Department of Digital Business
Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)
Homepage: https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS
Vol. 5 No. 2 (2026) pp: 21531-21542
P-ISSN: 2963-9298, e-ISSN: 2963-914X

Prosedur Pemeriksaan Kapal di Perairan Perbatasan Antar Negara dalam Perspektif Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Riyan Zulfikar, Nisha Desfi Arianti
Manajemen Kepelabuhan dan Pelayaran, Sains dan Teknologi, Universitas Karimun
riyanzulfikar86@gmail.com

Abstrak

Perairan perbatasan antar negara di Indonesia, khususnya Provinsi Kepulauan Riau, memiliki posisi strategis sebagai jalur perdagangan internasional sekaligus wilayah yang rentan terhadap pelanggaran kepabeanan, penyelundupan, dan aktivitas ilegal lainnya. Penelitian ini bertujuan menganalisis prosedur pemeriksaan kapal yang diterapkan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), tahapan operasional yang dijalankan, serta tantangan yang muncul selama pelaksanaannya di wilayah perbatasan. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi di Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Balai Karimun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemeriksaan kapal dilaksanakan secara bertahap, dimulai dari pengamatan dan penilaian risiko, perintah penghentian dan penyandaran, pemeriksaan identitas serta dokumen kapal dan muatan, pemeriksaan fisik, sampai penegahan, penyegelan, dan tindak lanjut apabila ditemukan pelanggaran. Tingkat risiko kapal menentukan intensitas pengamanan, komposisi petugas, dan metode pemeriksaan yang digunakan. Efektivitas prosedur dipengaruhi oleh kesiapan personel, kejelasan koordinasi lintas instansi, ketepatan pertukaran informasi, kelengkapan sarana patroli, serta dukungan teknologi pemantauan. Keterbatasan sumber daya, luasnya wilayah pengawasan, kondisi cuaca, dan dinamika hubungan lintas batas masih menjadi kendala utama. Penelitian merekomendasikan penguatan manajemen risiko berbasis intelijen, integrasi data dan teknologi, standardisasi dokumentasi pemeriksaan, peningkatan kompetensi petugas, serta evaluasi operasi secara berkala untuk memperkuat perlindungan penerimaan negara, keselamatan petugas, keamanan maritim, dan kedaulatan Indonesia.

Kata kunci: Prosedur Pemeriksaan Kapal, Perairan, Perbatasan Antar Negara, Perspektif Bea dan Cukai

1. Latar Belakang

Perairan perbatasan antar negara merupakan area yang memiliki peran strategis dan vital dalam konteks perdagangan internasional, serta menjadi jalur utama bagi berbagai aktivitas maritim. Di Indonesia, keberadaan wilayah-wilayah ini sangat signifikan, terutama di Provinsi Kepulauan Riau yang merupakan pintu gerbang bagi lalu lintas barang dan manusia antara Indonesia, Singapura, dan Malaysia. Kabupaten Karimun, sebagai bagian dari provinsi ini, berbatasan langsung dengan dua negara tersebut yang menjadikannya lokasi yang rentan terhadap berbagai masalah, termasuk penyelundupan barang, imigrasi ilegal, dan pelanggaran peraturan maritim.(Wira et al., 2025)

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) selaku otoritas yang berwenang dalam bidang kepabeanan, memiliki tanggung jawab besar dalam menjaga integritas dan keamanan wilayah perairan Indonesia. Dalam melaksanakan tugas tersebut, DJBC menerapkan berbagai prosedur pemeriksaan kapal untuk mencegah potensi pelanggaran yang dapat merugikan penerimaan negara dan mengancam keamanan nasional. Prosedur ini mencakup langkah-langkah mulai dari penilaian risiko, penghentian kapal, hingga pemeriksaan fisik terhadap kapal dan muatan. Efektivitas dari prosedur-prosedur ini sangat tergantung pada pemahaman yang mendalam mengenai karakteristik dan risiko yang terkait dengan setiap kapal yang melintasi perairan tersebut.(Zulkarnain & Susilo, 2022)

Tantangan yang dihadapi DJBC dalam melaksanakan prosedur pemeriksaan kapal sangat kompleks. Dari sisi operasional, keterbatasan sumber daya manusia dan peralatan pemantauan sering menjadi hambatan. Di samping itu, dinamika geopolitik dan risiko konflik dengan negara tetangga juga mempengaruhi tindakan yang diambil oleh DJBC di lapangan. Kejadian-kejadian seperti penyelundupan narkoba atau barang ilegal lainnya menunjukkan adanya kebutuhan akan pengawasan yang kuat dan sistematis.(Perwita et al., 2025)

Pengelolaan perairan perbatasan yang efektif memerlukan kerjasama lintas instansi dan penerapan teknologi modern. Sebagai contoh, integrasi antara DJBC dengan instansi seperti TNI AL, Imigrasi, dan Karantina sangat penting untuk menciptakan sistem pengawasan yang komprehensif. Penerapan teknologi seperti radar, drone, dan sistem pelacakan yang canggih menjadi elemen kunci dalam meningkatkan kemampuan operasi patalol. Selain itu, pihak DJBC perlu mengadopsi pendekatan manajemen risiko yang adaptif, yang dapat merespons perubahan kondisi di lapangan serta mengatasi tantangan operasional yang ada.(Jesaja & Haqqi, 2025)

Dalam konteks ini, penelitian mengenai prosedur pemeriksaan kapal di perairan perbatasan antar negara menjadi sangat penting. Penelitian ini tidak hanya bertujuan untuk menganalisis efektivitas prosedur yang diterapkan oleh DJBC, tetapi juga untuk mengidentifikasi tantangan yang dihadapi selama implementasi serta memberikan rekomendasi untuk perbaikan. Melalui pemahaman yang komprehensif tentang prosedur dan tantangan operasional yang terjadi, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan keamanan maritim dan mendukung pengawasan lintas batas di Indonesia. Dengan demikian, penelitian ini berfokus pada analisis menyeluruh mengenai prosedur pemeriksaan kapal dalam konteks perairan perbatasan, serta implikasi dari efektivitasnya terhadap penerimaan negara dan keamanan nasional. Harapan dari penelitian ini adalah dapat menghadirkan gambaran yang jelas dan strategis yang mampu meningkatkan kebijakan pengawasan yang lebih baik di masa depan.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang berfokus pada pemahaman mendalam tentang prosedur pemeriksaan kapal di perairan perbatasan melalui pengumpulan data deskriptif. Metode kualitatif ini sangat relevan karena memungkinkan peneliti untuk menggali pengalaman, perspektif, serta tantangan yang dihadapi oleh petugas Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) selama pelaksanaan pemeriksaan kapal(Sarjito, 2024). Penelitian ini dilaksanakan di Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Balai Karimun, yang terletak di Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 6, Meral Kota, Kecamatan Meral, Kabupaten Karimun, Kepulauan Riau, dengan pemilihan lokasi yang didasarkan pada perannya sebagai pusat operasi yang berhadapan langsung dengan tantangan di perairan perbatasan.

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi wawancara, observasi, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan untuk menjalin komunikasi langsung dengan informan kunci, yaitu petugas DJBC dan nahkoda kapal, guna memperoleh informasi yang mendalam terkait prosedur dan praktik di lapangan. Observasi dilakukan dengan pendekatan partisipatif pasif, di mana peneliti berperan sebagai pengamat untuk memahami dinamika pelaksanaan pemeriksaan kapal secara langsung. Selain itu, dokumentasi mencakup pengumpulan dan analisis terhadap dokumen-dokumen resmi serta arsip yang terkait dengan prosedur pemeriksaan kapal. Ketiga metode ini saling melengkapi dalam proses pengumpulan data dan diharapkan dapat memberikan gambaran yang utuh mengenai efektivitas prosedur yang diterapkan oleh DJBC dalam pengawasan maritim.(IQMA, 2025)

3. Hasil dan Diskusi

Prosedur Pemeriksaan Kapal di Perairan Perbatasan Antar Negara

Prosedur pemeriksaan kapal di perairan perbatasan merupakan tugas krusial Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dalam mengawasi dan mencegah berbagai pelanggaran kepabeanan, seperti penyelundupan barang terlarang dan imigrasi ilegal. DJBC, sebagai lembaga di bawah Kementerian Keuangan, memandang perairan perbatasan bukan hanya sebagai batas geografis tetapi juga sebagai arena kompetisi ekonomi dan keamanan maritim yang kompleks. Operasi DJBC diatur dalam Pasal 54-59 yang menekankan prosedur pencegahan dan penindakan, dengan mempertimbangkan batas teritorial 12 mil laut dan Zona Ekonomi Eksklusif untuk menghindari konflik internasional. Kegagalan dalam pemeriksaan dapat mengakibatkan eskalasi diplomatik atau kerugian fiskal yang signifikan, mengingat perairan perbatasan sering menjadi jalur penyelundupan narkotika, rokok ilegal, dan bahan bakar tanpa cukai.

Temuan tersebut menegaskan bahwa pemeriksaan kapal tidak dapat dipahami sebagai kegiatan administratif yang berdiri sendiri, melainkan sebagai bagian dari fungsi pengawasan kepabeanan yang menghubungkan perlindungan masyarakat, pengamanan penerimaan negara, dan penjagaan rantai pasok. Di wilayah perbatasan, satu kapal dapat membawa risiko fiskal, keamanan, keselamatan, dan hubungan internasional secara bersamaan. Oleh sebab itu,

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

keputusan pemeriksaan perlu mempertimbangkan asal dan tujuan pelayaran, karakteristik kapal, pola pergerakan, jenis muatan, identitas awak, serta informasi awal yang diperoleh dari jaringan intelijen. Pendekatan seperti ini sejalan dengan prinsip pengawasan modern yang menempatkan manajemen risiko sebagai dasar pemilihan sasaran, sehingga sumber daya yang terbatas dapat diarahkan pada kapal dengan tingkat kerawanan paling tinggi tanpa menghambat kapal yang patuh secara berlebihan (World Customs Organization, 2023).

Konteks Kepulauan Riau memperkuat kebutuhan terhadap prosedur yang terukur karena wilayah ini berdekatan dengan jalur pelayaran internasional dan memiliki banyak titik keluar-masuk yang tidak seluruhnya dapat diawasi secara terus-menerus. Kedekatan geografis dengan Singapura dan Malaysia menciptakan mobilitas yang tinggi, tetapi pada saat yang sama membuka peluang terjadinya perpindahan barang secara ilegal melalui kapal kecil, perubahan rute mendadak, pemindahan muatan antarkapal, atau penggunaan dokumen yang tidak sesuai dengan kondisi sebenarnya. Hasil penelitian mengenai sinergi pengawasan laut juga menunjukkan bahwa luas wilayah, kepadatan lalu lintas, dan tumpang tindih kewenangan menuntut adanya kolaborasi yang didukung landasan hukum, komitmen kelembagaan, dan kesamaan pemahaman terhadap keamanan maritim (Misbach et al., 2022).

Dalam praktiknya, tindakan petugas harus tetap memperhatikan batas kewenangan, keselamatan pelayaran, dan prinsip proporsionalitas. Penghentian kapal, pemeriksaan, penggeledahan, atau tindakan paksa tidak boleh hanya didasarkan pada dugaan umum, tetapi harus memiliki alasan operasional yang dapat dipertanggungjawabkan. Penilaian awal yang dicatat dengan baik membantu komandan patroli menjelaskan mengapa suatu kapal dipilih, mengapa pendekatan tertentu digunakan, dan bagaimana risiko terhadap awak kapal serta petugas dikendalikan. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 menempatkan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut dalam kerangka koordinasi nasional, sehingga prosedur DJBC perlu berjalan selaras dengan kewenangan instansi maritim lainnya dan tidak menimbulkan duplikasi tindakan yang dapat mengurangi efektivitas operasi (Pemerintah Republik Indonesia, 2022).

Aspek akuntabilitas juga menjadi bagian penting dari prosedur pemeriksaan. Setiap tahapan sejak pengamatan, komunikasi awal, penghentian, penyandaran, pemeriksaan dokumen, pemeriksaan fisik, sampai tindakan lanjutan harus terdokumentasi dalam jurnal kapal, berita acara, foto, rekaman komunikasi, dan dokumen pendukung lainnya. Dokumentasi tidak hanya diperlukan untuk kepentingan administrasi, tetapi juga untuk menjaga kesinambungan barang bukti apabila pelanggaran ditingkatkan ke tahap penyidikan. Penelitian mengenai aplikasi manajemen patroli laut menunjukkan bahwa digitalisasi administrasi dapat memperkuat keterlacakan kegiatan, meskipun efektivitasnya tetap dipengaruhi oleh komunikasi kebijakan, sumber daya pengguna, dukungan organisasi, dan konsistensi pengisian data (Adhi & Santoso, 2022).

Urgensi pengawasan yang konsisten terlihat dari tingginya frekuensi pemeriksaan dan penegahan di laut. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai melaporkan bahwa pada Januari sampai Mei 2024 telah dilakukan 1.059 pemeriksaan dengan 178 penegahan terhadap kegiatan impor maupun ekspor. Data tersebut memperlihatkan bahwa pemeriksaan kapal merupakan instrumen nyata untuk mendeteksi pelanggaran, bukan sekadar prosedur rutin. Namun, jumlah pemeriksaan yang besar juga berarti bahwa kualitas seleksi sasaran, kecepatan verifikasi, dan ketepatan tindak lanjut menjadi semakin penting agar kapasitas patroli tidak habis pada pemeriksaan berisiko rendah, sementara kapal yang benar-benar berbahaya justru tidak terjangkau (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2024).

Satuan Tugas Patroli Laut

Dalam pelaksanaan patroli laut, DJBC mengorganisir dua kelompok utama sesuai PER-21/BC/2023. Pihak internal dikepalai oleh Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi kapal, didukung oleh Kepala Kamar Mesin yang bertanggung jawab atas operasional mesin, Mualim yang menangani navigasi, dan Masinis yang mengoperasikan serta merawat mesin kapal. Sementara pihak eksternal terdiri dari berbagai institusi yang saling melengkapi: Aparat Penegak Hukum menangani aspek legal dan penyidikan, TNI memberikan dukungan keamanan dan intelijen, Aparatur Sipil Negara dari berbagai kementerian memberikan dukungan teknis, PPNPN membantu operasional, informan menyediakan data intelijen, dan media mendokumentasikan kegiatan untuk edukasi publik.

Pembagian tugas di atas menunjukkan bahwa kesiapan satuan patroli bergantung pada keterpaduan fungsi navigasi, mesin, komunikasi, pemeriksaan, dan pengamanan. Nakhoda memegang tanggung jawab keselamatan kapal dan keputusan manuver, sedangkan komandan patroli atau pejabat yang ditunjuk bertanggung jawab

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

terhadap arah tindakan penegakan hukum. Dalam situasi tertentu, kedua kepentingan tersebut dapat berhadapan, misalnya ketika sasaran harus dikejar pada cuaca buruk atau ketika penyandaran berisiko merusak kapal. Karena itu, mekanisme komando harus memastikan bahwa keputusan penindakan tidak mengabaikan batas teknis kapal, kondisi mesin, kemampuan awak, dan keselamatan semua pihak. Kejelasan rantai komando juga mencegah terjadinya perintah yang tumpang tindih pada saat situasi berkembang cepat.

Koordinasi dengan instansi eksternal perlu dimulai sebelum kapal patroli berangkat, bukan baru dilakukan setelah ditemukan pelanggaran. Rencana operasi idealnya memuat pembagian sektor, saluran komunikasi, titik temu, prosedur permintaan bantuan, mekanisme penyerahan tersangka atau barang, serta batas tindakan masing-masing lembaga. Kajian tentang interoperabilitas TNI Angkatan Laut dan DJBC menekankan bahwa pengawasan wilayah laut akan lebih efektif apabila terdapat kesesuaian prosedur, pertukaran informasi, dan kemampuan unsur untuk bekerja sebagai satu sistem, terutama dalam penanganan penyelundupan dan kejahatan lintas batas (Zulkarnain & Susilo, 2022). Dengan demikian, satuan tugas patroli bukan sekadar kumpulan personel dari berbagai instansi, melainkan harus memiliki tata kerja bersama yang dipahami sebelum operasi berlangsung.

Komunikasi operasional menjadi faktor penentu saat petugas berhadapan langsung dengan kapal sasaran. Perintah berhenti harus disampaikan melalui sarana yang dapat dipahami, dicatat, dan diulang apabila belum memperoleh respons. Penggunaan radio, pengeras suara, sinyal visual, lampu, atau isyarat lain perlu menyesuaikan kondisi siang-malam, cuaca, jarak, dan kemungkinan kendala bahasa. Dalam perairan perbatasan, salah tafsir terhadap perintah dapat berkembang menjadi insiden keselamatan atau diplomatik. Oleh karena itu, petugas perlu menggunakan frasa standar, menghindari provokasi, dan memastikan bahwa seluruh komunikasi penting direkam. Pedoman pelaksanaan patroli laut DJBC menempatkan persiapan, pelaksanaan, dan pengakhiran operasi sebagai rangkaian yang saling berkaitan, sehingga disiplin komunikasi harus dibangun sejak tahap briefing (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2023).

Kesiapan personel tidak hanya berkaitan dengan jumlah anggota, tetapi juga kompetensi dan ketahanan kerja. Patroli laut dapat berlangsung lama, dilakukan pada malam hari, dan menghadapkan petugas pada gelombang, panas, ruang kerja sempit, serta tekanan pengambilan keputusan. Kelelahan dapat menurunkan ketelitian saat membaca dokumen, mengidentifikasi ruang tersembunyi, atau mengendalikan senjata dan peralatan. Karena itu, pembagian shift, waktu istirahat, pemeriksaan kesehatan, dan pengawasan terhadap beban kerja perlu dimasukkan dalam perencanaan. Kajian operasi keamanan laut di wilayah perbatasan menunjukkan bahwa keterbatasan sarana dan luasnya sektor pengawasan sering menjadi hambatan utama, sehingga peningkatan kemampuan manusia harus berjalan bersama modernisasi aset (Wira et al., 2025).

Setelah operasi selesai, evaluasi bersama perlu dilakukan untuk menilai apakah pembagian tugas berjalan efektif. Evaluasi dapat membahas ketepatan informasi awal, respons kapal sasaran, kecukupan personel, kesesuaian peralatan, kendala koordinasi, dan kualitas dokumentasi. Hasil evaluasi seharusnya tidak berhenti sebagai laporan formal, tetapi diterjemahkan menjadi perbaikan daftar periksa, pembaruan skenario latihan, dan penyesuaian pola patroli. Pendekatan pembelajaran seperti ini penting karena karakter ancaman berubah mengikuti pola perdagangan, teknologi kapal, dan strategi pelaku. Pelatihan berkala yang berbasis kejadian nyata akan membuat petugas lebih mampu mengenali anomali dan mengambil tindakan yang proporsional pada operasi berikutnya.

Kriteria Kapal Yang Diperiksa Berdasarkan Penilaian Risiko

Sistem penilaian risiko yang diterapkan DJBC terdiri dari empat tingkatan yang memerlukan pendekatan berbeda. Pada Risiko I (Low Risk), kapal dan awak menunjukkan kepatuhan penuh, memungkinkan pendekatan persuasif dan pengawasan standar. Risiko II (Medium Risk) melibatkan ketidakkooperatifan seperti mengabaikan perintah atau menolak pemeriksaan, memerlukan pendekatan lebih tegas. Risiko III (High Risk) ditandai dengan perlawanan fisik, mengharuskan tindakan taktis yang lebih agresif dan koordinasi dengan unit terkait. Risiko IV (Very High Risk) melibatkan penggunaan senjata atau ancaman serius, memerlukan respons komprehensif dengan pasukan khusus dan koordinasi intensif dengan pihak berwenang.

Klasifikasi empat tingkat risiko memberikan struktur awal bagi petugas, tetapi penilaiannya harus bersifat dinamis. Tingkat risiko sebelum kontak dapat berbeda dengan tingkat risiko setelah petugas memperoleh respons dari kapal. Kapal yang pada awalnya dinilai rendah dapat meningkat menjadi sedang atau tinggi apabila mematikan sistem identifikasi, mengubah haluan, menolak komunikasi, membuang barang ke laut, atau menunjukkan perlawanan.

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Sebaliknya, informasi awal yang belum lengkap dapat dikoreksi setelah dokumen dan identitas terverifikasi. Dengan demikian, penilaian risiko perlu diperlakukan sebagai proses berulang yang diperbarui pada setiap tahap, bukan label tetap yang ditentukan satu kali.

Indikator risiko sebaiknya mencakup dimensi perjalanan, kapal, muatan, awak, perilaku, dan lingkungan. Pada dimensi perjalanan, petugas dapat memperhatikan rute yang tidak lazim, perubahan pelabuhan tujuan, waktu berlayar yang tidak konsisten, atau keberadaan kapal pada area yang tidak sesuai dengan kegiatan yang dinyatakan. Pada dimensi kapal, indikator dapat berupa nama atau tanda lambung yang sulit dibaca, perbedaan karakteristik fisik dengan dokumen, sarat kapal yang tidak wajar, dan modifikasi ruang. Pada dimensi muatan, ketidaksesuaian manifest, jumlah kemasan, jenis komoditas, atau pola penempatan barang dapat menjadi dasar pendalaman. Indikator tersebut harus dinilai secara keseluruhan agar satu kondisi yang masih dapat dijelaskan tidak langsung menghasilkan tindakan berlebihan.

Pemanfaatan data intelijen memperkuat ketepatan klasifikasi risiko. Informasi dapat berasal dari laporan masyarakat, hasil patroli sebelumnya, riwayat kapal, data pelabuhan, manifest, sistem identifikasi otomatis, radar, citra penginderaan jauh, atau pertukaran data dengan instansi lain. World Customs Organization menekankan bahwa manajemen risiko kepabeanan harus didukung intelijen dan data yang memungkinkan identifikasi sasaran berisiko sebelum intervensi dilakukan (World Customs Organization, 2023). Dalam konteks patroli laut, integrasi data membantu petugas membedakan kapal yang sekadar mengalami gangguan teknis dari kapal yang sengaja menyembunyikan aktivitas. Namun, kualitas keputusan tetap bergantung pada ketepatan waktu, validitas, dan kemampuan petugas menafsirkan informasi.

Penggunaan indikator risiko juga perlu dikendalikan agar tidak menimbulkan bias. Bendera kapal, kewarganegaraan awak, jenis kapal, atau pelabuhan asal tidak boleh berdiri sendiri sebagai alasan penindakan tanpa dukungan perilaku dan informasi lainnya. Setiap keputusan menaikkan tingkat risiko perlu dicatat bersama dasar faktualnya. Pencatatan ini melindungi petugas dari tuduhan tindakan sewenang-wenang dan memudahkan pemeriksaan ulang oleh atasan. Selain itu, dokumentasi alasan keputusan dapat digunakan untuk menguji apakah indikator yang digunakan memang efektif atau justru terlalu banyak menghasilkan pemeriksaan tanpa temuan.

Pada risiko tinggi dan sangat tinggi, keselamatan menjadi prioritas yang setara dengan pencapaian tujuan penindakan. Petugas perlu mempertimbangkan jumlah orang di kapal sasaran, kemungkinan adanya senjata, kondisi geladak, kecepatan kapal, tinggi gelombang, jarak dari bantuan, dan kemampuan evakuasi medis. Tindakan mendekat atau menaiki kapal harus dilakukan setelah peran setiap anggota ditetapkan dan peralatan pelindung diperiksa. Risiko tidak hanya berasal dari perlawanan, tetapi juga dari kecelakaan seperti benturan kapal, jatuh ke laut, kebakaran, tumpahan bahan berbahaya, atau kerusakan mesin. Matriks risiko yang baik karena itu harus memasukkan ancaman penegakan hukum sekaligus bahaya pelayaran.

Temuan mengenai ancaman di perbatasan Talaud menunjukkan bahwa perairan perbatasan dapat digunakan untuk illegal fishing, penyelundupan senjata, perlintasan tanpa dokumen, dan mobilitas kelompok berbahaya. Ragam ancaman tersebut memperlihatkan bahwa profil risiko kapal tidak selalu bersifat kepabeanan murni dan dapat memerlukan dukungan instansi lain (Putra et al., 2024). Pada kondisi demikian, petugas DJBC perlu segera mengidentifikasi unsur pelanggaran yang berada dalam kewenangannya, mengamankan situasi, dan mengaktifkan mekanisme koordinasi. Pendekatan ini mencegah kekosongan penanganan sekaligus menjaga agar tindakan lanjutan dilakukan oleh lembaga yang memiliki kompetensi hukum dan teknis yang tepat.

Dokumen-dokumen Yang Diperiksa

Pemeriksaan dokumen merupakan komponen vital dalam prosedur pengawasan, mencakup berbagai aspek untuk memastikan kepatuhan hukum dan keamanan operasional. Petugas melakukan verifikasi menyeluruh terhadap identitas nakhoda dan awak melalui dokumen resmi seperti KTP, paspor, dan buku pelaut yang membuktikan kualifikasi mereka. Dokumen kapal yang diperiksa meliputi surat persetujuan berlayar, dokumen kepabeanan, dan karantina, yang menjamin legalitas operasi pelayaran. Pemeriksaan juga mencakup dokumen muatan seperti manifes, packing list, dan cargo plan untuk memverifikasi kesesuaian barang yang diangkut. Data penumpang, informasi ruangan kapal, serta data navigasi juga menjadi fokus pemeriksaan untuk mencegah penyelundupan dan memastikan keselamatan pelayaran. Kelengkapan dan keabsahan seluruh dokumen ini menjadi kunci dalam mencegah pelanggaran dan menjaga kedaulatan di wilayah perairan perbatasan.

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Pemeriksaan dokumen berfungsi sebagai penyaring awal sebelum petugas memasuki pemeriksaan fisik yang lebih mendalam. Keaslian dokumen tidak cukup dinilai dari keberadaan cap atau tanda tangan, tetapi juga dari konsistensi antar dokumen. Identitas nakhoda dan awak perlu dibandingkan dengan daftar awak, paspor atau buku pelaut, izin berlayar, dan catatan pelabuhan. Informasi kapal seperti nama, nomor registrasi, bendera, ukuran, tonase, dan pemilik harus sesuai dengan tanda fisik yang terlihat. Sementara itu, manifest, packing list, cargo plan, dan dokumen kepabeanan perlu dibandingkan untuk mengetahui apakah jenis, jumlah, berat, pengirim, penerima, dan tujuan barang saling mendukung.

Ketidaksesuaian kecil tidak selalu menunjukkan penyelundupan, tetapi harus ditelusuri sampai memperoleh penjelasan yang dapat diuji. Perbedaan ejaan nama, perubahan awak, kerusakan dokumen, atau perubahan rute dapat disebabkan kondisi operasional yang sah. Namun, pola ketidaksesuaian yang berulang, dokumen yang baru dibuat, nomor yang tidak dapat diverifikasi, atau jawaban awak yang saling bertentangan dapat meningkatkan risiko. Oleh sebab itu, pemeriksaan dokumen perlu dikombinasikan dengan wawancara singkat yang terstruktur. Pertanyaan sebaiknya dimulai dari informasi umum, kemudian diarahkan pada bagian yang tidak konsisten tanpa terlebih dahulu mengungkap seluruh data yang telah dimiliki petugas.

Digitalisasi dokumen memberi peluang untuk mempercepat verifikasi, terutama apabila petugas dapat mengakses data kepabeanan dan riwayat patroli secara langsung dari kapal. Implementasi aplikasi manajemen patroli laut memperlihatkan bahwa sistem digital dapat mendukung administrasi sejak persiapan sampai pengakhiran operasi (Adhi & Santoso, 2022). Meski demikian, ketergantungan pada koneksi internet menjadi kendala di wilayah terpencil. Karena itu, sistem perlu memiliki kemampuan penyimpanan sementara, sinkronisasi setelah jaringan tersedia, serta mekanisme pencatatan manual sebagai cadangan. Peralatan yang digunakan juga harus terlindungi dari air, guncangan, dan akses tidak sah.

Dokumen yang diduga palsu atau berkaitan dengan pelanggaran harus dikelola sebagai barang bukti. Petugas perlu mencatat siapa yang menemukan, kapan ditemukan, dari lokasi mana dokumen diambil, kondisi awalnya, dan siapa yang kemudian menerima. Dokumen asli sebaiknya dimasukkan ke dalam wadah yang sesuai, diberi label, disegel, dan tidak dicoret. Salinan digital dapat dibuat untuk keperluan analisis, tetapi tidak menggantikan pengamanan dokumen asli. Prinsip rantai penguasaan ini penting agar bukti tetap dapat dipercaya pada proses pemeriksaan lanjutan dan persidangan.

Pemeriksaan terhadap data navigasi dapat memberi informasi tambahan mengenai perjalanan kapal. Catatan posisi, logbook, jalur pada perangkat navigasi, waktu mesin dinyalakan, atau komunikasi dengan pihak lain dapat dibandingkan dengan rute yang dinyatakan. Namun, pengambilan data elektronik harus dilakukan secara hati-hati agar tidak mengubah informasi asli. Apabila petugas belum memiliki kompetensi forensik digital, perangkat sebaiknya diamankan dan dianalisis oleh personel yang berwenang. Langkah ini penting karena bukti elektronik mudah berubah akibat pengoperasian biasa, sinkronisasi otomatis, atau pemadaman perangkat.

Keseluruhan prosedur pemeriksaan ini dirancang untuk mengintegrasikan aspek teknologi, hukum, dan operasi lapangan, memastikan bahwa setiap pemeriksaan tidak hanya efektif secara teknis tetapi juga sensitif terhadap dinamika geopolitik. DJBC terus meningkatkan kapabilitas pemeriksaan dengan mengadopsi teknologi modern seperti radar dan drone, sambil memperkuat koordinasi dengan institusi terkait seperti TNI AL. Tantangan seperti keterbatasan sumber daya di zona terpencil dan risiko konflik diplomatik membuat prosedur ini harus fleksibel namun tetap ketat, dengan prioritas utama pada keselamatan petugas dan kepatuhan terhadap hukum internasional seperti UNCLOS.

Integrasi teknologi dapat memperluas jangkauan pengawasan sebelum kontak fisik dilakukan. Radar membantu mendeteksi sasaran, sistem identifikasi otomatis memberikan informasi identitas dan pergerakan, sedangkan kamera jarak jauh atau drone dapat mendukung pengamatan awal pada kondisi tertentu. Pemanfaatan penginderaan jauh dalam patroli laut Bea Cukai dinilai berpotensi membantu pemetaan aktivitas mencurigakan dan meningkatkan kesadaran situasional, terutama pada wilayah yang luas (Pahlevi, 2023). Akan tetapi, teknologi tidak boleh diperlakukan sebagai sumber informasi tunggal karena perangkat dapat dimatikan, dipalsukan, mengalami gangguan, atau tidak diwajibkan pada kapal tertentu.

Data dari berbagai perangkat harus disatukan dalam gambaran operasi yang mudah dipahami. Sasaran yang terlihat di radar perlu dibandingkan dengan identitas pada sistem, visual petugas, data manifest, dan informasi intelijen.

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Perbedaan antara sumber-sumber tersebut justru dapat menjadi indikator risiko. Sebagai contoh, kapal yang secara visual memiliki karakteristik tertentu tetapi mengirim identitas berbeda memerlukan verifikasi lebih lanjut. Proses penggabungan data juga membantu komandan menentukan jalur pendekatan, memperkirakan kecepatan sasaran, dan memilih titik aman untuk penghentian.

Penggunaan teknologi memerlukan tata kelola data dan keamanan sistem. Informasi mengenai pola patroli, posisi kapal, identitas informan, dan profil sasaran bersifat sensitif karena dapat dimanfaatkan pelaku untuk menghindari pengawasan. Hak akses harus dibatasi sesuai tugas, setiap akses penting dicatat, dan perangkat dilindungi dengan autentikasi yang memadai. Pembaruan perangkat lunak, pencadangan data, serta prosedur ketika perangkat hilang atau disita juga perlu ditetapkan. Modernisasi tanpa pengamanan dapat menghasilkan kerentanan baru yang justru mengganggu operasi.

Keterbatasan sarana di zona terpencil tetap memerlukan solusi operasional yang realistis. Tidak seluruh kapal patroli memiliki perangkat dengan kemampuan sama, sementara dukungan pemeliharaan dan suku cadang dapat membutuhkan waktu. Oleh karena itu, perencanaan perlu memetakan kemampuan minimum setiap unsur dan menyesuaikan sektor tugas dengan kondisi kapal. Pengadaan teknologi sebaiknya disertai pelatihan, dukungan teknis, dan anggaran pemeliharaan, bukan hanya pembelian perangkat. Sistem yang sederhana tetapi digunakan secara konsisten akan lebih bermanfaat daripada perangkat canggih yang tidak dapat dioperasikan atau tidak terhubung dengan proses kerja.

Alur Prosedur Pemeriksaan



Gambar 1. Alur Prosedur Pemeriksaan

Alur prosedur pemeriksaan kapal di perairan perbatasan oleh DJBC merupakan serangkaian tahapan sistematis yang dimulai dari pengamatan hingga tindakan lanjutan. Prosedur ini didasari oleh Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-21/BC/2023, yang menekankan pentingnya indikasi mencurigakan sebagai dasar pemeriksaan. Pengamatan dan analisis terhadap pergerakan, perilaku, dan aktivitas sarana pengangkut menjadi langkah awal yang krusial, dengan hasil yang harus dicatat dalam jurnal dek Kapal Patroli.

Pada tahap pengamatan, petugas perlu membangun gambaran awal tanpa segera memperlihatkan niat pemeriksaan. Posisi, kecepatan, arah, kondisi geladak, aktivitas awak, muatan yang terlihat, dan interaksi dengan kapal lain dapat dicatat. Pengamatan yang dilakukan beberapa saat akan menghasilkan dasar keputusan yang lebih baik daripada penilaian sesaat. Catatan awal juga dapat dibandingkan dengan perilaku setelah kapal menyadari kehadiran petugas. Perubahan arah, peningkatan kecepatan, pemadaman lampu, atau pembuangan benda menjadi informasi penting untuk memperbarui tingkat risiko.

Pencatatan di jurnal dek harus dilakukan secara kronologis dengan waktu yang konsisten. Informasi yang perlu dicatat mencakup posisi kapal patroli, posisi sasaran, kondisi cuaca, perintah komandan, media komunikasi yang digunakan, respons sasaran, dan tindakan anggota. Ketepatan waktu penting karena beberapa menit dapat menentukan apakah pengejaran dimulai ketika kapal masih berada dalam wilayah yang memungkinkan tindakan. Rekaman video, radar, atau radio dapat melengkapi jurnal, tetapi tidak menggantikan catatan resmi yang menjelaskan konteks setiap kejadian.

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Penilaian risiko menjadi fondasi utama dalam menentukan intensitas tindakan pemeriksaan, dengan klasifikasi empat level risiko. Pada risiko rendah (I) dan sedang (II), pemeriksaan lebih fokus pada verifikasi dokumen, sementara risiko tinggi (III) dan sangat tinggi (IV) memerlukan pengamanan maksimal. Di perairan perbatasan, penilaian ini menjadi lebih kompleks karena adanya potensi konflik internasional dan keamanan maritim. Komandan Patroli harus mempertimbangkan berbagai faktor seperti kondisi cuaca, jenis muatan, dan keamanan area untuk menghindari eskalasi yang tidak perlu.

Setelah pengamatan awal, komandan patroli perlu menyusun alasan singkat dan terukur mengenai tingkat risiko. Penilaian dapat menggunakan skor atau kategori yang menggabungkan indikator kapal, awak, muatan, perilaku, intelijen, cuaca, dan lokasi. Model yang terlalu rumit akan sulit digunakan dalam situasi cepat, sedangkan model yang terlalu sederhana dapat mengabaikan faktor penting. Karena itu, daftar indikator harus cukup ringkas untuk keputusan lapangan, tetapi tetap memberikan ruang bagi pertimbangan profesional petugas. Setiap perubahan kategori sebaiknya disertai alasan yang dicatat agar keputusan dapat diaudit.

Pendekatan manajemen risiko juga harus menjaga keseimbangan antara pengawasan dan kelancaran perdagangan. SAFE Framework of Standards menekankan pentingnya pengamanan rantai pasok dengan tetap memfasilitasi arus perdagangan yang sah melalui penggunaan informasi dan selektivitas berbasis risiko (World Customs Organization, 2022a). Dalam pemeriksaan kapal, prinsip tersebut berarti bahwa kapal yang kooperatif, memiliki dokumen konsisten, dan tidak menunjukkan indikator tambahan dapat diperiksa secara proporsional. Sebaliknya, sumber daya pemeriksaan mendalam diarahkan pada sasaran yang memiliki kombinasi indikator kuat.

Prosedur penghentian dan sandar kapal dilaksanakan dengan mempertimbangkan tingkat risiko yang telah dinilai. Untuk risiko rendah dan sedang, penghentian dilakukan melalui sinyal visual atau suara, dengan penyandaran langsung atau menggunakan perahu karet. Pada risiko tinggi dan sangat tinggi, sandar paksa atau dropping dilakukan dengan pengamanan penuh, termasuk kesiapan meriam air dan pengamanan anjungan. Di perairan perbatasan, prosedur ini harus dilakukan dengan hati-hati untuk menghindari insiden diplomatik.

Tahap penghentian merupakan titik kritis karena mempertemukan kepentingan penegakan hukum dan keselamatan navigasi. Petugas harus memilih lokasi yang memungkinkan kapal mengurangi kecepatan tanpa membahayakan lalu lintas lain, terumbu, alur sempit, atau instalasi lepas pantai. Pedoman Vessel Traffic Services menekankan pentingnya informasi lalu lintas, navigasi yang aman, dan pengelolaan risiko pada wilayah dengan kepadatan atau tingkat bahaya tinggi (International Maritime Organization, 2021). Pertimbangan tersebut relevan bagi patroli karena penghentian yang dilakukan pada lokasi tidak tepat dapat menimbulkan kecelakaan yang lebih besar daripada risiko pelanggaran yang sedang ditangani.

Sebelum penyandaran, awak kapal patroli perlu memastikan fender, tali, tangga, alat pelindung diri, pelampung, dan sarana komunikasi siap digunakan. Posisi kedua kapal harus mempertimbangkan arah angin dan gelombang agar benturan dapat dikendalikan. Anggota yang pertama naik bertugas mengamankan akses dan menilai kondisi, sedangkan anggota lain mempertahankan dukungan dari kapal patroli. Pada risiko tinggi, pendekatan perlu disertai pengamanan yang lebih kuat, tetapi penggunaan kekuatan tetap dibatasi pada kebutuhan yang nyata dan proporsional.

Apabila penyandaran langsung tidak aman, perahu karet atau metode lain dapat digunakan dengan mempertimbangkan jumlah anggota dan kemampuan membawa barang bukti. Setiap metode memiliki risiko berbeda. Perahu kecil lebih lincah, tetapi rentan terhadap gelombang dan tidak memiliki perlindungan yang sama. Karena itu, keputusan metode pendekatan harus mempertimbangkan kondisi laut, ukuran sasaran, ketinggian lambung, kemungkinan perlawanan, serta jarak dari dukungan. Keberhasilan pemeriksaan tidak hanya diukur dari tercapainya akses ke kapal, tetapi juga dari tidak terjadinya cedera atau kerusakan yang sebenarnya dapat dicegah.

Jika kapal menolak berhenti, pengejaran terus menerus (hot pursuit) dapat dilakukan hingga batas perairan negara lain. Pengejaran ini didukung teknologi seperti radar dan drone untuk pelacakan berkelanjutan. DJBC memandang hot pursuit sebagai instrumen penting dalam mencegah kebocoran penerimaan negara, terutama di wilayah perbatasan yang panjang seperti Kalimantan atau Papua.

Pengejaran harus didasarkan pada fakta bahwa perintah berhenti telah diberikan secara jelas dan kapal secara sadar menolak. Komandan perlu menilai apakah pengejaran masih sebanding dengan dugaan pelanggaran, kemampuan

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

kapal patroli, kondisi cuaca, ketersediaan bahan bakar, dan risiko masuk ke wilayah sensitif. Dalam perairan perbatasan, posisi geografis harus dipantau terus-menerus karena perpindahan beberapa mil dapat mengubah dasar kewenangan. Koordinasi dengan pusat komando dan instansi terkait diperlukan sejak awal, terutama apabila terdapat kemungkinan sasaran mendekati perairan negara lain.

Istilah hot pursuit memiliki konsekuensi hukum internasional dan tidak dapat dimaknai sebagai izin tanpa batas untuk memasuki wilayah negara lain. Pengejaran perlu memenuhi syarat, dimulai ketika sasaran berada pada wilayah yang memungkinkan tindakan, dilakukan tanpa terputus, dan dihentikan ketika kondisi hukum tidak lagi terpenuhi atau ketika otoritas negara lain mengambil alih sesuai mekanisme kerja sama. Karena itu, bukti mengenai posisi, waktu, sinyal penghentian, dan kesinambungan pengejaran harus tersimpan dengan baik. Kehati-hatian ini penting untuk mencegah sengketa dan menjaga legitimasi tindakan petugas.

Kerja sama lintas negara dan antarinstansi menjadi pilihan yang lebih aman ketika pengejaran mendekati batas. Penelitian mengenai rezim keamanan maritim Indonesia-Filipina menunjukkan bahwa penyelundupan di perbatasan laut memanfaatkan kompleksitas hubungan dan keterbatasan aktor keamanan, sehingga pertukaran informasi dan mekanisme respons bersama perlu diperkuat (Loing et al., 2025). Dalam konteks Kepulauan Riau, komunikasi dengan unsur nasional dan saluran koordinasi yang tersedia dapat membantu meneruskan informasi sasaran tanpa menimbulkan pelanggaran yurisdiksi.

Pemeriksaan kapal sebagai inti operasi melibatkan serangkaian tindakan sistematis, mulai dari verifikasi identitas awak hingga pemeriksaan fisik kapal dan muatan. Prosedur ini bervariasi sesuai tingkat risiko, dengan pengamanan maksimal pada risiko tinggi. Dokumentasi yang ketat melalui statement of complying dan declaration of inspection menjadi bagian penting untuk menjamin transparansi dan akuntabilitas.

Setelah kapal dikuasai secara aman, pemeriksaan sebaiknya dimulai dengan pengendalian orang dan ruang. Awak dikumpulkan pada lokasi yang aman, dihitung, dan dibandingkan dengan daftar awak. Petugas menjelaskan dasar serta ruang lingkup pemeriksaan dengan bahasa yang dapat dipahami, kemudian menetapkan anggota yang menjaga awak, memeriksa dokumen, melakukan pencarian, dan mendokumentasikan. Pembagian ini mencegah seluruh anggota berpindah-pindah tanpa kontrol serta mengurangi risiko barang bukti dipindahkan atau dirusak.

Pemeriksaan fisik perlu dilakukan secara sistematis agar tidak ada ruang yang terlewat. Petugas dapat membagi kapal berdasarkan zona, dimulai dari anjungan, ruang awak, ruang mesin, ruang muatan, tangki, gudang, dan area lain yang relevan. Setiap zona ditandai setelah selesai dan temuan dicatat pada lokasi asalnya. Perhatian perlu diberikan pada perubahan konstruksi, panel yang baru dibuka, perbedaan warna atau ketebalan, baut yang sering dilepas, ruang kosong yang tidak sesuai rancangan, dan bau yang tidak lazim. Namun, pembongkaran tidak boleh dilakukan tanpa alasan dan harus mempertimbangkan keselamatan struktur kapal.

Teknik pencarian harus disesuaikan dengan karakter barang yang dicurigai. Muatan berbahaya, bahan kimia, bahan bakar, atau ruang tertutup membutuhkan kompetensi dan alat khusus. Petugas tidak boleh memasuki ruang dengan kadar oksigen rendah atau potensi gas beracun tanpa pengujian dan perlindungan. Demikian pula, barang yang berpotensi mengandung narkotika atau bahan biologis perlu ditangani dengan sarung tangan dan prosedur kontaminasi. Keselamatan petugas menjadi syarat agar bukti dapat ditemukan dan diproses tanpa menciptakan korban baru.

Hasil pemeriksaan juga perlu dibandingkan dengan pernyataan nakhoda dan dokumen. Apabila jumlah kemasan sesuai tetapi berat kapal atau penempatan barang tidak wajar, petugas dapat memperluas pemeriksaan. Sebaliknya, ruang yang tampak mencurigakan harus dinilai bersama data teknis kapal agar modifikasi normal tidak disalahartikan. Pemeriksaan yang baik menggabungkan observasi, dokumen, wawancara, dan alat bantu, bukan hanya mengandalkan intuisi. Pola integratif ini mengurangi risiko temuan palsu sekaligus meningkatkan peluang mendeteksi penyembunyian yang direncanakan dengan baik.

Sebagai tindakan lanjutan, penegahan dan penyegelan dilakukan jika ditemukan pelanggaran. Kapal dan barang yang ditegah dibawa ke Kantor Bea Cukai dengan pengamanan khusus. Penyegelan menggunakan bahan tahan dan protokol ketat untuk menjaga integritas bukti. Seluruh prosedur ini dicatat dalam berita acara sesuai tata laksana kepabeanan, memastikan penindakan yang efektif dan sesuai hukum di wilayah perairan perbatasan.

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Keputusan penegahan harus menyebutkan objek yang ditegah, dasar dugaan pelanggaran, lokasi, waktu, dan pejabat yang bertanggung jawab. Barang dan ruang yang telah diperiksa perlu dijaga agar tidak bercampur dengan barang lain. Penyegelan menggunakan nomor unik yang dicatat dalam berita acara dan didokumentasikan sebelum kapal bergerak. Apabila segel harus dibuka karena alasan keselamatan, pembukaan dilakukan oleh petugas berwenang dan dibuatkan catatan baru. Ketelitian ini menjaga integritas bukti dari lokasi pemeriksaan sampai kantor tujuan.

Barang yang mudah rusak, berbahaya, bernilai tinggi, atau membutuhkan suhu tertentu memerlukan perlakuan khusus. Petugas perlu menentukan apakah barang aman tetap berada di kapal, dipindahkan ke sarana lain, atau segera diserahkan kepada unit yang memiliki fasilitas sesuai. Risiko kebakaran, kebocoran, pencemaran, atau kehilangan harus dinilai bersama. Pengamanan tidak boleh hanya berorientasi pada aspek pembuktian, tetapi juga mencegah dampak terhadap keselamatan dan lingkungan.

Penyerahan kapal, awak, dokumen, dan barang kepada kantor atau instansi lanjutan harus menggunakan daftar terperinci. Pihak yang menyerahkan dan menerima memeriksa jumlah, nomor segel, kondisi, serta dokumen pendukung. Apabila terdapat pelanggaran yang berada di luar kewenangan DJBC, koordinasi dilakukan tanpa menghilangkan jejak penanganan awal. Penegakan hukum terintegrasi di lingkungan pelabuhan membutuhkan pembagian kewenangan yang jelas dan mekanisme kerja sama agar proses ekonomi tetap berjalan sekaligus pelanggaran dapat ditangani secara efektif (Jesaja & Haqqi, 2025).

Keterangan awak sebaiknya dipisahkan antara informasi awal di kapal dan pemeriksaan formal pada tahap berikutnya. Di kapal, pertanyaan diarahkan untuk keselamatan, identitas, kepemilikan barang, dan penentuan langkah segera. Pemeriksaan lebih mendalam dilakukan di tempat yang mendukung pencatatan dan pemenuhan hak pihak yang diperiksa. Pemisahan ini menjaga agar tekanan situasi di laut tidak menurunkan kualitas keterangan dan membantu penyidik memperoleh informasi yang lebih terstruktur.

Keseluruhan alur prosedur ini menunjukkan kompleksitas operasi DJBC di perairan perbatasan, yang memerlukan keseimbangan antara penegakan hukum, keamanan operasional, dan hubungan internasional. Integrasi teknologi modern dan koordinasi dengan berbagai pihak menjadi kunci keberhasilan dalam mencegah pelanggaran kepabeanan dan menjaga kedaulatan maritim Indonesia.

Efektivitas prosedur perlu dinilai dengan indikator yang lebih luas daripada jumlah kapal yang diperiksa atau jumlah penegahan. Indikator dapat mencakup ketepatan sasaran, perbandingan pemeriksaan dengan temuan, waktu respons, keselamatan operasi, kualitas barang bukti, keberhasilan tindak lanjut, dan tingkat koordinasi. Data tersebut membantu organisasi mengetahui apakah peningkatan pemeriksaan benar-benar meningkatkan pengawasan atau hanya menambah beban administrasi. World Customs Organization menempatkan pengukuran kinerja dan manajemen risiko sebagai bagian penting dari modernisasi kepabeanan karena keputusan harus didukung bukti dan pembelajaran organisasi (World Customs Organization, 2024).

Kualitas pemeriksaan juga berkaitan dengan keseimbangan antara fungsi community protector dan trade facilitator. Pemeriksaan yang terlalu longgar membuka peluang penyelundupan, sedangkan pemeriksaan yang tidak selektif dapat memperlambat arus barang yang sah dan meningkatkan biaya. SAFE Framework mendorong penggunaan informasi awal, kerja sama, dan selektivitas agar pengamanan rantai pasok berjalan bersama fasilitasi perdagangan (World Customs Organization, 2022a). Dalam praktik DJBC, keseimbangan tersebut dapat dicapai melalui profil risiko yang terus diperbarui, prosedur pemeriksaan berjenjang, dan evaluasi terhadap hasil setiap kategori risiko.

Laporan perdagangan ilegal WCO menunjukkan bahwa modus pelanggaran berkembang mengikuti perubahan jalur, komoditas, teknologi, dan peluang dalam rantai pasok. Hal ini berarti daftar indikator dan teknik pemeriksaan tidak boleh bersifat statis. Informasi dari kasus yang telah selesai perlu kembali dimasukkan ke basis risiko, misalnya pola penyembunyian baru, jenis kapal yang digunakan, waktu operasi, atau hubungan antara pihak. Siklus umpan balik semacam ini memungkinkan patroli berikutnya memanfaatkan pengetahuan yang telah diperoleh dan mengurangi pengulangan kelemahan (World Customs Organization, 2022b).

Dari sisi kelembagaan, penguatan prosedur dapat dilakukan melalui standardisasi daftar periksa, latihan bersama, pusat informasi lintas instansi, dan sistem komunikasi yang kompatibel. Kajian pengawasan laut menekankan

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

bahwa kolaborasi akan efektif apabila terdapat komitmen, kejelasan peran, dan pemahaman keamanan maritim yang sama (Misbach et al., 2022). Standardisasi tidak berarti menghilangkan fleksibilitas komandan, tetapi memastikan bahwa unsur minimum seperti keselamatan, dasar tindakan, dokumentasi, dan rantai barang bukti selalu dipenuhi pada setiap operasi.

Peningkatan patroli di perairan perbatasan juga perlu memperhatikan kehadiran masyarakat pesisir. Nelayan dan pelaku pelayaran lokal sering memiliki pengetahuan mengenai pola kapal, lokasi pemindahan barang, dan perubahan aktivitas yang tidak terlihat dalam sistem formal. Saluran pelaporan yang aman dan mudah dapat memperkaya informasi awal, tetapi identitas informan harus dilindungi. Patroli yang komunikatif juga membantu masyarakat memahami perbedaan antara kegiatan pengawasan dan pembatasan terhadap aktivitas legal. Pendekatan ini dapat memperkuat legitimasi operasi dan memperluas jangkauan pengawasan tanpa menambah kapal patroli secara langsung.

Penelitian tentang patroli perbatasan oleh instansi lain menunjukkan bahwa peningkatan efektivitas membutuhkan standardisasi armada, pusat komando, integrasi teknologi, kompetensi petugas, dan kerja sama internasional (Praditya, 2025). Temuan tersebut relevan bagi DJBC karena ancaman di laut sering melibatkan barang, orang, kapal, dan kegiatan yang berada pada kewenangan berbeda. Sistem yang terintegrasi memungkinkan informasi diteruskan lebih cepat dan mencegah pelaku memanfaatkan celah antarinstansi.

Berdasarkan keseluruhan hasil, prosedur pemeriksaan kapal di Tanjung Balai Karimun telah memiliki alur yang jelas, tetapi penguatan tetap diperlukan pada konsistensi penilaian risiko, dokumentasi digital, kesiapan peralatan, dan evaluasi operasi. Rekomendasi teknologi perlu disesuaikan dengan kebutuhan lapangan dan didukung pelatihan, pemeliharaan, serta keamanan data. Rekomendasi koordinasi perlu diterjemahkan menjadi prosedur komunikasi dan penyerahan yang nyata. Sementara itu, peningkatan kompetensi harus mencakup hukum, navigasi, keselamatan, wawancara, pencarian, pengelolaan bukti, dan penggunaan sistem informasi.

Pembahasan ini memiliki keterbatasan karena berfokus pada prosedur dan pengalaman di satu pangkalan operasi. Kondisi geografis, jenis kapal, pola ancaman, dan dukungan sarana dapat berbeda pada wilayah lain. Penelitian berikutnya dapat membandingkan beberapa pangkalan, mengukur waktu setiap tahap pemeriksaan, menganalisis tingkat temuan berdasarkan kategori risiko, atau mengevaluasi dampak penggunaan teknologi tertentu. Pengembangan bukti kuantitatif tersebut akan melengkapi temuan kualitatif dan membantu DJBC menetapkan prioritas peningkatan yang paling efektif.

4. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian tentang prosedur pemeriksaan kapal di perairan perbatasan antar negara yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, dapat disimpulkan bahwa prosedur ini sangat vital untuk menjaga keamanan dan kedaulatan negara. Wilayah perairan perbatasan, sebagai titik rawan terhadap pelanggaran kepabeanan dan aktivitas ilegal, menuntut adanya pengawasan yang ketat dan efektif. Melalui implementasi prinsip manajemen risiko, DJBC berhasil mengklasifikasikan level risiko yang berbeda pada setiap kapal, yang kemudian memandu langkah-langkah pemeriksaan yang tepat. Prosedur pemeriksaan kapal mencakup serangkaian aktivitas, mulai dari penilaian risiko, penghentian kapal, pemeriksaan dokumen, hingga pemeriksaan fisik kapal dan muatan. Semua tahapan ini dirancang untuk mencegah kemungkinan penyelundupan barang ilegal dan melindungi penerimaan negara. Proses ini juga mencerminkan kerjasama lintas instansi dan penggunaan teknologi modern, seperti radar dan sistem pelacakan, yang meningkatkan efektivitas pengawasan. Keseluruhan, keberhasilan prosedur pemeriksaan kapal tidak hanya didasarkan pada kepatuhan terhadap regulasi, tetapi juga pada pengalaman dan kesiapan petugas. Oleh karena itu, kesiapsiagaan operasional, pelatihan berkala, dan integrasi data intelijen menjadi faktor penting dalam memastikan keberhasilan kegiatan ini. Penelitian ini menunjukkan bahwa dengan menerapkan prosedur yang sistematis dan adaptif, DJBC dapat melindungi perairan Indonesia dari berbagai ancaman, menjaga kedaulatan, serta mendukung perekonomian nasional.

Referensi

1. Adhi, A. N., & Santoso, T. (2022). Implementasi aplikasi manajemen dalam mendukung patroli laut. Jurnal Administrasi Negara, 28(3), 265–290. https://doi.org/10.33509/jan.v28i3.1710
2. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2023). Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-21/BC/2023 tentang Petunjuk Pelaksanaan Patroli Laut. Kementerian Keuangan Republik Indonesia.

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

3. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2024). Patroli laut Bea Cukai. Kementerian Keuangan Republik Indonesia.
4. International Maritime Organization. (2021). Resolution A.1158(32): Guidelines for vessel traffic services. IMO.
5. IQMA, R. (2025). Upaya peningkatan kinerja agen terhadap kegiatan operasional kapal pada PT Pelayaran Nan Jaya. Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
6. Jesaja, R., & Haqqi, N. I. (2025). Penegakan hukum terintegrasi dalam kegiatan perekonomian di pelabuhan. Halu Oleo Law Review, 9(2), 99–118.
7. Loing, M. A., Oktavian, R., & Damayanti, A. (2025). Rezim keamanan maritim Indonesia-Filipina dalam pemberantasan penyelundupan di perbatasan Laut Sulawesi. Indonesian Journal of International Relations, 9(2), 273–304. https://doi.org/10.32787/ijir.v9i2.612
8. Misbach, A., Suwarno, P., & Yulianto, B. A. (2022). Peningkatan kualitas pengawasan laut melalui sinergi antar instansi perspektif Bea dan Cukai. Jurnal Perspektif Bea dan Cukai, 6(1), 76–97. https://doi.org/10.31092/jpbc.v6i1.1561
9. Pahlevi, R. (2023). Pemanfaatan penginderaan jauh pada patroli laut Bea dan Cukai dalam menghadapi ancaman keamanan maritim. https://doi.org/10.13140/RG.2.2.26102.20805
10. Pemerintah Republik Indonesia. (2022). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.
11. Perwita, A. A. B., Ramsi, O., Sembiring, A. E. B., Wulandari, A., Luangphane, C., Nugraha, D. A., Putri, F. I., Gea, A. H. N., Oktreza, K., & Joodael, K. (2025). Diplomasi pertahanan: Aktor, proses, dan isu. Indonesia Emas Group.
12. Praditya, D. (2025). Optimalisasi patroli laut imigrasi di perairan perbatasan dalam upaya mendukung keamanan sumber daya perikanan. Jurnal Sosial Ekonomi Perikanan, 10(4), 367–378. https://doi.org/10.33772/jsep.v10i4.301
13. Putra, S. B., Legowo, Y. A., Sunny, A. G., & Pratama, S. Y. (2024). Analisis pengawasan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut terkait ancaman keamanan perbatasan laut Kabupaten Kepulauan Talaud–Filipina. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 13(3), 415–432. https://doi.org/10.33366/jisip.v13i3.3108
14. Sarjito, I. A. (2024). Metode penelitian sektor pertahanan. Indonesia Emas Group.
15. Suyadi, Simanjutak, M., Priyonggo, & Suharto. (2022). Panduan operasional penegakan hukum di perbatasan laut RI–Singapura di wilayah kerja Pangkalan Utama TNI AL IV/TPI. Jurnal Maritim Indonesia, 10(1), 1–18.
16. Wira, I. P., Achnaf, M., & Hariadi, P. A. (2025). Optimalisasi peran operasi keamanan laut dalam menegakkan kedaulatan negara di laut perbatasan Indonesia. JIIP–Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan, 8(12), 13184–13190. https://doi.org/10.54371/jiip.v8i12.9785
17. World Customs Organization. (2022a). SAFE framework of standards to secure and facilitate global trade. WCO.
18. World Customs Organization. (2022b). Illicit trade report 2021. WCO.
19. World Customs Organization. (2023). WCO customs risk management compendium: Volume 1. WCO.
20. World Customs Organization. (2024). Annual report 2023–2024. WCO.
21. Zulkarnain, I., & Susilo, E. (2022). Interoperabilitas TNI AL dan Ditjen Bea Cukai dalam melaksanakan pengawasan terhadap pelanggaran di wilayah laut Nusantara. Journal of Industrial Engineering & Management Research, 3(6), 169–174. https://doi.org/10.7777/jiemar.v3i6.411

DOI: https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11465
Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)