Jurnal Ilmiah Kebijakan Hukum
Volume 18 Nomor 3, November 2024: 305-330
p-ISSN: 1978-2292 (print) e-ISSN: 2579-7425 (online)
Karya ini dipublikasikan di bawah lesensi Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

Manajemen Perbatasan Maritim: Strategi Pengawasan dan Pemeriksaaan Keimigrasian di Perairan Indonesia

(Maritime Border Management: Immigration Clearance and Surveillance Strategy in Indonesia's Waters)

Ridwan Arifin, Eva Achjani Zulfa, Margaretha Hanita, Arthur Josias Simon Runturambi
Sekolah Studi Strategis dan Global, Universitas Indonesia
✉ ridwan.arifin@poltekim.ac.id

Diserahkan/*Submitted*: 16-08-2024
Diterima/*Accepted*: 21-11-2024
DOI: http://dx.doi.org/10.30641/kebijakan.2024.V18.305-330

Hak Cipta/*Copyrights* © 2024:
Ridwan Arifin, Eva Achjani Zulfa, Margaretha Hanita, Arthur Josias Simon Runturambi

Keywords: *Migration; Cross-Border; Maritime; Immigration; Surveillance.*

Kata Kunci: Migrasi; Lintas Batas; Maritim; Keimigrasian; Pengawasan.

Cara Mengutip/*How to Cite*:
Ridwan Arifin, Eva Achjani Zulfa, Margaretha Hanita, Arthur Josias Simon Runturambi. "Manajemen Perbatasan Maritim: Strategi Pengawasan dan Pemeriksaaan Keimigrasian di Perairan Indonesia". Jurnal JIKH. Vol. 18 No. 3, November 2024, 305-330 DOI.10.30641/kebijakan.2024.18.305-330

Abstract

Maritime immigration control and inspection at Indonesia's sea borders encounter significant dificulties due to poor coordination and collaboration among border authorities. This study explores the implementation of maritime immigration regulations in Indonesia, highlighting their lack of alignment with international standards, particularly in terms of border immigration management and inter-agency cooperation. The research aims to assess the existing legal framework and procedures for immigration control and inspection at Indonesia's maritime borders. The methodology applies both internal and external policy evaluations, conducted through an analysis of national regulations and interviews with relevant agencies. The findings show discrepancies between national regulations and international standards, along with weak border immigration management and inadequate coordination, leading to ineficiencies in maritime border control and inspection. This study contributes to providing a framework for maritime border management, the aspects of control and inspection at Indonesia's maritime borders, and redefining the phases of immigration control and inspection in these areas.

Abstrak

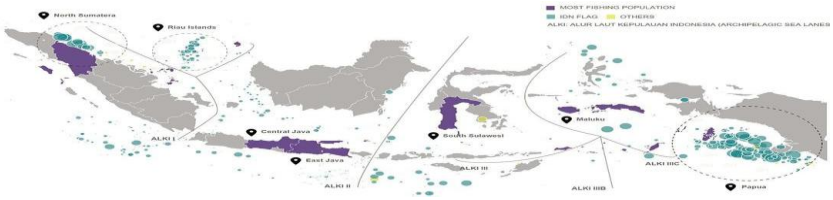
Pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian maritim di perbatasan laut Indonesia menghadapi tantangan signifikan akibat kurangnya koordinasi dan kerja sama antar-otoritas perbatasan. Penelitian ini mengkaji implementasi regulasi keimigrasian maritim di Indonesia yang belum sepenuhnya sesuai dengan standar internasional, termasuk manajemen keimigrasian di perbatasan maritim dan kolaborasi antar-lembaga. Riset ini bertujuan untuk mengevaluasi kerangka hukum dan prosedur pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia. Metodologi yang digunakan adalah evaluasi kebijakan, baik internal maupun eksternal, melalui analisis peraturan nasional dan wawancara dengan instansi terkait. Hasil penelitian menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi nasional dan standar internasional, lemahnya manajemen keimigrasian di perbatasan maritim serta kurangnya koordinasi yang menyebabkan ketidakefektifan dalam pengawasan dan pemeriksaan perbatasan maritim. Kesimpulannya, terdapat inkonsistensi regulasi kelautan dan kurangnya koordinasi antar-lembaga maritim dapat menghambat upaya menjaga keamanan perbatasan dan mengelola migrasi internasional secara efektif. Rekomendasi dalam riset ini mencakup kerangka manajemen perbatasan maritim, aspek pengawasan dan pemeriksaan di perbatasan maritim Indonesia, serta rekonsepsi fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia.

1. PENDAHULUAN

Setiap negara mempunyai yurisdiksi atas wilayah dan keamanan perbatasan maritimnya masing-masing. Sebagai negara yang dikelilingi oleh lanskap maritim yang luas, strategi tata kelola perbatasan maritim Indonesia dipengaruhi oleh beragam perjanjian global dan peraturan nasional. Dalam upaya membangun perbatasan maritim yang aman dan efektif, perlu difokuskan secara mendalam pada dimensi-dimensi seperti pembangunan infrastruktur dan pembangunan ekonomi di kawasan perbatasan serta peningkatan taraf hidup masyarakat di kawasan perbatasan.[1] Namun, dengan pendekatan geopolitik, pengelolaan pemeliharaan dan keamanan masih belum memadai untuk mengatasi kompleksitas perbatasan di Indonesia sehingga perlu mempertimbangkan pemahaman terhadap legislasi nasional, hukum internasional, ekonomi, masalah gender, sosiologis, dan antropologi.[2] Sebagai contoh, kejahatan lintas batas yang muncul akibat masalah perbatasan maritim yang belum selesai, dan menunjukkan rendahnya keamanan perbatasan akibat melanggar perbatasan maritim, tidak terpenuhinya kerja sama di antara otoritas perbatasan, dan peraturan yang terfragmentasi.[3]

Kekayaan perikanan laut Indonesia tercermin dalam Gambar 1, yang menunjukkan peta lokasi penangkapan ikan di Indonesia pada periode 2021 hingga 2022. Indonesia memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai jalur penting untuk aktivitas maritim. Papua, yang terletak di bagian timur, menjadi area utama untuk kegiatan penangkapan ikan. Setiap lingkaran di peta tersebut menunjukkan aktivitas kapal yang terlibat dalam penangkapan ikan di perairan Indonesia, dengan ukuran lingkaran menggambarkan jumlah jam penangkapan yang tercatat. Warna ungu pada pulau-pulau menunjukkan bahwa 41 persen dari penangkapan ikan nasional berfokus di enam provinsi, yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Sulawesi Selatan, Maluku, Sumatera Utara, dan Kepulauan Riau, yang memiliki populasi nelayan terbesar. Lingkaran biru pada peta menunjukkan kapal-kapal berbendera Indonesia (IDN), sementara lingkaran kuning mewakili kapal berbendera asing. Sebagian besar kapal penangkap ikan Indonesia beroperasi di perairan timur, terutama di Papua, serta di Sumatera Utara dan Kepulauan Riau. Namun, potensi perikanan ini terancam oleh praktik penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak teregulasi (IUUF) yang dilakukan oleh kapal asing di perairan Indonesia. Lokasi penangkapan ikan yang melimpah, khususnya di Papua, menarik aktivitas maritim intensif, yang secara ekonomi signifikan namun juga menambah tantangan migrasi ilegal oleh nelayan asing, serta menghambat upaya Indonesia dalam menjaga sumber daya laut dan melindungi kepentingan nasional.[4]

Gambar 1. Persebaran Lokasi Penangkapan Ikan di Indonesia 2021–2022

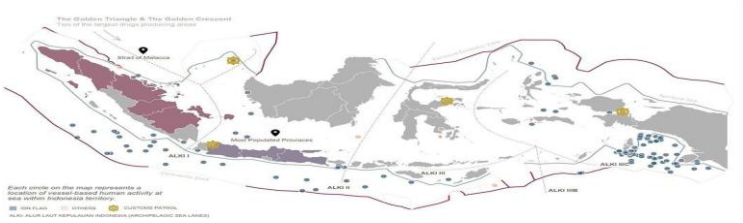


Sumber: Penulis, 2024 (Data diadopsi dari Global Fishing Watch 2021–2022 dan www.kkp.go.id)

1 Yiping Huang, "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment," China Economic Review 40 (2016): 314–21.
2 Margaretha Hanita, "Geopolitik Dan Isu Perbatasan Dalam Pendekatan Multidisiplin," Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional 1, no. 1 (2018): 23–34.
3 Fauzan Fauzan, Kamarulnizam Abdullah, and Mohammad Zaki Ahmad, "Maritime Border Security and Challenges for Indonesia," GEOGRAFIA OnlineTM Malaysian Journal of Society and Space 15, no. 2 (2019): 155–65.
4 Global Fishing Watch 2021–2022 dan www.kkp.go.id, diakses September 2024

Kejahatan lintas batas di perairan Indonesia, khususnya dalam konteks perdagangan narkotika, menjadi masalah serius yang sangat kompleks. Berdasarkan laporan Badan Narkotika Nasional (BNN) tahun 2022, sekitar 80 persen obat-obatan terlarang disita di sepanjang rute laut Indonesia. Pengiriman narkoba biasanya diselundupkan ke Indonesia melalui jalur pelayaran langsung atau *transhipment*, serta menggunakan kompartemen tersembunyi di berbagai jenis kapal oleh sindikat kejahatan terorganisasi. Peningkatan perdagangan narkotika dan psikotropika mencapai 35 persen dalam dua tahun terakhir, dengan sekitar 80 persen transaksi terjadi melalui Selat Malaka, di bagian timur Sumatera. Sebanyak 75 persen awak kapal menjadi target utama para penyelundup karena mereka memiliki akses ke tempat-tempat tersembunyi di kapal. Sekitar 78 persen narkoba yang masuk ke Indonesia diselundupkan melalui laut, dan masalah ini telah berlangsung selama bertahun-tahun. Seperti yang terlihat pada Gambar 2, sekitar 80 persen narkoba masuk melalui jalur laut antara tahun 2020 dan 2021. Setiap lingkaran pada peta mewakili aktivitas kapal di wilayah Indonesia, dengan lingkaran biru menunjukkan kapal berbendera Indonesia, dan lingkaran merah menunjukkan kapal asing. Mayoritas kapal Indonesia yang terlibat dalam perdagangan narkoba terdeteksi di perairan timur Indonesia, terutama di Papua, dan sering kali beroperasi di zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan laut teritorial. Pulau Jawa, sebagai pulau dengan penduduk terpadat, menjadi wilayah dengan permintaan tertinggi terhadap narkoba dan obat psikotropika, sementara sebagian besar nelayan di Sumatera diduga terlibat dalam perdagangan tersebut.

Gambar 2. Persebaran Kapal Penyelundup Narkoba di Indonesia melalui Jalur Laut (2020–2021)



Sumber: Penulis, 2024 (data diadopsi dari Global Fishing Watch dan www.puslitdatin.bnn.go.id dari tahun 2020–2021)

Tabel 1 berikut menguraikan tiga isu utama terkait migrasi dan perbatasan maritim di Indonesia, yakni penyelundupan manusia, pengungsi dan perlintasan ilegal, serta keamanan maritim non-tradisional. Penyelundupan manusia melalui perbatasan laut Indonesia seringkali melibatkan jaringan kejahatan terorganisasi, termasuk pengiriman WNI yang bekerja secara ilegal di luar negeri. Selain itu, masalah pengungsi dan pergerakan manusia yang melakukan perlintasan ilegal melalui laut, sering menggunakan kapal kayu yang membawa pengungsi dan pelaku Tindak Pidana Penyelundupan Manusia (TPPM). Keamanan maritim non-tradisional juga menjadi perhatian, dengan ancaman seperti penangkapan ikan ilegal, imigran gelap, peredaran narkoba, serta masalah lingkungan seperti pencemaran laut. Semua isu ini menunjukkan kompleksitas yang dihadapi Indonesia dalam menjaga keamanan perbatasan maritimnya.

Tabel 1. Isu Migrasi dan Perbatasan Maritim Indonesia

Isu Migrasi dan Perbatasan Maritim Indonesia	Pelanggaran/Kejahatan Keimigrasian Maritim Indonesia
Penyelundupan Manusia	Penyelundupan manusia melalui perbatasan maritim, sering kali terkait dengan jaringan kejahatan terorganisasi yang masuk ke wilayah Indonesia, serta termasuk WNI yang bekerja ilegal ke luar negeri.
Pengungsi dan Perlintasan Ilegal	Masalah pengungsi dan pergerakan manusia yang melakukan perlintasan secara ilegal melalui perbatasan maritim masuk ke Indonesia dengan kapal kayu, yang mengangkut pengungsi dan pelaku TPPM.
Keamanan Maritim Non-Tradisional	Ancaman keamanan maritim non-tradisional seperti penangkapan ikan ilegal, imigran gelap, peredaran narkoba, dan isu lingkungan seperti pencemaran polusi.

Sumber: Penulis, 2024

Permasalahan perbatasan maritim di Indonesia disebabkan dari beberapa aspek, seperti tidak terpenuhinya kerja sama dalam pengawasan perbatasan, pemeriksaan, dan penegakan hukum di antara otoritas perbatasan karena setiap instansi hanya fokus pada peran dan tugas mereka masing-masing.[5] Misalnya, dalam hal keimigrasian, pengungsi, perlintasan secara ilegal, perdagangan manusia, dan penyelundupan orang (warga Indonesia yang bekerja ilegal di Malaysia) masih terjadi dan cenderung meningkat di wilayah maritim Indonesia.[6] Sementara itu, jumlah perdagangan narkoba dan pengangkutan/ekspor/impor barang ilegal, yang merupakan tanggung jawab Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), mengalami peningkatan yang signifikan.[78] Di samping itu, Ditjenim belum memiliki prosedur tindakan dan pencegahan yang komprehensif terkait pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di wilayah perbatasan maritim seperti yang tertulis dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian dan Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 9 Tahun 2024 mengenai mengenai Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian Terhadap Orang yang Masuk atau Keluar Wilayah Indonesia. Selain itu, Pasal 2 Permenkumham Nomor 4 Tahun 2017 Tentang Tata Cara Pengawasan Keimigrasian mengatur bahwa pejabat imigrasi harus melakukan dua bentuk pengawasan, yaitu pengawasan administratif dan pengawasan lapangan, yang saling terhubung. Namun, kedua sistem ini memiliki keterbatasan, terutama dalam hal cakupan, karena pengawasan hanya berdasarkan data orang asing tanpa kemampuan untuk memantau lokasi mereka secara real-time.[9]

Perlintasan ilegal melalui jalur laut ke wilayah Indonesia sering kali menjadi tantangan dalam tugas dan fungsi keimigrasian, terutama terkait dengan pelanggaran masuk tanpa izin. Pada tahun 2021, 18 paspor kru kapal pesiar asing berbendera Kepulauan Cayman dengan nama La Datcha ditahan oleh petugas Kantor Imigrasi

5 Cornelis Lay and Azifah R Astrina, "The Limits of the Multiple Institutionalization of Border Control: A Case Study of Immigration, Customs, and the Indonesian Maritime Security Agency in Batam, Indonesia," Pacific Affairs 93, no. 1 (2020): 113–34.

6 Faudzan Farhana, ASEAN Maritime Security: The Global Maritime Fulcrum in the Indo-Pacific (Springer, 2022), hal. 6.

7 Maria Maya Lestari and Melda Kamil Ariadno, "The Importance of Internal Waters Delimitation to Secure State Sovereignty: A Case of Archipelagic State of Indonesia," Pertanika Journal of Social Sciences & Humanities 27, no. 2 (2019), hal. 5.

8 Lyle J Morris and Giacomo Persi Paoli, A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities (RAND Cambridge, 2018), hal. 4.

9 Jamaruli Manihuruk, "Penguatan Bebas Visa Kunjungan (Bvk) Melalui Peran Penjamin: Menghidupkan Kembali Amanat Undang-Undang Keimigrasian," Jurnal Ilmiah Kebijakan Hukum 18, no. 1 (2024): 4–64.

Kelas I TPI Banda Aceh karena mereka masuk ke wilayah Indonesia secara ilegal.[10] Selain itu, merurut laporan bulanan Kantor Imigrasi Kelas II TPI Tual, tindakan administratif keimigrasian (TAK) terhadap nelayan asing yang terlibat dalam penangkapan ikan ilegal juga meningkat, dengan Kantor Imigrasi Kelas II TPI Belawan mencatat 14 kasus pada tahun 2021 dan 39 kasus pada tahun 2022. Di wilayah lain, Kantor Imigrasi Kelas II TPI Tual menerima 14 warga negara asing berkebangsaan China, yang merupakan anak buah kapal (ABK) MV RUN ZENG 03, dari Pangkalan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Tual pada Juli 2022 untuk diproses lebih lanjut terkait pelanggaran keimigrasian.[11]

Penelitian sebelumnya mengkaji otoritas perbatasan maritim di Indonesia berfokus pada analisis sistem tata kelola maritim di Indonesia, terutama dalam hal penegakan hukum maritim di wilayah ZEE Indonesia.[12] Penelitian terkait isu maritim juga telah mengkaji bahwa Indonesia telah menjadi pihak dalam berbagai konvensi internasional yang berkaitan dengan masalah maritim.[13] Terdapat hasil riset yang telah mengidentifikasi tantangan utama dalam menjaga keamanan perbatasan maritim, termasuk permasalahan perbatasan yang masih belum terselesaikan dengan beberapa negara tetangga serta tingginya aktivitas kejahatan lintas batas di wilayah perbatasan maritim.[14] Penetapan batas maritim Indonesia yang jelas dan terukur merupakan faktor yang sangat penting bagi Indonesia, sehingga perlu ada evaluasi peraturan nasional dan internasional, serta tataran praktik di Indonesia, terutama dalam penegakan hukum maritim di wilayah-wilayah dengan batas maritim yang belum ditetapkan.[15] Riset ini juga merupakan pengembangan kajian tentang pengawasan perbatasan maritim yang berkaitan dengan imigrasi di Indonesia dengan melibatkan tiga komponen utama: formalitas, fasilitasi, dan keamanan.[16] Dengan demikian, penelitian ini mengisi kekosongan kajian dari penelitian-penelitian terdahulu yang belum membahas kerangka manajemen perbatasan maritim di Indonesia, aspek pengawasan dan pemeriksaan di perbatasan maritim Indonesia, fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia.

Penelitian ini merumuskan tiga pertanyaan penelitian utama: Pertama, bagaimana konstruksi hukum pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian maritim di Indonesia? Kedua, bagaimana kerangka manajemen perbatasan maritim, serta aspek pengawasan dan pemeriksaan di perbatasan maritim Indonesia? Ketiga, bagaimana rekonsepsi fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia? Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi penerapan konstruksi hukum serta konsep pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian maritim di Indonesia. Selain itu, penelitian ini juga mengevaluasi implementasi pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia, serta merumuskan kembali konsep pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian yang lebih efektif di perbatasan maritim negara tersebut.

10 https://www.imigrasi.go.id/berita/2021/03/24/kapal-pesiar-masuk-perairan-indonesia-secara-ilegal-18-paspor-kru-ditahan-imigrasi diakses 4 Oktober 2024, pukul 15.30 Wita.

11 https://maluku.kemenkumham.go.id/berita-utama/lakukan-ilegal-fishing-di-laut-arafura-14-wna-berkebangsaan-china-diserahkan-ke-kanim-tual diakses 4 Oktober 2024, pukul 16.35 Wita.

12 Evan A Laksmana, "Remodelling Indonesia's Maritime Law Enforcement Architecture," Contemporary Southeast Asia 44, no. 1 (2022): 122–49.

13 Arifin, Ridwan, and Intan Nurkumalawati. "Maritime Bordering Practices in Indonesia: Immigration Border Clearance Challenges." Paper presented at the Proceedings of the 1st International Conference on Social-Humanities in Maritime and Border Area, SHIMBA 2022, 18-20 September 2022, Tanjung Pinang, Kep. Riau Province, Indonesia: SHIMBA 2022, 2022.

14 Ridwan Arifin and Intan Nurkumalawati, "Maritime Bordering Practices in Indonesia: Immigration Border Clearance Challenges," in Proceedings of the 1st International Conference on Social-Humanities in Maritime and Border Area, SHIMBA 2022, 18-20 September 2022, Tanjung Pinang, Kep. Riau Province, Indonesia: SHIMBA 2022 (European Alliance for Innovation, 2022), 231.

15 Arie Afriansyah, Aristyo Rizka Darmawan, and Andreas Pramudianto, "Enforcing Law in Undelimited Maritime Areas: Indonesian Border Experience," The International Journal of Marine and Coastal Law 1, no. aop (2022): 1–18.

16 Ridwan Arifin, Margaretha Hanita, and Arthur Josias Simon Runturambi, "Maritime Border Formalities, Facilitation and Security Nexus: Reconstructing Immigration Clearance in Indonesia," Marine Policy 163 (2024), hal. 5

Riset ini mengkaji tiga aspek utama yang menjawab rumusan masalah terkait pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian maritim di Indonesia. Pertama, konstruksi hukum pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian maritim, termasuk penerapan aturan internasional seperti *United Nation on the Law of the Sea* (UNCLOS), *International Maritime Organization on Facilitaion* (IMO FAL), serta peraturan nasional yang relevan. Kedua, kerangka manajemen perbatasan maritim, yang mencakup peran berbagai instansi seperti Bakamla, KKP PSDKP, Bea Cukai, dan Imigrasi dalam melakukan pengawasan dan pemeriksaan di perbatasan maritim Indonesia. Ketiga, rekonsepsi fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian, yang menawarkan lima fase baru yang lebih terkoordinasi, berbasis teknologi terpadu, manajemen risiko, serta individu, dengan pengembangan lebih lanjut dari ICAO TRIP Guide 2018. Riset ini diharapkan mampu memberikan solusi yang lebih efektif dalam menghadapi tantangan di perbatasan maritim Indonesia, terutama dari persepektif keimigrasian.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian kualitatif melalui pendekatan evaluasi kebijakan publik yang menekankan pentingnya aspek-aspek kesadaran manusia, seperti persepsi, opini, niat, dan penilaian, dalam proses pembuatan dan pelaksanaan kebijakan.[17] Dalam evaluasi kebijakan publik, tidak cukup hanya menilai efektivitas atau hasil akhir dari sebuah kebijakan, tetapi juga perlu mempertimbangkan bagaimana kebijakan tersebut dipahami, diterima, dan diinterpretasikan oleh masyarakat serta para pemangku kepentingan.

Pendekatan dalam penelitian ini menerapkan dua cara evaluasi: internal dan eksternal. Evaluasi internal melalui wawancara dilakukan kepada petugas di Kantor Imigrasi yang membawahkan Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI), yakni Kantor Imigrasi Kelas I Khusus TPI Makassar, Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Priok, dan Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Batam. Sementara itu, evaluasi eksternal melaluli wawancara dilakukan kepada instansi terkait yang memiliki kewenangan di perbatasan maritim, seperti Badan Keamanan Laut (Bakamla), Direktorat Jenderal Bea Cukai Kementerian Keuangan, dan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Selain wawancara, pengumpulan data dilakukan dokumen hukum seperti ketentuan internasional tentang maritim atau International Maritime Organization on Facilitation (IMO FAL) tahun 1965 dan amendemennya tahun 2022, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 40 Tahun 2023 tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2013 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian, Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 9 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian Terhadap Orang yang Masuk atau Keluar Wilayah Indonesia.

Analisis data dilakukan dengan mengkaji dan mengevaluasi ketentuan-ketentuan terkait pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di wilayah perbatasan maritim melalui konstruksi hukum internasional dan nasional. Di samping itu, analisis data atas hasil wawancara dilakukan dengan mengkaji tema-tema dari narasumber untuk mengevaluasi kerangka manajemen perbatasan maritim di Indonesia, dengan memberikan gambaran atau pemetaan (*mapping*) terkait kerangka (*framework*) berdasarkan aspek pengawasan dan pemeriksaan di perbatasan maritim indonesia. Setelah itu, rekomendasi atas hasil evaluasi dirancang melalui desain rekonsepsi fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim.

3. PEMBAHASAN

3.1. Konstruksi Hukum Pengawasan dan Pemeriksaan Keimigrasian Maritim di Indonesia

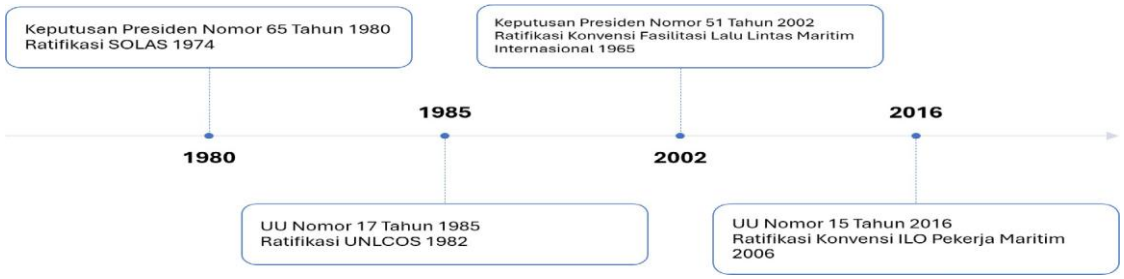
Setiap negara memiliki yurisdiksi atau kewenangan atas wilayah perbatasan maritim dan keamanannya. Sebagai negara yang dikelilingi oleh lanskap maritim yang luas, pendekatan negara terhadap tata kelola perbatasan maritim dipengaruhi oleh spektrum luas perjanjian global dan regulasi nasional. Bagian ini berfokus pada eksplorasi interaksi dinamis antara berbagai tingkatan legislatif, terutama kepatuhan Indonesia terhadap hukum maritim internasional yang penting. Ini termasuk Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum

17 Evert Vedung, Public Policy and Program Evaluation (Routledge, 2017), hal.8.

Laut (UNCLOS), keselamatan nyawa di laut (SOLAS), dan standar yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) yang diundangkan pada tahun 1982, 1974, dan 1958, masing-masing. Inisiasi konvensi ini didirikan terhadap latar belakang kerangka peraturan nasional. IMO, yang didirikan untuk mengatur fasilitasi pengiriman, dipandu oleh Konvensi 1965 tentang Fasilitasi Lalu Lintas Maritim Internasional (FAL).[18] Konvensi ini mengandung dua jenis ketentuan, yaitu standar (wajib) dan praktik yang direkomendasikan yang mendefinisikan formalitas, persyaratan dokumen dan prosedur untuk kedatangan kapal, tinggal di pelabuhan, dan keberangkatan, termasuk kapal kru aktif, penumpang, penumpang gelap, bagasi, dan kargo.

Gambar 3 menguraikan tentang linimasa yang menjelaskan Indonesia telah meratifikasi konvensi-konvensi maritim internasional yang penting, serta cara integrasi konvensi-konvensi ini ke dalam sistem hukum nasional Indonesia. Mulai dari ratifikasi SOLAS 1974 yang berkaitan dengan keselamatan maritim pada tahun 1980, diikuti oleh ratifikasi UNCLOS 1982 pada tahun 1985, hingga ratifikasi Konvensi tentang Fasilitasi Lalu Lintas Maritim Internasional (FAL) tahun 1965 pada tahun 2002. Pada tahun 2016, Indonesia juga meratifikasi Konvensi Tenaga Kerja Maritim ILO tahun 2006. Serangkaian ratifikasi ini menunjukkan upaya berkelanjutan Indonesia untuk mematuhi kebijakan maritim dan migrasi internasional selama beberapa dekade. Meskipun ada kemajuan ini, masih terdapat tantangan, khususnya terkait dengan kekurangan dalam undang-undang pengendalian perbatasan maritim yang kurang efektif, yang disebabkan oleh pengelolaan otoritas yang bertanggung jawab.

Gambar 3. Regulasi Nasional atas Ratifikasi Konvensi Internasional



Sumber: Penulis, 2024 diadopsi dari Regulasi Nasional dan Ketentuan Internasional[19]

Konstruksi hukum internasional, khususnya IMO FAL, telah mengatur berbagai standar dan rekomendasi terkait pemeriksaan kapal dan kru oleh otoritas perbatasan maritim untuk memastikan keamanan dan kelancaran lalu lintas maritim. Dalam konteks pemeriksaan keimigrasian, *Resolution Fal*.14(46) yang diadopsi pada 13 Mei 2022 sebagai amandemen terhadap *Annex to The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic* tahun 1965, mencakup ketentuan-ketentuan penting. Ketentuan ini meliputi deviasi rute untuk mengatur penyimpangan rute kapal dalam situasi tertentu, penanganan penumpang gelap (*stowaways*), izin turun ke darat bagi kru kapal, fasilitasi prosedur untuk memperlancar proses di pelabuhan, kerja sama antara pemilik kapal dan otoritas, serta penerapan manajemen risiko dalam pemeriksaan guna meminimalkan gangguan dan memastikan efisiensi operasional.[20]

18 IMO, "Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)."
19 Arifin, Hanita, and Runturambi, "Maritime Border Formalities, Facilitation and Security Nexus: Reconstructing Immigration Clearance in Indonesia."
20 Beckman and Sun, "The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments."

Dalam Pasal (*Section*) 4 IMO FAL tersebut, terdapat aturan khusus mengenai penumpang gelap (*stowaway*). Beberapa poin penting mencakup kewajiban pelaporan dan dokumentasi, di mana pemilik kapal dan nakhoda harus segera melaporkan keberadaan penumpang gelap kepada otoritas terkait dengan informasi identitas dan keadaan penemuan. Pemilik kapal dan nakhoda juga diwajibkan untuk mencegah penumpang gelap menaiki kapal dengan meningkatkan keamanan selama di pelabuhan dan memeriksa area kapal yang rawan. Pemerintah negara penandatangan konvensi memiliki tanggung jawab untuk membantu proses penurunan, dokumentasi, dan repatriasi penumpang gelap dengan cara yang efisien dan manusiawi. Dalam hal ini, nakhoda disarankan untuk tidak menyimpang dari rute pelayaran hanya untuk menurunkan penumpang gelap, kecuali ada izin dari otoritas pelabuhan tujuan, repatriasi telah diatur, atau ada alasan mendesak terkait kesehatan, keselamatan, atau kemanusiaan. Resolusi ini juga menekankan pertimbangan hak asasi manusia, di mana penumpang gelap yang mengaku sebagai pengungsi atau pencari suaka tidak boleh diturunkan di negara asal atau negara di mana mereka mungkin menghadapi bahaya. Selain itu, resolusi melarang penurunan penumpang gelap secara paksa atau tanpa izin dari otoritas publik negara tujuan, untuk menghormati kedaulatan negara dan hak individu.

Ketentuan deviasi rute dalam Bagian D angka 4.8. mengatur bahwa pemerintah yang menandatangani konvensi dan otoritas publik mereka diharapkan merekomendasikan kepada pemilik kapal yang berhak mengibarkan bendera negaranya agar menasihati nakhoda untuk tidak menyimpang dari rute yang telah direncanakan guna menurunkan penumpang gelap yang ditemukan di atas kapal setelah kapal tersebut meninggalkan perairan negara tempat penumpang tersebut naik. Penyimpangan rute hanya diperbolehkan jika salah satu dari kondisi berikut terpenuhi: (1) otoritas publik di negara tujuan pelabuhan yang dituju kapal memberikan izin untuk menurunkan penumpang gelap tersebut; (2) repatriasi atau pemulangan telah diatur di tempat lain dengan dokumentasi yang memadai dan izin untuk menurunkan penumpang telah diperoleh; (3) ada alasan yang mendesak terkait keamanan, kesehatan, atau kemanusiaan; atau (4) upaya menurunkan penumpang di pelabuhan lain pada rute yang direncanakan telah gagal, dan penyimpangan rute diperlukan untuk menghindari penumpang gelap tetap berada di kapal dalam jangka waktu yang terlalu lama. Selain itu, terlepas dari apakah kapal menyimpang dari rute yang direncanakan atau tidak, penumpang gelap yang mengaku sebagai pengungsi atau pencari suaka tidak boleh diturunkan di negara asal mereka atau negara lain yang mereka anggap berbahaya atau yang telah mereka tinggalkan karena adanya klaim risiko bahaya.

Ketentuan Bagian G angka 4.44 sampai dengan 3.49 mengatur izin turun ke darat bagi kru kapal yang terlibat dalam pelayaran internasional saat kapal berada di pelabuhan. Kru kapal harus diizinkan turun ke darat oleh otoritas publik asalkan semua formalitas kedatangan kapal telah dipenuhi dan tidak ada alasan yang terkait dengan kesehatan, keselamatan, keamanan, atau ketertiban umum yang menyebabkan penolakan izin. Izin turun ke darat ini harus diberikan tanpa diskriminasi berdasarkan kewarganegaraan, ras, jenis kelamin, agama, pandangan politik, atau asal sosial, dan tanpa memandang bendera negara kapal tempat kru tersebut bekerja. Jika izin ditolak, otoritas publik harus memberikan alasan kepada kru dan nakhoda, dan jika diminta, alasan tersebut harus diberikan secara tertulis. Kru tidak perlu memiliki visa atau izin khusus untuk turun ke darat, seperti shore leave pass. Pemeriksaan pribadi sebelum dan sesudah turun ke darat biasanya tidak diperlukan. Jika kru harus membawa dokumen identitas saat di darat, dokumen tersebut hanya boleh berupa paspor atau identitas lain yang diakui sebagai pengganti paspor oleh pemerintah. Otoritas publik juga dianjurkan menyediakan sistem persetujuan pra-kedatangan bagi kapal yang sering singgah di pelabuhan mereka, untuk mempercepat izin turun ke darat tanpa formalitas imigrasi rutin lebih lanjut, selama kapal tersebut tidak memiliki catatan imigrasi yang bermasalah dan diwakili oleh pemilik atau agen kapal setempat.

Ketentuan terkait manajemen risiko pemeriksaan perbatasan maritim dalam bagian B angka 1.3., bagian F angka 1.11., menegaskan bahwa pemerintah negara penandatangan harus menerapkan langkah-langkah dan prosedur keamanan untuk mencegah penyelundupan narkotika secara efisien, dengan meminimalkan gangguan dan menghindari penundaan yang tidak perlu terhadap kapal, kargo, serta orang atau barang di atas kapal. Prosedur ini, seperti manajemen risiko dan pemeriksaan silang informasi, harus diterapkan untuk mendukung kontrol perbatasan yang efektif. Otoritas publik diwajibkan menggunakan manajemen risiko guna meningkatkan prosedur pengawasan perbatasan terkait pelepasan atau pemeriksaan kargo, memenuhi persyaratan keamanan, dan meningkatkan kemampuan mereka dalam menargetkan penyelundupan.

Ketentuan tentang fasilitasi (facilitation) bagian D angka 1.9., bagian G, bagian D angka 3.20. sampai

dengan 3.34. harus disediakan oleh otoritas publik dan pemerintah negara penandatangan untuk meningkatkan penanganan dan aksesibilitas dalam situasi tertentu. Pertama, otoritas publik diharapkan menjalin kerja sama dengan pemilik kapal dan pihak terkait untuk memperkuat kemampuan memerangi kegiatan ilegal seperti penyelundupan narkotika dan perdagangan satwa liar, sambil tetap memberikan fasilitas yang memadai. Fasilitasi khusus juga diberikan untuk kapal yang bersandar di pelabuhan guna menurunkan kru sakit, penumpang, orang yang diselamatkan di laut, atau orang lain yang membutuhkan perawatan medis darurat. Selain itu, ketentuan ini mencakup fasilitas bagi kapal pesiar dan penumpangnya, penumpang transit, kapal yang terlibat dalam layanan ilmiah, serta kru kapal yang melakukan pelayaran internasional. Pemerintah dan otoritas terkait juga diharapkan mempertimbangkan rekomendasi dari organisasi terkait untuk memfasilitasi pergantian kru dan perjalanan kru kapal selama keadaan darurat kesehatan masyarakat internasional.

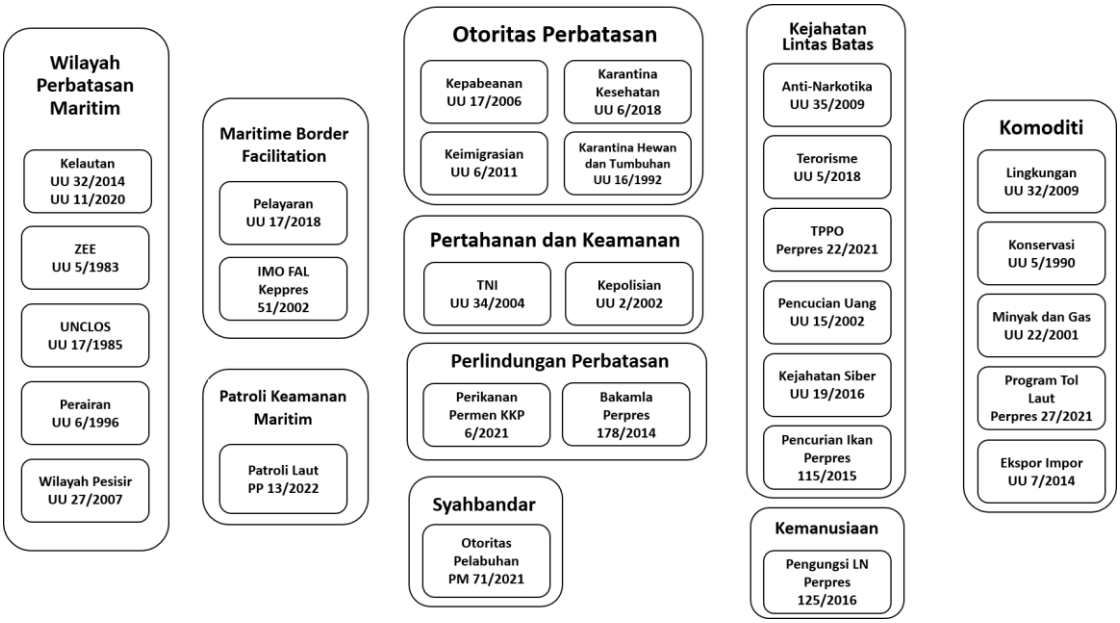
Ketentuan dalam IMO FAL bagian D angka 1.9., bagian E, bagian E angka 1.10., bagian G, bagian B angka 3.11., bagian E angka 4.11.3. juga menekankan pentingnya kerja sama antara otoritas publik, pemilik kapal, dan pihak terkait lainnya untuk meningkatkan kemampuan dalam memerangi aktivitas ilegal seperti penyelundupan narkoba dan perdagangan satwa liar, sambil tetap memberikan fasilitasi yang optimal. Otoritas publik juga harus berkoordinasi dalam mendeteksi, menyelidiki, dan memberikan sanksi terhadap korupsi yang terkait dengan kapal yang singgah di pelabuhan melalui kerja sama nasional dan internasional. Jika dalam kerja sama tersebut ada akses ke informasi komersial atau informasi sensitif lainnya, informasi tersebut harus dijaga kerahasiaannya. Selain itu, kerja sama dengan kedutaan asing perlu dilakukan untuk menentukan kewarganegaraan penumpang gelap (stowaway) guna memahami dan menyelesaikan fakta setiap kasus secara tepat. Otoritas publik, bersama dengan pemilik kapal, otoritas pelabuhan, dan fasilitas terminal, juga harus mengambil langkah-langkah yang tepat untuk meminimalkan waktu kapal berada di pelabuhan serta secara berkala meninjau semua prosedur terkait kedatangan dan keberangkatan kapal. Setiap pemerintah negara penandatangan juga disarankan mempertimbangkan pembentukan program fasilitasi transportasi maritim nasional melalui kerja sama erat dengan industri maritim.

Ketidaksesuaian antara konvensi internasional dan peraturan nasional dapat menimbulkan masalah dalam manajemen perbatasan maritim yang efektif. Organisasi Maritim Internasional (IMO) memainkan peran kunci dalam menangani masalah maritim, termasuk pencegahan insiden keamanan dan pengembangan undang-undang keamanan maritim.[21] Pernyataan misi IMO mencakup fokus pada keamanan maritim untuk mengatasi kejahatan lintas batas seperti penyelundupan manusia dan narkoba.[22] Upaya berkelanjutan IMO untuk meningkatkan keselamatan pelayaran terus dilakukan, namun masih ada peningkatan dalam jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia, yang sebagian disebabkan oleh lemahnya legislasi atau kebijakan nasional yang kurang diadopsi dari ketentuan IMO.

Perbedaan dalam praktik maritim dan pendekatan operasional antar-negara dapat menyebabkan kesalahpahaman dan kecelakaan di perairan internasional. Masalah keamanan juga diperparah oleh ketegangan geopolitik dan konflik di area maritim tertentu.[23] Kemajuan teknologi maritim yang cepat juga menimbulkan tantangan baru dalam memastikan regulasi mengikuti inovasi, yang bisa menghasilkan celah keamanan. Selama pandemi Covid-19, terjadi peningkatan serangan siber terhadap pelabuhan, kapal, dan instalasi lepas pantai, dan IMO tidak dapat menangani ancaman siber maritim ini dengan efektif.[24] Oleh karena itu, instrumen hukum di bidang keamanan perbatasan maritim dipandang akan berperan penting dalam mengutamakan keselamatan, keamanan, dan fasilitasi dalam industri pelayaran, serta mencegah dan mengurangi kejahatan terorganisir lintas negara yang meningkatkan yurisdiksi maritim dan kedaulatan nasional.

21 Felicity Attard, "IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security," J. Mar. L. & Com. 45 (2014): 479.
22 Rosalie Balkin, "The International Maritime Organization and Maritime Security," Tul. Mar. LJ 30 (2006): 1.
23 Olav F Knudsen and Björn Hassler, "IMO Legislation and Its Implementation: Accident Risk, Vessel Deficiencies and National Administrative Practices," Marine Policy 35, no. 2 (2011): 201–7.
24 Md Saiful Karim, "Maritime Cybersecurity and the IMO Legal Instruments: Sluggish Response to an Escalating Threat?," Marine Policy 143 (2022): 10

Gambar 4. Konstruksi Regulasi Manajemen Perbatasan Maritim di Indonesia



Sumber: Penulis, 2024 diadopsi dari berbagai Regulasi Nasional tentang Maritim Indonesia[25]

Gambar 4 menjelaskan konstruksi hukum yang mengatur manajemen perbatasan maritim Indonesia. Berbagai agensi dan otoritas perbatasan telah memberlakukan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keamanan dan manajemen pengawasan perbatasan maritim Indonesia, termasuk penegakan hukum maritim.[26][27] Dalam konstruksi hukum tersebut, regulasi nasional menunjukkan serangkaian kebijakan, strategi, dan tindakan yang beragam mulai dari UU atau Undang-Undang, PP atau Peraturan Pemerintah, Keppres atau Keputusan Presiden, Perpres atau Peraturan Presiden, dan Permen atau Peraturan Menteri. Terdapat 29 legislasi nasional yang dikategorikan ke dalam 10 klaster berdasarkan peran dan tanggung jawab dari agensi perbatasan maritim Indonesia. Klaster-klaster hukum tersebut meliputi lima regulasi tentang wilayah perbatasan maritim, dua regulasi tentang fasilitasi wilayah perbatasan maritim, satu regulasi tentang patroli laut, empat regulasi terkait otoritas perbatasan Indonesia, dua peraturan tentang pertahanan dan keamanan, dua peraturan terkait perlindungan perbatasan, satu peraturan tentang kesyahbandaran, enam pertaruan tentang penegakan hukum terkait kejahatan lintas batas maritim, satu peraturan tentang kemanusiaan yang meliputi pengungsi dan pencari suaka, serta lima regulasi tentang komoditas melalui wilayah perbatasan maritim.

Klaster otoritas perbatasan dan keamanan terdiri atas organisasi yang berdiri sendiri dengan struktur dan tanggung jawab masing-masing yang berkaitan dengan pengawasan perbatasan di Indonesia, khususnya yang terkait dengan pemeriksaan kesehatan manusia, hewan, dan tumbuhan, serta pengelolaan pergerakan orang, bagasi, dan barang. Dalam konteks migrasi internasional, Direktorat Jenderal Imigrasi (Ditjenim) bertanggung jawab untuk menjalankan prosedur pemeriksaan imigrasi sesuai dengan Undang-Undang Imigrasi Indonesia No. 6 tahun 2011, yang menetapkan bahwa operator transportasi atau kapal dan kapten harus selalu mematuhi aturan masuk dan keluar di pelabuhan yang telah ditetapkan. Meskipun ada regulasi yang mengatur proses pemeriksaan keimigrasian di pelabuhan laut seperti Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 2013, regulasi tersebut

25 Arifin, Hanita, and Runturambi, "Maritime Border Formalities, Facilitation and Security Nexus: Reconstructing Immigration Clearance in Indonesia."

26 Dirhamsyah, "Maritime Law Enforcement and Compliance in Indonesia: Problems and Recommendations," Maritime Studies 2005, no. 144 (2005): 1–16.

27 Dewa Gede Sudika Mangku, "Indonesian Government Authority in Terms of Border Management with Other Countries ," International Journal of Business, Economics and Law 10, no. 4 (2016), hal.3.

dianggap belum cukup efektif dalam mengatasi masalah manajemen, pemeriksaan, operasi, dan keamanan perbatasan maritim. Ada peraturan turunan yang diterbitkan, yakni Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 9 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian terhadap Orang yang Masuk atau Keluar Wilayah Indonesia yang mencabut Permenkumham Nomor 44 Tahun 2015; mengatur formalitas dan prosedur untuk pemeriksaan keimigrasian terhadap setiap orang yang melintas melalui Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI). Namun, walaupun peraturan ini mencakup tanggung jawab para operator transportasi, kapten, dan awak kapal serta prosedur pemeriksaan paspor, visa dan izin tinggal di perbatasan, masih terdapat kekurangan dalam prinsip-prinsip utama untuk kontrol perbatasan imigrasi maritim yang lebih proaktif, karena kecenderungan fokusnya hanya pada proses administratif.

Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 9 Tahun 2024 mengatur tata cara pemeriksaan keimigrasian di TPI laut yang tercantum dalam beberapa pasal, termasuk Pasal 18, Pasal 22, Pasal 23, Pasal 54, Pasal 65, dan Pasal 103. Ketentuan-ketentuan tersebut hanya mencakup pemeriksaan administratif, seperti kewajiban penanggung jawab alat angkut, pelaporan, serta pemeriksaan dokumen perjalanan dan visa kru kapal. Selain itu, peraturan ini belum memuat kewenangan pengawasan keimigrasian yang lebih luas di perbatasan laut Indonesia, khususnya dalam menghadapi ancaman kejahatan lintas batas. Selain itu, ketentuan mengenai deviasi alat angkut dalam Pasal 103 belum menjelaskan secara rinci mengenai kriteria deviasi kapal yang dapat dianggap justified (beralasan) atau unjustified (tidak beralasan), sehingga berpotensi menimbulkan celah dalam pengawasan dan penegakan hukum di wilayah maritim.

Kebijakan selektif keimigrasian dan pengawasan keimigrasian di perbatasan laut sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian, Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2023, dan Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 9 Tahun 2024 belum mampu menjawab dinamika permasalahan migrasi internasional, perbatasan maritim, dan kejahatan lintas batas maritim, seperti di zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan zona ekonomi khusus (KEK). Peraturan-peraturan tersebut hanya sebatas menjelaskan peranan dan tanggung jawab petugas imigrasi dalam pemeriksaan keimigrasian dengan memberikan izin masuk dan keluar, yang di dalamnya harus memeriksa daftar awak kapal, paspor atau buku pelaut, daftar peringatan pergerakan (Cekal), dan persetujuan dengan membubuhkan cap keimigrasian pada dokumen perjalanan sebagai persetujuan dari petugas imigrasi apabila mereka layak untuk masuk atau keluar wilayah Indonesia. Sementara itu, Pasal 7, Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 9 Tahun 2024 memuat ketentuan mengenai *supernumerary*, *supercargo*, dan *superintendent* yang bukan termasuk awak kapal, dan wajib mengikuti tata cara keluar masuk penumpang.

Persoalan dan tantangan yang dihadapi dalam pengelolaan perbatasan maritim Indonesia meliputi masalah seperti batas-batas yang belum jelas, regulasi yang tidak harmonis, dan masalah dalam penegakan hukum maritim. Meskipun demikian, permasalahan ini sudah diantisipasi untuk mengatasi tumpang tindihnya kewewenangan di antara organisasi penegak hukum yang ditugaskan untuk melaksanakan berbagai aturan, praktik manajemen, atau prosedur atas batas maritim Indonesia.[28] Dalam konteks ini, Badan Keamanan Laut (Bakamla) Indonesia, memiliki peran penting di wilayah maritim Indonesia dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan pengembangan sumber daya maritim, serta peningkatan keamanan maritim.[2930] Sementara itu, TNI Angkatan Laut memegang peranan penting sebagai instrumen nasional dalam sektor pertahanan dan keamanan yang dalam melaksanakan tugasnya didasarkan pada kebijakan politik negara dan keputusan untuk mencegah dan mengganggu setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata dari luar wilayah Indonesia dalam konteks kedaulatan maritim, integritas teritorial, dan keselamatan bangsa.[31] Selain itu, Polisi Perairan dan Udara (Polairud) juga memiliki tanggung jawab yang signifikan untuk menjaga keamanan perairan nasional dan garis pantai, intelijen, operasi, investigasi, dan penegakan hukum di bawah hukum Indonesia di

28 Fauzan, Abdullah, and Ahmad, "Maritime Border Security and Challenges for Indonesia."
29 Muhamad Arif, "The Navy-Coast Guard Nexus and the Nature of Indonesian Maritime Security Governance," in Grey and White Hulls (Springer, 2019), 109–31.
30 Dhiana Puspitawati et al., "Law Enforcement at Indonesian Waters: Bakamla vs. Sea and Coast Guard," Indonesian J. Int'l L. 17 (2019): 495.
31 Koh Swee Lean Collin, "What next for the Indonesian Navy? Challenges and Prospects for Attaining the Minimum Essential Force by 2024," Contemporary Southeast Asia, 2015, 432–62.

seluruh perbatasan Indonesia.[323334]

Pengelolaan kontrol perbatasan yang dilaksanakan oleh instansi perbatasan seperti CIQ Indonesia memiliki tugas fundamental untuk mengontrol dan mengelola perbatasan maritim atas pergerakan orang, barang, hewan, tumbuhan, dan masalah kesehatan. Dalam kebijakan maritim terbaru untuk melawan isu penangkapan ikan ilegal dan destruktif, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melalui Direktorat PSDKP telah memperkuat operasi khusus untuk mendeteksi dan mengganggu kapal-kapal penangkap ikan ilegal di perairan Indonesia, yang mengimplikasikan bahwa otoritas dan agensi perbatasan Indonesia fokus pada peran, tanggung jawab, dan tujuan organisasi mereka.[35] Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi dan merevisi mekanisme koordinasi antar agensi ini guna mengurangi tumpang tindih dan meningkatkan efektivitas operasional dalam menghadapi tantangan yang ada di perbatasan maritim Indonesia.

Pelaksanaan manajemen perbatasan dan penegakan hukum perbatasan maritim melibatkan banyak instansi dan otoritas perbatasan, yang mengakibatkan timbulnya perbedaan berbagai kebijakan, strategi, dan tindakan.[36] Fragmentasi ini menimbulkan kekhawatiran akan adanya tumpang tindih dan ketidakefisienan dalam penegakan keamanan perbatasan maritim. Keragaman kebijakan ini, termasuk undang-undang, keputusan/ peraturan presiden, peraturan menteri, dan regulasi lainnya, memberikan tantangan bagi otoritas maritim dalam hal pengawasan dan penerapan pengelolaan perbatasan maritim yang konsisten. Adanya banyak regulasi yang berbeda-beda dapat menghambat perumusan strategi keamanan maritim yang komprehensif dan terpadu. Karena tidak ada strategi yang konsisten dan terkoordinasi antara berbagai agensi, hal ini mengakibatkan proses yang tidak efisien dan berpotensi melemahkan pelaksanaan kebijakan keamanan maritim. Dengan kata lain, kurangnya kerja sama dan kesatuan dalam pendekatan keamanan antar-agensi dapat menimbulkan kesulitan dalam implementasi kebijakan yang efektif untuk mengamankan wilayah perbatasan maritim.

Undang-Undang Keimigrasian Singapura tahun 1959 yang telah direvisi bulan Oktober tahun 2024 menyatakan bahwa konsep keamanan perbatasan maritim di Singapura melibatkan pendekatan menyeluruh antar-lembaga (*whole-of-government*) untuk menghadapi berbagai ancaman tradisional dan non-tradisional di laut, seperti terorisme, perompakan, dan aktivitas kriminal. Meskipun tidak memiliki definisi resmi tentang keamanan maritim, Singapura mengoordinasikan upaya melalui *Maritime Security Task Force* (MSTF) dan mekanisme lain yang dipimpin oleh Angkatan Laut Singapura untuk menjaga keamanan perairannya. Kerja sama regional dan internasional juga menjadi elemen penting dalam strategi keamanan ini, mengingat posisi Singapura sebagai hub utama perdagangan maritim global. Konsep pemeriksaan keimigrasian di Singapura telah mengalami transformasi melalui penerapan *New Clearance Concept* (NCC) yang mengutamakan otomatisasi dan penggunaan biometrik, sehingga mempercepat proses di perbatasan tanpa perlu interaksi manual.[37] Dengan inisiatif ini, semua pengunjung asing dapat menggunakan jalur otomatis tanpa perlu pendaftaran sebelumnya, sementara warga Singapura dapat melakukan clearance tanpa perlu menunjukkan paspor. Transformasi ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi, mengurangi waktu pemeriksaan hingga 40%, dan memanfaatkan teknologi canggih untuk penilaian risiko sebelum kedatangan.

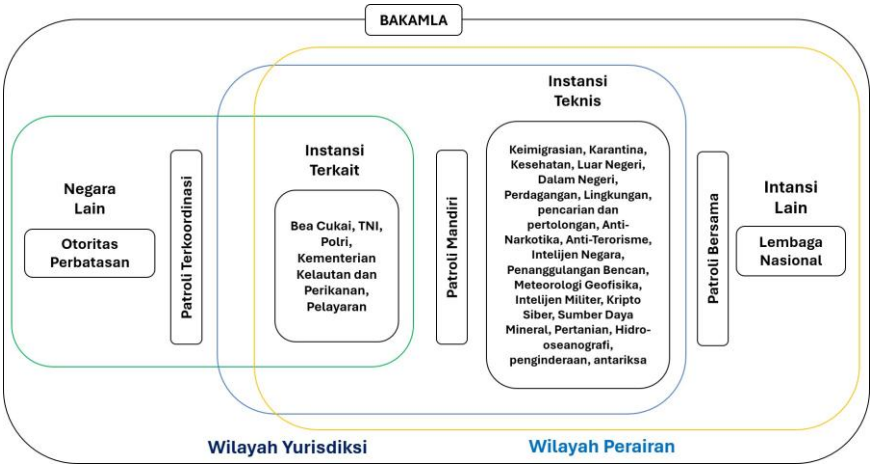
32 Prabowo Ekaprasetyo, "Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Teritorial Provinisi Kalimantan Utara Melalui Keterlibatan Polisi Perairan dan Udara" (2022).
33 Rian Septia Kurniawan, "Diskresi Kepolisian Dalam Menjaga Keamanan Dan Ketertiban Masyarakat Di Wilayah Hukum Polsek Simokerto Surabaya," Airlangga Development Journal 4, no. 2 (2020): 119–34.
34 Antje Missbach and Gerhard Hoffstaedter, "When Transit States Pursue Their Own Agenda: Malaysian and Indonesian Responses to Australia's Migration and Border Policies," Migration and Society 3, no. 1 (2020): 64–79.
35 Lastri Kurniawati, Riny Handayani, and Oman Supriadi, "Pengawasan Aktivitas Kapal Penangkap Ikan Karangantu Di Satuan Pengawasan Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan Serang" (2018).
36 Jumbert, Maria Gabrielsen. "Control or Rescue at Sea? Aims and Limits of Border Surveillance Technologies in the Mediterranean Sea." Disasters 42, no. 4 (2018): 674-96.
37 Song, Linlin, Ike M Kitili, and Yasu Ren. "Navigating Governance: A Comparative Analysis of Statutory Bodies in Singapore and Australia." (2023).

3.2. Kerangka Manajemen Perbatasan Maritim, serta Aspek Pengawasan dan Pemeriksaan di Perbatasan Maritim Indonesia

Otoritas dan beberapa instansi yang berkaitan dengan urusan perbatasan maritim di Indonesia melaksanakan patroli perbatasan maritim berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 13 Tahun 2022 tentang Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Perairan dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia sebagaimana dijelaskan dalam gambar 5. Dalam konteks ini, perairan Indonesia mengacu pada wilayah kedaulatan nasional termasuk perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial, sedangkan yurisdiksi maritim Indonesia terdiri dari ZEE, landas kontinen, dan zona tambahan. Peraturan tersebut membagi otoritas perbatasan untuk patroli perbatasan maritim menjadi dua tipe: instansi terkait yang memiliki wewenang melakukan patroli perbatasan dan mengoperasikan kapal patroli sendiri, dan instansi teknis yang tidak memiliki kapal patroli, namun mereka memainkan peran dan memiliki wewenang di perairan dan yurisdiksi Indonesia. Instansi terkait seperti TNI AL, Polairud, Bea Cukai, KKP PSDKP, Kementerian Perhubungan Laut melakukan tiga tipe patroli perbatasan maritim: patroli mandiri, patroli bersama, dan patroli terkoordinasi.

Patroli perbatasan mandiri dipimpin oleh instansi terkait yang dapat melibatkan instansi teknis dan patroli perbatasan bersama dilakukan oleh instansi lain yang harus melibatkan baik instansi terkait maupun instansi teknis. Selain itu, patroli perbatasan terkoordinasi diinisiasi antara otoritas perbatasan Indonesia dengan negara lain dalam perjanjian bilateral, regional, atau multilateral. Namun, regulasi ini kurang spesifik mengenai detail sasaran patroli perbatasan maritim, prosedur, taktik, strategi, termasuk partisipasi dari instansi karantina dan imigrasi. Otoritas perbatasan karantina dan imigrasi tidak termasuk dalam instansi terkait untuk melaksanakan patroli perbatasan maritim utama.

Gambar 5. Kebijakan Patroli Laut di Perbatasan Maritim Indonesia



Sumber: Penulis diadopsi dari Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.[38]

Peraturan terkait patroli keamanan perbatasan maritim tersebut menunjukkan adanya tumpang tindih ketentuan dan kewenangan otoritas yang disebabkan karena disharmoni kebijakan di antara instansi perbatasan maritim di Indonesia. Ketidakpastian ini menunjukkan kelemahan keamanan perbatasan maritim di Indonesia dan keamanan regional yang dapat menyebabkan peningkatan kejahatan lintas batas, pergerakan masuk secara ilegal, imigran gelap tanpa dokumen, pengungsi, dan kapal penangkap ikan ilegal. Sebaliknya, dikemukakan bahwa semakin ketatnya perlindungan perbatasan, semakin banyak penyelundupan manusia, perdagangan

38 Arifin, Hanita, and Runturambi, "Maritime B$order Formalities, Facilitation and Security Nexus: Reconstructing Immigration Clearance in Indonesia."

manusia, dan korupsi yang akan muncul di Asia Tenggara.[39] Selain itu, manajemen kedatangan pengungsi yang memasuki perairan Indonesia membuktikan adanya kelemahan dalam keamanan perbatasan maritim dan bantuan kemanusiaan. Sebab, masih terdapat kekurangan dalam model kebijakan, kolaborasi strategis, dan peraturan komprehensif yang bertujuan untuk memastikan keamanan dan keselamatan perbatasan maritim yang efektif di Indonesia.

Ditjenim memiliki peran penting dalam pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan, bekerja sama dengan instansi keamanan seperti Bakamla, TNI AL, dan Polairud. Namun, terdapat perbedaan perspektif dan pendekatan dalam menjaga keamanan laut antara Ditjenim dan instansi keamanan tersebut. Secara hukum, perbedaan dasar hukum dalam pelaksanaan tugas-tugas ini menambah kompleksitas dalam koordinasi. Instansi keamanan laut fokus pada pengawasan, intersepsi, pencegahan, dan penindakan terhadap ancaman keamanan, sedangkan Ditjenim khusus mengawasi dan memeriksa dokumen keimigrasian seperti paspor, visa, izin tinggal, dan tujuan kedatangan. Di sisi lain, otoritas perbatasan lain seperti Bea Cukai dan Karantina memiliki tugas dan fungsi yang berbeda dan tidak secara langsung menangani masalah migrasi. Karena perbedaan ini, sering terjadi kekurangan kesamaan visi atau misi dalam keamanan perbatasan laut. Ini dapat menyebabkan perbedaan fokus dan target dalam patroli laut, yang pada gilirannya mengakibatkan koordinasi dan komunikasi yang lemah.[40] Lemahnya koordinasi ini dan kurangnya pertukaran data efektif antar instansi dapat menghambat upaya bersama dalam mengamankan perbatasan laut Indonesia dari berbagai ancaman.

Tabel 2. Kerangka Manajemen Perbatasan Maritim di Indonesia

	Bakamla	**Bea Cukai**	**Imigrasi**	**KKP (PSDKP)**
Fase 1 Pra-Kedatangan/ Masuk	Patroli di ZEE, Radar dan Pencitraan IMIC	Patroli di ZEE, Pengawasan PSO, Aplikasi INSW	-	Patroli di ZEE, Vesel Monitoring System
Fase 2 Kedatangan/ Masuk	-	Pengawasan dan Pemeriksaan Bea Cukai Masuk di Pelabuhan	Pemeriksaan Keimigrasian Masuk di Pelabuhan, Aplikasi BCM (APK)	Pengawasan dan Pemeriksaan Kapal
Fase 3 Masa Tinggal	Radar dan Pencitraan pergerakan Kapal	Pengawasan Bea Cukai selama berada di Pelabuhan	Pengawasan Keimigrasian selama berada di Pelabuhan	Pengawasan Kapal
Fase 4 Keberangkatan/ Keluar	Patroli di ZEE, Radar dan Pencitraan IMIC	Pemeriksaan Bea Cukai Keluar di Pelabuhan	Pemeriksaan Keimigrasian Keluar di Pelabuhan, Aplikasi BCM (APK)	Pengawasan Kapal
Subjek Hukum	Kapal, Orang	Kapal, Barang, Orang	Kapal, Orang	Kapal, Orang
Target Ancaman	Keamanan non-Tradisional	Narkoba, Barang Ilegal	Imigran Ilegal	Penangkapan Ikan Ilegal

39 Joseph Lelliott and Rebecca Miller, "The Nexus Between Corruption, Migrant Smuggling, and Human Trafficking in Southeast Asia," in Migration in Southeast Asia: IMISCOE Regional Reader (Springer, 2023), 195–215.

40 Davenport, Aaron C. "Lessons from Maritime Narcotics Interdiction: Interdiction in the Maritime Source, Transit, and Arrival Zones of the Western Hemisphere." In Maritime Security: Counter-Terrorism Lessons from Maritime Piracy and Narcotics Interdiction, 3-28: IOS Press, 2020.

Penindakan/ Penegakan Hukum	-	Projustita (melalui proses pengadilan)	Tindakan Administratif Keimigrasian (TAK) dan projustitia (melalui pengadilan)	Projustita (melalui proses pengadilan), pemulangan

Sumber: Penulis, 2024 diolah dari Hasil Wawancara dengan Informan

Tabel 2 meruapakan kerangka manajemen perbatasan maritim di Indonesia yang menjelaskan bahwa berbagai agensi di Indonesia seperti Bakamla, Bea Cukai, Imigrasi, dan KKP memiliki peran yang berbeda dalam pengelolaan keamanan perbatasan laut Indonesia selama empat fase operasional. Pada Fase 1 yang mencakup pra-kedatangan dan masuk, Bakamla berfokus pada patroli di ZEE, radar dan pencarian IMC, sedangkan Bea Cukai melakukan patroli serupa dan memanfaatkan Aplikasi NSW untuk pengawasan. Imigrasi tidak terlibat secara langsung dalam fase ini, sementara KKP mengawasi kegiatan perikanan. Fase 2 dan 3 mencakup kedatangan di pelabuhan dan pengawasan di pelabuhan. Bea Cukai mengawasi masuk dan keluar barang serta orang, menggunakan aplikasi BCM atau APK. Imigrasi berperan dalam pengawasan keimigrasian, termasuk pemeriksaan masuk dan keluar. Di fase keempat, keberangkatan/keluar, aktivitas serupa berlanjut dengan fokus yang lebih besar pada pengawasan keberangkatan barang dan orang. Dari Tabel 2 tersebut, terlihat adanya upaya integrasi antar agensi yang bertanggung jawab atas keamanan perbatasan maritim, tetapi juga terdapat indikasi potensi tumpang tindih tugas dan kewenangan. Meskipun setiap agensi memiliki peran spesifik, koordinasi antar-instansi tampaknya perlu ditingkatkan untuk menghindari redundansi dan memaksimalkan efisiensi. Misalnya, pemanfaatan teknologi seperti aplikasi INSW oleh Bea Cukai dapat diintegrasikan lebih jauh dengan sistem keimigrasian APK untuk mempercepat proses dan mengurangi pengulangan pemeriksaan. Lebih lanjut, walaupun mencerminkan adanya upaya sistematis, belum ada cukup detail mengenai bagaimana setiap fase berkontribusi secara spesifik terhadap penanganan ancaman keamanan non-tradisional seperti narkoba dan perdagangan manusia, yang memerlukan respons lintas sektoral yang lebih sinergis.

Tabel 3. Aspek Pengawasan dan Pemeriksaan di Perbatasan Maritim Indonesia

Aspek	**Bakamla**	**Bea Cukai**	**Imigrasi**	**KKP (PSDKP)**
Regulasi	Hukum dan regulasi untuk penegakan hukum dan penyidikan	Undang-Undang Kepabeanan dan Perundang-undangan terkait lainnya	Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian	Peraturan Menteri terkait Wilayah Pengelolaan Perikanan
Kebijakan Manajemen Perbatasan Maritim	Zonasi operasional, program Rapala, patroli maritim	Penempatan Pangkalan Sarana Operasi di titik-titik strategis, manajemen risiko	Pemeriksaan keimigrasian di laut, penggunaan standar IMO, prosedur clearance di laut	Patroli kapal pengawas di laut, air surveillance, penggunaan Vessel Monitoring System
Kerja Sama	Kerja sama patroli dan informasi dengan TNI AL, instansi internasional	Kerja sama dalam pemeriksaan bersama di pelabuhan, integrasi data melalui sistem INSW	Kolaborasi dalam pertukaran data intelijen dan pengawasan maritim dengan Bea Cukai dan Bakamla	Kerja sama rutin dengan Imigrasi untuk penanganan ABK asing, koordinasi dengan instansi terkait untuk penanganan nelayan Indonesia

Teknologi Perbatasan	Pengiriman informasi real-time, pemasangan sistem informasi terpadu	Pusat Komando Pengendalian (Puskodal) untuk pemantauan kapal patroli	Teknologi pemeriksaan keimigrasian yang terintegrasi	Penggunaan Vessel Monitoring System untuk memantau kapal, pengawasan sumber daya kelautan
Keamanan Perbatasan Maritim	Penambahan kapasitas operasional dan infrastruktur, peningkatan keamanan maritim	Peningkatan infrastruktur dan sarana operasional untuk keamanan maritim	Pengelolaan keamanan keimigrasian di laut	Patroli dan pengawasan intensif, intervensi terhadap kegiatan ilegal seperti illegal fishing
Intelijen	Kerja sama dengan instansi intelijen untuk pengumpulan dan analisis data	Pertukaran data intelijen terkait kegiatan perbatasan maritim	Koordinasi intelijen untuk pengawasan maritim	Kolaborasi intelijen dengan Imigrasi untuk pengawasan kegiatan di perbatasan maritim
Infrastruktur	Pembangunan infrastruktur stasiun zona operasi, peningkatan jumlah personel dan kapal patroli	Infrastruktur untuk pengawasan perbatasan seperti PSO dan Puskodal	Infrastruktur pemeriksaan di perbatasan, fasilitasi clearance di laut	Infrastruktur untuk penampungan sementara ABK asing, pengawasan sumber daya kelautan
Kejahatan Lintas Batas	Penanganan penyelundupan narkoba, imigrasi ilegal	Penanganan penyelundupan barang-barang ilegal dan pajak	Pengawasan terhadap pelanggaran imigrasi dan penyelundupan manusia	Intervensi terhadap kegiatan illegal fishing, pengawasan kegiatan nelayan yang melintas batas

Sumber: Penulis, 2024 diolah dari Hasil Wawancara dengan Informan

Tabel 3 menunjukkan bahwa setiap instansi perbatasan maritim di Indonesia memiliki peran spesifik dalam keamanan dan pengelolaan perbatasan maritim berdasarkan aspek tertentu. Bakamla fokus pada regulasi dan kebijakan untuk melaksanakan tugas, termasuk penggunaan teknologi untuk pengiriman informasi real-time dan penambahan kapasitas operasional. Bea Cukai menggunakan undang-undang khusus untuk pengawasan dan keamanan, termasuk pengelolaan pusat komando dan peningkatan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur yang kuat dapat meningkatkan keamanan dan kerja sama perbatasan, serta mendukung integrasi sistem Interpol I-24/7 dengan program nasional untuk mencegah pemalsuan dokumen dan kejahatan transnasional terkait. Selain itu, perlu diterapkan kerangka peraturan dan sistem yang dapat dioperasikan di semua otoritas perbatasan, untuk mengurangi kesalahan manusia dan praktik diskresi, serta memperkuat integritas perbatasan.[41] Imigrasi mengatur kebijakan sesuai dengan standar internasional dan kerja sama data melalui sistem INSW. Sementara itu, KKP berkonsentrasi pada perlindungan wilayah perikanan dan kebijakan patroli maritim, termasuk kerja sama dengan agensi lain untuk pengawasan kapal dan kegiatan maritim. Semua otoritas perbatasan ini berkolaborasi dalam beberapa aspek seperti teknologi, keamanan, dan intelijen untuk mengoptimalkan pengelolaan keamanan maritim. Selain itu, kerangka ini menunjukkan bahwa meskipun ada upaya kolaborasi dan integrasi antar-lembaga, masih terdapat potensi tumpang tindih dalam peran dan tanggung jawab yang bisa menimbulkan redundansi dan keinefisienan.

Hukum keimigrasian Indonesia saat ini belum sepenuhnya memasukkan prinsip-prinsip atau ketentuan yang diuraikan dalam hukum maritim internasional, seperti Konvensi FAL dan peraturan pelayaran nasional.

41 Intan Nurkumalawati, Eva Achjani Zulfa, and Muhammad Syaroni Rofii, "Indonesian Travel Documents and the ICAO Document 9303: Principles, Security, Technology, and Infrastructure," Jurnal Ilmiah Kebijakan Hukum 18, no. 1 (2024): 29–48.

Akibatnya, komponen penting seperti manajemen risiko, penilaian risiko, dan analisis risiko tidak ada dalam prosedur pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia. Persoalan ini dapat menghambat proses identifikasi, pencegahan, dan penindakan yang efektif terhadap segala aktivitas maritim ilegal, termasuk masuknya kapal, awak kapal, atau dokumen keimigrasian secara tidak sah ke wilayah perairan Indonesia. Dalam manajemen perbatasan kontemporer, manajemen risiko memiliki peran penting karena otoritas perbatasan menilai dan menganalisis potensi bahaya atau ancaman yang ditimbulkan seseorang saat memasuki wilayah perbatasan. Artinya, hukum keimigrasian Indonesia saat ini, khususnya ketidakkonsistenan dengan konvensi maritim internasional dan peraturan pelayaran nasional, menimbulkan tantangan yang signifikan. Proses manajemen risiko yang tidak memadai dan penerapan teknologi canggih yang kurang diadopsi, secara signifikan menghambat manajemen perbatasan maritim dan kontrol migrasi internasional yang efektif terhadap aktivitas ilegal dan ancaman yang ditimbulkan.[42]

Peraturan keimigrasian Indonesia, seperti Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian dan Pasal 18, Pasal 22, Pasal 23, Pasal 54, Pasal 65, Pasal 103 Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 9 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian terhadap Orang yang Masuk atau Keluar Wilayah Indonesia saat ini masih belum ada kejelasan mengenai pelaksanaan operasi di perbatasan maritim, pengawasan, dan patroli, sehingga dapat mengakibatkan peningkatan jumlah imigran ilegal, pengungsi, dan pencari suaka yang memasuki perairan Indonesia.[43] Selain itu, dengan lemahnya kolaborasi antar-lembaga, pengawasan dan penegakan hukum keimigrasian dapat mengakibatkan tumpang tindih, misalnya seorang kapten kapal akan mengirimkan dokumen yang sama berulang kali ke setiap otoritas perbatasan yang berbeda sebelum tiba, saat tiba, dan ketika meninggalkan wilayah Indonesia.[44] Pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian hanya fokus pada verifikasi visa dan izin tinggal saat kedatangan daripada pencegahan dengan cara patroli perbatasan yang efektif, tetapi yang terjadi sekarang adalah terdapat koordinasi yang lemah dan belum ada operasi gabungan yang kuat.

Peraturan yang berkaitan dengan proses pemeriksaan keimigrasian di Indonesia belum mengatur penyimpangan rute kapal (deviasi rute) yang tidak diperbolehkan atau *unjustified deviation route* seperti rute ilegal (dari rute yang disepakati, langsung, atau berdasar kebiasaan), tidak diinformasikan/dilaporkan/ tidak diberitahukan, pelanggaran kontrak, dan penyimpangan yang diperbolehkan untuk merespon bahaya atau darurat dari rute yang ditempuh, terdapat kerusakan mesin, penyelamatan nyawa manusia, dan adanya persetujuan kebebasan untuk deviasi rute yang telah diatur dalam kontrak.[45] Selain itu, terdapat deviasi rute yang dibolehkan atau *justified deviation route* yang tidak hanya terbatas pada perubahan rute pelayaran, tetapi juga termasuk alasan medis, alasan keselamatan kapal, tindak pidana atau kejahatan di kapal, kecelakaan, kerusakan mesin, keselamatan nyawa manusia, properti, dan kargo, atau alasan teknis lainnya. Selanjutnya, pelabuhan perlindungan atau tempat sandar sementara (*port of refuge*) harus sudah ditetapkan untuk kapal dengan rute deviasi ini (*justified*), bahwa kapten harus mengirimkan laporan dan pemberitahuan kepada otoritas perbatasan dan agen CIQ, yang seleanjutnya mereka akan memberikan izin atau persetujuan rute deviasi tersebut.

42 Al Fayez, Fayez, Mohammad Hammoudeh, Bamidele Adebisi, and Khalid Nazim Abdul Sattar. "Assessing the Effectiveness of Flying Ad Hoc Networks for International Border Surveillance." International Journal of Distributed Sensor Networks 15, no. 7 (2019): 1550147719860406.

43 Afriansyah, Darmawan, and Pramudianto, "Enforcing Law in Undelimited Maritime Areas: Indonesian Border Experience."

44 Marouf, Fatma. "Regional Immigration Enforcement." Wash. UL Rev. 99 (2021): 1593.

45 Anne-Laure Jousselme, Clément Iphar, and Giuliana Pallotta, "Uncertainty Handling for Maritime Route Deviation," in Guide to Maritime Informatics (Springer, 2021), 263–97.

Tabel 4. Evaluasi Kekosongan Hukum dan Rekomendasi terkait Implementasi Aspek IMO FAL dalam Pengawasan Keimigrasian Maritim Indonesia

Aspek dalam IMO FAL	Permasalahan	Kekosongan Hukum	Rekomendasi Kebijakan Hukum
Manajemen Risiko	Tidak adanya manajemen, penilaian, dan analisis risiko dalam pengawasan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia.	Prosedur pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian tidak mencakup manajemen risiko dan teknologi canggih untuk deteksi dini.	Mengadopsi manajemen risiko sebagai bagian dari prosedur pengawasan keimigrasian, serta memperkenalkan teknologi canggih untuk meningkatkan deteksi dini dan pencegahan aktivitas ilegal di perbatasan maritim.
Izin untuk Turun ke Darat (Shore Leave)	Ketentuan izin untuk turun ke darat bagi awak kapal belum diatur secara rinci dalam ketentuan di Keimigrasian Indonesia.	Tidak ada aturan yang jelas tentang izin turun ke darat bagi awak kapal aktif yang bukan pekerja di perairan Indonesia.	Menyusun peraturan yang jelas tentang izin untuk turun ke darat, termasuk syarat, kondisi, dan kewajiban membawa dokumen seperti paspor atau buku pelaut bagi awak kapal yang ingin turun ke darat di pelabuhan Indonesia.
Deviasi Rute	Penyimpangan rute kapal (unjustified deviation route) belum diatur dalam regulasi keimigrasian Indonesia.	Tidak ada ketentuan tentang deviasi rute kapal yang diperbolehkan atau tidak diperbolehkan, serta prosedur pelaporannya.	Mengadopsi ketentuan tentang deviasi rute, baik yang diperbolehkan (justified) maupun tidak diperbolehkan (unjustified), serta menentukan prosedur pelaporan dan izin untuk rute deviasi yang harus diikuti oleh kapten kapal kepada otoritas perbatasan dan agen CIQ.
Penumpang Gelap (Stowaway)	Penanganan penumpang gelap belum diatur secara rinci dalam regulasi keimigrasian Indonesia.	Tidak ada prosedur, pedoman, atau sanksi yang jelas terkait penanganan penumpang gelap di atas kapal.	Menyusun regulasi yang mengatur penanganan penumpang gelap, termasuk prosedur pemeriksaan, pelaporan, dan kolaborasi antar lembaga terkait, serta memastikan kerangka hukum tersebut sejalan dengan ketentuan internasional mengenai penanganan penumpang gelap.
Kolaborasi Antar-Lembaga	Lemahnya koordinasi dan kolaborasi antar-lembaga dalam pengawasan dan penegakan hukum keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia.	Kurangnya kerangka kerja untuk kolaborasi dan berbagi informasi antara pihak imigrasi, otoritas pelabuhan, dan lembaga perbatasan maritim lainnya.	Memperkuat kerangka kerja kolaborasi antar-lembaga, termasuk pengaturan berbagi informasi secara efektif dan operasi gabungan untuk meningkatkan pengawasan keimigrasian di perbatasan maritim, serta mencegah tumpang tindih tugas yang menghambat penegakan hukum.

Fasilitasi Maritim	Ketentuan terkait fasilitasi maritim dalam IMO FAL belum sepenuhnya diadopsi dalam peraturan keimigrasian Indonesia.	Tidak ada ketentuan yang lengkap mengenai fasilitasi pemeriksaan keimigrasian untuk awak kapal dan pergerakan kapal di TPI laut.	Mengadopsi ketentuan fasilitasi maritim dari IMO FAL secara komprehensif dalam peraturan keimigrasian, termasuk proses sign on/off, crew change, transit crew, transferring crew, dan repatriation, untuk memastikan pemeriksaan keimigrasian yang efisien dan sesuai dengan standar internasional.

Sumber: Penulis, 2024 dan IMO FAL

Ketentuan yang berkaitan dengan izin bagi awak kapal untuk turun ke darat saat berada di pelabuhan di Indonesia belum diatur secara rinci dalam peraturan. Menurut Pasal 102, ayat (3), Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia No. 22 tahun 2023 tentang Visa dan Izin Tinggal, awak kapal dapat turun ke darat untuk keperluan administrasi dengan penjamin atau sponsor di kantornya, keperluan medis atau berobat, serta alasan lainnya selama tidak bertentangan dengan ketentuan dalam Izin Tinggal Terbatas perairan yang dimilikinya, dan diperbolehkan untuk turun ke darat tidak lebih dari 14 hari. Namun, terdapat awak kapal yang datang ke Indonesia sebagai awak kapal aktif, seperti di kapal kargo dan kapal pesiar, dan bukan sebagai pekerja di perairan Indonesia seperti di rig minyak lepas pantai atau instalasi lepas pantai lainnya. Dalam hal ini, ketentuan bagi awak kapal yang tidak memiliki Izin Tinggal Sementara perairan belum mengatur secara komprehensif izin untuk turun ke darat atau cuti darat saat di pelabuhan, termasuk syarat atau kondisinya. Jika awak kapal diberikan izin untuk turun ke darat saat berada di pelabuhan di Indonesia, peraturan tersebut tidak menjelaskan apakah mereka wajib membawa paspor atau buku pelaut saat turun ke darat dan apakah petugas perbatasan akan memberikan surat khusus atau kartu kepada awak kapal yang turun ke darat. Kondisi ini menyiratkan bahwa pemerintah Indonesia memiliki dua kategori yurisdiksi yang berbeda: wilyah maritim dan wilayah darat karena awak kapal asing dengan Itas yang akan turun ke darat dibatasi, tetapi awak aktif yang bukan pekerja di perairan Indonesia dilarang turun ke darat atau cuti di darat (*shore leave*).[46]

Ketentuan tentang perbedaan jurisdiksi wilayah laut dan wilayah darat ini dalam konteks keimigrasian dapat memicu kompleksitas regulasi, kewenangan, prosedur, dan persyaratan formil. Selain turun ke darat dan cuti di darat, dalam Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 44 Tahun 2015 yang telah diganti dengan Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 9 Tahun 2024 tersebut, beberapa ketentuan tentang awak alat angkut kapal belum diatur secara rinci meliputi bergabungnya kru ke kapal (sign on), berakhirnya kru dari kapal (*sign off*), pergantian kru (*crew change*), kru yang transit (transit kru), kru yang transfer ke kapal lain (*transferring* kru), dan pemulangan kru melalui kapal atau alat angkut laut (*repatriation*). Peraturan Menteri Hukum dan HAM tersebut belum secara komprehensif mengadopsi ketentuan internasional tentang fasilitasi maritim dalam IMO FAL. Kondisi ini menunjukkan kekosongan hukum yang berakibat pada lemahnya pemeriksaan keimigrasian terhadap awak alat angkut laut dan kapal, serta belum ada ketentuan tentang pengawasan terhadap awak alat angkut laut, pergerakan kapal, dan keluar masuk wilayah Indonesia melalui TPI laut.[47]

Perbedaan ketentuan tentang status, hak, dan kewajiban kru kapal WNA juga ditemukan dalam Peraturan Menteri Hukum dan HAM tersebut, selain adanya perbedaan wilayah jurisdiksi. Terdapat pula perbedaan ketentuan bagi kru kapal aktif WNA yang datang langsung dengan alat angkut, dan kru kapal yang memiliki Izin Tinggal Terbatas Perairan yang tidak datang dengan alat angkutnya. Meskipun berbeda, ketentuan status dua kru kapal WNA ini menimbulkan persoalan dalam hal kepastian hukum. Kru kapal aktif WNA diberikan

46 Hung, Po-Yi, and Yu-Hsiu Lien. "Maritime Borders: A Reconsideration of State Power and Territorialities over the Ocean." Progress in Human Geography 46, no. 3 (2022): 870-89.

47 Galani, Sofia. "Port Closures and Persons at Sea in International Law." International & Comparative Law Quarterly 70, no. 3 (2021): 605-33.

izin masuk ke Indonesia dengan masa berlaku 60 hari, tidak dapat diperpanjang, dan tidak boleh turun ke darat, sementara kru kapal WNA dengan Izin Tinggal Terbatas Perairan memiliki masa berlaku lebih dari 60 hari, dapat diperpanjang, dan boleh turun ke darat atau cuti darat. Situasi ini memperlihatkan adanya kesenjangan dalam kesetaraan hak bagi kru kapal asing, dan mengakibatkan perbedaan prosedur pemeriksaan keimigrasian di TPI laut. Proses pengawasan keimigrasian maritim dalam konteks ini juga belum diatur, sehingga kegiatan pengawasan tersebut tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ketentuan IMO FAL menyatakan bahwa ketika kapal berada di pelabuhan, setiap anggota awak kapal dapat diberikan izin untuk turun ke darat oleh otoritas perbatasan dengan beberapa syarat dan ketentuan. Dalam ketentuan internasional ini, ketika mereka berencana untuk turun ke darat, awak kapal dapat menunjukkan kartu identitas khusus awak kapal seperti izin/sertifikat/kartu terusan turun ke darat (continuous discharge certificate atau CDC) kepada petugas perbatasan. Namun, selama pemeriksaan kapal oleh petugas imigrasi dan bea cukai, semua anggota awak kapal dan penumpang dilarang turun ke darat atau cuti darat atau meninggalkan kapal. Awak kapal memiliki hak untuk turun ke darat untuk melakukan aktivitas yang ditentukan oleh otoritas perbatasan. Ketentuan yang membatasi ini merupakan kebijakan perbatasan untuk meningkatkan keamanan perbatasan dan keamanan nasional, tetapi bukan untuk melarang mereka turun ke darat atau cuti darat. Selama pandemi Covid-19, ada larangan bagi awak kapal kargo untuk turun ke darat atau cuti darat untuk mencegah penyebaran virus. Selain itu, otoritas perbatasan telah memberikan izin bagi awak kapal yang memerlukan prosedur medis di pelabuhan asing untuk turun ke darat.[48]

Ketentuan lainnya yang belum diatur dalam peraturan keimigrasian Indonesia dalam hal pemeriksaan dan pengawasan keimigrasian di perbatasan maritim, yakni terkait dengan seseorang yang bersembunyi/berada di atas kapal yang sedang berlayar tanpa persetujuan pemilik kapal atau kapten, yang disebut dengan istilah *stowaway*.[49] Meskipun terdapat perspektif dari sisi kemanusiaan dalam hal penumpang gelap, tetap diperlukan kepastian hukum dan ketentuan teknis terkait bagaimana situasi ini sesuai dengan kerangka hukum dan ketentuan internasional atau hukum keimigrasian nasional. Kekurangan ini menimbulkan pertanyaan tentang bagaimana menyeimbangkan antara keamanan maritim dan respons kemanusiaan dalam situasi kompleks seperti ini. Dalam hal ini, seorang petugas imigrasi memiliki kewenangan untuk memeriksa semua awak atau penumpang di atas kapal dan memeriksa semua bagian atau ruangan di kapal. Namun, saat penumpang gelap ditemukan, peraturan pemeriksaan imigrasi Indonesia belum mencantumkan ketentuan dan prosedur penanganan atau penegakan hukum terhadap penumpang gelap tersebut, termasuk penanggung jawab alat angkutnya. Penumpang gelap dapat diartikan seseorang yang tidak tercantum dalam daftar awak kapal maupun manifest penumpang, dan ikut berlayar dengan rute pelayaran.[50] Namun, seorang penumpang gelap dapat diizinkan untuk berada di atas kapal atau ikut berlayar oleh otoritas perbatasan jika pemilik kapal atau kapten melaporkannya sebelum tiba di pelabuhan. Dalam kondisi seperti itu, seorang kapten dapat mengangkut penumpang gelap untuk situasi: menyelamatkan seseorang yang mengalami kecelakaan kapal, kerusakan mesin, atau kecelakaan lainnya, atau seseorang yang kapalnya ditangkap oleh perompak.

Peraturan keimigrasian Indonesia saat ini belum sepenuhnya menangani masalah penumpang gelap di kapal, karena prosedur tersebut lebih fokus kepada pemeriksaan dokumen atau bersifat administratif daripada pencegahan penumpang gelap/ilegal. Hingga saat ini, belum ada peraturan, pedoman, prosedur atau sanksi yang jelas bagi penanggung jawab alat angkut dan penumpang gelap itu sendiri. Selain itu, dalam merespons adanya penumpang gelap, belum ada kolaborasi dan berbagi informasi yang efektif antara pihak imigrasi, otoritas pelabuhan, dan lembaga perbatasan maritim lainnya. Kurangnya koordinasi ini dapat menghambat upaya yang efisien untuk menangani penumpang gelap ilegal, yang sering kali berhasil melakukan perjalanan tanpa terdeteksi di sepanjang rute pelayaran karena tidak terdaftar dalam manifest awak kapal atau manifes penumpang. Masalah penumpang gelap harus diatur dengan merujuk pada manajemen dan ketentuan

48 Voudouris, Ioannis, and Nicholas G Berketis. "The Impact of Covid-19 Pandemic on Ship Operations, Ports, and the Rights of Seafarers." The Impact of the Covid-19 Pandemic on Human Rights (2023): 93.

49 Felicity G Attard and Richard L Kilpatrick, "Maritime Stowaways: Public and Private Legal Implications," Ocean Yearbook Online 36, no. 1 (2022): 621–58.

50 Corydon F Heard IV, Examining the International Ship and Port Facility Security Code: A Correlative Analysis of Maritime Security (Northcentral University, 2012).

internasional menyangkut penanganan, perlakuan, dan kerangka keamanan bagi penumpang gelap.[51]

3.3. Rekonsepsi Fase Pengawasan dan Pemeriksaan Keimigrasian di Perbatasan Maritim Indonesia

Rekonsepsi fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia dilakukan sebagai respons terhadap tantangan baru dalam keamanan perbatasan, terutama meningkatnya ancaman dari migrasi ilegal dan kejahatan lintas batas. Alasan utama untuk merekonsepsi ini adalah karena proses pengawasan dan pemeriksaan saat ini dinilai belum optimal dalam menghadapi dinamika global, teknologi yang berkembang pesat, serta tantangan maritim yang semakin kompleks. Tujuan utama dari rekonsepsi ini adalah untuk memperkuat sistem pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di wilayah perbatasan maritim, dengan memastikan bahwa proses tersebut lebih adaptif, efisien, dan sesuai dengan standar internasional. Manfaat yang diharapkan dari rekonsepsi ini adalah peningkatan keamanan nasional, penurunan angka kejahatan lintas batas, serta terciptanya manajemen perbatasan yang lebih baik dan terkoordinasi antara berbagai otoritas terkait. Dengan demikian, Indonesia dapat lebih efektif dalam mengelola perbatasan maritimnya dan memastikan bahwa pemeriksaan keimigrasian berjalan sesuai dengan prinsip-prinsip keamanan dan ketahanan nasional.

Tabel 5 berikut mengilustrasikan tahapan terperinci dari pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim, yang terdiri dari lima fase utama: Pra-Keberangkatan, Pra-Kedatangan, Masuk, Masa Tinggal, dan Keluar. Setiap fase dirancang untuk memastikan identifikasi yang akurat dan penilaian risiko komprehensif terhadap penumpang dan kru kapal. Pada fase pertama, yaitu Pra-Keberangkatan, kegiatan yang dilakukan mencakup perizinan kapal serta reservasi penumpang dan kru kapal. Pengawasan dan patroli laut juga dilakukan untuk memastikan keamanan terhadap ancaman non-tradisional. Dalam fase ini, aplikasi seperti eVisa (Molina) dan INSW digunakan untuk memproses dokumen perjalanan secara efisien dan cepat.

Tabel 5. Fase Pengawasan dan Pemeriksaan Keimigrasian di Perbatasan Maritim

<table>
<tr><th>Fase 1</th><th colspan="4">Fase 2</th><th>Fase 3</th><th>Fase 4</th><th>Fase 5</th></tr>
<tr><th>Pra-Ke-berangkatan</th><th colspan="4">Pra-Kedatangan</th><th>Masuk</th><th>Masa Tinggal</th><th>Keluar</th></tr>
<tr><td colspan="8">Identifikasi Penumpang dan Kru &
Penilaian Risiko Penumpang dan Kru</td></tr>
<tr><td>Perizinan Ka-pal, Reservasi Penumpang Kru Kapal</td><td>Pengawasan dan Pa-troli Laut: Keamanan non-Tradis-ional</td><td>Check-In (lapor tiket),

Naik Ka-pal, Last Gangway Boarding</td><td>Pela-ya-ran (at sea)</td><td>Lapo-ran Deviasi Rute, Stow-away</td><td>Pemeriksaan Keimigrasian (Perekaman Data Masuk

Pemeriksaan primer dan sekunder)</td><td>Individu, Ka-pal, Instalasi Perairan (Izin Tinggal dan Perpanjangan)</td><td>Pemerik-saan Keimi-grasian</td></tr>
<tr><td colspan="8">Mesin Pembaca Dokumen, Verifikasi Identitas Biografis, Verifikasi Identitas Biometrik, Verifikasi Identitas Biometrik Paspor Elektronik</td></tr>
</table>

51 Amaha Senu, "The Global Assemblage of Multi-Centred Stowaway Governance" (2018).

Aplikasi eVisa (Molina) & INSW	SIPP, Radar IMIC	SIPP INSW	Radar IMIC	SIPP INSW	APK BCM SIPP INSW	eVisa (Molina)	SIPP eVisa (Molina) INSW
Aplikasi I-24/7 dan SLTD Interpol: Pemeriksaan Daftar Cekal Nasional, Cekal Internasional Interpol, dan Pangkalan Data Paspor dan Dokumen Keimigrasian Hilang atau Tercuri							

Sumber: Penulis, 2024 diadopsi dari ICAO TRIP GUIDE[52]

Fase kedua, Pra-Kedatangan, melibatkan serangkaian prosedur yang mencakup check-in, pelaporan tiket, naik kapal, dan boarding terakhir. Selama pelayaran, pengawasan terus dilakukan dan setiap deviasi rute atau insiden stowaway harus dilaporkan. Teknologi yang digunakan dalam fase ini mencakup SIPP, radar IMIC, dan INSW. SIPP dan radar IMIC membantu dalam pengawasan dan pemantauan kapal, sementara INSW digunakan untuk mengelola informasi dan data yang terkait dengan kedatangan kapal dan penumpangnya. Ketika penumpang dan kru memasuki wilayah Indonesia, mereka masuk ke fase ketiga, yaitu Masuk. Dalam fase ini, dilakukan pemeriksaan keimigrasian yang mencakup perekaman data masuk serta pemeriksaan primer dan sekunder. Proses ini menggunakan teknologi seperti APK BCM, SIPP, dan INSW untuk memverifikasi identitas biografis dan biometrik serta memastikan validitas paspor elektronik.[53] Verifikasi ini dilakukan dengan menggunakan mesin pembaca dokumen yang dapat memproses data dengan cepat dan akurat. Setelah masuk, penumpang dan kru berada dalam fase Masa Tinggal, di mana identifikasi individu, kapal, dan instalasi perairan dilakukan secara terus menerus. Fase ini juga mencakup pengelolaan izin tinggal dan perpanjangan. Aplikasi eVisa sangat penting dalam fase ini untuk memproses perpanjangan izin tinggal dan memastikan semua dokumentasi tetap valid selama masa tinggal di Indonesia. Pemantauan berkelanjutan ini memastikan bahwa semua aktivitas di perairan tetap sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku.

Fase terakhir adalah Keluar, di mana dilakukan pemeriksaan keimigrasian sebelum penumpang dan kru meninggalkan wilayah Indonesia. Proses ini melibatkan penggunaan aplikasi SIPP dan eVisa (Molina) untuk memastikan bahwa semua dokumen dan izin telah terpenuhi dan valid. Selain itu, sepanjang semua fase, aplikasi I-24/7 dan SLTD Interpol digunakan untuk memeriksa daftar cekal nasional dan internasional, serta pangkalan data paspor dan dokumen keimigrasian yang hilang atau dicuri. Pendekatan ini memastikan bahwa setiap langkah dalam proses keimigrasian di perbatasan maritim dilakukan dengan tingkat keamanan dan kepatuhan yang tinggi terhadap hukum keimigrasian.

4. KESIMPULAN

Pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian maritim di perbatasan laut Indonesia dapat disimpulkan bahwa masih terdapat isu-isu strategis dalam hal regulasi, fasilitasi, dan sekuritisasi. Pertama, konstruksi hukum pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian maritim di Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan signifikan karena adanya tumpang tindih peraturan dan fragmentasi regulasi. Meskipun Indonesia telah meratifikasi sejumlah konvensi internasional terkait maritim, seperti Konvensi IMO FAL, implementasinya dalam hukum nasional belum sepenuhnya efektif. Ketiadaan manajemen risiko, penilaian risiko, dan analisis

52 ICAO, "ICAO TRIP Guide on BORDER CONTROL MANAGEMENT" (Canada: International Civil Aviation Organization, 2018), https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Documents/ICAO%20TRIP%20Guide%20BCM%20Part%201-Guidance.pdf.

53 Fitharti, Saraya Dwi, Anneke Apriliani Megawati, Sita Anisah Sholihah, Doddy Himawan Triyasa, and Aditya Nugroho. "The Impact of Downtime against Service Performance System Indonesia National Single Window (Insw)." *Advances in Transportation and Logistics Research* 2 (2019): 37-45.

risiko dalam prosedur pemeriksaan dan pengawasan keimigrasian di perbatasan maritim menyebabkan kurangnya kesigapan dalam mencegah masuknya kapal secara ilegal, imigran gelap, penanganan pengungsi dan dokumen perjalanan/keimigrasian yang tidak sah. Kedua, kerangka manajemen perbatasan maritim di Indonesia, serta aspek pengawasan dan pemeriksaan di perbatasan maritim, masih terfragmentasi dan kurang terkoordinasi antara berbagai instansi terkait. Setiap lembaga, seperti Bakamla, Bea Cukai, Imigrasi, dan KKP, memiliki peran spesifik dalam patroli dan pengawasan, namun kurangnya integrasi dalam strategi dan teknologi yang digunakan menyebabkan potensi tumpang tindih dan ketidakefisienan. Inkonsistensi dalam regulasi dan kurangnya koordinasi antar-lembaga menghambat upaya kolektif dalam menjaga keamanan perbatasan dan mengelola migrasi internasional dengan efektif. Ketiga, rekonsepsi fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia perlu dilakukan dengan mengadopsi pendekatan yang lebih terpadu dan menggunakan teknologi canggih. Fase-fase utama, seperti Pra-Keberangkatan, Pra-Kedatangan, Masuk, Masa Tinggal, dan Keluar, harus dirancang untuk memastikan identifikasi yang akurat dan penilaian risiko yang komprehensif terhadap penumpang dan kru kapal. Kolaborasi antar-lembaga dan penerapan sistem yang terintegrasi, seperti eVisa dan INSW, sangat penting untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses keimigrasian, serta memastikan kepatuhan terhadap standar internasional dan menjaga keamanan maritim Indonesia. Oleh karena itu, rekomendasi dalam riset ini mencakup kerangka manajemen perbatasan maritim, aspek pengawasan dan pemeriksaan di perbatasan maritim Indonesia, serta rekonsepsi fase pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian di perbatasan maritim Indonesia.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Sekolah Kajian Stratejik dan Global (SKSG), Universitas Indonesia atas dukungan dan bimbingan dalam proses penelitian dan tahap penulisan artikel riset ini dalam rangka pengembangan literatur dan referensi terkait kajian migrasi dan perbatasan maritim di Indonesia.

6. PERNYATAAN KONFLIK KEPENTINGAN

Artikel ini belum pernah diterbitkan di jurnal, buku atau karya tulis populer lainnya. Aritkel ini merupakan pengembangan dari kajian migrasi dan perbatasan maritim di Indonesia serta pengawasan dan pemeriksaan keimigrasian laut di Indonesia. Semua narasumber telah setuju dan sepakat untuk diwawancarai dengan tetap menjaga kerahasiaan nama informannya. Tidak ada konflik kepentingan yang terjadi dan harus dilaporkan selama proses penelitian berlangsung hingga terbitnya artikel ini.

DAFTAR PUSTAKA

Afriansyah, Arie, Aristyo Rizka Darmawan, and Andreas Pramudianto. "Enforcing Law in Undelimited Maritime Areas: Indonesian Border Experience." *The International Journal of Marine and Coastal Law* 1, no. aop (2022): 1–18.

Arif, Muhamad. "The Navy-Coast Guard Nexus and the Nature of Indonesian Maritime Security Governance." In *Grey and White Hulls*, 109–31. Springer, 2019.

Arifin, Ridwan, Margaretha Hanita, and Arthur Josias Simon Runturambi. "Maritime Border Formalities, Facilitation and Security Nexus: Reconstructing Immigration Clearance in Indonesia." *Marine Policy* 163 (2024): 106101.

Arifin, Ridwan, and Intan Nurkumalawati. "Maritime Bordering Practices in Indonesia: Immigration Border Clearance Challenges." In *Proceedings of the 1st International Conference on Social-Humanities in Maritime and Border Area, SHIMBA 2022, 18-20 September 2022, Tanjung Pinang, Kep. Riau Province, Indonesia: SHIMBA 2022*, 231. European Alliance for Innovation, 2022.

Attard, Felicity. "IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security." *J. Mar. L. & Com.* 45 (2014): 479.

Attard, Felicity G, and Richard L Kilpatrick. "Maritime Stowaways: Public and Private Legal Implications." *Ocean Yearbook Online* 36, no. 1 (2022): 621–58.

Balkin, Rosalie. "The International Maritime Organization and Maritime Security." *Tul. Mar. LJ* 30 (2006): 1.

Beckman, Robert, and Zhen Sun. "The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments." *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy* 2, no. 2 (2017): 201–46.

Collin, Koh Swee Lean. "What next for the Indonesian Navy? Challenges and Prospects for Attaining the Minimum Essential Force by 2024." *Contemporary Southeast Asia*, 2015, 432–62.

Davenport, Aaron C. "Lessons from Maritime Narcotics Interdiction: Interdiction in the Maritime Source, Transit, and Arrival Zones of the Western Hemisphere." In *Maritime Security: Counter-Terrorism Lessons from Maritime Piracy and Narcotics Interdiction*, 3–28. IOS Press, 2020.

Direktorat Jenderal Imigrasi. "Kapal Pesiar Masuk Perairan Indonesia Secara Ilegal 18 Paspor Kru Ditahan Imigrasi." Imigrasi.go.id, March 24, 2021. https://www.imigrasi.go.id/berita/2021/03/24/kapal-pesiar-masuk-perairan-indonesia-secara-ilegal-18-paspor-kru-ditahan-imigrasi.

Dirhamsyah. "Maritime Law Enforcement and Compliance in Indonesia: Problems and Recommendations." *Maritime Studies* 2005, no. 144 (2005): 1–16.

Ekaprasetyo, Prabowo. "PENEGAKAN HUKUM DI WILAYAH LAUT TERITORIAL PROVINISI KALIMANTAN UTARA MELALUI KETERLIBATAN POLISI PERAIRAN DAN UDARA," 2022.

Farhana, Faudzan. *ASEAN Maritime Security: The Global Maritime Fulcrum in the Indo-Pacific*. Springer, 2022.

Fauzan, Fauzan, Kamarulnizam Abdullah, and Mohammad Zaki Ahmad. "Maritime Border Security and Challenges for Indonesia." *GEOGRAFIA OnlineTM Malaysian Journal of Society and Space* 15, no. 2 (2019): 155–65. https://doi.org/https://doi.org/10.17576/geo-2019-1502-12.

Fayez, Fayez Al, Mohammad Hammoudeh, Bamidele Adebisi, and Khalid Nazim Abdul Sattar. "Assessing the Effectiveness of Flying Ad Hoc Networks for International Border Surveillance." *International Journal of Distributed Sensor Networks* 15, no. 7 (2019): 1550147719860406.

Fitharti, Saraya Dwi, Anneke Apriliani Megawati, Sita Anisah Sholihah, Doddy Himawan Triyasa, and Aditya Nugroho. "The Impact of Downtime Against Service Performance System Indonesia National Single Window (INSW)." *Advances in Transportation and Logistics Research* 2 (2019): 37–45.

Galani, Sofia. "Port Closures and Persons at Sea in International Law." *International & Comparative Law Quarterly* 70, no. 3 (2021): 605–33.

Hanita, Margaretha. "Geopolitik Dan Isu Perbatasan Dalam Pendekatan Multidisiplin." *Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional* 1, no. 1 (2018): 23–34.

Heard IV, Corydon F. *Examining the International Ship and Port Facility Security Code: A Correlative Analysis of Maritime Security*. Northcentral University, 2012.

Huang, Yiping. "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment." *China Economic Review* 40 (2016): 314–21.

Hung, Po-Yi, and Yu-Hsiu Lien. "Maritime Borders: A Reconsideration of State Power and Territorialities over the Ocean." *Progress in Human Geography* 46, no. 3 (2022): 870–89.

ICAO. "ICAO Trip Guide on Border Control Management." ICAO, 2018. https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Documents/ICAO%20TRIP%20Guide%20BCM%20Part%201-Guidance.pdf.

IMO. "Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)." IMO. Accessed November 10, 2024. https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx.

Irsal, Andi. "Lakukan Ilegal Fishing Di Laut Arafura, 14 WNA Berkebangsaan China Diserahkan Ke Kanim Tual." maluku.kemenkumham.go.id, July 12, 2024. https://maluku.kemenkumham.go.id/berita-utama/lakukan-ilegal-fishing-di-laut-arafura-14-wna-berkebangsaan-china-diserahkan-ke-kanim-tual.

Jousselme, Anne-Laure, Clément Iphar, and Giuliana Pallotta. "Uncertainty Handling for Maritime Route Deviation." In *Guide to Maritime Informatics*, 263–97. Springer, 2021.

Jumbert, Maria Gabrielsen. "Control or Rescue at Sea? Aims and Limits of Border Surveillance Technologies in the Mediterranean Sea." *Disasters* 42, no. 4 (2018): 674–96.

Karim, Md Saiful. "Maritime Cybersecurity and the IMO Legal Instruments: Sluggish Response to an Escalating Threat?" *Marine Policy* 143 (2022): 105138.

KKP. "Global Fishing Watch." KKP 2021-2022, n.d.

Knudsen, Olav F, and Björn Hassler. "IMO Legislation and Its Implementation: Accident Risk, Vessel Deficiencies and National Administrative Practices." *Marine Policy* 35, no. 2 (2011): 201–7.

Kurniawan, Rian Septia. "Diskresi Kepolisian Dalam Menjaga Keamanan Dan Ketertiban Masyarakat Di Wilayah Hukum Polsek Simokerto Surabaya." *Airlangga Development Journal* 4, no. 2 (2020): 119–34.

Kurniawati, Lastri, Riny Handayani, and Oman Supriadi. "Pengawasan Aktivitas Kapal Penangkap Ikan Karangantu Di Satuan Pengawasan Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan Serang," 2018.

Laksmana, Evan A. "Remodelling Indonesia's Maritime Law Enforcement Architecture." *Contemporary Southeast Asia* 44, no. 1 (2022): 122–49.

Lay, Cornelis, and Azifah R Astrina. "The Limits of the Multiple Institutionalization of Border Control: A Case Study of Immigration, Customs, and the Indonesian Maritime Security Agency in Batam, Indonesia." *Pacific Affairs* 93, no. 1 (2020): 113–34.

Lelliott, Joseph, and Rebecca Miller. "The Nexus Between Corruption, Migrant Smuggling, and Human Trafficking in Southeast Asia." In *Migration in Southeast Asia: IMISCOE Regional Reader*, 195–215. Springer, 2023.

Lestari, Maria Maya, and Melda Kamil Ariadno. "The Importance of Internal Waters Delimitation to Secure State Sovereignty: A Case of Archipelagic State of Indonesia." *Pertanika Journal of Social Sciences & Humanities* 27, no. 2 (2019).

Mangku, Dewa Gede Sudika. "Indonesian Government Authority in Terms of Border Management with Other Countries." *International Journal of Business, Economics and Law* 10, no. 4 (2016).

Manihuruk, Jamaruli. "Penguatan Bebas Visa Kunjungan (Bvk) Melalui Peran Penjamin: Menghidupkan Kembali Amanat Undang-Undang Keimigrasian." *Jurnal Ilmiah Kebijakan Hukum* 18, no. 1 (2024): 4–64.

Marouf, Fatma. "Regional Immigration Enforcement." *Wash. UL Rev.* 99 (2021): 1593.

Missbach, Antje, and Gerhard Hoffstaedter. "When Transit States Pursue Their Own Agenda: Malaysian and Indonesian Responses to Australia's Migration and Border Policies." *Migration and Society* 3, no. 1 (2020): 64–79.

Morris, Lyle J, and Giacomo Persi Paoli. *A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities*. RAND Cambridge, 2018.

Nurkumalawati, Intan, Eva Achjani Zulfa, and Muhammad Syaroni Rofii. "Indonesian Travel Documents and the ICAO Document 9303: Principles, Security, Technology, and Infrastructure." *Jurnal Ilmiah Kebijakan Hukum* 18, no. 1 (2024): 29–48.

Puspitawati, Dhiana, Shinta Hadiyantina, Fransisca Ayulistya Susanto, and Nurul Aprianti. "Law Enforcement at Indonesian Waters: Bakamla vs. Sea and Coast Guard." *Indonesian J. Int'l L.* 17 (2019): 495.

Senu, Amaha. "The Global Assemblage of Multi-Centred Stowaway Governance," 2018.

Song, Linlin, Ike M Kitili, and Yasu Ren. "Navigating Governance: A Comparative Analysis of Statutory Bodies in Singapore and Australia," 2023.

Vedung, Evert. *Public Policy and Program Evaluation*. Routledge, 2017.

Voudouris, Ioannis, and Nicholas G Berketis. "The Impact of COVID-19 Pandemic on Ship Operations, Ports, and the Rights of Seafarers." *The Impact of the Covid-19 Pandemic on Human Rights*, 2023, 93. 1.