



UNIVERSITAS PERTAHANAN

**DAMPAK KEBIJAKAN PENGADAAN KAPAL *FAST PATROL BOAT*
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI (DJBC) TAHUN 2013-
2015 TERHADAP OPERASIONAL PATROLI KEAMANAN MARITIM**

JURNAL ILMIAH

MUHAMMAD ASRULLAH

NIM: 120170302010

**FAKULTAS KEAMANAN NASIONAL
PROGRAM STUDI KEAMANAN MARITIM**

**BOGOR
Januari 2019**

**DAMPAK KEBIJAKAN PENGADAAN KAPAL FAST PATROL BOAT DIREKTORAT
JENDERAL BEA DAN CUKAI (DJBC) TAHUN 2013-2015 TERHADAP
OPERASIONAL PATROLI KEAMANAN MARITIM**

**THE IMPACT OF THE DIRECTORATE GENERAL OF CUSTOMS AND EXCISE FAST
PATROL BOAT PROCUREMENT POLICY IN 2013-2015 TO MARITIME SECURITY
PATROL OPERATIONAL**

Muhammad Asrullah¹, Supartono², M. Adnan Madjid³

Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan
(marineboybc@gmail.com, tonnret@yahoo.com, madjnun_8788@yahoo.com)

Abstrak - Berdasarkan UU Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) memiliki kewenangan dalam pengawasan lalu lintas barang yang masuk/keluar daerah Pabean menggunakan kapal patroli. Pengawasan DJBC dalam mengamankan hak-hak keuangan negara merupakan bagian dari pengawasan keamanan maritim nasional. Penguatan fungsi pengawasan DJBC di perairan pada tahun 2013 s.d 2015, dilaksanakan dengan pengadaan kapal patroli *Fast Patrol Boat (FPB)* sejumlah 16 unit. Pengadaan kapal menggunakan APBN dan dibangun di industry maritim/ galangan kapal dalam negeri. Permasalahan penelitian yaitu sejauhmana dampak kebijakan pengadaan dan operasional kapal patroli laut DJBC menunjang operasional patroli keamanan maritim. Tujuan penelitian yaitu menganalisis pelaksanaan dan dampak kebijakan pengadaan kapal dan operasional patroli laut DJBC dalam keamanan maritim serta pelaksanaannya dimasa mendatang. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif. Data diperoleh dari informan yang ditetapkan, selanjutnya data dianalisis dengan teknik analisis kualitatif dan dibahas sesuai dengan teori yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan pengadaan kapal FPB DJBC telah sesuai ketentuan yang berlaku, meskipun ketentuan yang ada khususnya untuk pengadaan kapal patroli belum diatur detail. Pengadaan kapal FPB DJBC telah memberikan dampak bersifat positif dan negatif terhadap keamanan nasional sesuai dengan pola operasi patroli DJBC. Struktur kelembagaan internal /eksternal DJBC dan penggunaan teknologi pendukung patroli laut yang terintegrasi menentukan pelaksanaan operasi dan polanya Hal-hal tersebut merupakan pertimbangan dalam perencanaan kebijakan pengadaan kapal khususnya menentukan kebutuhan kapal patroli kedepan. Kesimpulan kebijakan pengadaan kapal patroli *FPB* DJBC telah memberikan dampak terhadap keamanan nasional, namun demikian diperlukan upaya sinergitas dalam rangka memitigasi dampak negatif kebijakan dan optimalisasi pengawasan keamanan maritim.

Kata Kunci : Kebijakan pengadaan kapal, operasional patroli laut, dampak kebijakan dan keamanan maritim.

Abstract - Based on the Customs Law, the Directorate General of Customs and Excise (DJBC) has the authority to supervise the traffic of goods entering / leaving the Customs area using patrol boats. DJBC's supervision in securing state financial rights is part of national maritime security supervision. Strengthening the supervision function of DJBC in the waters in 2013 until 2015 was carried out by procuring 16 *Fast Patrol Boat (FPB)*. Procurement of boats uses APBN and is built in the maritime

¹ Mahasiswa Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

² Wakil Rektor II Bidang Umum dan Keuangan, Universitas Pertahanan

³ Wakil Dekan Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

industry/domestic shipyards. Research problems are the extent of the impact of the procurement and operational policies of the DJBC maritime patrol boats supporting the operations of maritime security patrols. The research objective is to analyze the implementation and impact of ship procurement policies and DJBC maritime patrol operations in maritime security and its implementation in the future. The study was conducted using qualitative methods. Data is obtained from the informants specified, then the data is analyzed by qualitative analysis techniques and discussed according to the relevant theory. The results of the study indicate that the implementation of FPB DJBC's ship procurement policy is in accordance with applicable regulations, even though the provisions in particular for the procurement of patrol boats have not been regulated in detail. The procurement of the FPB DJBC has had a positive and negative impact on national security in accordance with the DJBC patrol operation pattern. DJBC's internal / external institutional structure and integrated technology use of marine patrol supporters determine the implementation of operations and patterns. These are considerations in planning FPB procurement policies specifically determining the need for future patrol boats. Conclusion the procurement policy of the FPB DJBC patrol boat has had an impact on national security, however, synergy efforts are needed in order to mitigate the negative impact of policies and optimize maritime security supervision.

Keywords : *Ship procurement policies, maritime patrol operations, the impact of policies and maritime security*

PENDAHULUAN

Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia (*archipelagic state*). Indonesia memiliki luas perairan mencapai 5,9 juta kilometer persegi, dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) mencapai 6.159.032 kilometer persegi.⁴ Luas perairan Indonesia mencapai 2,8 juta kilometer persegi dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia seluas 2,7 juta kilometer persegi serta panjang garisnya mencapai 81.000 kilometer. Negara Indonesia dijuluki juga dengan Zamrud Khatulistiwa yang memiliki 17.499 pulau dengan luas daratan 1,9 juta kilometer persegi. Indonesia terletak pada posisi

yang sangat strategis diantara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudera (Hindia dan Pasifik).⁵

Letak dan posisi geografis Indonesia yang strategis menjadikan lautannya sebagai tempat lintas berbagai kapal dengan berbagai macam kepentingan yang menyertainya. Selain itu potensi alam Indonesia yang kaya dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dengan melakukan perdagangan melalui laut secara illegal (penyelundupan), misalnya hasil hutan (kayu dan rotan) hasil tambang (pasir timah dan minyak bumi), dan lain-lain.

Aktivitas penyelundupan timbul karena adanya disparitas harga yang

⁴ Marsetio, *Indonesian Sea Power*, (Jakarta : Indonesia Defence University, 2014), hal. xviii

⁵ Rajab Ritonga, *Kesadaran Baru Maritim*, (Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama, 2016), hal. 115

tinggi dari komoditas di pasar domestik dan pasar internasional yang didukung oleh posisi dan letak Indonesia. Perbedaan tersebut membuat pihak tertentu memanfaatkan kondisi itu tanpa mematuhi prosedur kepabeanan dibidang ekspor dan impor.

Kegiatan penyelundupan juga didukung oleh kondisi Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang terbuka, artinya walaupun Indonesia mempunyai kedaulatan (*sovereignty*) sebagai negara kepulauan dalam hal penegakan hukum dan menjaga kedaulatan laut wilayahnya, Indonesia juga wajib mengakomodir kepentingan negara lain diantaranya menyediakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) untuk rute pelayaran kapal asing yang melintasi perairan Indonesia.⁶

Dalam konteks ekonomi, kegiatan penyelundupan menjadi masalah yang serius, hal ini disebabkan penyelundupan merupakan salah satu faktor yang menimbulkan tidak terpenuhinya penerimaan negara di dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) pembangunan bangsa dan negara menuju kesejahteraan rakyat. Hal ini

⁶ Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia Prospek dan Kendala*, (Jakarta: Seskoal 2012), hal.50

terlihat dari data penindakan DJBC (tabel 1) yang menggambarkan penindakan dan penyelamatan keuangan negara. Disisi lain dampak penyelundupan dengan masuknya barang terlarang (narkoba), perdagangan manusia, penyelundupan senjata, pencucian uang, terorisme, menimbulkan permasalahan keamanan negara dan mengancam keselamatan bangsa.⁷

Berdasarkan data tersebut, fenomena pelanggaran di wilayah kepabeanan (laut) khususnya penyelundupan baik ekspor maupun impor merupakan kejahatan yang harus ditanggulangi oleh aparat penegak hukum. Undang - Undang No. 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang No. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan memberikan kewenangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) untuk melaksanakan pengawasan lalu lintas barang ekspor/impor di dalam daerah Pabean.⁸

⁷ Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, *Buku Putih Pertahanan 2015*, (Jakarta: Kemhan) hal. 13

⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan, Pasal 1 ayat (1)

Tabel 1. Jumlah Penindakan DJBC dan Penyelamatan Keuangan Negara

Tahun	Jumlah	Nilai Barang (Rp)	Penyelamatan Penerimaan Negara (Rp)
2012	84	252,087,310,413	229,113,207,935
2013	171	109,443,166,000	26,631,747,372
2014	176	558,722,239,667	29,827,537,592
2015	178	189,604,703,369	29,928,951,543
2016	405	247,400,561,922	113,639,161,339
2017	247	144,673,934,691	84,713,354,840
Grand Total	1261	1,501,931,916,062	513,853,960,621

Sumber : Subdit Patroli Laut, Direktorat Penindakan dan Penyidikan Kantor Pusat DJBC (2017)

Secara umum kewenangan DJBC tersebut dilaksanakan melalui fungsi pelayanan dan pengawasan dimana DJBC bertindak sebagai *Revenue collection*, yaitu memungut penerimaan negara dari sektor Bea Masuk/Bea Keluar atas barang impor/ekspor dan cukai; *Trade facilitation*, yaitu mendukung kelancaran arus barang impor/ekspor; *Industrial assistance*, yaitu menciptakan iklim usaha yang kondusif dengan pemberian berbagai fasilitas di bidang kepabeanan dan cukai; *Community protection*, yaitu mencegah dan mengawasi masuknya yang dapat menimbulkan efek negatif bagi keamanan negara dan kesehatan masyarakat.⁹

Secara khusus kewenangan DJBC dalam pengawasan di perairan diatur di

⁹ Tugas dan fungsi Bea Cukai, dalam <http://www.beacukai.go.id/>, diakses tanggal 25 Oktober 2017

pasal 75 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2006 yang menjelaskan bahwa pejabat bea dan cukai dalam melaksanakan tugas pengawasan terhadap sarana pengangkut di laut atau di sungai menggunakan kapal patroli atau sarana lainnya.¹⁰ Untuk mewujudkan fungsi pengawasan DJBC di perairan yang optimal, di tahun 2011 DJBC membuat kebijakan strategis yaitu pengadaan kapal patroli FPB yang dilakukan secara bertahap hingga tahun 2020. Kebijakan pengadaan kapal FPB dituangkan dalam dokumen “*Rencana Strategik Revitalisasi dan Pengembangan Pemanfaatan Sarana Operasi DJBC*”.

Kebijakan tersebut bertujuan untuk menjaga kesiagaan, keandalan dan keterpaduan sarana operasi di perairan dalam rangka operasi dan patroli pencegahan dan penindakan di bidang Kepabeanan dan Cukai.¹¹ Hal ini mengingat kapal-kapal patroli FPB yang dimiliki DJBC tidak mencukupi, baik dari segi jumlah maupun ukuran kapal, untuk berpatroli ke semua tempat yang berpotensi adanya penyelundupan dan sulit dijangkau karena kondisi dan

¹⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006, Pasal 75 ayat (1)

¹¹ DJBC, “*Rencana Strategik Revitalisasi dan Pengembangan Pemanfaatan Sarana Operasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*, 2011 hal. 3

karakteristik laut. Sebagian besar lautan di Indonesia, khususnya di wilayah timur, merupakan perairan yang dalam dengan gelombang yang tinggi, sehingga dibutuhkan kapal patroli yang lebih besar dan daya jelajah yang cukup jauh.¹²

Sebagai pelaksanaan atas rencana kebijakan tersebut, pada Tahun Anggaran 2013-2015 telah dilaksanakan pengadaan kapal patroli FPB sebanyak 16 unit yang terdiri dari 2 unit kapal FPB 60 meter, 4 unit kapal FPB 38 meter, dan 10 unit kapal FPB 28 meter pada perencanaan awalnya hanya sebanyak 13 unit saja. Hal ini dikarenakan di tahun 2014 dibentuk pangkalan baru di Sorong melalui PMK Nomor 206.5/PMK.01/2014 dan memerlukan armada kapal patroli

Pengadaan kapal patroli FPB DJBC dibiayai oleh APBN dengan skema *multiyear* dan pembangunannya oleh galangan dalam negeri melalui proses pengadaan barang dan jasa sesuai Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 dan perubahannya. Hasil pengadaan berupa kapal patroli FPB telah diserahkan ke Satuan Kerja PSO DJBC oleh Penyedia di Tahun 2015-2016 yaitu PSO DJBC Tipe A Tanjung Balai Karimun : 1 unit FPB 60 meter, 2 unit FPB

38 meter, dan 7 unit FPB 28 meter. PSO DJBC Tipe B Batam : 1 unit FPB 28 meter. PSO DJBC Tipe B Pantoloan : 1 unit FPB 60 meter, 2 unit FPB 38 meter dan 2 unit FPB 28 meter. Besarnya anggaran negara untuk pengadaan kapal tersebut, tentunya harus memberikan kontribusi dalam menunjang optimalisasi tugas dan fungsi pengawasan DJBC di perairan dengan pendekatan *security approach* dan *prosperity approach* yang tidak terpisahkan dengan pengawasan keamanan maritim dalam lingkup nasional.

Berdasarkan latar belakang diatas, penelitian ditujukan untuk menjawab beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan permasalahan antara lain bagaimana kebijakan pengadaan dan operasional kapal patroli FPB DJBC dalam mendukung patroli keamanan maritim mencakup patroli di wilayah perairan Indonesia dan perairan yurisdiksi Indonesia serta dampak kebijakan pengadaan kapal FPB DJBC tersebut terhadap operasional patroli keamanan maritim, sehingga pada akhirnya dirumuskan kebijakan pengadaan kapal FPB di masa mendatang yang menunjang operasional keamanan maritim dari aspek desain, spesifikasi teknis yang dapat

¹² *Ibid.* hal. 6

beroperasi di perairan Indonesia dan perairan yurisdiksi Indonesia dengan menggunakan teori-teori yang relevan.

Metodologi Penelitian

Untuk memperoleh jawaban dari permasalahan penelitian, maka dalam penelitian menggunakan metode kualitatif yang dilaksanakan di unit kerja DJBC (kantor pusat DJBC dan PSO DJBC Tg. Balai Karimun, Batam dan Pantoloan), Bakamla dan Galangan Kapal (PT. Daya Radar Utama/PT. DRU, PT. Dumas Tanjung Perak Shipyard/PT. DTPS dan PT. Multi Prima/PT. MP). Teknik pengumpulan data (primer maupun sekunder) dalam penelitian ini dilakukan melalui observasi, studi literatur, dokumentasi dan wawancara mendalam dari informan yang memiliki kompetensi berkenaan dengan tema penelitian (*purposive*).¹³ Keabsahan dan keterandalan data dilakukan melalui triangulasi subjek penelitian.¹⁴ Teknis analisis data kualitatif menggunakan Miles and Huberman dengan pentahapan: pengumpulan data, penyajian data, reduksi data,

¹³ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Cetakan ke-21 (Bandung: CV. Alfabeta 2014), hal. 218

¹⁴ *Ibid*, hal. 270

kesimpulan/verifikasi hingga pada kesimpulan akhir.¹⁵

Pembahasan

Gambaran Umum Organisasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC)

Stephen P. Robbins menjelaskan bahwa organisasi merupakan kesatuan entitas sosial yang bekerja dan berkoordinasi secara sadar dengan batasan tertentu secara terus menerus untuk mencapai suatu tujuan bersama.¹⁶ Max Weber juga memberikan penjelasan bahwa organisasi adalah suatu kerangka hubungan yang terstruktur yang didalamnya terdapat wewenang dan tanggung jawab serta pembagian kerja dalam menjalankan sesuatu fungsi tertentu.¹⁷ Dengan kata lain bahwa ciri organisasi itu memiliki tujuan, hierarki, aturan, definisi keanggotaan, dan konsepsi jalur karier yang aktif untuk anggotanya.¹⁸

CUSTOMS (Kepabeanan) di mana pun di dunia ini adalah suatu organisasi

¹⁵ Sujarweni Wiratna, *Metodologi Penelitian*, (Yogyakarta: PT. Pustaka Baru 2014), hal.34

¹⁶ Pengertian Organisasi: Ciri, Unsur, Manfaat dan Pentingnya Organisasi dalam <https://www.ngelmu.co/pengertianorganisasi/>, diakses pada tanggal 20 Nopember 2018, pukul 14.50

¹⁷ *Ibid*

¹⁸ Fligstein Neil, *Organizations: Theoretical Debates and the Scope of Organizational Theory*, Department of Sociology-University of California (Berkeley USA 2001), hal. 4

yang keberadaannya sangat penting bagi suatu negara. Di Indonesia organisasi ini adalah DJBC yang memiliki kewenangan dalam pengawasan arus lalu lintas barang yang masuk/keluar daerah pabean. Pengawasan tersebut ditujukan untuk mencegah masuknya barang-barang terlarang (*illegal*) dan mengamankan hak-hak negara dibidang keuangan.¹⁹

Dalam struktur organisasi pemerintahan di Indonesia, DJBC yang dipimpin oleh seorang Direktur Jenderal berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Keuangan.²⁰ DJBC mempunyai tugas dalam pelaksanaan kebijakan di bidang **pengawasan, penegakan hukum**, pelayanan dan **optimalisasi penerimaan negara** di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan,²¹ dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Keuangan.

Pada struktur organisasi DJBC terdapat 11 Direktorat (eselon II) yang terdiri dari Subdirektorat (eselon III) di kantor pusat DJBC, dan sebagai

perpanjangan tangan di daerah DJBC juga memiliki 20 Kantor Wilayah (Kanwil), 3 Kantor Pelayanan Utama (KPU), 104 Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai (KPPBC), 5 Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai (PSO DJBC), 3 Balai Pengujian dan Identifikasi Barang (BPIB), 154 Kantor Bantu dan 663 Pos Pengawasan.²²

Sebagai institusi terdepan di perbatasan negara DJBC, pelaksanaan fungsi pengawasan, penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dilaksanakan oleh Direktorat Penindakan dan Penyidikan (Dit.P2) yang secara khusus unit operasional patroli laut oleh Subdirektorat Patroli Laut yang dikoordinasikan dengan unit Penindakan di Kantor Wilayah/Kantor Pelayanan Utama DJBC, sedangkan unit penyedia sarana operasi patroli laut termasuk pengadaannya oleh Subdirektorat Sarana Operasi.

Pengelolaan dan pemeliharaan kapal patroli dilakukan oleh PSO DJBC (5 PSO) sebagai unit pelaksana teknis DJBC yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Dirjen Bea dan

¹⁹ Ali Purwito, *Kepabeanan Konsep dan Aplikasi*, (Jakarta : Samudera Ilmu, 2006) hal. 42

²⁰ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara, Pasal 13 ayat (2-3)

²¹ Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 234/PMK.01/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan, Pasal 688

²² Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 188/PMK.01/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Lampiran I dan II

Cukai. Secara teknis fungsional, PSO DJBC dibina oleh Direktur P2,²³ dan secara administratif dibina oleh Kepala Kantor Wilayah/ KPU.

Eksistensi dan peranan kapal patroli DJBC dalam pelaksanaan tugas patroli dalam rangka penegakan hukum di bidang kepabeanan dan cukai di perairan dan terlibat dalam beberapa operasi penugasan dan misi pertahanan nasional yang memiliki catatan sejarah tersendiri (misalnya dalam operasi penumpasan PRRI/Permesta, DI/TII, operasi intelijen Dwikora, operasi kemanusiaan PEPERA, operasi Seroja, evakuasi korban meletusnya gunung Gamalama, pengungsi eks Vietnam di Batam serta pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan berupa pengiriman logistik pemilu, pengiriman uang serta pengawalan Presiden RI).²⁴

Di dalam teori organisasi, kegiatan organisasi dapat berjalan jika operasional organisasi secara internal berjalan dengan baik. Disamping faktor internal juga dipengaruhi oleh faktor

eksternal diluar kendali organisasi seperti dimensi ekonomi, teknologi, sosial, dan politik/regulasi).²⁵

Pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum oleh DJBC di laut merupakan pengawasan nasional dan yang terkoordinasi dengan lembaga/kementerian terkait yang diberikan kewenangan untuk melakukan penegakan hukum di laut berdasarkan Undang-Undang (tabel 2).²⁶

Meskipun telah dibentuk Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang merupakan wadah dari aparat penegak hukum di laut melalui Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Badan ini merupakan transformasi dari Bakorkamla yang telah terbentuk sebelumnya dengan tugas antara lain menyinergikan, memonitor pelaksanaan patroli perairan dan memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait.²⁷

²³ Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 448/KMK.01/2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai, Pasal 1

²⁴ Sejarah Patroli Laut Bea Cukai Kebanggaan dan Kehormatan DJBC di Laut dalam <http://www.beacukai.go.id/arsip/stt/marinecusto.ms.html>, diakses pada tanggal 25 September 2018

²⁵ J. Angela, *How Internal and External Factors Drive Organizational Change*, dalam <https://study.com/academy/lesson/how-internal-and-external-factors-drive-organizational-change.html>, diakses pada tanggal 20 Nopember 2018

²⁶ Willem Nikson, *Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan*, (Jakarta : Bakorkamla 2009) hal 54-55

²⁷ Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut, Pasal 3 huruf (d dan e)

Namun demikian, saat ini pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di laut masih belum terintegrasi dan sifatnya sektoral dari masing-masing lembaga/kementerian terkait sehingga perairan Indonesia dan perairan yurisdiksi Indonesia berpotensi tidak terpantau pengamanannya.

Tabel 2 Lembaga/Kementerian yang Memiliki Kewenangan di Laut

No	Lembaga/Kementerian	Kewenangan
1	TNI Angkatan Laut	Menjaga keamanan territorial kedaulatan wilayah NKRI di laut dari ancaman negara asing.
2	Kepolisian RI (Polisi Perairan)	Melakukan penyidikan terhadap kejahatan di wilayah perairan hukum Indonesia
3	Kementerian Keuangan (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai)	Mengawasi pelanggaran lalu lintas barang impor/ekspor (penyelundupan)
4	Kementerian Perhubungan (Direktorat KPLP)	Sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut
5	Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)	Pengamanan kekayaan laut dan perikanan
6	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM)	Mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil tambang
7	Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata	Mengawasi benda cagar budaya serta pengamanan terhadap keselamatan wisatawan kelestarian dan mutu lingkungan
8	Kementerian Hukum, HAM dan Perundang-Undangan	Pengawas, penyelenggara keimigrasian dan penyidikan tindak pidana keimigrasian
9	Kejaksaan Agung	Penyidikan mengenai tindak pidana yang terjadi di wilayah seluruh Indonesia
10	Kementerian Pertanian	Pengamanan karantina hewan, ikan dan tumbuhan
11	Kementerian Lingkungan Hidup	Pengawasan lingkungan hidup
12	Kementerian Kehutanan	Pengamanan terhadap illegal logging
13	Kementerian Kesehatan	Melakukan pengawasan/pemeriksaan kesehatan di kapal meliputi awak kapal, penumpang, barang dan muatan
14	Kementerian Dalam Negeri (Pemerintah Daerah)	Pelaksanaan otonomi daerah

Sumber : Willem Nikson, Kewenangan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan.

Kebijakan Pengadaan dan Operasional kapal patroli FPB DJBC

Menurut Anderson istilah “kebijakan” atau *policy* digunakan untuk menunjukkan perilaku seorang aktor seperti seorang pejabat, suatu kelompok,

maupun lembaga pemerintah dalam suatu bidang suatu kegiatan tertentu.²⁸

Kebijakan dalam arti lain merupakan keputusan atau pilihan dari tindakan yang secara langsung mengatur tentang pengelolaan dan pendistribusian sumberdaya alam, finansial dan manusia demi kepentingan publik.²⁹

Thomas Dye dalam Taufiqurokhman menyatakan bahwa kebijakan publik (*public policy*) merupakan segala sesuatu yang dikerjakan atau tidak dikerjakan oleh pemerintah. Kebijakan tersebut menimbulkan dampak yang besar maupun kecil dan tidak menimbulkan persoalan yang merugikan.³⁰

Penjelasan William Dunn bahwa proses perumusan kebijakan publik yang baik harus melalui beberapa tahapan yang terdiri dari penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan.³¹ *United Nation Development Program (UNDP)* yang dikutip oleh Thai

²⁸ Winarno Budi, *Kebijakan Publik : Teori, Proses, dan Studi Kasus, Edisi & revisi terbaru* (Jakarta: Center of Academic Publishing, 2014), hal 20.

²⁹ Edi Suharto, *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik* (Bandung: CV Alfabeta, 2008) hal. 3

³⁰ Taufiqurokhman, *Kebijakan Publik: Pendelegasian Tanggung Jawab Negara kepada Presiden selaku Penyelenggara Pemerintahan*, Cetakan Pertama (Jakarta: Universitas Moestopo Beragama Pers 2014), hal. 25

³¹ *Ibid.*, hal 35

menjelaskan pengadaan barang/jasa merupakan proses perolehan barang, pekerjaan konstruksi dan layanan jasa yang mencakup semua fungsinya melalui identifikasi kebutuhan, seleksi/pemilihan penyedia, persiapan dan pelaksanaan kontrak, dan semua fase administrasi kontrak hingga akhir kontrak atau masa manfaat aset.³²

Kegiatan pengadaan barang/jasa merupakan salah satu fungsi pemerintah yang dapat dimasukkan dalam konstitusi nasionalnya (misalnya di Afrika Selatan), atau ditetapkan dalam undang-undang dan peraturan pengadaan melalui keputusan anggaran oleh legislatif dan eksekutif.³³

Di Indonesia konsep pengadaan barang/jasa pemerintah telah diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2010 dan perubahannya. Perpres tersebut menjelaskan bahwa pengadaan barang/jasa pemerintah merupakan kegiatan untuk memperoleh barang/jasa oleh kementerian/instansi/satuan kerja dan institusi lainnya, dimulai dari

identifikasi kebutuhan hingga diselesaikannya proses pengadaan.³⁴

Pengadaan barang dan jasa pemerintah mengacu pada prinsip-prinsip pengadaan yang biasanya digunakan secara internasional yaitu efisiensi, efektifitas, persaingan sehat, keterbukaan, transparansi, tidak diskriminasi dan akuntabilitas.³⁵

Kebijakan pengadaan kapal patroli FPB DJBC dilaksanakan oleh Dit. P2 dalam hal ini Subdit Sarana Operasi. Pada tahap perencanaan kebutuhannya didasari oleh hasil pemetaan titik rawan DJBC dan peremajaan kapal patroli FPB yang telah ada. Inventarisasi kebutuhan diperoleh 13 unit kapal FPB yang pelaksanaan pengadaannya bertahap hingga tahun 2020. Namun di tahun 2013 pengadaan kapal tersebut secara simultan sebanyak 16 unit.

Pengadaan kapal patroli FPB di bangun di galangan swasta nasional yaitu PT. DRU, PT. DTSP dan PT. MP setelah melalui proses pemilihan Penyedia secara *e-procurement* (LPSE Kementerian Keuangan) dan terbuka. Perencanaan desain kapal FPB dilakukan oleh Konsultan Perencana untuk membuat

³² Thai Khi V, *Handbook of Public Procurement*, Florida Atlantic University Boca Raton, (Florida USA: CRC Press), hal. 3

³³ *Ibid.*, hal 4

³⁴ Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah, Pasal 1

³⁵ *Ibid*

desain dasar (*basic design*) meliputi gambar-gambar *key plan* (*general arrangement, lines plan, construction profile, midship section, dan shell expansion*) dan spesifikasi teknis. Selanjutnya dikembangkan oleh galangan kapal dalam *development design*.

Pemilihan skema *basic design* ini dipilih dengan mempertimbangkan aspek pengenaan denda jika dalam hal performa kapal setelah pembangunan tidak tercapai yaitu kepada penyedia. Hal ini karena ketentuan dan regulasi pelaksanaan pengadaan barang dan jasa pemerintah saat ini belum mengakomodir secara detail tentang pembangunan konstruksi kapal. Hal ini merupakan kendala tersendiri dalam pelaksanaan pengadaan kapal dan berpotensi menimbulkan keterlambatan penyerahan kapal yang sebagian besar materialnya berasal dari barang impor. Pelaksanaan pembangunan konstruksi kapal sangat berbeda dengan pembangunan konstruksi bangunan gedung.

Terjadinya perubahan kebijakan DJBC dalam perencanaan pengadaan FPB yang awalnya jumlah kapal FPB yang diadakan di tahun 2013 hanya 2 unit saja berubah menjadi 16 unit, menyebabkan

kekurangan awak kapal patroli di PSO DJBC baik secara kuantitas maupun kualitas. Rekrutmen pegawai juga terkendala karena pengadaan pegawai tergantung kepada instansi di luar DJBC (Kemenpan RB).

DJBC dalam memecahkan permasalahan kekurangan awak kapal dimaksud senantiasa melakukan rotasi awak kapal secara berkala sesuai dengan kompetensi yang dimiliki secara proporsional dan optimal, melakukan kerjasama dengan Badan/Lembaga Diklat Perhubungan Laut untuk pendidikan kompetensi dan ketrampilan, serta pengembangan pegawai dalam diklat kepebeanaan dan cukai dan diklat lainnya yang mendukung pelaksanaan tugas patroli laut.³⁶

Sebagai konsekuensi adanya kekurangan awak kapal berdampak kepada operasional patroli laut dan pemeliharaan kapal. Dari sisi operasional yaitu adanya awak kapal yang ditempatkan tidak sesuai dengan kompetensinya dan dari sisi pemeliharaan rotasi awak kapal yang tidak menentu, sehingga pelaksanaan

³⁶ Warta Bea Cukai, *Laporan Utama "Pangkalan Sarana Operasi Ke Depan Bukan Hanya Sekedar Supporting Unit* Volume 49, Nomor 8 Edisi Agustus 2017, hal. 32

pemeliharaan dan perawatan kapal tidak berkesinambungan.

Secara operasional patroli, hukum Internasional dalam UNCLOS 1982 menentukan di zona tambahan (*contiguous zone*), negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan **bea cukai**, fiskal, imigrasi atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya.³⁷

Operasional patroli laut DJBC dilaksanakan secara rutin atau sewaktu-waktu untuk mencari dan menemukan dugaan pelanggaran kepabeanan dan/atau cukai yang pelaksanaannya mencakup wilayah daerah pabean Indonesia. Batasan wilayah pengawasan dan penegakan hukum dalam UU Kepabeanan dijelaskan definisi Daerah Pabean yang merupakan wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen.³⁸ Sedangkan dalam Kep. Dirjen BC Nomor KEP-58/BC/1997 disebutkan bahwa patroli Bea dan Cukai dilaksanakan di laut, meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia, laut

wilayah/zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, landas kontinen terutama pada pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi, dan bangunan-bangunan lainnya, dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.³⁹

Cakupan wilayah pengawasan DJBC seyogyanya tidak terbatas di zona tambahan saja tetapi juga diperluas hingga ke wilayah ZEE dan landas kontinen. Kegiatan penyelundupan dimungkinkan juga terjadi di wilayah tersebut seperti pembongkaran dan pemuatan barang antar kapal (*transshipment*) dan penangkapan ikan ilegal yang selanjutnya diangkut ke luar wilayah yurisdiksi Indonesia. Sementara otoritas pengawasan yang hadir di wilayah tersebut hanya dari kapal patroli TNI-AL, Bakamla dan KKP yang secara jumlah dan jenis kapal juga terbatas.

Secara khusus pelaksanaan patroli laut DJBC telah diatur dengan skema sebagai berikut:⁴⁰

- a. Patroli Mandiri, yaitu kegiatan patroli laut yang dilaksanakan sesuai dengan wilayah kerja masing-masing KPPBC/Kanwil DJBC;

³⁷ UNCLOS 1982, pasal 33

³⁸ UU No. 17 Tahun 2006, *op cit*, pasal 1 butir (2)

³⁹ Keputusan Dirjen BC Nomor KEP-58/BC/1997, *loc.cit*

⁴⁰ Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-53/BC/2010 tentang Tatalaksana Pengawasan, pasal 33

- b. Patroli Kerjasama Operasi (KSO), yaitu kegiatan patroli laut yang dilaksanakan secara lintas wilayah kerja Kantor Wilayah DJBC, dengan syarat ada MOU;
- c. Patroli Bawah Kendali Operasi (BKO), yaitu kegiatan patroli laut yang dilaksanakan secara lintas wilayah kerja Kanwil DJBC, dengan syarat ada persetujuan Dir. P2;
- d. Patroli Terpadu, yaitu kegiatan patroli laut yang dilaksanakan secara lintas wilayah kerja Kanwil DJBC dalam skema terpadu. Biasanya pelaksanaan patroli ini dalam operasi yang diberi nama *Operasi Terpadu Jaring Sriwijaya* untuk wilayah Barat Indonesia dan *Operasi Terpadu Jaring Wallacea* untuk wilayah Timur Indonesia.

Disamping skema patroli tersebut diatas, juga dilakukan patroli khusus antara DJBC dengan Instansi terkait lainnya (TNI-AL/POLRI, BNN, Bakamla) dan patroli terkoordinasi antara DJBC dengan instansi pabean negara lain (patroli bersama dengan Kastam Diraja Malaysia dalam operasi Patroli “Patkor Kastima” dan “Patkor Optima”)⁴¹

⁴¹ Sejarah Bea dan Cukai, dalam <http://www.beacukai.go.id/arsip/stt/marinecusto.ms.html>, diakses pada tanggal 08 September 2018, pukul 21.43

Pada tatanan struktur organisasi dan tata kerja pelaksanaan patroli laut DJBC terdiri dari tiga struktur yaitu:

- a. Struktur organisasi dan tata kerja patroli laut tingkat pusat. Patroli laut DJBC berada di bawah Dit. P2 di level Eselon II dan Subdit Patroli Laut di level Eselon III. Subdit Patroli Laut bertugas menyiapkan rumusan kebijakan, standardisasi dan bimbingan teknis, evaluasi dan pelaksanaan patroli dan operasi di laut dalam rangka pencegahan dan penindakan pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai.⁴²
- b. Struktur organisasi dan tata kerja unit vertikal. Patroli laut di daerah dilaksanakan oleh unit Penindakan di Kanwil DJBC yang bertugas dalam pengendalian, evaluasi, dan pengkoordinasian pelaksanaan patroli dan operasi pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan, penindakan, dan penyidikan tindak pidana kepabeanan dan cukai.⁴³
- c. Struktur organisasi dan tata kerja PSO DJBC. Dukungan sarana patroli (kapal patroli oleh PSO DJBC yang

⁴² PMK No. Nomor 234/PMK.01/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan

⁴³ PMK No. 188/PMK.01/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Bea Cukai

merupakan unit pelaksana teknis Bea Cukai di bidang pengelolaan sarana patroli dan operasi yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai. PSO DJBC secara teknis fungsional dibina oleh Direktur Penindakan dan Penyidikan.⁴⁴

Jika dilihat dari sudut tatanan organisasi DJBC, kondisi ini terdapat beberapa permasalahan dalam operasional patroli laut DJBC khususnya dalam komando dan komunikasi baik secara internal maupun eksternal DJBC, yang berimplikasi terhadap tidak optimalnya pelaksanaan patroli laut DJBC dan keamanan maritim. Permasalahan tersebut adalah sebagai berikut:

a. Kurang efektifnya fungsi penindakan dan penyidikan, hal ini disebabkan karena terdapat 2 unit pelaksana patroli laut yaitu pelaksana kegiatan pencegahan dan penindakan oleh unit P2 di Kanwil DJBC dan penyediaan sarana oleh PSO DJBC. Secara struktur organisasi, PSO DJBC yang merupakan Unit Pelaksana teknis DJBC berada diluar struktur

organisasi vertical DJBC, sehingga tidak memiliki otoritas dalam pengoperasian sarana operasi tanpa adanya permintaan dari Kanwil DJBC. Hal ini mengakibatkan utilisasi kapal patroli yang tidak optimal.

- b. Permasalahan wilayah operasi, hal ini disebabkan adanya perbedaan wilayah operasi antar Kanwil sebagai unit pelaksana operasi. Kanwil hanya bisa melakukan kegiatan pada wilayah kerjanya saja, kecuali ada MoU dengan Kanwil lainnya, sedangkan wilayah kerja PSO DJBC meliputi beberapa Kanwil. Dalam hal terjadi pelarian target operasi ke wilayah Kanwil lainnya, kegiatan pencegahan dan penindakan tidak dapat dilaksanakan.
- c. Permasalahan dualisme komando dalam kegiatan operasi patroli laut diatas kapal, hal ini dikarenakan dalam pelaksanaan patroli laut komandan patroli (Kopat) berasal dari Kanwil selaku unit pengoperasian, disisi yang lain kepemimpinan diatas kapal dilaksanakan oleh Nakhoda dari PSO DJBC
- d. Utilisasi sarana operasi kapal yang kurang efektif dan efisien, hal ini

⁴⁴ Keputusan Menteri Keuangan Nomor 448 /KMK.01/2001 sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 206.5/PMK.01/2014

dikarenakan lemahnya perencanaan dan koordinasi dalam pelaksanaan patroli laut yang berdampak kepada pemanfaatan sarana operasi menjadi tidak optimal.

- e. Pelaksanaan koordinasi dengan unit eksternal yang tidak setara. Hal ini dikarenakan dalam struktur organisasi DJBC yang menangani pelaksanaan patroli laut di bawah Subdirektorat patroli laut yang merupakan unit setara eselon III, sedangkan unit patroli di luar DJBC berada pada unit setara dengan eselon II atau eselon I.

Selain faktor internal, operasional patroli DJBC juga tidak terlepas dari unsur eksternal. Sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya bahwa dalam rangka pengawasan dan penegakan hukum di laut terdapat lembaga/kementerian yang dalam pelaksanaan operasi patroli bersifat sektoral.

Kondisi saat ini *stakeholder* (lembaga/kementerian) belum bisa berintegrasi ke dalam kelembagaan Bakamla hal ini dikarenakan secara historis eksistensi lembaga penegak hukum lainnya sudah ada jauh sebelum instansi Bakorkamla maupun Bakamla

dibentuk. Disisi lain kelembagaan Bakamla itu sendiri belum menemukan formulasi kelembagaan yang sesuai dengan karakter dan kebutuhan di Indonesia.

Dalam konteks keamanan maritim potensi ancaman dewasa ini yang bervariasi, diperlukan konsepsi keamanan nasional yang sesuai dengan kondisi di Indonesia. Berbagai ancaman yang ada diproyeksikan mengancam keamanan maritim yaitu *national security*, *human security*, *economic development* dan *marine environment*,⁴⁵ sehingga formula pengamanan maritim harus dirumuskan pengerahan kekuatan maritim *sea power* dalam hal ini para *stakeholder* dan dikoordinasikan oleh Bakamla. Kelembagaan Bakamla harus diisi oleh *stakeholder* penegak hukum di laut sehingga terjalin sinergitas baik dalam perumusan kebijakan nasional keamanan dan keselamatan, sinergitas sarana prasarana patroli dan penginderaan, sumber daya manusia serta *standar operating procedure (SOP)* dalam pelaksanaan operasi, pemetaan titik rawan, pengerahan kekuatan dan

⁴⁵ Bueger Christian, *What is Maritime Security Journal Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*. 2014

perencanaan pengadaan alaphankam di masing-masing *stakeholder*, serta simulasi penanganan ancaman simulasi ancaman kemartiman secara nasional dan internasional.

Untuk mendukung pelaksanaan operasional patroli laut DJBC disamping dukungan *human intelligence* juga didukung oleh sarana penginderaan antara lain *Coastal Surveillance System* yang terpasang di KPU DJBC Tipe B Batam, Mini Puskodal di PSO DJBC Tipe A Tg. Balai Karimun dan *Vessel Monitoring System* yang terpasang di kapal patroli FPB DJBC. Penggunaan teknologi dalam operasionalisasi patroli laut DJBC dalam pengawasan pabean belum terintegrasi antar unit patroli (kantor pusat, kanwil/KPU dan PSO DJBC).

Dampak kebijakan pengadaan kapal FPB DJBC Tahun 2013-2015 Terhadap Operasional Patroli Keamanan Maritim

Dampak dalam Bahasa Indonesia memiliki arti pengaruh kuat yang mendatangkan akibat (baik negatif maupun positif).⁴⁶ Dalam konteks dampak kebijakan, maka dibicarakan mengenai akibat-akibat yang ditimbulkan oleh kebijakan.

Terdapat banyak badan/lembaga dunia memberikan pengertian mengenai dampak tersebut yang merupakan suatu kegiatan/aktifitas ditunjukkan antara lain:⁴⁷

- a. *Positive and negative, primary and secondary long-term effects produced by a development intervention, directly or indirectly, intended or unintended, (by Organisation for Economic Co-operation and Development-Development Assistance Committee /OECD-DAC):*
- b. *A results or effect that is caused by or attributable to a project or program. Impact is often used to refer to higher level effects of a program that occur in the medium or long term, and can be intended or unintended and positive or negative; (by US Agency for International Development /USAID).*

Berbagai pengertian mengenai dampak tersebut membuat kebingungan dalam mendefinisikannya menyesuaikan dengan kegiatan yang dilaksanakan. Menurut Simon pendekatan dalam menilai dampak tersebut dapat diimplementasikan melalui 3 pendekatan,

⁴⁶ <https://kbbi.web.id/dampak>, diakses pada tanggal 11 Agustus 2018, pukul 19.50

⁴⁷ Simon Hearn and Anne L. Buffardi, *What Is Impacts*, (London : A Methods Lab publication Overseas Development Institute, 2016) hal. 7-8

yaitu:⁴⁸ pendekatan kesesuaian definisi dengan penempatannya, melakukan pengujian dalam berbagai cara dengan menilai jangka waktu dampak dan mempertimbangkan dimensi-dimensi berbeda yang bervariasi diantara definisi dan intervensi yang berbeda. Untuk menilai dampak yang ditimbulkan dari pengadaan kapal FPB DJBC tersebut berdasarkan hasil wawancara dari user di Kanwil DJBC dan pengelola kapal patroli PSO DJBC dengan pendekatan kategorisasi dampak terhadap keamanan nasional menurut pandangan Busan dan keamanan maritim menurut Buerger.

Konsep keamanan nasional dijelaskan bahwa negara difokuskan sebagai entitas yang memiliki teritorial dan berdaulat secara politik yang harus diamankan.⁴⁹ Keamanan nasional dari perspektif keamanan itu sendiri terdiri dari keamanan militer, politik, sosial, ekonomi dan lingkungan.⁵⁰ Sementara konsepsi keamanan maritim yang digunakan dalam pembuatan kebijakan kontemporer dan menjadi tren yang berkembang selama seperempat abad

terakhir, tetapi pada akhir Perang Dingin istilah keamanan ini semakin mengemuka secara signifikan,⁵¹ dimana keamanan maritim itu dibagi menjadi berdasarkan perspektif ancaman yaitu keamanan nasional, keamanan ekonomi, keamanan manusia dan keamanan lingkungan maritim.

Menilik konsepsi diatas, maka kebijakan pengadaan kapal patroli FPB DJBC akan berdampak kepada pertahanan dan keamanan, ekonomi, sosial dan lingkungan secara positif maupun negatif.

Aspek pertahanan merupakan faktor yang utama dalam menjamin kelangsungan hidup suatu negara dan bangsa di dunia ini. Kegagalan suatu negara mempertahankan diri terhadap ancaman baik dari luar negeri dan dalam negeri, niscaya suatu negara tidak akan dapat mempertahankan keberadaannya di dunia ini, demikian pula halnya dengan Indonesia.

Sistem pertahanan negara dalam konstitusi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pada pasal 30 ayat (2) disebutkan bahwa

⁴⁸ *Ibid*, hal. 9

⁴⁹ Asep Setiawan, *Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan : Tinjauan atas Analisa Barry Buzan* (Jurnal Keamanan Nasional Universitas Indonesia, Vol.III, No.1, Mei 2017)

⁵⁰ *Ibid*

⁵¹ Chris Rahman, *Concepts of Maritime Security A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand*, (Wellington : The Centre for Strategic Studies 2009) hal. 3

“usaha pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan melalui sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta oleh Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagai kekuatan utama, dan rakyat sebagai kekuatan pendukung.”⁵²

UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara juga menyebutkan bahwa “Sistem pertahanan negara adalah sistem pertahanan yang bersifat semesta yang melibatkan seluruh warga negara, wilayah, dan sumber daya nasional lainnya, serta dipersiapkan secara dini oleh pemerintah dan diselenggarakan secara total, terpadu, terarah, dan berlanjut untuk menegakkan kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan segenap bangsa dari segala ancaman.”⁵³

Di dalam Buku Putih Pertahanan disebutkan bahwa perkembangan lingkungan strategis yang dinamis membawa perubahan jenis ancaman yang dikategorikan menjadi ancaman militer, non militer dan hibrida.⁵⁴

Pada sistem pertahanan negara Indonesia telah mengatur komponen negara dalam menghadapi ancaman tersebut. Menghadapi ancaman militer ditempatkan TNI sebagai komponen utama yang diperkuat oleh komponen cadangan dan komponen pendukung, sedangkan untuk menghadapi ancaman nonmiliter memposisikan Kementerian /Lembaga di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama dibantu unsur lainnya. Sementara menghadapi ancaman hibrida dilaksanakan secara terpadu dengan mengerahkan kekuatan militer dan nirmiliter berdasarkan kebijakan dan politik negara.⁵⁵

Dalam konteks sistem pertahanan negara menjadi DJBC merupakan salah satu unsur komponen cadangan yang memiliki armada kapal patroli yang dapat dikerahkan dalam upaya pertahanan negara disamping institusi militer dan sipil lainnya sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya.

Kebijakan pengadaan kapal patroli FPB DJBC tahun 2013-2015 telah menambah kuantitas kekuatan armada kapal patroli DJBC menjadi 199 unit dari berbagai tipe dan jenis. Penambahan kapal patroli DJBC tentunya memberikan

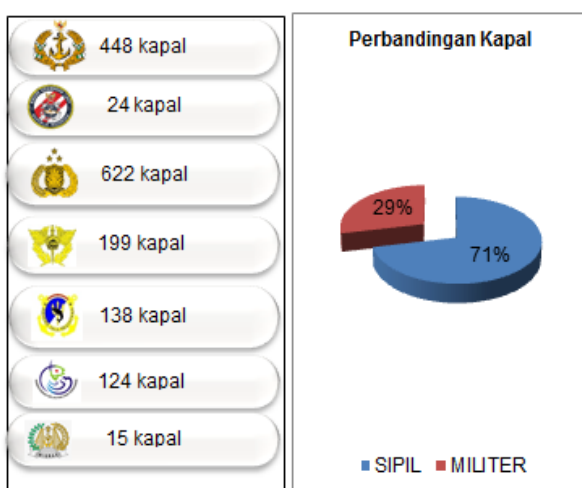
⁵² Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pasal 30 ayat (2)

⁵³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, pasal 1 angka (2)

⁵⁴ Kementerian Pertahanan Republik Indonesia *Buku Putih Pertahanan 2015*, hal.3

⁵⁵ *Ibid*, hal. 29

dampak positif terhadap pertahanan keamanan negara yaitu memberikan kekuatan postur armada patroli penegak hukum sipil. Kekuatan armada kapal sebagai unsur pertahanan dan keamanan di Indonesia dapat di lihat pada (gambar 1) sebagai berikut:



Gambar 1. Komposisi Postur Kekuatan Armada Kapal Sipil dan Militer

Sumber : Diolah oleh Peneliti dari Bakamla (2018)

Data diatas menunjukkan bahwa komposisi postur kekuatan armada kapal penegak hukum sipil lebih besar dari armada kapal militer, sehingga diperlukan mekanisme pengerahan kekuatan dalam menunjang sistem pertahanan dan keamanan negara. Disisi lain output kapal patroli pengadaan 2013-2015 telah menghasilkan beberapa penegahan barang berupa “*ammonium nitrate*” dan pakaian bekas (*balepress*).

Ammonium nitrate merupakan jenis bahan peledak komersil yang

dipakai untuk kepentingan pembangunan dan proses produksi pertambangan yang bersifat komersil,⁵⁶ dan diatur pengawasan, pengendalian pengamanan serta pemasukannya ke Indonesia diatur sebagai barang larangan atau pembatasan dengan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 230/MPP/KEP/7/1997 dan harus dilindungi dokumen manifest.

Masuknya *ammonium nitrate* secara ilegal berpotensi merusak terumbu karang dan lingkungan serta sebagai bahan peledak untuk tindak pidana terorisme. Penindakan terhadap *ammonium nitrate* secara masif mencegah terjadinya tindak pidana terorisme yang dapat mengancam pertahanan dan keamanan negara di Indonesia.⁵⁷

Kebijakan pengadaan kapal patroli FPB DJBC tidak hanya berdampak pada pertahanan dan keamanan tetapi juga terhadap ekonomi. Pelaksanaan patroli

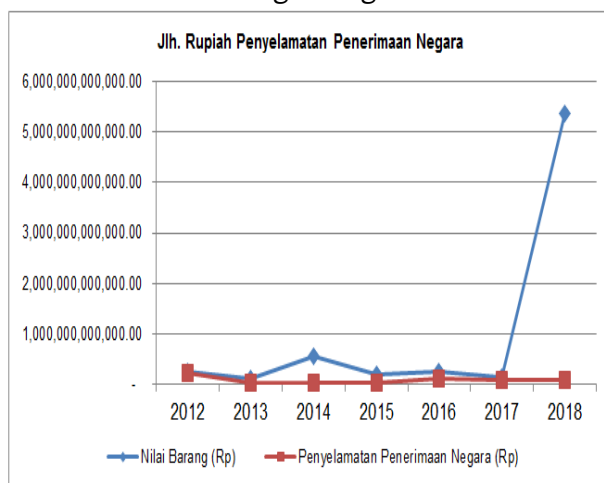
⁵⁶ Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2008 tentang Pengawasan, Pengendalian, dan Pengamanan Bahan Peledak Komersil

⁵⁷ Patroli Laut Bea dan Cukai Tangkap Kapal Penyelundup 63,8 Ton Ammonium Nitrate di Laut Bali dalam <http://www.beacukai.go.id/berita/patroli-laut-bea-cukai-tangkap-kapal-penyelundup-63-8-ton-amonium-nitrat-di-laut-bali.html>, diakses 30 Oktober 2018, pukul 14.18

laut DJBC sangat menunjang tugas dan fungsi DJBC sebagai *revenue collector*.

Dampak kebijakan pengadaan kapal terhadap ekonomi ini dapat dilihat dari seberapa besar nilai rupiah yang diselamatkan oleh DJBC yang merupakan hak-hak negara.

Tabel 3. Penindakan dan Penyelamatan Keuangan Negara



Sumber : Diolah oleh Peneliti dari Subdit Patroli Laut DJBC per 20 September 2018

Operasi patroli laut DJBC telah menunjukkan kontribusi dalam mengamankan beberapa komoditas antara lain Narkotika/Psikotropika dan Prekursor (NPP), ballpress, bawang, BBM, sembako, hasil tambang dan barang lainnya yang termasuk dalam kategori larangan dan pembatasan (Lartas).

Berdasarkan (tabel 3) diatas dapat dilihat besaran nilai barang maupun nilai penyelamatan penerimaan negara dalam rupiah. Nilai barang tersebut merupakan

nilai rupiah dari barang yang berhasil ditegah oleh DJBC. Dalam hal ini total keseluruhan jenis barang termasuk barang larangan maupun pembatasan. Sedangkan nilai penyelamatan penerimaan negara tersebut merupakan nilai rupiah dari hasil lelang atau pembayaran denda administrasi atas barang yang berhasil ditegah oleh DJBC.

Jika diperhatikan pada tabel tersebut, di tahun 2017 dan 2018 terjadi peningkatan nilai barang yang berhasil ditindak secara signifikan. Hal ini dikarenakan adanya peningkatan jumlah barang bukti narkotika, di tahun 2017 sebanyak 588,46 Kg, dan di 2018 sebanyak 2 Ton 780,8 Kg shabu. Jumlah penindakan yang dilakukan oleh DJBC di laut 80% dilakukan di perairan selat Malaka dan Batam.

Kontribusi atas penyelamatan penerimaan negara sebagai bukti dampak ekonomi tidak terlepas juga dari kegiatan *human intelligence*, peralatan penginderaan, integritas dan kualitas SDM serta anggaran.

Dampak sosial yang timbulkan dari kebijakan pengadaan kapal FPB tersebut setidaknya menimbulkan dampak positif maupun negatif secara internal dan eksternal DJBC. Untuk

dampak positifnya mengarah ke eksternal DJBC yaitu terciptanya lapangan pekerjaan di galangan kapal. Sedangkan dampak negatifnya mengarah ke internal DJBC yaitu kondisi psikologis SDM (pengawak) berupa kejenuhan karena perencanaan dan pelaksanaan pengadaan yang tidak konsisten sehingga komposisi kapal patroli dan awaknya tidak proporsional. Ketika intensitas patroli naik, maka mau tidak mau awak kapal yang telah melaksanakan patroli akan berpindah ke kapal yang lain untuk mengoperasikan kapal lainnya.

Jika hal tersebut berlangsung dalam waktu yang lama mengakibatkan kinerja awak kapal menjadi terganggu secara psikologis yaitu akan timbul adanya kelalaian dalam pelaksanaan pekerjaan yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan baik pada awak kapal dan orang lain serta kapal itu sendiri. Disisi lain pelaksanaan pemeliharaan kapal menjadi tidak optimal, karena adanya kapal yang kekurangan awak untuk pelaksanaan pemeliharaan.

Dampak terhadap lingkungan adalah berdampak positif karena kapal-kapal patroli FPB pengadaan 2013-2015

juga berkontribusi dalam penindakan barang berupa hasil hutan (kayu dan rotan) secara illegal yang dapat merusak ekosistem lingkungan hutan. Selain dampak positif juga terdapat dampak negatif dari pengadaan kapal tersebut adalah dengan bertambahnya kapal patroli berpotensi ancaman terhadap lingkungan. Hal ini dikarenakan sebagaimana yang diketahui bahwa diatas kapal terdapat material yang dapat merusak lingkungan contohnya bahan bakar, sampah dan kotoran dari awak kapal itu sendiri. Untuk itu diperlukan penanganan limbah sesuai dengan konvensi Internasional Marpol 73/78 tentang *Marine Pollution*. Dampak negatif lainnya adalah ketiadaan dermaga sandar (milik) DJBC di PSO DJBC Batam mengakibatkan operasional kapal patroli FPB terganggu serta kerahasiaan pergerakan kapal menjadi terbuka.

Kebijakan Pengadaan Kapal FPB dimasa Mendatang yang Menunjang Operasional Keamanan Maritim

Bertolak dari permasalahan tersebut maka kebijakan pengadaan kapal patroli DJBC kedepan harus dilakukan secara bertahap dengan mempertimbangkan perancangan kapal yang dikenal dengan "*design spiral*", disisi

lain konsepsi model pengadaan kapal patroli FPB DJBC pada (gambar 2) telah mengkomodir aspek kebijakan perencanaan pengadaan, operasional patroli laut DJBC berdasarkan pentahapan pembuatan kebijakan dan *chain of policy impact* yang meliputi:

a. Penyusunan Agenda

Pada tahap ini DJBC menetapkan perencanaan dalam upaya pencapaian visi organisasi dalam suatu misi yang tertuang dalam penguatan sistem pengawasan kepabeanan di laut. Salah satu upaya penguatan sistem pengawasan tersebut adalah pengadaan kapal FPB melalui kegiatan inventarisasi kebutuhan kapal patroli yang meliputi jenis, tipe dan jumlah kapal yang dibutuhkan. Inventarisasi kebutuhan dan spesifikasi kapal patroli mempertimbangkan faktor internal dan eksternal DJBC. Faktor internal meliputi pemetaan titik rawan DJBC, kondisi geografis, penggunaan dan fungsi kapal, penggunaan teknologi dan pola operasi patroli laut DJBC sehingga diharapkan diperoleh kapal patroli yang handal dan sesuai dengan aspek operasional patroli laut DJBC dan patroli keamanan maritim secara umum. Faktor eksternal dalam hal ini *coordinating lead* (Bakamla) meliputi

peta kerawanan nasional yang telah ditetapkan bersama stakeholder lainnya, komposisi kekuatan unsur stakeholder secara nasional dan pola operasi gabungan dan pendapat dari Bakamla mengenai jumlah dan standar teknologi yang akan dipakai di atas kapal untuk keperluan integrasi sistem. Hal ini perlu dipertimbangkan mengingat patroli laut DJBC merupakan bagian yang terintegrasi dengan pengawasan kemaritiman secara nasional, sehingga perlu mempertimbangkan hal-hal tersebut. Disisi yang lain disamping tugas pengawasan pelanggaran kepabeanan di laut DJBC juga melaksanakan tugas-tugas lainnya sebagaimana yang cantumkan dalam ketentuan operasional DJBC, misalnya Patroli Keamanan Laut, perbantuan kepada instansi penegak hukum lainnya (BNN), dan SAR, serta tugas melaksanakan Pertahanan dan Keamanan Negara.

b. Formulasi Kebijakan

Setelah inventarisasi kebutuhan kapal patroli DJBC diperoleh, selanjutnya dibuat naskah studi kelayakan, dimana studi kelayakan tersebut memuat perencanaan dan analisa kebutuhan kapal dan SDMnya, persyaratan spesifikasi kapal, persiapan pengadaan,

perkiraan biaya dan jadwal dan rencana pengadaan. Naskah studi kelayakan tersebut selanjutnya di revidi oleh instansi teknis dan akademisi (universitas) yang membidangi perkapalan untuk dikoreksi dan diberi rekomendasi. Naskah studi kelayakan tersebut selanjutnya diajukan untuk mendapatkan anggaran dalam Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Satuan Kerja secara multiyears. Setelah anggaran tercantum dalam DIPA Satker, kemudian dilakukan persiapan pelelangan meliputi penyusunan spesifikasi teknis dan Rencana Anggaran dan Biaya serta pemilihan perencanaan desain. Berkenaan dengan perencanaan desain, DJBC telah memiliki desain kapal yang telah teruji dan telah operasional, sehingga desain yang telah ada tersebut dapat dijadikan acuan dalam dokumen lelang sebagai dasar calon penyedia barang dan jasa mengajukan harga penawaran. Dalam penyusunan spesifikasi teknis melibatkan unit operasi patroli laut sehingga spesifikasi teknis yang dihasilkan telah mengakomodir aspek operasional patroli laut DJBC. Dalam hal pemilihan desain kapal dengan skema “*approven design*” terdapat dua hal yang dipertimbangkan yaitu pertama bahwa desain tersebut telah teruji secara

kualitas dan performa kapal dan yang kedua adalah aspek pengenaan denda bagi penyedia jika performa kapal tidak tercapai (misal kecepatan kapal).

c. Adopsi Kebijakan

Dalam pelaksanaan kebijakan pengadaan kapal FPB DJBC mengacu kepada regulasi pengadaan barang dan jasa pemerintah melalui mekanisme pelelangan umum secara e-procurement di LPSE Kementerian Keuangan. Mekanisme e-procurement telah mengakomodir prinsip-prinsip pengadaan barang/jasa pemerintah yaitu efisiensi, efektif, persaingan sehat, terbuka, transparansi, tidak diskriminatif dan akuntabilitas serta menghindari adanya potensi korupsi maupun kolusi. Harapannya diperoleh calon penyedia yang mampu (*capable*) untuk melaksanakan pekerjaan pembangunan kapal sesuai spesifikasi teknis yang telah dipersyaratkan. Selama proses pelelangan dikoordinasikan dengan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP)

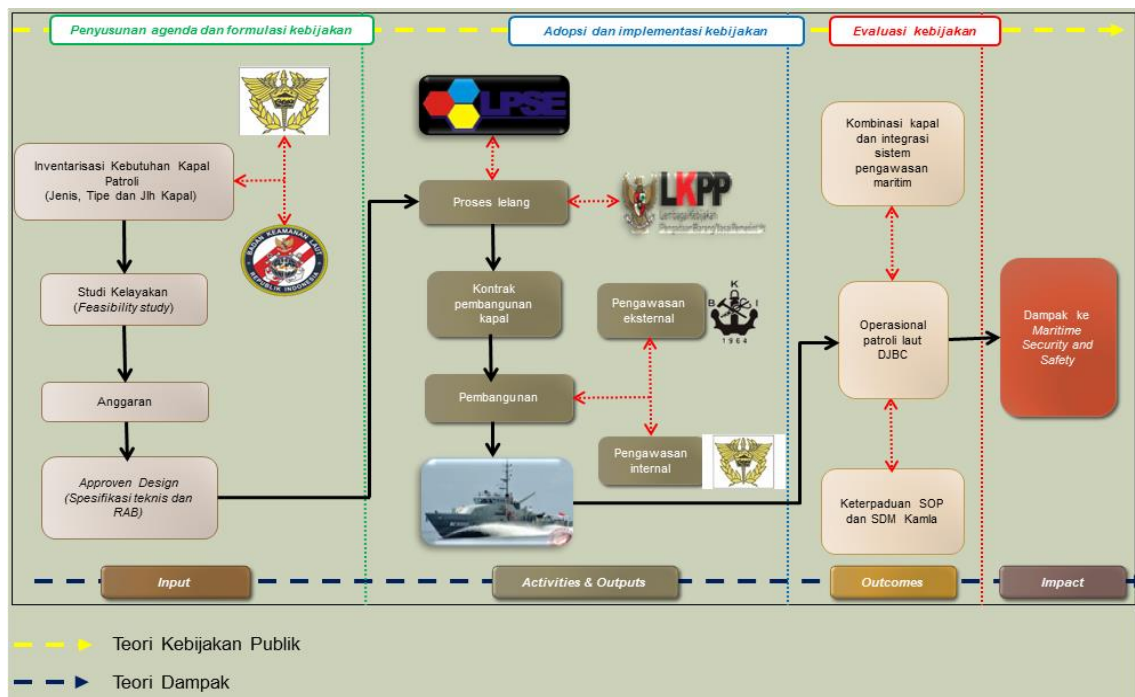
d. Implementasi Kebijakan

Sebagaimana yang disebutkan di atas bahwa proses pelelangan dilakukan secara terbuka dan umum untuk mendapatkan calon penyedia yang memiliki kapabilitas dalam pembangunan

kapal. Sebagai ikatan antara penyedia dan pemilik kapal diikat dalam kontrak (surat perjanjian) yang memuat hak dan kewajiban. Kemudian penyedia melakukan pembangunan kapal dibawah pengawasan internal DJBC yaitu tenaga yang ditugaskan untuk mengawasi pelaksanaan pembangunan kapal dan pengawasan eksternal dari Badan Klasifikasi Indonesia yang berkaitan keamanan aspek struktur (konstruksi) kapal dan keselamatan kapal, hingga penyelesaian pekerjaan yang menghasilkan output berupa kapal patroli FPB DJBC.

e. Evaluasi Kebijakan

Pada tahap ini output kebijakan pengadaan kapal patroli DJBC yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi dalam pelaksanaan tugas pengawasan patroli laut DJBC yang tersinergi dengan lembaga/kementerian lainnya dalam patroli Keamanan Laut, sehingga output yang ada dapat diukur sejauhmana kebijakan yang telah dibuat mampu memberikan dampak sesuai yang diinginkan maupun direncanakan dengan indikator-indikator kriteria yang menjadi acuan dalam hal ini mengacu kepada kategorisasi keamanan nasional.



Gambar 2. Konsep Model Kebijakan Pengadaan Kapal Patroli DJBC di Masa Mendatang
Sumber : Di olah oleh Peneliti (2018)

Kesimpulan

Pelaksanaan kebijakan pengadaan dan operasional kapal patroli FPB DJBC terdapat beberapa permasalahan secara internal maupun eksternal. Secara internal kebijakan pengadaan kapal tersebut dihadapkan kepada perencanaan kebutuhan dan pengadaan kapal patroli FPB serta operasional patroli DJBC itu sendiri. Perencanaan dan pelaksanaan kebutuhan tidak konsisten mengakibatkan komposisi kuantitas antara kapal patroli dan awaknya tidak seimbang, regulasi/ketentuan yang mengatur tentang PBJ pemerintah khususnya pembangunan konstruksi kapal belum diatur secara spesifik.

Pelaksanaan patroli laut DJBC dalam regulasi pengaturan wilayah dan kewenangan operasi antara antara Kanwil dan PSO DJBC yang terpisah, dan dukungan teknologi komunikasi dan penginderaan yang belum terintegrasi (*interoperability*) secara internal maupun eksternal (instansi teknis lainnya dan Bakamla) mengakibatkan tidak optimalnya utilisasi kapal patroli FPB yang berada di PSO DJBC dan pengamanan maritim secara luas.

Secara eksternal Kebijakan pengadaan dan operasional patroli DJBC

dipengaruhi oleh kondisi sinergitas antar lembaga/kementerian lainnya. Bakamla belum dapat menyatukan *stakeholder* yang ada, sehingga pelaksanaan patroli keamanan maritim masih bersifat sektoral, termasuk dalam pelaksanaan kebijakan pengadaan kapal patroli

Patroli laut DJBC merupakan bagian dari pengawasan laut secara nasional di Indonesia yang dilakukan dengan pendekatan kesejahteraan (*prosperity approach*) dan pendekatan keamanan (*security approach*). Pendekatan kesejahteraan dilakukan untuk mengamankan hak-hak keuangan negara dan pendekatan keamanan dilakukan untuk melindungi masyarakat dari masuknya barang-barang yang membahayakan dan merugikan.

Dalam perspektif keamanan nasional, kebijakan pengadaan kapal patroli FPB DJBC telah memberikan dampak terhadap keamanan nasional yang dikategorisasikan meliputi, aspek pertahanan dan keamanan, ekonomi, sosial dan lingkungan baik bersifat positif dan negatif.

Model kebijakan pengadaan kapal patroli di masa mendatang dilakukan dengan mempertimbangkan faktor-faktor internal dan eksternal DJBC yang berpengaruh pada operasional

patroli laut DJBC dan patroli keamanan maritim.

Saran/Rekomendasi

- a. Melakukan kajian sistem kelembagaan institusi penegak hukum sipil dan konsepsi pengawasan wilayah maritim termasuk (SDM, postur, SOP operasi/sarpras dan transformasi komponen sistem pertahanan negara) menyesuaikan konsep negara kepulauan secara terintegrasi dan terkoordinasi.
- b. Penataan struktur kelembagaan patroli laut DJBC meliputi organisasi, SDM dan teknologi dikaitkan dengan ketentuan kepegawaian dan struktur organisasi pemerintahan
- c. Pemerintah melalui LKPP membuat regulasi khusus yang mengatur secara detail mengenai pengadaan (pembangunan konstruksi) kapal

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Buntoro, K. 2012 *Alur Laut Kepulauan Indonesia Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal
- DJBC, 2011 *Rencana Strategik Revitalisasi dan Pengembangan Pemanfaatan Sarana Operasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*. Jakarta:

Subdirektorat Sarana Operasi Dit.P2

- Hearn.S and Buffardi.A.L 2016. *What Is Impacts*, London : A Methods Lab publication Overseas Development Institute
- Kemhan. 2015. *Buku Putih Pertahanan*. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia
- Marsetio. 2014. *Indonesian Sea Power*, Jakarta: Indonesia Defence University
- Nikson, W 2009. *Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan*, Jakarta: Bakorkamla
- Purwito, A. 2006. *Kepabeanan Konsep dan Aplikasi*, Jakarta : Samudera Ilmu.
- Rahman, C. 2009. *Concepts of Maritime Security A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand*, Wellington : The Centre for Strategic Studies 2009
- Ritonga, R. 2016 *Kesadaran Baru Maritim*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, 21st Edition. Bandung : CV.Alfabeta
- Suharto, E. 2008. *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik*. Bandung: CV Alfabeta
- Taufiqurokhman. 2014. *Kebijakan Publik: Pendelegasian Tanggung Jawab Negara kepada Presiden selaku Penyelenggara Pemerintahan*, Cetakan Pertama. Jakarta; Universitas Moestopo Beragama (Pers)
- Thai. Khi V, *Handbook of Public Procurement*, Florida Atlantic University Boca Raton. Florida USA: CRC Press

Warta Bea Cukai 2017, Patroli Laut DJBC Memiliki Peran Penting Sebagai Penjaga Pintu Gerbang Bangsa, Majalah Volume 49, Nomor 8

Winarno. 2014. Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus, Edisi & revisi terbaru. Jakarta : Center of Academic Publishing.

Jurnal/Paper

Angela, J. 2018, *How Internal and External Factors Drive Organizational Change*, dalam <https://study.com/academy/lesson/how-internal-and-external-factors-drive-organizational-change.html>, diakses pada tanggal 20 Nopember 2018

Bueger. 2014, *What is Maritime Security Journal Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University.*

Fligstein, N. 2001, *Organizations: Theoretical Debates and the Scope of Organizational Theory, Department of Sociology-University of California Berkeley USA*

Setiawan, A. 2017, Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan : Tinjauan atas Analisa Barry Buzan (*Jurnal Keamanan Nasional Universitas Indonesia, Vol.III, No.1*)

Artikel Elektronik

Definisi kebijakan dalam <http://kbbi.kata.web.id/kebijakan/>, diakses pada tanggal 9 April 2018.

Patroli Laut Bea dan Cukai Tangkap Kapal Penyelundup 63,8 Ton Ammonium Nitrate di Laut Bali dalam [http://www.beacukai.go.id/berita/patroli-laut-bea-cukai-tangkap-kapal-penyelundup-63-8-](http://www.beacukai.go.id/berita/patroli-laut-bea-cukai-tangkap-kapal-penyelundup-63-8-ton-amonium-nitrat-di-laut-bali.html)

[ton-amonium-nitrat-di-laut-bali.html](http://www.beacukai.go.id/berita/patroli-laut-bea-cukai-tangkap-kapal-penyelundup-63-8-ton-amonium-nitrat-di-laut-bali.html), diakses 30 Oktober 2018

Sejarah Bea dan Cukai, dalam <http://www.beacukai.go.id/arsip/s tt/marinecustoms.html>, diakses pada tanggal 08 September 2018

Sejarah Patroli Laut Bea Cukai Kebanggaan dan Kehormatan DJBC di Laut dalam <http://www.beacukai.go.id/arsip/s tt/marine-customs.html>, diakses pada tanggal 25 September 2018

Tugas dan fungsi Bea dan Cukai dalam <http://www.beacukai.go.id/>, diakses pada tanggal 08 November 2017,

Perundang-Undangan

United Nation Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara,

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2010 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 178 Tahun 2014 tentang Bakamla

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 448/KMK.01/2001 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai

Peraturan Menteri Keuangan Republik
Indonesia Nomor
234/PMK.01/2015 Tentang
Organisasi dan Tata Kerja
Kementerian Keuangan

Peraturan Menteri Keuangan Republik
Indonesia Nomor
188/PMK.01/2016 tentang
Organisasi dan Tata Kerja Instansi
Vertikal Direktorat Jenderal Bea
dan Cukai,

Peraturan Kepala Kepolisian Negara
Republik Indonesia Nomor 2
Tahun 2008 tentang
Pengawasan, Pengendalian, dan
Pengamanan Bahan Peledak
Komersil

Keputusan Direktur Jenderal Bea dan
Cukai Nomor 58/BC/1997 Tentang
Patroli Bea dan Cukai

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan
Cukai Nomor P-53/BC/2010
Tentang Tatalaksana Pengawasan