

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG ATAS PEMUNGUTAN
BEA DAN CUKAI TERHADAP BARANG BAWAAN PRIBADI
(PERSONAL USE) BANDARA SOEKARNO-HATTA**

Sifa Silvia Amalia¹, Liza Marina², Fahririn^{3*}

¹⁻³*Fakultas Hukum, Universitas Sahid, Jakarta*

Email Korespondensi: fahririn@usahid.ac.id

ABSTRAK

Pengenaan bea masuk dan pajak dalam rangka impor atas barang bawaan penumpang di Bandara Internasional Soekarno-Hatta kerap menimbulkan dinamika terkait kepastian dan jaminan hak-hak warga negara. Permasalahan utama bersumber pada kekaburan norma mengenai kriteria barang pribadi (personal use) serta tingginya diskresi pejabat kepabeanan dalam menetapkan nilai pabean. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk perlindungan hukum bagi penumpang secara umum dalam pelaksanaan pengawasan kepabeanan, serta merumuskan upaya-upaya hukum yang progresif sebagai solusi atas sengketa yang terjadi. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan konseptual (conceptual approach). Hasil penelitian menunjukkan bahwa jaminan perlindungan hukum bagi penumpang saat ini belum optimal, mengingat mekanisme keberatan yang bermuara pada Pengadilan Pajak dinilai tidak proporsional dan tidak efisien untuk sengketa barang bawaan. Sebagai upaya penyelesaian dan wujud perlindungan hukum yang komprehensif, artikel ini menawarkan solusi berupa rekonstruksi regulasi melalui adopsi parameter objektif World Customs Organization (WCO) untuk mendefinisikan personal use, pembatasan diskresi penaksiran harga berbasis Big Data, serta pembentukan panel penyelesaian sengketa administratif kilat (fast-track adjudication) di kawasan bandara.

Kata Kunci: Kepastian Hukum, Bea Masuk, Barang Bawaan Penumpang, Diskresi, Perlindungan Hukum.

ABSTRACT

The imposition of import duties and taxes on passenger baggage at Soekarno-Hatta International Airport frequently creates dynamics regarding legal certainty and the guarantee of citizens' rights. The main issue stems from vague norms regarding the criteria for personal use goods, as well as the high discretion of customs officials in determining customs values. This study aims to analyze the forms of legal protection for passengers in general during the implementation of customs supervision, and to formulate progressive legal efforts as a solution to the occurring disputes. This study employs a normative legal method with statutory and conceptual approaches. The results indicate that the current guarantee of legal protection for passengers is not yet optimal, considering that the objection mechanism culminating in the Tax Court is deemed disproportionate and inefficient for baggage disputes. As a resolution effort and a form of comprehensive legal protection, this article offers solutions through regulatory reconstruction by adopting the objective parameters of the World Customs Organization (WCO) to define personal use, limiting price assessment discretion based on Big Data, and establishing a fast-track administrative dispute resolution panel at the airport.

Keywords: Legal Certainty, Import Duties, Passenger Baggage, Discretion, Legal Protection

PENDAHULUAN

Perkembangan hubungan antarnegara telah merevolusi lanskap perdagangan dunia dengan menciptakan jejaring ekonomi yang saling terhubung melampaui batas-batas geografis tradisional. Revolusi teknologi komunikasi dan transportasi telah mempercepat arus perpindahan barang, jasa, modal, dan manusia antar negara dengan intensitas tinggi (Salvatore, 2014). Lalu lintas barang dan orang antar negara meningkat seiring pertumbuhan ekonomi dunia. Hal ini jelas berdampak pada sejumlah besar warga Indonesia yang berpergian ke luar negeri dan kembali ke tanah air. Pemerintah memiliki tanggung jawab penting untuk menjaga dan melindungi manusia dan sumber daya domestik yang dilakukan melalui organisasi yang bertugas mengawasi lalu lintas barang dan orang di pintu masuk dan keluar Indonesia (Ainun, 2020). Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak pada posisi silang jalur perdagangan internasional Asia-Pasifik, menghadapi dinamika yang kompleks dalam mengoptimalkan keuntungan ekonomi dari globalisasi dan mempertahankan kontrol atas perekonomian domestik (Wie, 2012).

Karakteristik geografis Indonesia dengan 17.508 pulau dan garis pantai sepanjang 95.181 kilometer menciptakan tantangan dalam pengawasan lalu lintas barang internasional yang tidak dimiliki negara-negara kontinental (Larasati, 2024). Letaknya yang berada di antara dua benua dan dua samudera menjadikan Indonesia sebagai titik lalu lintas barang yang sangat aktif, baik yang masuk maupun keluar melalui berbagai pintu perbatasan, termasuk bandara internasional (*Statistik Indonesia 2023*, 2023). Volume perdagangan luar negeri Indonesia yang mencapai USD 421,8 miliar pada tahun 2023 menunjukkan betapa vitalnya peran perdagangan internasional bagi stabilitas ekonomi nasional. Kompleksitas perdagangan modern tidak hanya terletak pada volume dan nilai transaksi yang terus meningkat, tetapi juga pada diversifikasi jenis barang, moda transportasi, dan pola mobilitas internasional yang semakin dinamis. Pertumbuhan industri pariwisata dan kemudahan akses transportasi udara telah mengubah pola pergerakan manusia lintas negara, dimana setiap individu berpotensi menjadi pembawa barang yang dapat mempengaruhi neraca perdagangan dan penerimaan negara (Putra et al., 2010).

Kondisi ini menuntut sistem pengaturan yang tidak hanya mampu mengakomodasi kepentingan ekonomi makro, namun juga memberikan kepastian hukum bagi setiap individu yang terlibat dalam aktivitas perdagangan lintas batas (Adhetyo, 2022). Sistem kepabeanan menjadi instrumen strategis pemerintah dalam menjalankan fungsi pengawasan, regulasi, dan proteksi terhadap arus barang yang melintas batas wilayah negara (Sutedi, 2012). Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki aktivitas perdagangan internasional yang tinggi, mengatur masuknya barang dari luar negeri melalui mekanisme kepabeanan dan cukai (Rukmi et al., 2024).

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang kepabeanan, yang dimaksud kepabeanan adalah “Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar”. Bea masuk sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang kepabeanan, yaitu “Pungutan negara berdasarkan undang-undang yang dikenakan terhadap barang yang diimpor”. Sedangkan cukai berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995

tentang Cukai adalah “Pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam undang-undang cukai”.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang selanjutnya disingkat DJBC merupakan satuan kerja unit eselon I di bawah Kementerian Keuangan yang mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan, dan fasilitasi, serta optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Tugas dan kewenangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam menetapkan pungutan terhadap barang bawaan penumpang bukan hanya bertujuan meningkatkan penerimaan negara, tetapi juga untuk menjaga keseimbangan pasar domestik dan mencegah masuknya barang-barang ilegal (Sastrawijaya, 2013). Menurut Peraturan Menteri Keuangan Nomor 81 Tahun 2024, barang bawaan adalah “Barang Kena Pajak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang dibeli oleh turis asing dari Pengusaha Kena Pajak toko retail dan dibawa keluar Daerah Pabean sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan oleh yang bersangkutan dengan menggunakan moda transportasi pesawat udara”.

Fungsi bea dan cukai dalam sistem kepabeanan Indonesia meliputi fungsi budgetair (penerimaan negara), fungsi regulasi (pengaturan perdagangan), dan fungsi proteksi (perlindungan industri dalam negeri (Brotodihardjo, 2010). Selain pengenaan bea masuk, barang bawaan penumpang yang melebihi batas pembebasan juga dikenakan pajak dalam rangka impor. Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan, terdapat perubahan mendasar dalam pengaturan pajak impor, khususnya terkait Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penghasilan. Penerapan ketentuan tersebut terhadap barang bawaan penumpang menimbulkan implikasi hukum berupa pengenaan pajak berlapis, yang dalam praktiknya seringkali belum dipahami secara utuh oleh penumpang. Kondisi ini berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum, terutama ketika pengenaan pajak dilakukan berdasarkan penafsiran petugas di lapangan.

Ketentuan pajak impor sebagaimana diatur dalam UU Harmonisasi Peraturan Perpajakan kemudian dijabarkan lebih lanjut melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34 Tahun 2025 yang secara khusus mengatur pembebasan dan pengenaan bea masuk serta pajak impor atas barang bawaan penumpang. Namun demikian, dalam praktik penerapannya masih ditemukan perbedaan pemahaman mengenai jenis barang yang dikategorikan sebagai barang pribadi dan barang komersial. Saat ini implementasi sistem kepabeanan dalam era mobilitas tinggi menghadapi tantangan praktis yang kompleks, khususnya dalam penanganan barang bawaan penumpang. Permasalahan muncul dalam implementasi pengenaan bea dan cukai terhadap barang bawaan penumpang, khususnya terkait barang personal use atau barang yang telah digunakan/dipakai oleh penumpang. Berdasarkan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 7 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2023 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor, terdapat pembatasan terhadap barang bawaan penumpang yang mulai berlaku 10 Maret 2024.

Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 34 Tahun 2025 lebih lanjut menyatakan memberikan pembebasan bea masuk hingga batas nilai tertentu dan mengatur tata cara penetapan nilai pabean. Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan aturan tersebut masih menyisakan berbagai persoalan, terutama terkait kepastian hukum bagi penumpang. Salah satu masalah utama adalah tidak adanya definisi yang

jelas mengenai “barang pribadi” atau personal use. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34 Tahun 2025 memang memberikan pembebasan barang pribadi hingga USD 500, namun tidak menjelaskan kriteria operasional barang pribadi sehingga timbul perbedaan penafsiran antarpetugas di lapangan. MK 34/2025 memang memberikan pembebasan barang pribadi hingga USD 500, tetapi tidak menjelaskan kriteria operasional barang pribadi sehingga timbul perbedaan penafsiran antarpetugas di lapangan.

Praktiknya terdapat beberapa kasus yang menimbulkan kontroversi publik. Misalnya, kasus seorang penumpang bernama Radhika yang membeli sepatu Adidas dari luar negeri seharga Rp10,3 juta, namun DJBC mengenakan pungutan hingga Rp31,8 juta karena adanya perbedaan penafsiran nilai pabean. Dalam kasus lain, seorang penumpang membawa tas Hermes dan ditagih pajak sebesar Rp26 juta oleh petugas Bea Cukai. Penumpang tersebut akhirnya merobek tasnya di depan petugas sebagai bentuk penolakan. Bahkan barang yang tampak sudah dipakai pun, seperti sepatu Louis Vuitton, tetap dikenai pungutan karena nilainya melebihi batas bebas bea masuk dan tidak dapat dibuktikan sebagai barang milik pribadi yang sudah lama digunakan.

Meskipun Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34 Tahun 2025 telah memberikan relaksasi berupa pembebasan bea masuk hingga USD 500, regulasi ini masih menyisakan kekosongan norma (*vacuum of norm*) terkait definisi operasional dan batasan limitatif dari kategori barang pribadi (*personal use*). Ketiadaan parameter yang terukur ini melahirkan kewenangan diskresioner yang terlampau luas bagi pejabat bea dan cukai di lapangan dalam melakukan penetapan nilai pabean. Akibatnya, perlindungan hukum preventif bagi penumpang menjadi lemah. Oleh karena itu, penelitian ini tidak sekadar mendeskripsikan implementasi aturan yang ada, melainkan menawarkan konstruksi hukum baru berupa standarisasi parameter personal use dan mekanisme keberatan administratif kilat (*fast-track dispute resolution*) di kawasan pabean bandara, sebagai jalan keluar untuk menjamin kepastian hukum yang proporsional antara optimalisasi penerimaan negara dan perlindungan hak warga negara

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah hukum normatif. Penelitian hukum normatif atau penelitian kepustakaan merujuk pada analisis dan telaah terhadap buku-buku serta literatur yang mencakup teori-teori, asas-asas hukum, peraturan perundang-undangan. Penelitian hukum normatif dimaksudkan untuk mengkaji hukum dari aspek normatifnya, artinya hukum dipahami sebagai norma atau aturan yang hidup dan berkembang dalam masyarakat melalui sistem perundang-undangan (Amiruddin & Asikin, 2016). Sumber data dalam penelitian ini berkaitan dengan informasi yang dapat mendukung penelitian dalam menjawab rumusan masalah.

Adapun sumber data dalam penelitian ini terdiri dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Metode pengumpulan data yang digunakan penulis adalah studi dokumen, metode pengumpulan dengan menggunakan konseptual (*conceptual approach*) dan statute approach yaitu pendekatan dengan metode pengumpulan data dengan menelaah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang diteliti (Soekanto & Mamudji, 2006).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) sebagai otoritas kepabeanan di Indonesia memiliki karakter peran yang bersifat ganda dan strategis. Di satu sisi, DJBC melaksanakan fungsi fiskal melalui pemungutan bea masuk dan bea keluar atas kegiatan impor dan ekspor barang sebagai instrumen pengendalian tarif. Di sisi lain, DJBC juga berperan aktif dalam mendukung kelancaran arus perdagangan dan pengembangan industri nasional melalui pemberian fasilitas serta kemudahan kepabeanan guna meningkatkan iklim berusaha. Seiring dengan perkembangan kebutuhan nasional dan global, ruang lingkup peran DJBC mengalami perluasan yang tidak hanya terbatas pada aspek penerimaan negara, tetapi juga mencakup fungsi pengawasan dan perlindungan masyarakat. Fungsi tersebut diwujudkan melalui pencegahan masuknya barang berbahaya, barang terlarang, serta praktik penyelundupan yang berpotensi mengganggu keamanan, kesehatan, dan kepentingan nasional (Muhammad, 2024).

Secara umum, DJBC dapat mengenakan bea masuk kepada barang-barang impor yang termasuk dalam kategori sebagai berikut:

1. Barang baru hasil pembelian di luar negeri, termasuk elektronik, tas, sepatu, kosmetik, gadget, dsb.
2. Barang bawaan penumpang yang nilainya melebihi USD 500, meskipun hanya satu unit barang.
3. Barang kena cukai, seperti minuman beralkohol, rokok, atau vape liquid (terkena cukai meskipun jumlah kecil).
4. Barang dalam jumlah banyak (dianggap untuk dijual/kegiatan usaha) walau diklaim sebagai pribadi.
5. Barang-barang titipan (jasa titip) atau kiriman, termasuk melalui jasa ekspedisi internasional.

Barang yang tidak memenuhi syarat pembebasan atau tidak dapat dibuktikan sebagai barang pribadi akan diklasifikasikan sebagai barang impor dan dikenai pungutan berupa bea masuk dan pajak lainnya seperti PPN dan PPh. Agar tidak terkena masalah saat kembali ke Indonesia dengan membawa barang dari luar negeri, penumpang sebaiknya mengikuti prosedur resmi DJBC berikut:

1. Mengisi Formulir Customs Declaration yang dibagikan saat berada di pesawat atau tersedia di bandara. Penumpang wajib menyatakan barang bawaan dan nilainya secara jujur.
2. Melaporkan diri melalui jalur yang sesuai di bandara:
 - a) Jalur Hijau: Jika tidak membawa barang yang melebihi nilai USD 500 atau barang kena cukai.
 - b) Jalur Merah: Jika membawa barang melebihi batas pembebasan atau barang dengan nilai tinggi.
 - c) Menunjukkan faktur pembelian (invoice) atau bukti pembayaran jika diminta oleh petugas.
3. Menunjukkan faktur pembelian (invoice) atau bukti pembayaran jika diminta oleh petugas.
4. Jika nilai barang melebihi ketentuan, petugas akan melakukan perhitungan bea masuk dan pajak (PPN dan PPh), lalu memberikan Surat Penetapan Pembayaran Bea Masuk (SSPCP).
5. Melakukan pembayaran melalui loket atau sistem e-billing QRIS, sebelum barang bisa dibawa keluar dari area pemeriksaan.

Bila penumpang tidak setuju dengan hasil penetapan bea, maka memiliki hak untuk:

- a. Mengajukan keberatan tertulis,
- b. Meminta peninjauan ulang nilai pabean,

Melanjutkan ke pengadilan pajak, sesuai dengan hak administratif yang diatur dalam sistem hukum kepabeanan Indonesia.

Kelemahan mendasar dalam sistem penegakan hukum kepabeanan terhadap barang bawaan penumpang saat ini adalah tingginya subjektivitas petugas akibat rumusan norma yang kabur (*vague of norm*) mengenai kriteria barang pribadi. Sebagai jalan keluar hukum, pembentuk peraturan perundang-undangan perlu merekonstruksi PMK Nomor 34 Tahun 2025 dengan mengadopsi pedoman dari World Customs Organization (WCO) mengenai Specific Annex J tentang Wisatawan. Rekonstruksi tersebut harus memuat parameter kumulatif untuk menilai barang *personal use*, yang mencakup: (a) Kewajaran jumlah barang yang disesuaikan dengan durasi perjalanan, (b) Profesi penumpang, dan (c) Tidak adanya indikasi kuat peruntukan komersial (*non-commercial purpose*).

Selain itu, penaksiran nilai pabean tidak boleh dilepaskan dari koridor Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB), khususnya asas kepastian hukum dan asas kecermatan. Praktik taksiran internal yang kerap dilakukan petugas di lapangan harus dibatasi secara hukum dengan mewajibkan penggunaan Sistem Nilai Pabean Berbasis Big Data terintegrasi. Hal ini akan menggeser paradigma penetapan pabean dari yang semula bersifat diskresioner murni (subjektif) menjadi diskresi yang terikat pada data objektif (*bound discretion*), sehingga meminimalisasi sengketa akibat perbedaan penafsiran harga

Bandara internasional merupakan salah satu titik yang memiliki tingkat kerawanan tinggi terhadap terjadinya praktik penyelundupan. Sebagai pintu masuk utama bagi pergerakan penumpang dan barang lintas negara, bandara berfungsi sebagai gerbang perdagangan internasional yang rawan dimanfaatkan untuk kegiatan ilegal. Salah satu modus yang sering digunakan adalah penyelundupan melalui kurir penumpang, yaitu dengan memanfaatkan barang bawaan pribadi untuk memasukkan barang-barang terlarang atau ilegal ke dalam wilayah pabean. Kondisi ini menuntut pengawasan kepabeanan yang ketat dan terintegrasi guna mencegah terjadinya pelanggaran serta menjaga keamanan dan kepentingan negara (Stefhani, 2022). Selain itu, berbagai fasilitas dan kemudahan yang diberikan kepada penumpang, seperti penyederhanaan dokumen pemberitahuan serta pemberian pembebasan bea masuk dan pajak dalam rangka impor, kerap dimanfaatkan secara tidak tepat. Dalam praktiknya masih sering ditemukan penumpang yang tidak mencantumkan seluruh barang bawaannya dalam dokumen *customs declaration*. Perilaku tersebut umumnya dilakukan dengan tujuan menghindari kewajiban pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor yang seharusnya dikenakan. Penyalahgunaan fasilitas ini berpotensi mengurangi penerimaan negara sekaligus melemahkan efektivitas pengawasan kepabeanan di bandara internasional (Adhitama, 2020).

Dinamika pengawasan kepabeanan menjadi semakin kompleks seiring dengan meningkatnya arus penumpang internasional yang melintasi pintu masuk negara. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, jumlah penumpang penerbangan internasional di beberapa bandara utama terus menunjukkan tren peningkatan, di mana Bandara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang menjadi kontribusi terbesar dengan sekitar 5,0 juta penumpang internasional sepanjang periode Januari–Juli 2025, atau sekitar 42,96 persen dari total penumpang internasional di empat bandara utama Indonesia (Rachma,

2025). Sebelumnya, sepanjang tahun 2023, Bandara Soekarno-Hatta mencatat volume penumpang mencapai hampir 50,96 juta orang secara keseluruhan, menjadikannya bandara tersibuk di Indonesia dan menunjukkan kenaikan signifikan dibanding periode sebelumnya (Ma'arif, 2024). Dengan volume pergerakan penumpang internasional yang besar ini, pengawasan kepabeanan oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Soekarno-Hatta harus dilakukan secara intensif dan akurat setiap harinya untuk mencegah celah penyelundupan dan pelanggaran kepabeanan lainnya, sekaligus memastikan bahwa arus barang dan orang berjalan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Perlindungan hukum terhadap penumpang yang diminta pemungutan bea dan cukai atas barang bawaan di pintu kedatangan Bandara Internasional Soekarno-Hatta tidak dapat dilepaskan dari kerangka hukum kepabeanan, cukai, serta kebijakan impor yang berlaku di Indonesia. Penumpang dalam hal ini berkedudukan sebagai subjek hukum yang hak dan kewajibannya harus dijamin secara seimbang dengan kewenangan negara dalam melakukan pengawasan dan pemungutan penerimaan negara. Oleh karena itu, setiap tindakan pemungutan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai wajib berlandaskan peraturan perundang-undangan dan dilaksanakan secara transparan serta akuntabel. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan menjadi dasar utama pengenaan bea masuk atas barang bawaan penumpang. Pasal 2 ayat (1) menegaskan bahwa setiap barang yang dimasukkan ke dalam daerah pabean diperlakukan sebagai barang impor dan terutang bea masuk. Namun demikian, undang-undang ini juga memberikan batasan terhadap kewenangan tersebut. Pasal 3A mengatur bahwa pelayanan dan pengawasan kepabeanan harus dilaksanakan berdasarkan prinsip kepastian hukum, keterbukaan, dan akuntabilitas. Ketentuan ini menjadi dasar perlindungan hukum bagi penumpang agar tidak dikenakan pemungutan secara sewenang-wenang. Selain itu, Pasal 25 sampai dengan Pasal 27 memberikan hak kepada pihak yang dirugikan akibat penetapan pejabat bea dan cukai untuk mengajukan keberatan dan banding, yang mencerminkan adanya mekanisme kontrol terhadap tindakan administrasi negara.

Dari aspek perlindungan hukum represif, mekanisme keberatan pabean yang bermuara pada Pengadilan Pajak dinilai tidak memenuhi asas peradilan cepat, sederhana, dan biaya ringan. Mengingat sengketa barang bawaan penumpang umumnya memiliki nilai keekonomian yang relatif kecil dibanding sengketa pajak korporasi, maka diperlukan suatu inovasi hukum kelembagaan. Solusi hukum yang ditawarkan adalah pembentukan 'Panel Ajudikasi Kepabeanan Non-Litigasi' atau Unit Ombudsman Kepabeanan yang berkedudukan langsung di bandara. Keberadaan instrumen adjudikasi kilat (*fast-track adjudication*) ini akan memberikan wadah bagi penumpang untuk menyanggah penetapan petugas secara *real-time* dengan menghadirkan bukti pembandingan, tanpa harus melewati prosedur administratif yang berbelit-belit dan memakan waktu berbulan-bulan.

Perlindungan hukum terhadap penumpang dalam pengenaan bea dan cukai atas barang bawaan di pintu kedatangan Bandara Internasional Soekarno-Hatta menuntut adanya keseimbangan yang proporsional antara fungsi pengawasan negara dan jaminan hak warga negara. Pengawasan kepabeanan, sebagaimana dikemukakan oleh Maringan Masry Simbolon, merupakan bagian integral dari manajemen yang berfungsi sebagai alat kontrol untuk memastikan bahwa pelaksanaan tugas berjalan sesuai dengan rencana, kebijakan, dan standar yang telah ditetapkan. Dalam hal ini, pengawasan oleh DJBC tidak semata-mata diarahkan pada penindakan pelanggaran, tetapi juga pada

pengendalian agar kewenangan pemungutan bea dan cukai dilaksanakan secara terukur, profesional, dan tidak melampaui batas hukum yang berlaku.

KESIMPULAN

Perlindungan hukum terhadap penumpang di Bandara Soekarno-Hatta saat ini masih lemah akibat adanya kekaburan norma mengenai batasan operasional barang personal use, yang bermuara pada luasnya diskresi dan subjektivitas petugas dalam menetapkan nilai pabean. Sebagai jalan keluar, diperlukan rekonstruksi hukum melalui revisi PMK terkait pembebasan barang bawaan dengan mengadopsi parameter objektif berstandar internasional (WCO). Selain itu, untuk menjamin perlindungan hukum represif yang efektif, pemerintah perlu mengadopsi instrumen penyelesaian sengketa administratif kilat (fast-track adjudication) di kawasan bandara. Langkah ini esensial untuk membatasi kesewenang-wenangan aparat, memenuhi asas kepastian hukum, sekaligus menjaga keseimbangan antara fungsi pengawasan fiskal negara dan perlindungan hak asasi warga negara dalam hukum administrasi.

Kementerian Keuangan perlu segera merevisi Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34 Tahun 2025 dengan memasukkan batasan limitatif personal use berdasarkan pedoman WCO. Kedua, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai disarankan untuk membentuk panel adjudikasi non-litigasi di bandara guna menangani keberatan penumpang secara transparan, cepat, dan berbiaya ringan

DAFTAR PUSTAKA

- Adhetyo, S. A. (2022). Penanggulangan Perdagangan Lintas Batas Dalam Perdagangan Melalui Sistem Elektronik. *Trade Policy Journal*, 1(1).
- Adhitama, S. (2020). Mekanisme Pengawasan High Value Goods (Hvg) Atas Tindak Lanjut Penerbitan Nota Hasil Intelijen Pada Barang Penumpang Oleh Kantor Pelayanan Utama Bea Dan Cukai Tipe C Soekarno-Hatta. *Info Artha*, 4(1), 62.
- Ainun, S. (2020). *Pengawasan Lalu Lintas Barang Bawaan Penumpang Di Bandara International Sultan Hasanuddin Makassar*. Universitas Negeri Makassar.
- Amiruddin, & Asikin, Z. (2016). *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Raja Grafindo Persada.
- Brotodihardjo, S. (2010). *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*. Refika Aditama.
- Hadjon, P. M. (1987). *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia*. Bina Ilmu.
- Ilyas, I. (2014). *Hukum Kepabeanan Dan Cukai Di Indonesia*. Raja Grafindo Persada.
- Larasati, E. (2024). *Neraca Perdagangan Indonesia Sepanjang 2023 Tetap Surplus Di Tengah Peningkatan Risiko Ekonomi Global*. Direktorat Jenderal Strategi Ekonomi Dan Fiskal, Kementerian Keuangan. <https://fiskal.kemenkeu.go.id/publikasi/siaran-pers-detil/554?utm>
- Ma'arif, A. S. (2024). *Penumpang Pesawat Di Bandara Soetta Pada 2023 Capai 50,96 Juta*. Antara Banten.

- <https://Banten.Antaranews.Com/Berita/271695/Penumpang-Pesawat-Di-Bandara-Soetta-Pada-2023-Capai-5096-Juta>
- Muhammad, F. (2024). Strategi Optimalisasi Pengawasan Barang Bawaan Penumpang: Studi Kasus Pada Kpu Bc Soekarno-Hatta. *Journal Perspektif Bea Dan Cukai*, 8(8).
- Pahlevi, R. (2024). Strategi Intelijen Menghadapi Ancaman Penyelundupan Di Bidang Kepabeanan Sejak Era Revolusi Industri 4.0 Reza.Pahlevi@Pm.Me, Sekolah Tinggi Intelijen Negara (Stin). *Sekolah Tinggi Intelijen Negara (Stin)*, 1(1).
- Peter, D. C. (2007). *Comparative Law In A Changing World*. Routledge-Cavendish.
- Putra, D., Nyoman, I., & Gede, I. P. (2010). *Pariwisata Pro Rakyat: Meretas Jalan Mengetaskan Kemiskinan Di Indonesia*. Kementerian Kebudayaan Dan Pariwisata.
- Rachma, H. (2025). *Data Bps: Penumpang Penerbangan Internasional Melonjak Signifikan*. Harian Haluan. <https://www.harianhaluan.com/news/1015843773/data-bps-penumpang-penerbangan-internasional-melonjak-signifikan>
- Rukmi, M. P., Adetia, N., & Sari, W. A. (2024). *Pengantar Kepabeanan Dan Cukai*. Penerbit Semiotika.
- Salvatore, D. (2014). *Ekonomi Internasional*. Salemba Empat.
- Sastrawijaya. (2013). *Bea Dan Cukai: Antara Fungsi Fiskal Dan Pengawasan*. Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (2006). *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Raja Grafindo Persada.
- Statistik Indonesia 2023*. (2023). Badan Pusat Statistik.
- Stefhani, C. E. (2022). Peran Direktorat Jenderal Bea Cukai Dalam Memberantas Penyelundupan Narkotika Melalui Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi*, 3(12). <https://doi.org/10.59141/jist.v3i12.540>
- Sutedi, A. (2012). *Aspek Hukum Kepabeanan*, Jakarta. Sinar Grafika.
- Wie, T. K. (2012). *Indonesia's Economy Since Independence*. Institute Of Southeast Asian Studies.