

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Konsep Penagakan Hukum

Sebagai sebuah negara yang menghormati prinsip rule of law, pemerintah dan setiap warga di Indonesia memiliki kewajiban untuk patuh pada hukum. Pentingnya penegakan hukum adalah untuk memastikan bahwa hukum menjadi panduan bagi semua individu dalam perilaku mereka, termasuk para penegak hukum sendiri. (Setiawan, Nugraha, & Srihandayani, 2022). Masyarakat hanya menginginkan adanya kepastian hukum, yang berarti adanya aturan yang mengisi kekosongan hukum tanpa mempertimbangkan apakah aturan tersebut adil atau tidak. Realitas sosial ini mendorong pemerintah untuk membuat aturan secara cepat dan praktis, menanggapi kebutuhan yang mendesak sesuai dengan permintaan masyarakat tanpa perencanaan strategis yang matang. Hal ini menghasilkan aturan-aturan yang bersifat sementara dan kurang dapat menjamin kepastian hukum serta keadilan dalam masyarakat (Ginting, 2014). Dapat dimengerti bahwa kebanyakan negara akan mengadopsi sistem penegakan hukum yang adil dan merata. Ini bertujuan untuk memastikan kelancaran fungsi negara dalam mencapai kemakmuran.

Secara prinsip, hukum harus diterapkan dan dijalankan dengan penuh tanggung jawab oleh seluruh anggota masyarakat. Perlu diketahui, bahwa penegakan hukum

bertujuan untuk meningkatkan tata tertib dan kejelasan hukum dalam masyarakat. Ini melibatkan penataan kembali fungsi, tugas, dan kewenangan lembaga-lembaga yang bertanggung jawab menegakkan hukum sesuai dengan ruang lingkup masing-masing, didasarkan pada kerjasama yang efektif dan saling mendukung untuk mencapai tujuan yang diinginkan. (Sanyoto, 2008). Sanyoto (2008) juga menyatakan penelitian yang sistematis terhadap penegakan hukum dan keadilan secara teoritis dianggap berhasil jika 5 (lima) aspek utama dari sistem hukum berfungsi dengan baik, yaitu: instrumen hukumnya, aparat penegak hukumnya, partisipasi masyarakat yang terkena dampak peraturan hukum, budaya hukum, dan fasilitas yang mendukung pelaksanaan hukum. Salah satu konsep penegakan hukum yang diterapkan di Indonesia adalah hukum laut internasional.

Dalam buku Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan, dijelaskan bahwa implementasi penerapan penegakan hukum laut di Indonesia dilakukan melalui partisipasi dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut, pada tanggal 8 Agustus 1996, sehingga Pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Selain itu, diatur juga bahwa instalasi dan peralatan yang digunakan untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di landas kontinen Indonesia dianggap sebagai Daerah Pabean Indonesia. Oleh karena itu, prinsip penegakan hukum sebenarnya menjadi tanggung jawab pegawai Bea dan Cukai sebagai Aparat Penegak Hukum (APH), yang juga memiliki tanggung jawab untuk menjaga stabilitas sektor fiskal Republik Indonesia melalui kebijakan pelayanan dan pengawasan yang beragam. Hal ini diperkuat dengan fakta bahwa sebanyak 90% dari jalur perdagangan dunia diangkut melalui laut dan 40% dari

perdagangan tersebut melewati Indonesia. (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2018).

2.2 Konsep Patroli Laut Bea dan Cukai

Kementerian Keuangan melalui Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, khususnya Direktorat Penindakan dan Penyidikan, memiliki unit khusus dalam menanggulangi dan mengantisipasi penyelundupan yang terjadi di Daerah Pabean Indonesia. Unit tersebut merupakan Subdirektorat Patroli Laut di bawah Direktorat Penindakan dan Penyidikan, dipimpin oleh seorang Kepala Subdirektorat (Kasubdit). Bea Cukai memiliki peran sebagai pelindung masyarakat dari barang-barang ilegal yang dapat masuk ke Daerah Pabean Indonesia dan membahayakan kehidupan warga Indonesia dan sebagai penjaga industri dalam negeri untuk bersaing dengan industri dari luar negeri dengan mengontrol masuk dan keluar barang dari wilayah Indonesia. Selain itu, Bea Cukai juga bertanggung jawab untuk memastikan terpenuhinya pungutan negara di sektor kepabeanan dan cukai. (Budilaksono, 2020). Sehingga bukan tanpa alasan Patroli Laut Bea dan Cukai berdiri, kegiatan ini juga merupakan implementasi aturan dalam Keputusan Direktur Jenderal Nomor KEP-58/BC/1997 tentang Patroli Bea Cukai. Dinyatakan bahwa patroli laut, sebagai bagian dari keseluruhan Patroli Bea Cukai, adalah pelaksanaan tugas yang dilakukan dalam rangka :

- a. Penindakan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 30/KMK.05/1997 tentang Tata Laksana Penindakan di Bidang Kepabeanan dan peraturan pelaksanaannya;

- b. Penindakan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 323/KMK.05/1996 tanggal 1 Mei 1996 tentang Pelaksanaan Penindakan di Bidang Cukai;
- c. Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai serta peraturan perundang-undangan lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada DJBC; atau
- d. Penyelidikan sebagai tindak lanjut dari penyidikan

Kondisi saat ini mengenai Patroli Laut Bea dan Cukai telah mengalami banyak perkembangan, salah satunya sudah terdapat Indikator Kinerja Utama mengenai Patroli Laut. Indikator Kinerja Utama (IKU) berdasarkan PERMENPAN Nomor : PER/09/M.PAN/5/2007 tentang Pedoman Umum Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Instansi Pemerintah, adalah ukuran keberhasilan dari suatu tujuan dan sasaran strategis organisasi. (Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, 2009). Oleh karena itu, DJBC telah menentukan IKU mengenai Patroli Laut khususnya dalam hal efektivitas. Ditetapkan 4 (empat) komponen yang digunakan dalam perhitungan efektivitas patroli laut, yaitu :

Gambar II.1 IKU Efektivitas Patroli Laut

$$\begin{aligned}
 & \text{Komponen 1} & \text{Komponen 2} \\
 & = \frac{\Sigma(\text{Pelaksanaan Patroli Laut})}{\Sigma(\text{Rencana Patroli Laut})} \times 65\% + \frac{\Sigma(\text{Patla yg melakukan Riksa sarkut})}{\Sigma(\text{Pelaksanaan Patroli Laut})} \times 10\% \\
 & \text{Komponen 3} & \text{Komponen 4} \\
 & + \frac{\Sigma(\text{Patla yg menghasilkan penegahan/penyegelan})}{\Sigma(\text{Pelaksanaan Patroli Laut})} \times 10\% + \frac{\Sigma(\text{Patla yg menghasilkan penegahan targetting})}{\Sigma(\text{Pelaksanaan Patroli Laut})} \times 15\%
 \end{aligned}$$

Sumber : Subdirektorat Patroli Laut DJBC

Seiring berjalannya waktu, Patroli Laut Bea dan Cukai juga telah mengalami begitu banyak perkembangan, sehingga pada tahun 2019 dibuat sebuah peraturan di tingkat Kementerian, yakni Peraturan Menteri Keuangan yang selanjutnya disingkat menjadi PMK Nomor 179/PMK.04/2019 tentang Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. PMK tersebut dibuat sebagai bentuk penyempurnaan kegiatan patroli laut yang dilakukan oleh Bea Cukai. Dijelaskan pada PMK tersebut berbagai ketentuan mengenai pelaksanaan patroli laut, mulai dari dasar pelaksanaan, tujuan, wilayah skema patroli, sarana operasi, satuan tugas patroli, persiapan, pelaksanaan, pengakhiran patroli laut.

2.2.1 Tujuan Patroli Laut Bea dan Cukai

Pada Pasal 3 PMK No 179/PMK.04/2019 tentang Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, untuk kepentingan penegakan hukum, kemanusiaan, atau kegiatan lain dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan peraturan perundang-undangan, Pejabat Bea dan Cukai dapat melaksanakan Patroli Laut untuk tujuan:

- a. pencegahan pelanggaran di bidang kepabeanan dan/ atau cukai;
- b. tindak lanjut dari penyidikan;
- c. koordinasi dalam rangka penegakan hukum dengan instansi dalam negeri dan/ atau instansi luar negeri;
- d. mendukung tugas dan fungsi pengawasan pada instansi dalam negeri lainnya;

- e. memberi bantuan pencarian dan penyelamatan / *Search and Rescue* (SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan mengenai hukum laut;
- f. memberi bantuan pengamanan dan pelaksanaan tugas pejabat negara; dan/ atau
- g. tujuan lainnya berdasarkan persetujuan Direktur Jenderal.

2.2.2 Wilayah Skema Patroli Laut

Patroli laut sebagaimana pada pasal 4 dan 5 PMK No 179/PMK.04/2019 tentang Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dilaksanakan di seluruh wilayah perairan Daerah Pabeian dan zona tambahan sesuai peraturan ketentuan hukum laut internasional. Patroli Laut Bea dan Cukai memiliki 4 (empat) skema antara lain :

- a. Mandiri

Patroli skema mandiri dilakukan oleh 1 (satu) Kantor Bea Cukai pada wilayah pengawasannya atau wilayah pengawasan Kantor Wilayah DJBC lainnya berdasarkan permintaan secara tertulis atau perjanjian;

- b. Bawah Kendali Operasi (BKO)

Patroli laut dengan skema BKO dilakukan oleh 1 (satu) kantor Bea dan Cukai dalam wilayah yang berada dalam pengawasannya dengan bantuan Sarana Operasi dan/ atau pengoperasian Sarana Operasi dari Kantor Bea dan Cukai lainnya, berdasarkan persetujuan direktur di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang membidangi penindakan di bidang kepabeanan dan cukai;

- c. Terpadu

Patroli laut skema terpadu dilakukan oleh lebih dari 1 (satu) Kantor Bea dan Cukai tanpa terbatas pada wilayah pengawasannya berdasarkan Surat Perintah Direktur Jenderal, contoh surat perintah seperti pada Lampiran 1;

d. Terkoordinasi

Patroli laut dengan skema terkoordinasi dilakukan oleh Kantor Bea dan Cukai untuk koordinasi dengan administrasi pabean dan/atau lembaga pemerintahan lainnya, untuk kegiatan penegakan hukum, dan dalam rangka kegiatan pertahanan keamanan laut sesuai permintaan Tentara Nasional Indonesia (TNI).

2.2.3 Sarana Operasi dan Satuan Tugas Patroli

Dalam menunjang pelaksanaan patroli laut, berdasarkan pasal 6 s.d. 10 PMK Nomor 179/PMK.04/2019 tentang Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, unit pelaksana Patroli Laut Bea dan Cukai dilengkapi dengan Kapal Patroli yang dapat dibantu dengan sarana operasi pengawasan lainnya seperti radar, satelit, dan/atau pesawat tanpa awak. Selain dari sarana yang tersedia, Patroli Laut Bea dan Cukai juga melakukan kegiatan pengelolaan Sarana Operasi untuk memastikan seluruh Sarana Operasi dapat berjalan dengan baik ketika akan digunakan untuk pelaksanaan patroli laut. Kegiatan patroli laut memiliki Satuan Tugas yang dipimpin oleh Komandan Patroli (Kopat). Satuan Tugas tersebut terdiri dari pegawai yang memiliki fungsi antara lain navigasi, teknik, dan pemeriksaan. Satuan Tugas Patroli Laut tersebut bertugas berdasarkan Surat Perintah yang dikeluarkan oleh Pejabat yang berwenang.

2.2.4 Persiapan, Pelaksanaan dan Penghentian Patroli

Patroli Laut Bea dan Cukai memiliki tahapan-tahapan pelaksanaan yang harus dipatuhi oleh seluruh unit pelaksana yang melakukan kegiatan patroli laut, berdasarkan Pasal 11 s.d. Pasal 24 PMK Nomor 179/PMK.04/2019 tentang Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Tahapan tersebut secara garis besar dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu :

a. Persiapan

Persiapan patroli laut dimulai dengan penentuan kesiapan Kapal Patroli sebelum pelaksanaan patroli laut. Penentuan kesiapan tersebut dilakukan minimal dengan memastikan antara lain : kondisi kelaiklautan Kapal Patroli terpenuhi, kelengkapan administrasi pelaksanaan patroli laut, perbekalan dan perlengkapan patroli laut, kesiapan senjata api bilamana diperlukan.

b. Pelaksanaan

Pelaksanaan Patroli Laut Bea dan Cukai dimulai dengan penerbitan Surat Perintah (SPRINT). Selanjutnya, selama pelaksanaan kegiatan patroli laut, Komandan Patroli secara berkala melaporkan setiap perkembangan pelaksanaan kegiatan kepada Pejabat Bea Cukai penerbit Surat Perintah melalui alat komunikasi yang tersedia, baik itu radio, telepon genggam, dan/atau alat lainnya.

Selama pelaksanaan kegiatan patroli laut, unit pelaksana patroli laut diperkenankan untuk melakukan berbagai macam kegiatan penindakan antara lain : penghentian sarana pengangkut, pemeriksaan sarana

pengangkut, penegahan dan penyegelan, serta berbagai macam bentuk penyelamatan, pengamanan, maupun pembelaan diri dalam kondisi darurat. Berbagai bentuk penindakan tersebut memiliki batasan dan ketentuan yang harus dipatuhi oleh seluruh unit pelaksana patroli laut agar pelaksanaan kegiatan dapat berjalan dengan baik untuk mencapai target yang telah ditetapkan dan tetap sesuai dengan aturan.

c. Pengkahiran

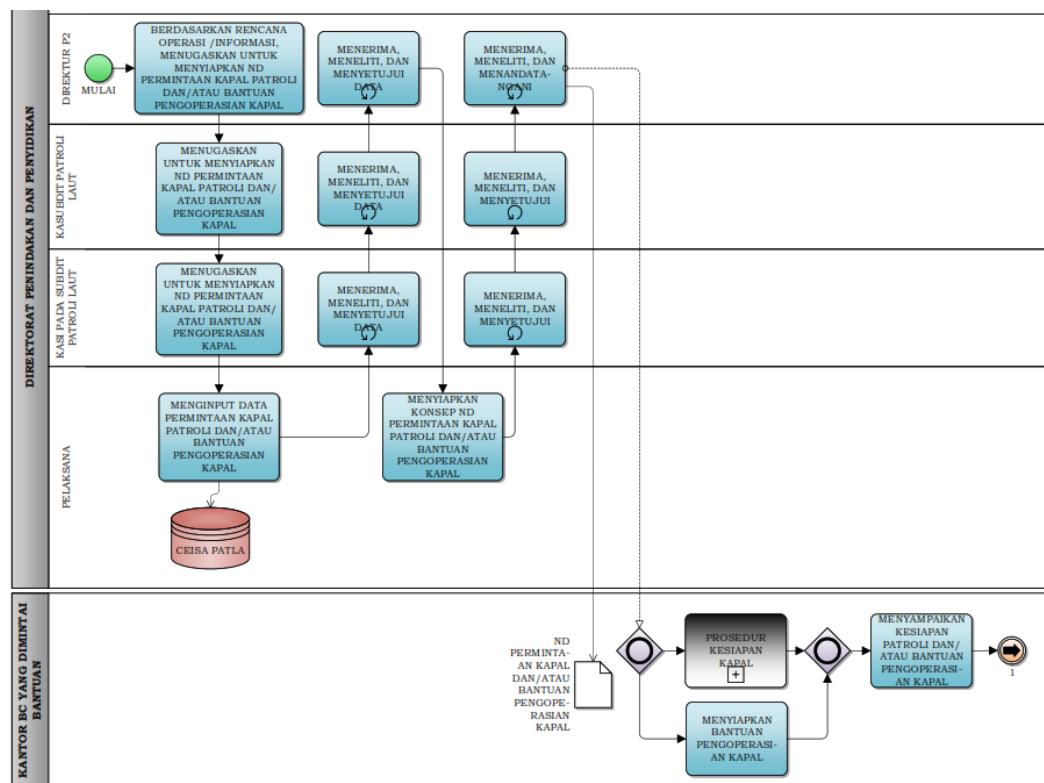
Kegiatan patroli laut berakhir dalam beberapa kondisi seperti Surat Perintah (SPRINT) yang telah habis masa berlakunya atau terdapat perintah dari Pejabat Bea Cukai penerbit Surat Perintah untuk mengakhiri pelaksanaan patroli laut. Selain itu, apabila masa berlaku Surat Perintah akan segera berakhir tetapi patroli laut dirasa masih diperlukan, maka Pejabat Bea dan Cukai dapat menerbitkan Surat Perintah perpanjangan waktu pelaksanaan patroli laut dan disampaikan kepada satuan tugas unit pelaksana patroli laut. Apabila pelaksanaan patroli laut telah berakhir, maka Komandan Patroli membuat laporan secara tertulis terkait pelaksanaan Patroli Laut kepada Pejabat Bea dan Cukai penerbit Surat Perintah.

2.3 Konsep Patroli Laut Skema Terpadu

Patroli Laut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki beberapa skema dalam pelaksanaannya. Salah satu skema tersebut adalah skema terpadu, dijelaskan pada Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai nomor KEP-195/BC/2021 pada Standar Operasional Prosedur nomor 12/P2/2021 tentang Penugasan Patroli Laut dengan Skema Terpadu. Dijelaskan dalam SOP tersebut bahwa patroli laut dengan

skema terpadu adalah patroli yang melibatkan lebih dari satu Kantor Bea dan Cukai tanpa terbatas pada wilayah yang berada dalam penugasan / pengawasannya.

Gambar II.2 Flowchart pelaksanaan Patroli Laut Skema Terpadu



Sumber : SOP nomor 12/P2/2021

Pelaksanaan Patroli Laut Skema Terpadu dimulai ketika Direktur Penindakan dan Penyidikan (P2) menugaskan Kepala Subdirektorat Patroli Laut lalu dilanjutkan kepada Kepala Seksi pada Subdirektorat Patroli Laut untuk menyiapkan Nota Dinas (ND) Permintaan Kapal Patroli dan/atau Bantuan Pengoperasian Kapal. Terhadap tugas tersebut dilakukan penginputan data oleh pelaksana ke CEISA PATLA. Terhadap ND tersebut, ketika akhirnya telah diterima, diteliti dan disetujui oleh Direktur P2 maka dapat dikirimkan kepada kantor Bea dan Cukai yang dituju. Kantor Bea dan Cukai yang dituju melakukan prosedur kesiapan kapal dan/atau

menyiapkan bantuan pengoperasian kapal segera setelah ND tersebut diterima, setelah selesai maka dapat disampaikan kesiapan patroli dan/atau bantuan pengoperasian kapal.

Skema Terpadu pada pelaksanaan Patroli Laut Bea dan Cukai, dilaksanakan ketika Surat Perintah (SPRINT) Patroli dengan Skema Terpadu telah ditandatangani oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai. Terhadap SPRINT tersebut dilaksanakan patroli laut dengan skema terpadu oleh beberapa petugas pelaksana antara lain :

- a. Penanggung Jawab Operasi
- b. Pengendali Operasi
- c. Pengendali Taktis
- d. Komandan Patroli
- e. Nakhoda
- f. Satuan Tugas Patroli Laut

Dalam pelaksanaan Patroli Laut dengan Skema Terpadu, Komandan Patroli menyiapkan Laporan Hasil Pelaksanaan Patroli bersama dengan Nakhoda. Laporan Hasil Pelaksanaan Patroli tersebut selanjutnya diserahkan kepada Direktur P2. Selanjutnya jika mendapat bantuan kapal patroli, pelaksana di Dit. P2 menginput data rencana pelayaran ke wilayah patroli ke CEISA PATLA, sampai pada akhirnya disetujui oleh Direktur P2 lalu disiapkan konsep Surat Perintah Pelayaran ke Wilayah Patroli oleh pelaksana yang pada akhirnya Patroli Laut Skema Terpadu selesai setelah SPINT tersebut ditandatangani oleh Direktur Jenderal.

2.4 Teori Narkotika

Narkotika merupakan zat atau obat yang dapat berasal dari tanaman, sintesis, atau semi-sintesis, yang memiliki kemampuan untuk mengubah kesadaran, menghilangkan atau mereduksi rasa, serta dapat menyebabkan ketergantungan. (Tanjung, 2005). Sangat dapat dipahami bahwa narkotika memiliki dampak yang sangat besar dan berbahaya bagi kesejahteraan suatu negara. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 2009 tentang Narkotika, disebutkan bahwa narkotika adalah zat atau obat yang berasal dari tanaman atau bukan tanaman, baik sintetis maupun semisintetis, yang dapat menyebabkan penurunan atau perubahan kesadaran, hilangnya rasa, mengurangi sampai menghilangkan rasa nyeri, dan dapat menimbulkan ketergantungan, yang dibedakan ke dalam golongan-golongan sebagaimana terlampir dalam Undang-Undang tersebut.

Gambar II.3 Penggolongan Narkotika

PENGGOLONGAN NARKOTIKA			Total : 267 jenis
GOLONGAN I	GOLONGAN II	GOLONGAN III	
1. Tanaman papaver 2. Opium mentah 3. Opium masak (candu, jicing, jicingko) 4. Tanaman koka 5. Dau koka 6. Kokain mentah 7. Kokaina 8. Tanaman Ganja 9. Heroin 10. Amfetamin(Ekstasi) (64+18+32+19+14+8+6=161 Jenis)	1. Alfasetilmetadol 2. Alfametadol 3. Benzetidin 4. Betametadol 5. Dektromoramida 6. Diampromida 7. Metadon 8. Morfin 9. Petidin 10. Hidrokodona 11. Isometadone 12. DII (86+5-1+1= 91 jenis)	1. Asetildihidrokodeina 2. Dekstropropoksifena 3. Dihidrokodeina 4. Etilmorfin 5. Kodeina 6. Nikodekodina 7. CB 13 8. Garam2 dr Narkotika 9. Sediaan difenoksin dng bahan lain bukan narkotika 15 Jenis	
- Dilarang digunakan untuk kepentingan pelayanan kesehatan - Dalam jumlah terbatas dapat digunakan kepentingan penelitian atas rekomendasi kementerian - Tuntutan hukuman 4 tahun	- Berpotensi tinggi menyebabkan ketergantungan dan digunakan pengobatan sebagai pilihan terakhir - Tuntutan hukuman 2 tahun	- Berpotensi ringan menyebabkan ketergantungan dan byk digunakan terapi - Tuntutan hukuman 1 tahun	
PASAL 8			

Sumber : BNN Kota Bandung. (September 2019)

Berdasarkan penggolongan narkotika yang telah dipublikasikan oleh BNN Kota Bandung, dapat disimak bahwa narkotika terbagi menjadi tiga kategori. Pembagian ini didasarkan pada evaluasi terhadap potensi ketergantungan yang dimiliki oleh setiap jenis narkotika, serta tuntutan hukuman yang berlaku bagi individu yang terlibat dalam penyalahgunaan narkotika. Dengan memahami klasifikasi ini, dapat dilakukan langkah-langkah yang lebih terarah dalam upaya pencegahan, penanggulangan, dan penegakan hukum terkait dengan masalah narkotika. Menurut informasi yang tersedia pada situs *hukumonline.com* (Oktavira, 2023) diuraikan secara lebih detail bahwa penggolongan narkotika adalah sebagai berikut:

- a. narkotika golongan I adalah narkotika yang hanya dapat digunakan untuk tujuan pengembangan ilmu pengetahuan dan tidak digunakan dalam terapi, serta mempunyai potensi sangat tinggi mengakibatkan ketergantungan;
- b. narkotika golongan II adalah narkotika berkhasiat pengobatan digunakan sebagai pilihan terakhir dan dapat digunakan dalam terapi dan/atau untuk tujuan pengembangan ilmu pengetahuan serta mempunyai potensi tinggi mengakibatkan ketergantungan; dan
- c. narkotika golongan III adalah narkotika berkhasiat pengobatan dan banyak digunakan dalam terapi dan/atau untuk tujuan pengembangan ilmu pengetahuan serta mempunyai potensi ringan mengakibatkan ketergantungan.

Handrawan et al. (2022) mengemukakan bahwa narkotika memiliki dampak ganda; di satu sisi, sangat diperlukan dalam bidang medis dan ilmiah, namun di sisi

lain, penyalahgunaannya sangat membahayakan masa depan generasi muda, stabilitas masyarakat, dan bahkan eksistensi ketahanan nasional suatu bangsa. Oleh karena itu, dibutuhkan aturan dalam bentuk hukum untuk mengatur dan mengurangi penyalahgunaan serta peredaran narkoba, terutama di Indonesia. Permasalahan narkoba telah merasuki seluruh lapisan masyarakat, dari anak-anak hingga dewasa, dari golongan bawah hingga pejabat bahkan politisi, dan penegak hukum pun tidak terhindar dari penyalahgunaan narkoba. Oleh karena itu, upaya untuk memberantasnya tidak cukup hanya dilakukan oleh pemerintah dan aparat penegak hukum saja, tetapi juga memerlukan partisipasi aktif seluruh masyarakat dalam pencegahan dan penanggulangan penyebaran serta penyalahgunaan narkoba.

Gambar II.4 Penanganan Kasus Narkoba per Tahun



Sumber : Pusat Penelitian, Data, dan Informasi milik Badan Narkotika Nasional

Berdasarkan data dan informasi yang terdapat pada situs Pusat Penelitian, Data, dan Informasi milik Badan Narkotika Nasional, digambarkan pada Gambar II.4 bahwa kasus narkoba semakin bertambah sepanjang tahun 2009 s.d. 2018 dan menurun pada tahun 2018 s.d. 2021. Selama 10 tahun terakhir, data statistik menunjukkan bahwa jumlah kasus narkoba mayoritas telah mencapai lebih dari

500 kasus (Badan Narkotika Nasional, 2023). Trend ini menggambarkan bahwa semakin banyak individu yang terlibat dalam kegiatan penyelundupan dan penyalahgunaan narkotika seiring berjalannya waktu. Kondisi ini menyoroti eskalasi masalah narkotika yang memerlukan perhatian serius dari semua aparat penegak hukum yang bertanggung jawab langsung dalam mencegah penyalahgunaan narkotika. Hal ini menandakan bahwa strategi pencegahan dan penegakan hukum yang lebih efektif harus dikembangkan untuk mengatasi penyebaran dan penyalahgunaan narkotika yang semakin meluas.

Produsen, kurir, dan korban narkotika berasal dari berbagai negara, sehingga kejahatan terkait narkotika dan obat-obatan terlarang bersifat lintas batas, dan kerja sama internasional sangat diperlukan untuk mengatasi masalah ini. Indonesia, karena kondisi geografis dan demografisnya, menjadi salah satu tujuan perdagangan narkotika. Saat ini, Indonesia menganggap kejahatan narkotika sebagai ancaman serius dan penanganannya memerlukan upaya yang besar. (Jaya & Rajagukguk, 2019). Berdasarkan kondisi tersebut, narkotika menjadi salah satu musuh utama setiap negara, termasuk Indonesia. Penanggulangan maupun pencegahan penyalahgunaan narkotika yang dapat dilakukan adalah dengan menjalin kerja sama internasional dengan seluruh negara tetangga.

2.5 Konsep Penyelundupan

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara dengan bentuk kepulauan, memiliki perairan yang sangat luas dan menghubungkan setiap pulau-pulau yang berada di wilayah Republik Indonesia. Luasnya wilayah perairan Indonesia menjadikan negara ini sebagai jalur lalu lintas perdagangan internasional

yang dilalui oleh banyak moda transportasi dari berbagai negara, khususnya di laut. Kondisi demikian menyebabkan Indonesia memiliki keuntungan untuk dapat menjadi poros maritim dunia. Seperti dilansir dalam *itb.ac.id* (Kusumastuti, 2014), Dr. Ir. Son Diamar (Anggota Dewan Kelautan Indonesia) menyampaikan bahwa Indonesia memiliki empat lokasi strategis yang dilewati oleh 40% kapal perdagangan global, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Keempat lokasi ini memberikan peluang besar bagi Indonesia untuk menjadi pusat perdagangan industri dan jalur maritim global.

Keuntungan berupa luasnya wilayah perairan yang dimiliki Indonesia harus dibarengi dengan kemampuan pemerintah dalam menghadapi berbagai peluang maupun ancaman dan tantangan yang ada. Sebagai negara maritim, Indonesia dapat menciptakan sistem pergerakan industri yang dapat meningkatkan kualitas ekonomi Indonesia. Selain itu, kemampuan sumber daya manusia yang ada juga harus mumpuni untuk dapat mengelola sistem yang ada, sehingga cita-cita Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia dapat tercapai. Indonesia sudah ditungkan dengan kondisi geografis yang sangat menunjang untuk menjadi negara maju, sehingga hal tersebut harus diimbangi dengan faktor-faktor lain yang dapat meningkatkan kualitas kesejahteraan negara.

Berbagai keuntungan dan peluang yang dimiliki akibat dari kondisi geografis Indonesia, tidak terlepas dari ancaman dan tantangan yang membersamai itu semua. Kondisi perairan Indonesia yang sangat luas dan terbuka menjadikan Indonesia sebagai negara yang cocok untuk dijadikan tujuan penyelundupan barang-barang ilegal dari negara lain. Penyelundupan barang ilegal merujuk pada

tindakan membawa barang secara rahasia yang melanggar hukum, seringkali dilakukan di wilayah tertentu bahkan melibatkan lintas negara, dan bertentangan dengan ketentuan yang berlaku di negara tersebut. (Novarizal & Kumara, 2023). Penyelundupan barang ilegal dapat mencakup berbagai jenis barang, mulai dari narkoba, senjata, hingga barang-barang berharga seperti artefak budaya atau satwa dilindungi. Akibatnya, hal ini tidak hanya mengancam keamanan dan kedaulatan suatu negara, tetapi juga dapat merusak ekonomi dan lingkungan serta mengganggu stabilitas sosial.

Novarizal, Riky dan Muhammad Anil Kumara, (2023) membagi penyelundupan secara umum menjadi dua jenis, yaitu :

- a. Penyelundupan impor, merupakan praktik ilegal yang mana barang-barang dari luar negeri dimasukkan ke wilayah Indonesia tanpa mematuhi prosedur resmi yang telah ditetapkan untuk proses impor. Hal ini seringkali melibatkan penghindaran pembayaran pajak, bea masuk, atau pemenuhan persyaratan lain yang diatur oleh pemerintah. Kegiatan ini dapat merugikan negara karena mengurangi pendapatan pajak dan membahayakan industri dalam negeri dengan membanjirkan pasar dengan barang-barang ilegal atau tanpa izin yang dapat bersaing secara tidak adil.
- b. Penyelundupan ekspor adalah tindakan ilegal yang mana barang-barang dari Indonesia dikeluarkan ke luar negeri tanpa melalui prosedur resmi yang telah ditetapkan untuk ekspor. Hal ini seringkali melibatkan upaya menghindari pembayaran pajak, bea keluar, atau izin ekspor yang

seharusnya diperlukan oleh pemerintah. Praktik ini dapat merugikan negara karena mengurangi pendapatan yang seharusnya diperoleh dari ekspor, serta dapat mengganggu ketertiban perdagangan internasional.

Selain dari dua jenis penyelundupan tersebut, terdapat juga penyelundupan legal dan juga ilegal. Penyelundupan legal adalah praktik membawa barang dari luar negeri ke wilayah Indonesia atau mengeluarkan barang dari Indonesia ke luar negeri dengan mematuhi prosedur yang telah ditetapkan, termasuk penggunaan dokumen resmi. Namun, dokumen tersebut tidak mencerminkan dengan benar barang yang dimasukkan atau dikeluarkan. Sementara itu, Penyelundupan ilegal adalah kegiatan membawa masuk atau mengeluarkan barang tanpa menggunakan dokumen yang sah.

2.6 Penelitian Terdahulu

Dalam melengkapi penelitian ini, Penulis melakukan literasi terhadap beberapa referensi yang merupakan penelitian terdahulu untuk memudahkan penyusunan karya tulis ini. Penelitian-penelitian terdahulu ini memberikan gambaran mengenai kajian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang terkait dengan topik tugas akhir ini. Penelitian-penelitian tersebut mengidentifikasi metodologi, prosedur, temuan maupun isu-isu penting yang membantu Penulis dalam menentukan segmen pengetahuan lain yang terkait dan dapat diperdalam untuk keperluan pengetahuan dan penelitian. Beberapa penelitian tersebut antara lain :

- a. Peran Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam Mencegah Penyelundupan Sabu Lintas Negara di Pos Lintas Batas Negara di Kecamatan Entikong, Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat.

(Syahrial, 2018), penelitian tersebut menyebutkan bahwa Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki yang cukup krusial dalam upaya pencegahan penyelundupan sabu lintas negara di pos lintas batas negara, peran tersebut adalah sebagai penjaga perbatasan Indonesia dari berbagai aktivitas penyelundupan narkoba jenis sabu dengan melakukan berbagai upaya pencegahan seperti penggunaan prasarana yang meliputi : *X-ray scanner*, *CCTV*, dan anjing pelacak. Dalam menjalankan peran tersebut Direktorat Jenderal Bea dan Cukai menghadapi hambatan dan kendala seperti kurangnya dukungan teknologi, informasi operasi bocor, maupun jumlah prasarana yang masih belum mumpuni.

- b. *Customs Integrated Maritime Surveillance System In Response To The Narcotics Smuggling In Indonesia*. (Budilaksono, 2020). Penelitian tersebut menjelaskan bahwa DJBC telah melaksanakan tugas pengawasan laut untuk pencegahan penyelundupan Narkoba Prekursor, dan Psikotropika dengan mengacu pada Teori Pencegahan Kejahatan di Laut dan Teori Pencegahan Penyelundupan. Sistem pengawasan laut yang diterapkan telah memenuhi aspek dan memadai, namun perlu dilakukan penerapan strategi yang lebih tajam untuk menyikapi permasalahan pola penyelundupan yang ada untuk menunjang efektivitas.
- c. Tinjauan Atas Pelaksanaan Patroli Laut pada Pangkalan Sarana Operasi (PSO) Bea dan Cukai tipe B Tanjung Priok di Area Patroli Kanwil Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. (Ghofur, 2020). Dalam

penelitian tersebut dijelaskan bahwa pelaksanaan patroli laut di PSO BC Tipe B Tanjung priok mengalami beberapa kendala seperti sarana pendukung pelaksanaan patroli laut yang kurang memadai, terdapat anak buah kapal patroli yang belum memiliki sertifikat keahlian dan keterampilan sesuai ketentuan berlaku. Selain itu juga terdapat pembahsan mengenai gambaran prosedur pelaksanaan patroli laut di kantor Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai Tipe B Tanjung Priok.

Terhadap tiga penelitian terdahulu yang telah penulis jadikan referensi, terdapat perbedaan-perbedaan yang menjadikan *research gap* untuk dijadikan dasar penelitian dalam Karya Tulis Tugas Akhir ini. Untuk penelitian pada poin a, penulis menerapkan perbedaan berupa lokus yakni wilayah pengawasan Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Balai Karimun. Untuk penelitian pada poin b, penulis menerapkan perbedaan berupa pengawasan kepabeanan terhadap narkoba dalam ruang lingkup skema operasi laut terpadu Jaring Sriwijaya sehingga akan didapatkan pengaruh operasi tersebut dalam menangani tingkat penyelundupan narkoba. Terhadap penelitian pada poin c, penulis juga menerapkan perbedaan berupa lokasi yakni pada Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Balai Karimun serta lebih menitikberatkan penelitian terhadap Operasi Laut Terpadu Jaring Sriwijaya.