

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Dasar Hukum

Dalam penyusunan Karya Tulis Tugas Akhir ini, penulis menggunakan beberapa peraturan dan dasar hukum sebagai pedoman dan acuan. Dasar hukum tersebut penulis rinci sebagaimana tertera pada Lampiran I karya tulis ini.

2.2 Konsep Barang Impor dan Barang Bawaan Penumpang

Menurut Undang-Undang Kepabeanan, barang impor adalah barang yang masuk ke dalam daerah pabean dari luar daerah pabean. Pada dasarnya barang-barang yang dibawa dari luar negeri diperlakukan sebagai barang impor yang terutang bea masuk sehingga harus diselesaikan semua persyaratan dan kewajiban kepabeanannya (Adhitama, 2020). Dalam penulisan Karya Tulis Tugas Akhir ini, penulis berfokus pada pengawasan impor barang bawaan penumpang.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 203 Tahun 2017, Penumpang adalah orang yang memasuki perbatasan wilayah negara dengan menggunakan sarana pengangkut. Barang pribadi penumpang merupakan semua barang yang dibawa oleh setiap orang yang memasuki perbatasan wilayah suatu negara dengan menggunakan sarana pengangkut, tetapi tidak termasuk barang niaga (Purwito, 2015). Definisi barang niaga atau barang dagangan ialah barang

yang menurut jenis, sifat dan jumlahnya tidak wajar untuk keperluan pribadi atau barang yang diimpor untuk diperjual belikan atau keperluan lain selain keperluan pribadi. Barang impor bawaan penumpang terdiri atas:

- a. Barang pribadi penumpang yang memenuhi kriteria sebagai barang untuk penggunaan pribadi, termasuk sisa perbekalan (*personal use*), terdiri atas:
 1. Barang yang diperoleh dari luar negeri dan tidak akan dibawa kembali ke luar negeri;
 2. Barang yang dibeli atau diperoleh dari dalam negeri; dan/atau
 3. Barang yang diperoleh dari luar negeri untuk dipakai di dalam negeri dan akan dibawa kembali ke luar negeri pada saat penumpang meninggalkan daerah Indonesia.
- b. Barang selain barang pribadi (*non-personal use*), termasuk barang niaga.

Penumpang yang membawa barang impor sebagaimana dimaksud di atas harus memberitahukan barang yang dibawanya kepada pejabat bea dan cukai dengan menyampaikan pemberitahuan pabean, baik secara lisan maupun tertulis. Hal ini sesuai dengan Pasal 10B Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan yang menyatakan bahwa barang impor yang dibawa oleh penumpang, awak sarana pengangkut, atau pelintas batas ke dalam daerah pabean pada saat kedatangannya wajib diberitahukan kepada pejabat bea cukai.

Pemberitahuan secara lisan dapat dilakukan pada tempat tertentu sesuai penetapan Direktur Jenderal Bea dan Cukai, sedangkan pemberitahuan secara tertulis disampaikan dengan menggunakan dokumen *Customs Declaration* (CD) atau Pemberitahuan Impor Barang Khusus (PIBK). Pengeluaran terhadap barang

impor bawaan penumpang dilakukan setelah mendapat persetujuan dari pejabat bea dan cukai.

Adapun penetapan kategori barang impor bawaan Penumpang dilakukan oleh pejabat bea dan cukai berdasarkan *professional judgement* yang berlandaskan manajemen risiko.

Sesuai dengan Pasal 25 ayat (1) huruf m Undang-undang Kepabeanan, barang pribadi penumpang termasuk salah satu kategori barang impor yang diberikan pembebasan dan keringanan bea masuk. Terhadap barang pribadi penumpang yang diperoleh atau dibawa dari luar negeri, diberikan fasilitas kepabeanan berupa pembebasan bea masuk dengan nilai pabean sebanyak FOB USD500,00 (lima ratus *United States Dollar*) per orang untuk setiap kedatangan. Jika nilai pabeannya melebihi FOB USD500,00 (lima ratus *United States Dollar*), nilai pabean ditentukan berdasarkan keseluruhan nilai pabean barang impor bawaan penumpang dikurangi dengan FOB USD500,00 (lima ratus *United States Dollar*). Atas kelebihanannya, akan dipungut bea masuk dengan tarif sebesar 10% (sepuluh persen) dari total FOB. Selain itu, juga akan ditagih pajak dalam rangka impor berupa PPN sebesar 11% (sebelas persen) dari nilai impor, serta PPh sebesar 7,5%-15% dari nilai impor (7,5% untuk penumpang ber-NPWP dan 15% untuk penumpang tidak ber-NPWP).

Terhadap penumpang yang membawa barang bawaan berupa Barang Kena Cukai, diberikan fasilitas berupa pembebasan cukai dengan jumlah tidak boleh melebihi:

- a. 200 (dua ratus) batang sigaret, 25 (dua puluh lima) batang cerutu, atau 100 (seratus) gram tembakau iris/produk asil tembakau lainnya; dan/atau
- b. 1 (satu) liter Minuman Mengandung Etil Alkohol (MMEA).

Jika penumpang dari luar negeri ditemukan membawa Barang Kena Cukai melebihi ketentuan di atas, maka atas kelebihanannya akan dimusnahkan secara langsung oleh Pejabat Bea dan Cukai.

Selain memperhatikan ketentuan untuk mendapatkan fasilitas pembebasan kepabeanan dan cukai di atas, pada saat kedatangan dari luar negeri, penumpang memiliki kewajiban untuk:

1. Memberitahukan seluruh barang yang dibawanya, termasuk barang yang akan dikirim melalui kargo, dengan cara mengisi dokumen *Customs Declaration* (CD) yang telah diberikan oleh awak sarana pengangkut atau tersedia di lokasi pelayanan bea dan cukai, secara lengkap dan benar.
2. Menyerahkan dokumen *Customs Declaration* (CD) yang telah diisi kepada Pejabat Bea dan Cukai pada saat diminta petugas atau pada saat akan dilakukan pemeriksaan pabean.
3. Mematuhi permintaan Pejabat Bea dan Cukai untuk membuka kemasan/barang yang dibawanya guna pelaksanaan pemeriksaan pabean.
4. Membayar bea masuk dan pajak dalam rangka impor atas kelebihan nilai pabean yang diberikan pembebasan dan menerima bukti pelunasan berupa Surat Setoran Pabean, Cukai, dan Pajak Dalam Rangka Impor (SSPCP).

5. Memberikan jaminan untuk barang dari luar negeri yang akan dipergunakan untuk sementara waktu di dalam negeri, kemudian dibawa kembali ke luar negeri dalam kondisi dan kualitas yang sama.

Penumpang yang tidak memenuhi ketentuan impor barang penumpang diharuskan untuk membayar bea masuk yang terutang dan sanksi administrasi berupa denda sebesar paling sedikit 100% (seratus persen) dan paling banyak 500% (lima ratus persen) dari bea masuk yang seharusnya dibayar.

2.3 Definisi dan Konsep Manajemen Risiko

Di era saat ini, kepabeanan internasional menghadapi berbagai tantangan dalam pemenuhan efektivitas dan efisiensi administrasi kepabeanan (Gnogue, 2017). Manajemen risiko penting untuk dilakukan guna pendeteksian dini segala risiko yang mungkin terjadi (Sanggra Yolanda Agatha, 2022). Hal ini sejalan dengan penjelasan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan yang menyatakan bahwa untuk menjaga kelancaran arus barang dan/atau pengamanan penerimaan negara, pemeriksaan pabean dilakukan secara selektif dengan mempertimbangkan risiko yang melekat pada barang dan importir.

Manajemen risiko adalah suatu fokus ilmu terkait bagaimana suatu organisasi mengidentifikasi berbagai permasalahan yang ada menggunakan pendekatan manajemen secara komprehensif dan sistematis (Fahmi, 2011). Hal ini sejalan dengan penjelasan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 222 Tahun 2021 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Keuangan yang mendefinisikan risiko sebagai kemungkinan terjadinya suatu peristiwa yang memiliki dampak terhadap pencapaian sasaran organisasi. Sedangkan manajemen risiko diartikan

sebagai proses sistematis dan terstruktur untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko guna memberikan keyakinan yang memadai bahwa sasaran organisasi tercapai.

Penerapan manajemen risiko di lingkungan kementerian keuangan memberikan manfaat antara lain sebagai berikut:

- a. Mendukung tercapainya target;
- b. Mengurangi kejutan (*surprises*);
- c. Meningkatkan kepatuhan pada peraturan;
- d. Meningkatkan hubungan baik dengan pengguna jasa;
- e. Memperluas pertimbangan dalam pengambilan keputusan, perencanaan, dan penggunaan sumber daya organisasi;
- f. Mendorong manajemen lebih proaktif dan antisipatif terhadap perubahan organisasi dan lingkungan;
- g. Meningkatkan reputasi organisasi;

Adapun kategori risiko di lingkungan Kementerian Keuangan menurut PMK Nomor 222 Tahun 2021 adalah sebagai berikut:

- a. Risiko Keuangan Negara dan Kekayaan Negara: Risiko yang berkaitan dengan kondisi fiskal pemerintah pusat.
- b. Risiko Kebijakan: Risiko yang berkaitan dengan perumusan dan penetapan kebijakan internal maupun eksternal organisasi.
- c. Risiko Reputasi: Risiko yang berkaitan dengan persepsi atau tingkat kepercayaan pemangku kepentingan eksternal terhadap organisasi.

- d. Risiko *fraud*: Risiko yang berkaitan dengan perbuatan yang mengandung unsur kesengajaan, niat, menguntungkan diri sendiri atau orang lain, penipuan, menyembunyian atau penggelapan, dan penyalahgunaan kepercayaan yang bertujuan untuk memperoleh keuntungan secara tidak sah yang dapat berupa uang, barang/harta, jasa, dan tidak membayar jasa, yang dilakukan oleh satu individu atau lebih di lingkungan organisasi.
- e. Risiko *legal*: Risiko yang berkaitan dengan tuntutan/gugatan hukum dan upaya hukum lainnya kepada organisasi atau jabatan.
- f. Risiko kepatuhan: Risiko yang berkaitan dengan ketidakpatuhan organisasi atau pihak eksternal.
- g. Risiko operasional: Risiko yang berkaitan dengan tidak berfungsinya proses bisnis organisasi, sistem informasi, atau keselamatan kerja individu.

Menurut *International Standards Organization* (ISO) 31000, manajemen risiko merupakan serangkaian kegiatan dan metode terkoordinasi yang digunakan untuk mengarahkan organisasi dan mengendalikan banyak risiko yang dapat memengaruhi kemampuannya untuk mencapai tujuan. Tujuan Manajemen Risiko diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1) Meningkatkan kemungkinan pencapaian sasaran organisasi dan peningkatan kinerja;
- 2) Mendorong manajemen yang proaktif dan antisipatif;
- 3) Memberikan dasar yang kuat dalam pengambilan keputusan dan perencanaan;
- 4) Meningkatkan efektivitas alokasi dan efisiensi penggunaan sumber daya organisasi;

- 5) Meningkatkan kepatuhan kepada regulasi;
- 6) Meningkatkan kepercayaan para pemangku kepentingan; dan
- 7) Meningkatkan ketahanan organisasi.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai instansi di bawah naungan Kementerian Keuangan juga berperan menjalankan amanat untuk penerapan manajemen risiko dalam tugas dan fungsinya di bidang pelayanan dan pengawasan kepabeanan dan cukai. Perwujudan prinsip manajemen risiko di DJBC di antaranya adalah melalui penggunaan sistem berbasis aplikasi seperti *Risk Engine*, *Passenger Risk Management (PRM)*, dan *Indonesian Single Risk Management (ISRM)* (Kurniawan, 2022).

2.4 Definisi dan Konsep *Passenger Risk Management (PRM)*

Dalam menjalankan tugas pengawasan terhadap lalu lintas orang yang masuk dan keluar daerah Indonesia, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai menghadapi banyak tantangan, salah satunya adalah risiko penyelundupan. Tingginya arus penumpang yang keluar masuk Indonesia sejalan dengan banyaknya barang bawaan penumpang, sehingga sulit untuk menentukan dan memilah barang mana yang perlu dilakukan pemeriksaan. Untuk itu, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memerlukan suatu alat atau sistem guna membantu proses *targeting* dan *profiling* penumpang agar pengawasan sekaligus pelayanan dapat berjalan optimal (Sanggra Yolanda Agatha, 2022).

Selain itu, kebutuhan akan analisis data penumpang baik darat, laut, dan udara salah satunya disebabkan oleh adanya kekhawatiran munculnya objek-objek pengawasan baru selain narkoba seperti *Transnational Organized Crimes*

(TNOC) (Avisena, 2020). *Transnational Organized Crimes* (TNOC) atau disebut juga kejahatan terorganisir transnasional didefinisikan sebagai pelanggaran yang dilakukan oleh kelompok kriminal terorganisir yang bertindak bersama-sama melakukan pelanggaran kejahatan berat dengan tujuan memenuhi kepentingan kelompoknya (*Conference of States Parties UNTOC*, 2010).

Pada saat peresmian aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM), Direktur Jenderal Bea Cukai saat itu, Bapak Heru Pambudi, menyampaikan bahwa “*Global threat need a global solution*”. Sesuai dengan amanat dari undang-undang, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai berperan serta dalam menjaga kedaulatan negara di pintu-pintu perbatasan dan ikut berperan serta dalam keamanan global.

Passenger Risk Management (PRM) merupakan salah satu perwujudan manajemen risiko di lingkungan Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai dalam menghadapi berbagai tantangan kejahatan lintas negara. Aplikasi ini merupakan aplikasi pengawasan yang dikembangkan oleh DJBC sebagai peleburan atau penyempurnaan dari aplikasi *Advance Passenger Information* (API) dan *Passenger Name Record for Government* (PNR GOV) yang sebelumnya telah digunakan dalam pengawasan *regional security*, salah satunya terhadap ancaman kejahatan terorganisasi lintas negara. Indonesia merupakan negara pertama di kawasan Asia Tenggara yang menggunakan dan memiliki sistem berbasis *Advance Passenger Information* (API) dan *Passenger Name Record for Government* (PNR GOV) yaitu sejak tahun 2014 (DJBC, 2022).

Berdasarkan keterangan dari wawancara penulis dengan salah satu analis di Subdit Intelijen Direktorat Penindakan dan Penyidikan Kantor Pusat DJBC, jika

dibandingkan dengan aplikasi terdahulu seperti *Advance Passenger Information* (API) dan *Passenger Name Record for Government* (PNR GOV), elemen data penumpang yang digunakan pada aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM) lebih unggul. *Advance Passenger Information* (API) terdiri atas 14 elemen data dan *Passenger Name Record for Government* (PNR GOV) terdiri atas 19 elemen data. *Passenger Risk Management* yang merupakan gabungan dari *Advance Passenger Information* (API), *Passenger Name Record for Government* (PNR GOV), dan aplikasi pendukung lainnya sudah dilengkapi dan terdiri dari 78 elemen data penumpang. Berikut ini merupakan fitur dan sistem yang terdapat pada aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM):

1. *Personalized*

Aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM) menggunakan algoritma yang didesain khusus untuk membantu analisis sesuai dengan kebutuhan dan keinginan analis secara identik.

2. *Integrated*

Aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM) merupakan rumah bagi beberapa aplikasi pengawasan seperti *Passenger Analysis Unit* (PAU), *Passenger Name Record for Government* (PNR GOV), Sistem Aplikasi Pengawasan dan Targeting Ngurah Rai (SANTAI), Narkotika, Penindakan, Sistem Informasi Manajemen Keimigrasian (SIMIKIM), Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil (DUKCAPIL), Pajak, dan lain-lain.

3. *Smart*

Targeting dan *Post Seizure Analysis* dilakukan secara mandiri oleh aplikasi. Selain itu, aplikasi ini juga memiliki rekomendasi target dan menu pencarian yang elastis dan fleksibel.

4. *Big Storage*

Memiliki ruang penyimpanan yang besar sehingga dapat meningkatkan performa teknis *Passenger Risk Management* (PRM) secara optimal.

Gambar II.1 Tampilan dashboard aplikasi *Passenger Risk Management*



Sumber: Direktorat Penerimaan dan Perencanaan Strategis DJBC, 2022

2.5 Konsep Pengelolaan Data Penumpang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2015 tentang Fasilitas (FAL) Udara Bab V, Penyelenggara Angkutan Udara wajib menyerahkan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau Jadwal Kedatangan Sarana Pengangkut (JKSP) kepada Pejabat Bea Cukai di Kantor Pabean yang disinggahi paling lambat 24 jam sebelum kedatangan sarana pengangkut. Selain itu, Perusahaan Angkutan Udara juga wajib menyerahkan

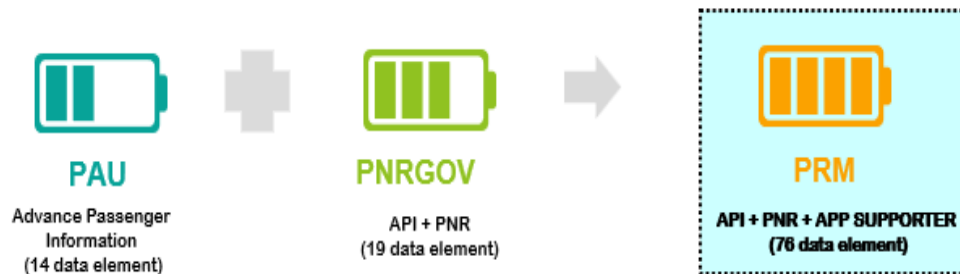
pemberitahuan berupa Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut (*inward manifest*) sebelum dilakukannya pembongkaran barang.

Hal ini sejalan dengan dengan Pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 166 Tahun 2014, yang menjelaskan bahwa pengangkut yang sarana pengangkut udaranya datang dari luar negeri menuju ke bandar udara dalam negeri harus menyampaikan data penumpang melalui sistem PDE dalam bentuk data elektronik kepada Kantor Pusat DJBC. Penyampaian data penumpang ini dilakukan dalam 5 periode sebagaimana berikut:

- a. 72 (tujuh puluh dua) jam sebelum perkiraan waktu keberangkatan;
- b. 24 (dua puluh empat) jam sebelum perkiraan waktu keberangkatan;
- c. 2 (dua) jam sebelum perkiraan waktu keberangkatan;
- d. 1 (satu) jam sebelum perkiraan waktu keberangkatan; dan
- e. Pada saat keberangkatan sarana pengangkut udara. Data yang disampaikan pada periode ini merupakan rekapitulasi dari data *Advance Passenger Information (API)*, *Passenger Name Record for Government (PNR GOV)*, dan/atau data lain.

Elemen data dari *Advance Passenger Information (API)* dan *Passenger Name Record for Government (PNR GOV)* sebagaimana dimaksud di atas beserta dengan elemen data dari instansi teknis terkait lainnya inilah yang akan *submit* ke aplikasi *Passenger Risk Management (PRM)*. Berikut adalah ilustrasi perkembangan data pada aplikasi pengawasan barang bawaan penumpang oleh DJBC:

Gambar II.2 Perkembangan elemen data aplikasi PAU, PNR-GOV, dan PRM



Sumber: Subdit Intelijen Direktorat Penindakan dan Penyidikan DJBC, 2023

Pengangkut yang tidak menyampaikan data penumpang sesuai dengan ketentuan di atas akan dikenakan sanksi. Sanksi ini bertahap mulai dari teguran tertulis, penundaan ijin pembongkaran sampai dengan pemblokiran kegiatan kepabeanan. Pengangkut akan mendapatkan sanksi sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukannya dan telah diatur pada pasal 8 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 166 Tahun 2014.

Sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 06 Tahun 2021, data penumpang yang dikirimkan oleh pengangkut kepada DJBC harus dikelola dengan profesional, bersifat rahasia, dan hanya digunakan untuk kepentingan pelaksanaan tugas dan fungsi DJBC. Kewenangan mengelola dan menggunakan data penumpang oleh DJBC dapat dilakukan oleh:

- Pengelola data penumpang;
- Manajer aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM);
- Administrator aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM); dan
- Pengguna aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM).

Pengelola data penumpang atas nama Direktur Jenderal Bea dan Cukai dapat memberikan akses data penumpang melalui aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM) kepada pejabat bea cukai sesuai kewenangannya, meliputi:

- a. Akses pengelolaan;
- b. Akses manajemen;
- c. Akses administrator; dan
- d. Akses penggunaan, untuk:
 1. Pejabat Bea Cukai pada Direktorat Penindakan dan Penyidikan kepabeanan dan cukai di Kantor Pusat;
 2. Pejabat Bea Cukai pada Kantor Wilayah di bidang pengawasan yang menangani analisa penumpang;
 3. Pejabat Bea Cukai pada KPU BC di bidang pengawasan yang menangani analisa penumpang;
 4. Pejabat Bea Cukai pada KPPBC yang menangani Analisa penumpang; dan
 5. Pejabat Bea Cukai lainnya berdasarkan pertimbangan tugas dan wewenang.

2.6 Konsep Pengawasan Barang Bawaan Penumpang

2.6.1 Konsep Pengawasan

Pengawasan merupakan sebuah kegiatan yang bertujuan untuk memastikan dan mendukung agar suatu rencana dapat berjalan efektif (Sutedi, 2012). Menurut Fahmi yang dikutip oleh Erlis Milta Rin Sondole dkk, pengawasan diartikan sebagai sistem yang dioperasikan oleh suatu organisasi dalam membangun kinerja yang efektif dan efisien, serta memastikan terlaksananya visi dan misi organisasi

(Sondole, 2015). Pengawasan dapat diklasifikasikan berdasarkan sifatnya, yakni (Situmorang, 1998):

- a. Pengawasan langsung, adalah pengawasan yang dijalankan oleh pengawas atau pimpinan dengan mengamati, meneliti, memeriksa, mengecek, dan menerima laporan secara langsung di tempat kerja. Bentuk pengawasan langsung dapat berupa inspeksi atau lainnya.
- b. Pengawasan tidak langsung, dilakukan dengan menganalisis laporan baik dalam bentuk lisan maupun tertulis dari bawahan atau pelaksana, aduan masyarakat, dan lain sebagainya.
- c. Pengawasan preventif, direncanakan dan dijalankan sebelum memulai suatu pekerjaan melalui program *pre-audit*.
- d. Pengawasan represif, melakukan pemeriksaan terhadap pelaksanaan kegiatan, laporan pelaksanaan, dan lainnya yang merupakan bentuk program *post-audit*.

Pengawasan diterapkan dengan tujuan untuk mencegah kesalahan/ penyimpangan dan bagaimana agar penyimpangan yang pernah terjadi tidak terulang kembali di masa mendatang. Pengawasan juga dibutuhkan agar suatu organisasi menemukan langkah yang tepat untuk mencapai tujuannya secara efektif (Malik, 2008).

2.6.2 Konsep Pengawasan Kepabeanan

Pengertian pengawasan di atas sejalan dengan pemikiran Colin Vassarotti yang mendefinisikan pengawasan pabean sebagai rangkaian kegiatan yang bertujuan untuk memastikan semua pergerakan barang, sarana pengangkut, dan orang-orang

yang melintasi perbatasan negara berjalan sesuai dengan kerangka hukum, peraturan, dan prosedur pabean yang ditetapkan (Sutedi, 2012).

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 17 Tahun 2020 menerangkan bahwa pengawasan adalah keseluruhan kegiatan pengawasan di bidang kepabeanan dan cukai yang meliputi kegiatan intelijen, patroli, penindakan, dan penanganan perkara. Tujuan pengawasan adalah untuk mengantisipasi pelanggaran dan penegakan hukum terhadap kegiatan yang melanggar aturan kepabeanan dan cukai (*World Customs Organization*, 2018).

Kewenangan pengawasan kepabeanan dan cukai dilaksanakan oleh Pejabat Bea dan Cukai sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing unit. Fungsi intelijen dalam pengelolaan informasi meliputi perencanaan, pengumpulan, penilaian, analisis, distribusi dan evaluasi data atau informasi, yang dilaksanakan oleh unit intelijen. Unit penindakan menjalankan peran dalam pelaksanaan patroli dan upaya fisik meliputi penghentian, pemeriksaan, penegahan, penyegelan, dan penindakan lainnya. Terakhir, Unit penyidikan bertugas dalam penanganan perkara meliputi penelitian dugaan pelanggaran, penyidikan, penanganan barang hasil penindakan dan barang bukti, penerbitan rekomendasi untuk pengenaan sanksi administrasi, dan kegiatan lainnya berkaitan dengan penanganan perkara kepabeanan dan cukai.

Terhadap barang impor dilakukan pemeriksaan pabean. Pemeriksaan di bidang kepabeanan dilakukan secara selektif guna mendapatkan data dan penilaian yang tepat mengenai kebenaran pemberitahuan pabean barang impor dengan mempertimbangkan risiko yang melekat pada barang dan importir. Pemeriksaan pabean juga harus dilakukan dengan mempertimbangkan kelancaran arus barang

dan/atau pengamanan penerimaan negara. Macam-macam bentuk pemeriksaan pabean menurut Undang-Undang Kepabeanan:

1. Penelitian dokumen, yaitu kegiatan yang dilakukan oleh sistem komputerisasi pelayanan atau oleh Pejabat Bea dan Cukai untuk memastikan bahwa pemberitahuan pabean dibuat secara lengkap dan benar (Sutarto, 2010).
2. Pemeriksaan fisik, yaitu kegiatan pemeriksa barang guna mengetahui jumlah dan jenis barang impor yang diperiksa untuk keperluan penetapan klasifikasi, nilai, dan tarif pabean (Sutarto, 2010).
3. Audit kepabeanan, yaitu kegiatan pemeriksaan laporan keuangan, buku, catatan dan dokumen yang menjadi bukti dasar pembukuan, surat yang berkaitan dengan kegiatan di bidang kepabeanan, dan/atau sediaan barang dalam rangka pelaksanaan ketentuan perundang-undangan di bidang kepabeanan.

Ruang lingkup pengawasan Bea dan Cukai meliputi seluruh wilayah Indonesia, baik darat, laut, maupun udara, termasuk wilayah perbatasan yang juga disebut dengan istilah daerah pabean. Pengawasan lalu lintas keluar masuknya barang ke dan dari daerah pabean memiliki kaitan erat dengan pemberantasan kegiatan penyelundupan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 1996 tentang Penindakan di Bidang Kepabeanan, Bea dan Cukai memiliki wewenang untuk menindak pelaku penyelundupan dan menyita barang selundupan sebagai barang bukti penyidikan (Fachrurrazi Idram, 2018).

2.6.3 Konsep Pengawasan Barang Bawaan Penumpang

Pengawasan barang bawaan penumpang di bandar udara terdiri dari dua tahapan, yaitu tahap sebelum kedatangan sarana pengangkut (dilakukan oleh tim analis di unit intelijen kantor pabean) dan tahap setelah kedatangan sarana pengangkut (dilakukan oleh pejabat bea cukai di bandara).

Pada tahap sebelum kedatangan, pengawasan barang bawaan penumpang dilakukan oleh unit intelijen, tepatnya analis, sebagai pengguna aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM). Kegiatan analisis pra kedatangan dilakukan sebagai identifikasi dan deteksi dini dalam pengawasan penumpang sehingga dapat diperoleh pemetaan profil dan risiko penumpang. Seorang analis yang berperan sebagai *user* aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM) dapat menggunakan beberapa indikator atau parameter berikut untuk membantu memetakan profil risiko penumpang:

- a. Negara asal/negara transit, apakah termasuk dari negara yang berisiko tinggi;
- b. Tanggal pembelian tiket, apakah pembelian tiket mendekati waktu keberangkatan;
- c. Durasi perjalanan, apakah terdapat perjalanan singkat ke negara berisiko tinggi;
- d. *Code booking*, apakah terdapat relasi atau keterkaitan dengan penumpang lain;
- e. Dokumen perjalanan seperti paspor, visa, serta masa berlakunya;
- f. Jumlah dan berat bagasi yang dibawa penumpang;
- g. Pembayaran tiket, apakah menggunakan *cash* atau kartu kredit, apakah dibayar atas nama orang lain, dan lain sebagainya; dan

h. Pola perjalanan penumpang, dan lain-lain.

Hasil dari analisis yang dilakukan analisis melalui aplikasi *Passenger Risk Management* (PRM) ini kemudian menghasilkan rekomendasi yang disebut *targeting*. *Targeting* penumpang beserta barang bawaannya merupakan produk intelijen yang sangat berguna bagi pengawasan barang bawaan penumpang di bandara.

Dalam melaksanakan pemeriksaan pabean di bandar udara, Pejabat Bea Cukai memiliki kewenangan melakukan pemeriksaan pabean meliputi penelitian dokumen, pemeriksaan barang dengan menggunakan mesin pemindai *X-Ray*, pemeriksaan fisik barang, dan pemeriksaan badan. Pemeriksaan lapangan ini dilakukan secara selektif berdasarkan manajemen risiko dengan sistem penjaluran. Berikut merupakan sistem penjaluran di bandar udara kedatangan penumpang (Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 09 Tahun 2018):

- a. Jalur merah, untuk barang impor bawaan penumpang berupa:
 1. Dengan nilai pabean melebihi FOB USD500,00 (lima ratus *United States Dollar*) atau melebihi ketentuan pembebasan bea masuk dan/atau cukai;
 2. Hewan, ikan, dan/atau tumbuhan, termasuk produk yang berasal dari hewan, ikan, dan/atau tumbuhan;
 3. Narkotika, psikotropika, prekursor, obat-obatan, senjata api, senjata tajam, amunisi, bahan peledak, atau benda/publikasi pornografi;
 4. Uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain dengan nilai paling sedikit Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah) atau dengan mata uang asing yang nilainya setara dengan itu; dan/atau

5. Barang yang dikategorikan sebagai barang impor bawaan penumpang selain barang pribadi (*non-personal use*).
- b. Jalur hijau, untuk barang impor bawaan penumpang yang tidak termasuk ke dalam kategori jalur merah.

Pejabat Bea dan Cukai memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan fisik apabila barang bawaan penumpang termasuk dalam kategori jalur merah. Untuk barang bawaan penumpang yang termasuk dalam kategori jalur hijau, pejabat bea dan cukai dapat memberikan persetujuan pengeluaran barang dan dapat juga melakukan pemeriksaan fisik berdasarkan manajemen risiko dengan mempertimbangkan profil penumpang, profil barang impor yang dibawa oleh penumpang, data importasi penumpang sebelumnya, dan/atau data lainnya.

Selain kewenangan di atas, sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 17 Tahun 2020 tentang Tata Laksana Pengawasan di Bidang Kepabeanan dan Cukai, pejabat bea cukai juga memiliki kewenangan dalam melaksanakan fungsi penindakan dalam upaya fisik yang bersifat administratif meliputi penghentian, pemeriksaan, penegahan, penyegelan, dan penindakan lainnya, yang dilaksanakan oleh Unit Penindakan.