JUMAHA
FAKULTAS HUKUM UNMAS DENPASAR

Vol. 06 No. 02 Bulan Oktober Tahun 2026
e-ISSN: 2808-6864
Open Acces at: https: https://e-journal.unmas.ac.id
DOI:
https://doihttps://doi.org/10.36733/jhm.v6i2

Tinjauan Yuridis Terhadap Pengaturan Barang Bawaan Penumpang Dan Impor Komersial Dalam Perspektif Sistem Hukum Kepabeanan

Marsha Triananda[1], Kadek Apriliani[2]

[1]Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, E-Mail : trianandamarsha@gmail.com
[2]Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, E-Mail : avrillhya@unmas.ac.id

Info Artikel

A Juridical Analysis of the Regulation of Passenger Baggage and Commercial Imports from the Perspective of the Customs Legal System

Keywords : Customs, Import, Personal Shopping Services.

Abstract

*All activities related to the movement of goods into and out of the customs territory are regulated under Law Number 17 of 2006 concerning the Amendment to Law Number 10 of 1995 on Customs, along with several implementing regulations in related sectors. Although these regulations have been in force for a considerable period, normative ambiguity still persists. One example is the practice of personal shopping services (*jastip*), which exploits the customs duty exemption facility for passengers' personal belongings, even though such activities substantively fall under the category of commercial importation. However, there are no clear criteria defining commercial importation, and its determination largely depends on the discretion of customs enforcement officials. This research is limited to normative legal analysis, focusing on statutory regulations in the field of customs that govern the definition and mechanisms of importation. The study concludes that there is a need for legal reform to establish clear and measurable criteria in distinguishing personal goods from commercial goods, through objective indicators such as quantity, uniformity, frequency of carriage, and the intended use of the goods.*

Tinjauan Yuridis Terhadap Pengaturan Barang Bawaan Penumpang Dan Impor Komersial Dalam Perspektif Sistem Hukum Kepabeanan

Abstrak

Segala kegiatan yang menyangkut kegiatan lalu lintas barang yang dari/ke luar daerah pabean diatur Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan, disertai dengan beberapa peraturan pelaksana dibidang terkait. Meskipun regulasi tersebut telah diterapkan sejak lama, tetapi hingga saat ini masih timbul kekaburan norma didalamnya, contohnya kegiatan jastip yang dimana memanfaatkan fasilitas pembebasan

Kata Kunci : Kepabeanan, Impor, Jastip		bea masuk bagi barang bawaan penumpang, padahal kegiatan tersebut termasuk kategori impor komersial, namun tidak ada kriteria yang jelas terkait impor komersial ini dan hanya mengandalkan parameter oleh masing-masing aparat penegak hukum kepabeanan saja. Penelitian ini dibatasi pada kajian hukum normatif, yang dimana analisisnya terbatas pada peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan yang didalamnya mengatur terkait definisi dan mekanisme impor. Penulis membuat kesimpulan bahwa diperlukannya hukum yang menetapkan kriteria yang jelas dan terukur dalam membedakan barang pribadi dan komersial dengan indikator objektif seperti jumlah barang, keseragaman, frekuensi pembawaan, dan tujuan penggunaan.

I. Latar Belakang

Istilah kepabeanan sangat umum bagi pelaku usaha yang melakukan kegiatan perdagangan dengan melibatkan perpindahan antar satu negara ke negara lain. Arti kepabeanan sendiri merupakan segala sesuatu yang memiliki keterkaitan dengan pengawasan lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean, termasuk pada pemungutan bea masuk dan bea keluar.[1] Dasar hukum yang menjadi tolak ukur pengawasan dan penindakan kepabeanan tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan (selanjutnya disebut Undang-Undang Kepabeanan) disertai dengan peraturan pelaksananya. Regulasi-regulasi tersebut dibentuk dengan tujuan untuk meningkatkan jaminan kepastian hukum, pemerataan, keterbukaan, serta sebagai bentuk pertanggungjawaban atas layanan kepada masyarakat.[2] Dalam kepabeanan sendiri terdapat istilah daerah pabean, yang dimana mencakup 4 wilayah, yaitu darat, perairan, udara, dan beberapa tempat yang terletak di ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif), serta landasan kontingen dibawah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006.[3] Didalam undang-undang kepabeanan terdapat dua jenis kegiatan pergerakan barang yang

[1] Hardi Fardiansyah, *et.al.*, *Kepabeanan dan Cukai***, (**Bandung: Penerbit Widina Bhakti Persada, 2023). Hal. 13.

[2] Yusril Wira Budi Ariyanto, Haniyah, Budi Handayani, 'Pertanggungjawaban Tindak Pidana Korupsi dalam Penyeludupan Pakaian Bekas Impor', *AL MIKRAJ Jurnal Studi Islam dan Humaniora,*, 5.1 (2024) hal. 743. <https://doi.org/10.37680/almikraj.v5i01.6156>

[3] Khadijah Mahani, Kiky Asmara, Arief Bachtiar, 'Analisis Peran Kepabeanan Dalam Mendorong Ekspor di Negara Indonesia', *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9.20 (2023), hal. 407. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8418656>

melintasi kawasan pabean, yaitu ekspor dan impor. Ekspor merupakan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Sedangkan, impor ialah kegiatan memasukan barang ke dalam daerah pabean. Kegiatan lalu lintas barang tersebut sangat berdampak besar bagi perekonomian dan ketahanan negara (pangan, energi, kesehatan), serta instrumen politik melalui perjanjian dagang, transfer teknologi dan modernisasi, perlindungan terhadap hak konsumen dan standar hidup layak, penguatan tata kelola dan kedaulatan hukum. Impor dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu pajak dan kuota. Pemerintah menerapkan tarif pajak dan kuota impor yang dapat membatasi jumlah produk yang dapat masuk ke daerah pabean.[4]

Seiring dengan berjalannya waktu, terjadi peningkatan akses transportasi lintas negara yang tidak hanya berdampak pada kemudahan perpindahan orang dari satu wilayah negara ke wilayah negara lainnya, tetapi juga berpengaruh pada mobilitas barang yang dibawa melalui barang bawaan penumpang. Barang bawaan penumpang ialah setiap barang pribadi penumpang atau barang pribadi awak sarana pengangkut yang digunakan dan dipakai untuk tujuan pribadi, termasuk dengan sisa perbekalan.[5] Bagi barang bawaan penumpang diberikan fasilitas kepabeanan yang khusus berupa pembebasan bea masuk dengan jumlah nominal maksimum *FOB USD 500* per-orang pada setiap kedatangan, hal tersebut tertera dalam Pasal 12 Ayat (1) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2025. Hal tersebut tentu berbeda dengan impor secara umum yang dimana dikenakan bea masuk atau bea keluar, cukai, serta pajak dalam rangka impor (PDRI) yang terdiri atas PPN Impor, Pph Pasal 22 Impor dan PPnBM Impor sebagai bentuk penerimaan negara yang pungutannya diwenangkan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC).[6] Selain itu, terdapat pula pemeriksaan pada barang bawan penumpang secara ketat untuk menghindari masuknya barang yang dikategorikan lartas (larangan dan pembatasan).

Pemberian fasilitas kepabeanan pada barang bawaan penumpang secara tidak langsung membuka peluang masuknya kegiatan impor dengan tujuan komersial dengan mengatasnamakan barang bawaan pribadi seperti halnya jastip ataupun kegiatan *splitting goods* yang dilakukan dengan membagi barang bawaan kepada beberapa penumpang dengan tujuan untuk menghindari batas jumlah maksimum pembebasan bea. Kegiatan jastip sendiri seharusnya dikenakan bea masuk dan PDRI seperti regulasi impor pada umumnya. Sebab, pembebasan bea senilai *USD* 500 hanya diberlakukan

---

[4] Ifat Fauziah, *Buku Panduan Ekspor-Impor***,** Cetakan I, (Pemulang: Penerbit Ilmu, 2018). Hal. 2

[5] Arsenius Gerhant Rosa Putra dan Rr. Adeline Melani, 'Tinjauan Hukum Terhadap Pengenaan Pajak Atas Barang Bawaan Penumpang Ditinjau Dari Aturan Kepabeanan dan Perpajakan Indonesia', *Jurnal Gloria Justitia*, (2025), hal. 7 <https://doi.org/10.25170/gloriajustitia.v5i1.6805>

[6] Aditya Subur Purwana, *Penagihan Pajak Dengan Surat Paksa di Bidang Kepabeanan Dan Cukai***,** **(**Jawa Timur: Uwais Inspirasi Indonesia, 2019). Hal. 1

bagi barang bawaan pribadi dan barang bawaan dengan tujuan bukan keperluan pribadi akan dikenakan bea masuk dan berlaku sebagai barang impor pada umumnya.[7] Penelitian mengenai barang bawaan penumpang dan praktik jasa titip telah banyak dilakukan, namun sebagian besar berfokus pada implementasi kebijakan, efektivitas pengawasan, penegakan hukum, maupun pengenaan bea masuk terhadap barang impor. Penelitian-penelitian tersebut belum secara khusus mengkaji kekaburan norma dalam pengaturan barang bawaan penumpang dan impor komersial, khususnya mengenai ketiadaan parameter yang jelas dalam membedakan *personal use* dan *non-personal use*. Selain itu, belum banyak penelitian yang menghubungkan analisis tersebut dengan konsep pembaharuan hukum (*ius constituendum*) melalui perbandingan pengaturan di berbagai negara. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki kebaruan dengan menganalisis konstruksi norma dalam Undang-Undang Kepabeanan beserta peraturan pelaksananya serta merumuskan parameter hukum yang lebih objektif untuk memberikan kepastian hukum terhadap pengaturan barang bawaan penumpang dan impor komersial.

Mengacu pada teori kepastian hukum yang dikemukakan oleh Gustav Radbruch, bahwa :[8]

1. Hukum merupakan hal positif yang memiliki arti bahwasannya hukum positif adalah perundang-undangan;
2. Hukum didasari pada sebuah fakta, artinya hukum itu dibuat berdasarkan pada kenyataan;
3. Fakta yang dituang dan dituliskan dalam hukum harus dirumuskan dengan cara-cara yang jelas, sehingga akan menghindari timbulnya kekeliruan dalam hal pemaknaan dan penafsiran, serta dapat mudah dilaksanakan;
4. Hukum yang positif tidak boleh mudah untuk diubah.

Kemudian, didukung juga oleh kewajiban hukum dalam menjamin persamaan perlakuan bagi setiap individu (*equality before the law)* dan asas legalitas dalam hal administrasi negara. Dalam segi hukum administrasi, asas legalitas menekankan bahwasannya setiap tindakan atau kebijakan yang akan diambil oleh pemerintah harus didasari pada peraturan yang sah, yang disusun dan diterapkan sesuai prosedur yang

[7] Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 'Ketentuan Barang Bawaan Penumpang dan Jasa Titipan (Jastip)', *Kemenkeu.go.id*, 2025 <https://klc2.kemenkeu.go.id/kms/faq/ketentuan-barang-bawaan-pribadi-penumpang-dan-jasa-titipan-jastip-8e8fdff3/detail/>

[8] Dino Rizka Afdhali dan Taufiqurrohman Syahuri, 2023, 'Idealitas Penegakkan Hukum ditinjau dari Perspektif Teori Tujuan Hukum', *COLLEGIUM STUDIOSUM JOURNAL*, 8.2 (2023), hal. 558. <https://doi.org/10.56301/csj.v6i2.1078>

telah ditetapkan oleh hukum.[9] Saat ini parameter fasilitas kepabeanan pada barang bawaan penumpang yang diberikan hanya berdasar atas kata-kata "barang pribadi" tanpa ada pemetaan lebih lanjut terkait batasan jumlah dan keseragaman barang atau kriteria yang dimaksudkan sebagai barang pribadi tersebut, selain dengan batas pembebasan bea masuk senilai *FOB USD 500.* Kekaburan norma pada kriteria barang bawaan penumpang antara pribadi dan non-pribadi berpotensi menimbulkan diskresi berlebihan dari aparat penegak kepabeanan, serta dikhawatirkan timbul ketidakkonsistenan perihal penegakan hukum di lapangan. Sebab, adanya kegiatan jastip ilegal seperti ini menyebabkan penurunan pendapatan devisa negara dan persaingan tidak sehat dalam pasar domestik. Didasari oleh latar belakang tersebut, didapat 2 (dua) permasalahan yang perlu untuk dibahas dalam penelitian ini, yaitu mengenai bagaimana pengaturan barang bawaan penumpang dan impor komersial dalam perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan dan juga bagaimana pengaturan barang bawaan penumpang dan impor komersial yang memberikan kepastian hukum dalam asas *ius constituendum?*

II. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang mengkaji hukum sebagai suatu sistem norma melalui studi kepustakaan. Sebagai ilmu yang bersifat preskriptif, ilmu hukum mempelajari terkait tujuan hukum, nilai-nilai keadilan, validitas aturan hukum, konsep-konsep hukum, dan norma-norma hukum.[10] Fokus penelitiannya adalah dengan menganalisis pengaturan barang bawaan penumpang dan impor komersial dalam sistem hukum kepabeanan Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan beserta peraturan pelaksananya. Kajian diarahkan untuk menelaah perbedaan karakter yuridis, prosedur, kewajiban pungutan, dan konsekuensi hukum kedua rezim tersebut, serta mengidentifikasi potensi kekaburan norma mengenai batas antara barang untuk keperluan pribadi dan non-pribadi dengan menggunakan teori kepastian hukum, teori kedaulatan, dan teori politik hukum.

---

[9] Rhaysya Admmi Habibani, Aldri Frinaldi, Roberia, 'Penerapan Prinsip Legalitas Dalam Kebijakan Administrasi Publik'**,** *Gudang Jurnal Multidisiplin Ilmu*, 2.12 (2024), hal. 297. <https://doi.org/10.59435/gjmi.v2i12.751>

[10] A.A. Ayu Nanda Wira Purnami, I Wayan Gde Wiryawan, 'Tinjauan Yuridis Undang Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia Terhadap Lesbian,Gay, Biseksual Dan Transgender (Lgbt) Di Indonesia', *Jurnal Hukum Mahasisw*, 4.1 (2024), hal. 1428. <https://doi.org/10.36733/jhm.v4i1>

Pendekatan yang dilakukan adalah berupa pendekatan secara perundang-undangan (statute approach) dan komparatif (comparative approach). Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) yakni pendekatan yang didasari penelaahan peraturan hukum yang terkait dengan permasalahan yang dibahas.[11] Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah seluruh peraturan yang berkaitan dengan kepabeanan, sedangkan pendekatan komparatif digunakan untuk membandingkan pengaturan Indonesia dengan beberapa negara guna memperoleh model pengaturan yang lebih efektif. Sumber bahan hukum terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang Kepabeanan beserta peraturan pelaksana di bidang kepabeanan, perpajakan, cukai, dan perdagangan. Bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, artikel, dan doktrin para ahli, sedangkan bahan hukum tersier berupa kamus hukum dan literatur pendukung. Seluruh bahan hukum dikumpulkan melalui studi kepustakaan dan dianalisis menggunakan teknik deskriptif, komparasi hukum, serta penafsiran sistematis dan komparatif untuk menilai konsistensi norma, mengidentifikasi potensi kekaburan pengaturan, dan merumuskan rekomendasi pembaharuan hukum dalam sistem kepabeanan.

III. Pembahasan

1. Pengaturan barang bawaan penumpang dan impor komersial dalam perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan

Kegiatan dibidang kepabeanan ini penting untuk memiliki aturan yang jelas, seperti dalam *Rechten Ordonanie* yang didalamnya telah mengatur mengenai sanksi atas kewajiban pabean, khususnya terhadap pelanggaran dengan kategori penyeludupan.[12] Disisi lain, apabila dipandang dari segi regulasi nasional yang mengatur mengenai kepabeanan, telah dituangkan ke dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan sebagai patokan utama dari segala aturan turunan dalam lalu lintas pabean. Didalam undang-undang kepabeanan tersebut diatur terkait aturan secara komprehensif mengenai sistem kepabeanan, mulai dari definisi kepabeanan, kewajiban impor, pemberitahuan pabean, penetapan nilai pabean, hingga sanksi terhadap

[11] Kadek Apriliani, I Gusti Ayu Sita Maharani, Dennis Santoso Ratu, 'Tinjauan Yuridis Terhadap Undang Undang Nomor 4 Tahun 2016 Tentang Tabungan Perumahan Rakyat (Tapera)', *Jurnal Mahasiswa Saraswati (JHS)*, 6.2 (2024), hal. 746. <https://e-journal.unmas.ac.id/index.php/JHS/article/view/9980/7521>

[12] Faisal, 2024, 'Pertanggungjawaban Pelaku Usaha Jasa Titip Luar Negeri Yang Melakukan Penggelapan Barang Impor'**,** *Jurnal Media Pencerahan Bangsa*, 1.1 (2024), hal. 3. <https://jurnal.mediapencerahanbangsa.co.id/index.php/ppb/article/view/8/193>

pelanggaran. Perihal terkait impor barang bawaan penumpang diatur lebih jelas dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2025 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 203/Pmk.04/2017 Tentang Ketentuan Ekspor dan Impor Barang Yang Dibawa Oleh Penumpang Dan Awak Sarana Pengangkut, serta beberapa peraturan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai sebagai bagian dari regulasi tambahan demi penegakan pengawasan dan penindakannya.

Indonesia sebagai salah satu negara yang menjunjung tinggi kedaulatan. Seperti yang dipaparkan oleh Jean Bodin, bahwa Negara tidak memperoleh manfaat dari atribut kedaulatan, kecuali jika negara tersebut memiliki kapasitas untuk mengemban dan menegakkan kekuasaannya.[13] Perihal penegakan bidang ekspor impor di wilayah NKRI diwenangkan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai selaku pelaksana tugas Kementerian Keuangan Republik Indonesia di bidang kepabeanan. Bea Cukai memiliki empat fungsi utama, yaitu :[14]

1. *Revenue Collector* (Penghimpun Penerimaan Negara)
2. *Industrial Assistance* (Pendukung Industri Domestik)
3. *Trade Facilitator* (Fasilitator Perdagangan)
4. *Community Protector* (Pelindung Masyarakat)

Prosedur pengawasan yang dilakukan oleh pejabat kepabeanan berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-8/BC/2024 tentang Tata Laksana Pengawasan di Bidang Kepabeanan dan Cukai dengan mekanisme sebagai berikut : [15]

1. Melalui penumpang
   a. Analisis intelijen
      Pengumpulan data/informasi bersumber dari internal CJBC seperti *surveillance,* monitoring, dan unit internal lainnya, serta berdasarkan data eksternal, yaitu laporan masyarakat yang dikoordinasikan dengan Kanwil DJBC Pusat, Polres, Polda, juga instansi terkait lainnya.
   b. Analisis *profiling* penumpang (Identifikasi alur perjalanan, serta *profiling* penumpang dan Customs Declaration)

---

[13] Simona Tutuianu**,** *Towards Global Justice: Sovereignty in an Interdependent World***,** (The Hague, The Netherlands: Asser Press, 2013). Hal. 8.

[14] Anonim, 'Tugas dan Fungsi'**,** Kemenkeu.go.id**,** 2025 <https://tbk.beacukai.go.id/mandatory/tugas-pokok-dan-fungsi>

[15] Rizky Dindah Saputra, 'Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Penyeludupan Barang Impor (Studi putusan No. 1005/ Pid.Sus/2018/ Pn.Mdn), *Skripsi, Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang*, 2022, hal. 78-85 <https://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/25651>

c. Analisis dokumen perjalanan (paspor, visa, tiket, beserta akomodasi penumpang)
d. Pemeriksaan *x-ray*
e. Pemeriksaan fisik barang penumpang
   Pemeriksaan dengan membuka seluruh/sebagian barang bawaan penumpang yang dicurigai oleh hangar petugas bea dan cukai;
f. Melalui bahasa tubuh penumpang (verbal dan non-verbal);
g. Pemeriksaan badan
   Dilakukan apabila terdapat bukti awal yang cukup dan dikhawatirkan masih terdapat barang pelanggaran yang tersimpan.

2. Melalui barang kiriman
   a. Analisis manifes
      Dilakukan dengan melihat kesesuaian data pada invoice atau bukti pengirim dan penerima, nama, alamat asal dan tujuan, keterangan isi barang, jumlah barang kiriman, dengan data manifes yang ada;
   b. Penegahan barang kiriman
      Syarat untuk dilakukannya penegahan adalah apabila barang diduga kuat merupakan barang hasil atau digunakan sebagai suatu tindakan yang terkait dengan barang terlarang. Terhadap barang tersebut, maka akan ditunda pengeluaran, pemuatan, dan pengangkutan barang impor ekspor hingga dipenuhinya kewajiban pabean jika barang tersebut bukan tergolong barang terlarang;
   c. Pembongkaran barang kiriman
      Pembongkaran barang impor dilaksanakan di kawasan pabean atau ditempat lain setelah mendapat persetujuan dari Kepala Kantor Kepabeanan yang mengawasi tempat tersebut. Namun, bagi barang yang belum terselesaikan kewajiban pabeannya, maka akan dilakukan penimbunan di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) atau gudang atau lapangan penimbunan milik importir.

Tidak hanya itu, pengawasan terhadap barang impor dilakukan juga dengan melalui pembagian jalur dengan tingkat pengawasan yang berbeda, yaitu jalur hijau (hanya pemeriksaan dokumen setelah SPPB terbit), jalur kuning (tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan pemeriksaan dokumen sebelum penerbitan SPPB), jalur merah (dilakukan pemeriksan fisik dan dilakukan penelitian dokumen sebelum penerbitan SPPB).[16] Selain itu, terdapat jalur MITA Prioritas (pengeluaran barang

[16] Putu Eka Ary Haryanto Putra, 'Analisis Mekanisme Penanganan Barang Impor di Jalur Merah Bandar Udara Mgurah Rai Oleh CV. Purawa Raya Globelink Denpasar Bali'**,** *Tugas Akhir,*

impor tanpa dilakukannya pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen), serta MITA Non-Prioritas (pengeluaran barang impor tanpa dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen, kecuali dalam perihal barang ekspor yang diimpor kembali, barang yang terkena pemeriksaan acak, dsb.). Pada impor barang bawaan penumpang, pembangian jalurnya serupa, tetapi hanya dibagi atas jalur merah dan jalur hijau, yaitu jalur merah (bagi penumpang yang dicurigai membawa barang-barang cukai atau kategori lartas) dan jalur hijau (hanya sebatas pemeriksaan dokumen perjalanan atau *Customs Declaration*).

2. Pengaturan Barang Bawaan Penumpang Dan Impor Komersial Yang Memberikan Kepastian Hukum Dalam Asas *Ius Constituendum*

Saat ini, pengawasan impor berfokus pada barang yang dikategorikan larangan dan pembatasan (lartas) dengan tujuan mencegah masuknya berbagai produk asing dengan diberlakukannya pembatasan dan larangan terhadap produk tertentu.[17] Pengaturan terkait lartas berpedoman pada Pasal 53 Undang-Undang Kepabeanan dan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 141/PMK.04/2020 tentang Pengawasan Terhadap Impor Atau Ekspor Barang Larangan Dan/Atau Pembatasan. Adanya pengawasan lartas ini berfungsi untuk menjaga keamanan ketertiban masyarakat, melindungi kesehatan manusia, menjaga lingkungan hidup, serta menjaga industri perdagangan.[18] Aturan terkait lartas dikeluarkan oleh masing-masing instansi sesuai dengan kewenangannya, yaitu : [19]

1. LARTAS Kementerian Perdagangan

Kementerian Perdagangan mengatur pembatasan impor melalui persyaratan administratif, seperti Nomor Pengenal Importir Khusus (NPIK), Standar Nasional Indonesia (SNI), Laporan Surveyor (LS), status Importir Produsen (IP) atau Importir Terdaftar (IT), serta Surat Persetujuan Impor (SPI) terhadap komoditas tertentu.

2. LARTAS Kementerian Kesehatan

Universitas Politeknik Negeri Bali, 2024, hal. 20-21 <https://repository.pnb.ac.id/id/eprint/11625/>

[17] Ahmad Bagus Maulanasyah, Sindy Yulia Putri, Nurmasari Situmeang, 'Strategi Pemerintah Indonesia dalam Membatasi Impor Telepon Genggam Tiongkok Berlebih Pasca Kerja Sama ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA) Periode 2018-2021'**,** *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9.17 (2023), hal. 949. < https://doi.org/10.5281/zenodo.8405243>

[18] Siti Nurfaizah, 'Kesadaran Hukum Penyedia Usaha Jasa Titip Terhadap Regulasi Terkait LARTAS (Larangan dan Pembatasan) Impor Barang Kiriman : Studi Kasus Online Shop'**,** *Skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang*, 2023, hal. 29 <http://etheses.uin-malang.ac.id/51276/>

[19] Surono, *Kepabeanan dan Cukai***,** Cetakan pertama, (Tangerang Selatan: Universitas Terbuka, 2022). Hal. 2.16 - 2.18.

Kementerian Kesehatan mengawasi impor produk kefarmasian dan alat kesehatan, termasuk narkotika, psikotropika, prekursor, serta komoditas lain yang berkaitan dengan perlindungan kesehatan masyarakat.

3. **LARTAS Kementerian Kehutanan**
   Pengaturan dilakukan berdasarkan ketentuan **Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES)** yang membagi flora dan fauna ke dalam Appendix I, II, dan III sesuai tingkat perlindungannya.
4. **LARTAS Kementerian Komunikasi dan Informatika**
   Seluruh perangkat telekomunikasi yang diimpor untuk diperdagangkan atau digunakan di Indonesia wajib memenuhi persyaratan sertifikasi sesuai standar yang berlaku.
5. **LARTAS Kementerian Pertanian**
   Kementerian Pertanian membatasi impor komoditas yang berpotensi membahayakan kesehatan manusia, hewan, tumbuhan, serta kelestarian lingkungan.
6. **LARTAS Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral**
   Kementerian ESDM mengatur pembatasan impor terhadap produk pelumas dan komoditas tertentu di bidang energi sesuai dengan spesifikasi teknis yang ditetapkan.
7. **LARTAS Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI)**
   POLRI berwenang mengatur pembatasan impor senjata api, amunisi, bahan peledak tertentu, dan barang lain yang berkaitan dengan keamanan negara melalui mekanisme perizinan.

Meskipun lartas dikeluarkan oleh instansi yang berbeda-beda, tetapi terhadap pelaksanaannya dilakukan oleh aparat penegak kepabeanan (DJBC). Dalam Pasal 53 Ayat (3) dan (4) Undang-Undang Kepabeanan, terhadap penindakan bagi barang yang termasuk dilarang atau dibatasi dengan tidak memenuhi syarat impor/ekspor, jika telah diberitahukan pada pemberitahuan pabean, maka barang tersebut atas permintaan importir/eksportir dapat dibatalkan ekspornya, diekspor kembali, atau dimusnahkan dibawah pengawasan pejabat bea dan cukai. Sedangkan, bagi barang kategori tersebut yang tidak diberitahukan atau diberitahukan secara tidak benar dinyatakan sebagai barang yang dikuasai negara, kecuali ditetapkan lain menurut undang-undang.

Demi memaksimalkan fungsi aparat kepabeanan sebagai *revenue collector dan community protector,* fokus pengawasan seharusnya tidak hanya kepada barang cukai dan lartas, melainkan juga pada penertiban fasilitas kepabeanan, seperti pada pemberian pembebasan bea senilai *FOB USD 500* yang saat ini masih sering diabaikan.

Akibat dari pengabaian tersebut, menyebabkan timbulnya praktik jastip dan modus *splitting goods.* Kegiatan jastip seharusnya tergolong impor dengan tujuan komersial, yang dimana berlaku impor secara umum, tetapi karena kekaburan norma tersebutlah menyebabkan kegiatan impor komersial pada barang bawaan penumpang tidak dapat ditindak. Sebagai bahan komparasi, berikut dipaparkan terkait aturan di bidang kepabeanan dari beberapa negara :

Negara	**Impor Komersial**	**Sumber**
Indonesia	Tidak Mengatur	1. Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 2. Undang-Undang No. 42 Tahun 2009 3. Undang-Undang No. 36 Tahun 2008 4. Undang-Undang No. 39 Tahun 2007 5. Undang-Undang No. 7 Tahun 2014 6. PP No. 85 Tahun 2015 7. PMK No. 34 Tahun 2025 8. PMK No. 160/PMK.04/2018 9. PMK No. 161/PMK.04/2018 10. PER-9/BC/2025
Malaysia	Tidak Mengatur	Customs Act 1967
Australia	Tidak Mengatur	Customs Act 1901
Brunei Darussalam	Tidak Mengatur	Customs Order 2006
Singapura	Tidak Mengatur	Customs Act (Cap. 70)
Uni Eropa (UE)	Mengatur (Non-Komersial)	Council Directive 2007/74/EC

Seperti yang sudah ditulis sebelumnya, kegiatan jastip dapat timbul dikarenakan terdapatnya kekaburan norma terhadap kriteria barang pribadi dan non-pribadi, padahal demi menjamin kepastian hukum seperti yang dikemukakan oleh Fence M. Wantu, bahwa hukum tanpa nilai kepastian hukum akan kehilangan makna karena tidak lagi

dapat dijadikan pedoman perilaku bagi semua orang.[20] Saat ini, pengawasan terhadap praktik jastip hanya didasari oleh pengakuan pelaku jastip itu sendiri, ataupun berdasarkan parameter aparat bea dan cukai, namun hal tersebut justru berpotensi menimbulkan diskresi berlebih dari aparat sebab tidak ada kejelasan secara norma tertulis mengenai penegakannya. Berbeda halnya dengan regulasi *Customs* yang berlaku di Uni Eropa (*Council Directive 2007/74/EC*), didalamnya telah mengatur secara jelas dan tegas bahwa pembebasan diberikan pada barang bawaan pribadi penumpang dengan syarat tidak dikomersilkan. Lebih lanjut, impor dianggap sebagai non-komersial apabila bersifat insidental, barang untuk penggunaan pribadi dan keluarga, atau yang ditujukan sebagai hadiah, serta sifat dan jumlah barang impor tidak boleh sedemikian rupa yang dapat menimbulkan indikasi tujuan komersial. Ragulasi Uni Eropa tersebut dapat menjadi patokan dalam mengisi kekaburan norma pada hukum kepabeanan nasional, sebab dalam setiap permasalahan yang terjadi didalam masyarakat harus segera diatasi, seperti permasalahan tersebut yang erat dampaknya dengan ekonomi dalam negeri. Antara hukum dan ekonomi secara fakta memiliki keterikatan, seperti pandangan yang dikemukakan oleh Soedjito Sastroadiharjo bahwa hukum ekonomi ialah hukum publik yang didalamnya mengatur secara khusus mengenai persoalan ekonomi, demi kepentingan umum dan kelangsungan hidup negara.[21] Pembenahan permasalahan mengarah pada teori politik hukum, yang dimana menurut Mahfud MD, politik hukum pada intinya diartikan sebagai legal policy atau kebijakan resmi tentang hukum yang akan diberlakukan, baik dengan pembuatan hukum baru, ataupun berupa penggantian hukum lama dalam rangka mencapai tujuan negara.[22] Oleh sebab itu demi menjamin tujuan hukum yang dapat memberi kepastian, keadilan, dan kemanfaatan bagi masyarakat, dibutuhkan adanya pembaharuan norma yang berisi kriteria impor yang dapat dikategorikan sebagai komersial dan/atau non-komersial.

IV. Kesimpulan

Pengaturan barang bawaan penumpang di Indonesia didasarkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34 Tahun 2025 yang mengatur pembebasan bea masuk hingga FOB USD500 per orang, kewajiban *Customs Declaration*, serta mekanisme pengawasan kepabeanan.

---

[20] Bonaraja Purba, *at.al.*, 'Asas Kepastian Hukum Dalam Perpajakan di Indonesia'**,** *Jurma : Jurnal Riset Manajemen*, 1.2 (2023), hal. 17 <https://doi.org/10.54066/jurma.v1i2>

[21] Sugeng, Annisa Fitria, *Peranan Hukum dalam Pembangunan Ekonomi***,** Cetakan Pertama, **(**Yogyakarta: CV Bintang Semesta Media, 2023). Hal. 7

[22] Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia***, (**Jakarta: Raja Grafindo, 2018). Hal. 1.

Namun, regulasi tersebut belum mengatur secara tegas definisi dan parameter impor komersial sehingga praktik jasa titip (*jastip*) masih memanfaatkan fasilitas pembebasan bea masuk melalui *splitting goods* dan pemalsuan keterangan. Pengaturan Larangan dan Pembatasan (LARTAS) juga masih berfokus pada jenis barang dan belum menetapkan indikator objektif, seperti jumlah, keseragaman, frekuensi pembawaan, dan tujuan penggunaan barang. Akibatnya, penentuan barang pribadi dan barang komersial masih bergantung pada interpretasi aparat Bea dan Cukai sehingga berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum. Hasil perbandingan menunjukkan bahwa Uni Eropa telah menetapkan parameter impor non-komersial yang lebih jelas, sedangkan Malaysia, Brunei Darussalam, Singapura, dan Australia menerapkan mekanisme klasifikasi dan pengawasan yang lebih tegas.

Terdapat beberapa saran yang diberikan oleh penulis, diantaranya :

1. Pemerintah perlu melakukan pembaharuan hukum dengan menetapkan parameter objektif mengenai impor komersial dalam barang bawaan penumpang, mengacu pada praktik terbaik negara lain untuk menjamin kepastian hukum.
2. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai perlu memperkuat pengawasan terhadap penyalahgunaan fasilitas kepabeanan, khususnya praktik *jastip*.
3. Masyarakat diharapkan mematuhi ketentuan kepabeanan, terutama mengenai pelaporan barang dan penggunaan fasilitas pembebasan bea masuk, guna mendukung pengawasan impor yang efektif dan berkeadilan.

DAFTAR PUSTAKA

A.A. Ayu Nanda Wira Purnami, I Wayan Gde Wiryawan, 'Tinjauan Yuridis Undang Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia Terhadap Lesbian,Gay, Biseksual Dan Transgender (Lgbt) Di Indonesia', *Jurnal Hukum Mahasiswa*, 4.1 (2024). <https://doi.org/10.36733/jhm.v4i1>

Aditya Subur Purwana, *Penagihan Pajak Dengan Surat Paksa di Bidang Kepabeanan Dan Cukai***,** **(**Jawa Timur: Uwais Inspirasi Indonesia, 2019)

Ahmad Bagus Maulanasyah, Sindy Yulia Putri, Nurmasari Situmeang, 'Strategi Pemerintah Indonesia dalam Membatasi Impor Telepon Genggam Tiongkok Berlebih Pasca Kerja Sama ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA) Periode 2018-2021'**,** *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9.17 (2023). < https://doi.org/10.5281/zenodo.8405243>

Anonim, 'Tugas dan Fungsi'**,** Kemenkeu.go.id**,** 2025 <https://tbk.beacukai.go.id/mandatory/tugas-pokok-dan-fungsi>

Arsenius Gerhant Rosa Putra dan Rr. Adeline Melani, 'Tinjauan Hukum Terhadap

Pengenaan Pajak Atas Barang Bawaan Penumpang Ditinjau Dari Aturan Kepabeanan dan Perpajakan Indonesia', *Jurnal Gloria Justitia*, (2025) <https://doi.org/10.25170/gloriajustitia.v5i1.6805>

Bonaraja Purba, *at.al.*, 'Asas Kepastian Hukum Dalam Perpajakan di Indonesia'**,** *Jurma: Jurnal Riset Manajemen*, 1.2 (2023). <https://doi.org/10.54066/jurma.v1i2>

Dino Rizka Afdhali dan Taufiqurrohman Syahuri, 2023, 'Idealitas Penegakkan Hukum ditinjau dari Perspektif Teori Tujuan Hukum', *COLLEGIUM STUDIOSUM JOURNAL*, 8.2 (2023). <https://doi.org/10.56301/csj.v6i2.1078>

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 'Ketentuan Barang Bawaan Penumpang dan Jasa Titipan (Jastip)', *Kemenkeu.go.id*, 2025 <https://klc2.kemenkeu.go.id/kms/faq/ketentuan-barang-bawaan-pribadi-penumpang-dan-jasa-titipan-jastip-8e8fdff3/detail/>

Faisal, 2024, 'Pertanggungjawaban Pelaku Usaha Jasa Titip Luar Negeri Yang Melakukan Penggelapan Barang Impor'**,** *Jurnal Media Pencerahan Bangsa*, 1.1 (2024). <https://jurnal.mediapencerahanbangsa.co.id/index.php/ppb/article/view/8/193>

Hardi Fardiansyah, *et.al.*, *Kepabeanan dan Cukai***, (**Bandung: Penerbit Widina Bhakti Persada, 2023)

Ifat Fauziah, *Buku Panduan Ekspor-Impor***,** Cetakan I, (Pemulang: Penerbit Ilmu, 2018)

Kadek Apriliani, I Gusti Ayu Sita Maharani, Dennis Santoso Ratu, 'Tinjauan Yuridis Terhadap Undang Undang Nomor 4 Tahun 2016 Tentang Tabungan Perumahan Rakyat (Tapera)', *Jurnal Mahasiswa Saraswati (JHS)*, 6.2 (2024). <https://e-journal.unmas.ac.id/index.php/ JHS/article/view/9980/7521>

Khadijah Mahani, Kiky Asmara, Arief Bachtiar, 'Analisis Peran Kepabeanan Dalam Mendorong Ekspor di Negara Indonesia', *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9.20 (2023), hal. 407. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8418656>

Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia***, (**Jakarta: Raja Grafindo, 2018).

Putu Eka Ary Haryanto Putra, 'Analisis Mekanisme Penanganan Barang Impor di Jalur Merah Bandar Udara Mgurah Rai Oleh CV. Purawa Raya Globelink Denpasar Bali'**,** *Tugas Akhir, Universitas Politeknik Negeri Bali*, 2024. <https://repository.pnb.ac.id/id/eprint/11625/>

Rhaysya Admmi Habibani, Aldri Frinaldi, Roberia, 'Penerapan Prinsip Legalitas Dalam Kebijakan Administrasi Publik'**,** *Gudang Jurnal Multidisiplin Ilmu*, 2.12 (2024), hal. 297. <https://doi.org/10.59435/gjmi.v2i12.751>

Rizky Dindah Saputra, 'Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana

Penyeludupan Barang Impor (Studi putusan No. 1005/ Pid.Sus/2018/ Pn.Mdn), *Skripsi, Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang*, 2022. <https://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/25651>

Simona Tutuianu**,** *Towards Global Justice: Sovereignty in an Interdependent World***,** (The Hague, The Netherlands: Asser Press, 2013)

Siti Nurfaizah, 'Kesadaran Hukum Penyedia Usaha Jasa Titip Terhadap Regulasi Terkait LARTAS (Larangan dan Pembatasan) Impor Barang Kiriman : Studi Kasus Online Shop'**,** *Skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang*, 2023. <http://etheses.uin-malang.ac.id/51276/>

Sugeng, Annisa Fitria, *Peranan Hukum dalam Pembangunan Ekonomi***,** Cetakan Pertama, **(**Yogyakarta: CV Bintang Semesta Media, 2023).

Surono, *Kepabeanan dan Cukai***,** Cetakan pertama, (Tangerang Selatan: Universitas Terbuka, 2022).

Yusril Wira Budi Ariyanto, Haniyah, Budi Handayani, 'Pertanggungjawaban Tindak Pidana Korupsi dalam Penyeludupan Pakaian Bekas Impor', *AL MIKRAJ Jurnal Studi Islam dan Humaniora,*, 5.1 (2024) <https://doi.org/10.37680/almikraj.v5i01.6156>