penanganan kasus akan dilimpahkan kepada Bea Cukai Cilacap.

Narasumber juga mengamati adanya perubahan pola dan modus pelanggaran kepabeanan dan cukai dari waktu ke waktu, seperti kegiatan perpindahan muatan antarkapal (ship-to-ship) di perairan tengah laut, penonaktifan AIS, penggunaan komunikasi terenkripsi, serta pemanfaatan alur-alur sungai kecil atau jalur tikus sebagai jalur alternatif penyelundupan.

Pernyataan tersebut menegaskan bahwa di antara berbagai kendala yang teridentifikasi, keterbatasan armada kapal patroli yang tangguh menghadapi kondisi Samudra Hindia dan keterbatasan integrasi teknologi pemantauan merupakan dua isu yang dinilai paling mendesak untuk segera diatasi guna meningkatkan efektivitas pengawasan negara di wilayah perairan Cilacap.

D. PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil wawancara, dokumentasi kegiatan lapangan, dan pembahasan, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut.

- a. Pelaksanaan pengawasan kepabeanan dan cukai di wilayah perairan Cilacap dijalankan oleh Seksi Penindakan dan Penyidikan (P2) KPPBC Tipe Madya Pabean C Cilacap melalui dua bentuk kegiatan yang saling melengkapi, yaitu patroli laut di tengah perairan — dengan tahapan perencanaan berbasis analisis intelijen (NI/LII), persiapan administrasi dan sarana operasi, prosedur penghentian dan pemeriksaan (hentriksek) menggunakan kapal patroli speedboat 10 meter (BC 10019), baik secara mandiri maupun terpadu bersama TNI Angkatan Laut, Polairud, Bakamla, dan PSDKP — serta pemeriksaan langsung terhadap sarana pengangkut yang bersandar di pelabuhan, mencakup pemeriksaan gudang berikat (bonded store), kabin awak kapal, dan koordinasi dengan perwira kapal, sebagaimana didokumentasikan dalam kegiatan lapangan penelitian ini.
- b. Kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan patroli laut Bea dan Cukai di wilayah perairan Cilacap meliputi keterbatasan kapasitas kapal patroli dalam menjangkau laut lepas Samudra Hindia yang bergelombang tinggi, keterbatasan anggaran untuk kebutuhan insidental, korosi peralatan navigasi, keterbatasan jumlah personel yang menyebabkan rangkap tugas, area blank spot komunikasi seluler di laut lepas, praktik penonaktifan AIS oleh pelaku pelanggaran, serta perubahan modus operandi penyelundupan yang semakin adaptif, dengan kebutuhan paling mendesak berupa peremajaan/penambahan armada kapal patroli tangguh dan integrasi teknologi pemantauan radar pantai/satelit.

2 Saran

- a. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai perlu mempertimbangkan peremajaan dan penambahan armada kapal patroli berukuran besar (setingkat FPB) yang dapat ditempatkan atau disiagakan mendukung KPPBC Cilacap untuk menjangkau wilayah laut lepas Samudra Hindia.

- b. Perlu dipercepat integrasi teknologi pemantauan radar pantai dan citra satelit untuk menutupi blank spot komunikasi dan mendeteksi kapal yang menonaktifkan AIS di laut lepas.
- c. Perlu dilakukan penambahan personel serta penyegaran pelatihan teknis patroli laut secara berkala untuk mengimbangi perkembangan modus operandi pelanggaran kepabeanan dan cukai.
- d. Perlu dipertimbangkan penggunaan atau pengujian peralatan elektronik navigasi dengan ketahanan korosi yang lebih tinggi terhadap paparan garam laut, mengingat kondisi operasional di perairan selatan Jawa.
- e. Pemeriksaan sarana pengangkut di pelabuhan, termasuk gudang berikat kapal, perlu terus dijaga intensitasnya sebagai pelengkap fungsi patroli laut, mengingat potensi penyalahgunaan barang kena cukai di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

A. Sumber Primer

- Dokumentasi Kegiatan Lapangan. (2026). Pemeriksaan Sarana Pengangkut (Kapal) oleh Petugas Seksi P2 KPPBC Tipe Madya Pabean C Cilacap di Pelabuhan Cilacap.
- Eko. (2026). Wawancara Narasumber Seksi Penindakan dan Penyidikan (P2) merangkap Nakhoda, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean C Cilacap. Dilaksanakan dalam rangka penelitian Patroli Laut Bea dan Cukai di Kabupaten Cilacap sebagai Instrumen Pengawasan Negara.
- Rahmat. (2026). Wawancara Narasumber Pemeriksa Bea Cukai Ahli Pertama merangkap Komandan Patroli, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean C Cilacap. Dilaksanakan dalam rangka penelitian Patroli Laut Bea dan Cukai di Kabupaten Cilacap sebagai Instrumen Pengawasan Negara.

B. Peraturan Perundang-Undangan

- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 21/BC/2023 tentang Petunjuk Pelaksanaan Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 179/PMK.04/2019 tentang Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Rangka Penindakan di Bidang Kepabeanan dan Cukai.
- Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 1996 tentang Penindakan di Bidang Kepabeanan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 49 Tahun 2009 tentang Tata Cara Penindakan di Bidang Cukai.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006.
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007.

C. Jurnal dan Karya Ilmiah (2022–2026)

- JUMAHA: Jurnal Ilmiah. (2026). Peran Ditpolairud Polda Bali dalam Pelaksanaan Patroli Laut. Vol. 6, No. 1. Diakses dari <https://e-journal.unmas.ac.id/index.php/jhm/article/download/14399/10454>
- Jurnal Perspektif Bea dan Cukai. (2022). Peningkatan Kualitas Pengawasan Laut melalui Sinergi Antar Instansi Perspektif Bea dan Cukai. Politeknik Keuangan Negara STAN. Diakses dari <https://jurnal.pknstan.ac.id/index.php/PBC/article/view/1561>

- ResearchGate. (2023). Pemanfaatan Penginderaan Jauh pada Patroli Laut Bea dan Cukai dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Maritim. Diakses dari <https://www.researchgate.net/publication/374673812>
- Swastika, S., & Sutantri, S. C. (2026). Kerja Sama Indonesia dan Malaysia dalam Menangani Penyelundupan Narkotika melalui Operasi Patroli Terkoordinasi Kastam Indonesia-Malaysia (Patkor Kastima) Tahun 2022–2024. *Sinergi: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 2(1). Diakses dari <https://publikasi.ahlalkamal.com/index.php/sinergi/article/download/375/369/1128>
- Transparansi: Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi. (2026). Implementasi Aplikasi CEISA Patroli Laut dalam Digitalisasi Administrasi Pengawasan Laut pada Pangkalan Sarana Operasi Bea Cukai Tipe B Tanjung Priok. Vol. 9, No. 1. Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI. Diakses dari <https://ojs.stiami.ac.id/index.php/transparansi/en/article/view/5864>

D. Publikasi dan Sumber Resmi Instansi

- Customspedia. (2023). Sumber Daya Manusia Pengelola Pusat Komando dan Pengendalian Patroli Laut Bea Cukai. Diakses dari <https://customspedia.com/sumber-daya-manusia-pengelola-pusat-komando-dan-pengendalian-patroli-laut-bea-cukai/>
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2023). Siaran Pers: Resmi Dimulai, Patroli Laut Terpadu Bea Cukai Siap Amankan Wilayah Perairan Indonesia. Diakses dari <https://www.beacukai.go.id/berita/-siaran-pers-resmi-dimulai-patroli-laut-terpadu-bea-cukai-siap-amankan-wilayah-perairan-indonesia.html>
- Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean C Cilacap. Wilayah Kerja. Diakses dari <https://cilacap.beacukai.go.id/mandatory/wilayah-kerja.html>
- Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Jawa Tengah dan D.I. Yogyakarta. (2025). Bea Cukai dan Pemprov Jateng Perkuat Sinergi Pengawasan Maritim dalam Patroli Laut di Perairan Utara Jawa. Diakses dari <https://kanwiljatengdiy.beacukai.go.id/berita/bea-cukai-dan-pemprov-jateng-perkuat-sinergi-pengawasan-maritim-dalam-patroli-laut-di-perairan-utara-jawa>

LAMPIRAN:

DOKUMENTASI KEGIATAN PEMERIKSAAN SARANA PENGANGKUT

Lampiran berikut memuat dokumentasi kegiatan pemeriksaan sarana pengangkut (kapal) yang bersandar di Pelabuhan Cilacap, yang dilaksanakan oleh petugas Seksi Penindakan dan Penyidikan (P2) KPPBC Tipe Madya Pabean C Cilacap, sebagai pelengkap data wawancara pada penelitian ini.



Gambar 1. Petugas berseragam “Customs” memeriksa akses gudang berikat (bonded store) kapal.



Gambar 2. Petugas Bea Cukai mencocokkan dokumen dengan barang kena cukai (minuman dan rokok) di dalam gudang berikat kapal.



Gambar 3. Pemeriksaan kotak rokok tujuan ekspor di dalam gudang berikat kapal.



Gambar 4. Pemeriksaan kabin/ruang akomodasi awak kapal oleh petugas Bea Cukai.



Gambar 5. Pemeriksaan barang di ruang pribadi awak kapal sebagai bagian dari prosedur pemeriksaan sarana pengangkut.



Gambar 6. Koordinasi dan konfirmasi administratif antara petugas Bea Cukai dengan perwira kapal (nakhoda/officer) di ruang pertemuan kapal.



Gambar 7. Rapat/briefing koordinasi tim pemeriksa sebelum pelaksanaan pemeriksaan sarana pengangkut.