

KERJASAMA KEAMANAN MARITIM INDONESIA-AUSTRALIA DALAM MENANGGULANGI ANCAMAN PENYELUNDUPAN MANUSIA

Arfin Sudirman,¹ Yusa Djuyandi,² dan Clara Uli Rebecca³

^{1,3}Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Bandung

²Departemen Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran, Bandung

Email: arfin.sudirman@unpad.ac.id ; yusa.djuyandi@unpad.ac.id ; clararebecca.damanik@gmail.com

ABSTRAK. Penyelundupan manusia merupakan salah satu masalah bersama yang dihadapi Indonesia dan Australia. Hal ini diakibatkan oleh letak geografis kedua negara yang bertetangga. Australia dikenal sebagai surga bagi para pencari suaka sehingga menjadi negara tujuan utama praktek penyelundupan manusia. Sedangkan Indonesia merupakan negara transit praktek penyelundupan manusia yang menuju ke Australia. Praktek penyelundupan manusia mayoritasnya dilakukan melalui jalur perairan karena lebih sedikit pengamanan dibandingkan di wilayah daratan dan udara. Artikel ini bertujuan untuk memahami kerja sama Indonesia dan Australia khususnya di bidang keamanan maritim dalam menangani kasus penyelundupan manusia yang melibatkan kedua negara dengan menggunakan teori keamanan maritim, *people smuggling* dan kerja sama keamanan. Dengan menggunakan metode kualitatif, artikel ini menunjukkan bahwa Indonesia dan Australia memiliki perjanjian kerja sama keamanan kolektif bernama *Lombok Treaty* yang berjalan sejak tahun 2006. Termasuk di dalamnya adalah penanganan bersama masalah penyelundupan manusia oleh kedua negara melalui berbagai jenis bidang kerja sama keamanan. Kerja sama keamanan maritim kedua negara terlihat dari patroli keamanan laut yang telah berlangsung sejak tahun 2012. Namun demikian, pada kenyataannya kerja sama yang dilakukan kedua negara sangat bergantung pada kebijakan yang dikeluarkan Australia. Selain itu, ketiadaan Undang-Undang atau Peraturan di Indonesia yang mengatur tentang penyelundupan manusia juga merugikan posisi Indonesia yang menjadi negara transit atau tempat tinggal sementara para imigran dan pencari suaka yang sedang menunggu keputusan UNHCR.

Kata kunci: Penyelundupan Manusia; Keamanan Maritim; Kerjasama Keamanan; *Lombok Treaty*.

ABSTRACT. *People smuggling is one of the common problems faced by Indonesia and Australia. This is due to the geographical position of the two neighbors. Australia is known as a heaven and also a main destination for asylum seekers. While Indonesia is a transit country to the practice of people smuggling towards Australia. People smuggling usually practiced through seas, because it is less security then in the mainland. This article examines the cooperation between Indonesia and Australia, especially in the field of maritime security in dealing with people smuggling cases involving the two countries by using the theory of maritime security, people smuggling and security cooperation. By using qualitative method, this article showed that Indonesia and Australia have a collective security agreement named Lombok Treaty which runs since 2006. These include the joint handling of the problem of people smuggling by the two countries through various types of field security cooperation. Maritime security cooperation between the two countries seen from marine security patrol which has been ongoing since 2012. However, in reality the cooperation between the two countries are very dependent on the policies issued by Australia. In addition, the absence of laws or regulations in Indonesia that regulates people smuggling is also detrimental to the position of Indonesia as a transit country or temporary residence of immigrants and asylum seekers who waits for UNHCR's decisions.*

Keywords: *People Smuggling; Maritime Security; Cooperative Security; Lombok Treaty.*

PENDAHULUAN

Sebagai negara yang terletak dalam satu kawasan, Indonesia dan Australia telah banyak menjalin kerjasama di berbagai bidang, seperti di bidang ekonomi, pertahanan dan keamanan, sosial serta budaya. Kerjasama yang dilakukan oleh kedua negara merupakan hal yang penting dalam rangka menumbuhkan dan memperkuat adanya rasa saling pengertian dan saling melengkapi, dengan tidak saling mengintervensi urusan politik dalam negeri dari masing-masing negara. Adapun artikel ini menyoroti salah satu kerjasama yang cukup penting diantara kedua negara, Indonesia dan Australia, yaitu kerjasama di bidang keamanan.

Kerja sama keamanan antara Indonesia dan Australia terjalin secara resmi semenjak ditanda-

tanganinya sebuah perjanjian keamanan *Lombok Treaty* pada 13 November 2006 (Marsaulina, 2012). Pada tahun 2007 dilakukan ratifikasi yang meliputi 21 kerja sama keamanan yang tergabung dalam 10 bidang: kerja sama pertahanan, penegakan hukum, anti-terorisme, intelijen, maritim, keselamatan dan penerbangan, pencegahan perluasan (non-proliferasi) senjata pemusnah massal, kerja sama tanggap darurat, organisasi multilateral, dan saling pengertian serta saling kontak antara masyarakat dan perseorangan (Marsaulina, 2012). Penandatanganan *Lombok Treaty* berawal dari hubungan bilateral kedua negara dan menjadi sesuatu yang signifikan karena menggunakan konsep perjanjian internasional, *common security*, dan *cooperative security* yang mampu meningkatkan kerja sama kedua negara dalam menghadapi isu-isu keamanan

baik tradisional dan non-tradisional (Marsaulina, 2012).

Salah satu permasalahan di sektor keamanan yang juga menjadi agenda penting dari kerjasama Indonesia dan Australia adalah perihal penyelundupan manusia (*people smuggling*), dimana manusia yang diselundupkan dengan pelayaran illegal adalah mereka yang ingin mencari kewarganegaraan baru akibat masalah kesejahteraan hidup maupun konflik bersenjata yang terjadi di negara asal (IOM, 2009). Tidak jarang penyelundupan manusia secara illegal ini memunculkan masalah atas keamanan manusia, karena beberapa kapal yang tidak berstandar internasional kemudian tenggelam di lautan dan menimbulkan korban jiwa.

Indonesia memang bukan tujuan utama dari adanya aktivitas penyelundupan manusia, melainkan hanya menjadi tempat transit sebelum mencapai Pulau Christmas di Australia. Pulau Christmas (Natal) merupakan suatu pulau kecil yang terletak di wilayah perairan Samudera Hindia, di sebelah selatan Pulau Jawa, Indonesia, dan di sebelah barat Australia. Pulau Jawa menjadi transit bagi dari aktivitas perdagangan manusia karena letaknya yang sangat dekat dengan Pulau Christmas, berjarak sekitar 500 km dari Jakarta.

Pulau Christmas sering disebut sebagai surga bagi para pencari suaka, karenanya mayoritas penduduk Pulau Christmas sekarang adalah keturunan Asia-Australia. Pulau Christmas menjadi destinasi utama para imigran baik legal maupun ilegal karena secara administratif pulau ini termasuk ke dalam teritorial Australia yang tergolong sebagai negara maju, selain itu posisi geografisnya yang strategis serta kekayaan sumber daya alamnya mengundang para imigran untuk datang mencari suaka. Mayoritas para pencari suaka yang datang ke Pulau Christmas berasal dari wilayah Timur Tengah dan Asia yang terdesak oleh situasi di negara asalnya, seperti perang, kemiskinan, serta krisis yang berkepanjangan dengan tujuan mendapatkan kehidupan yang lebih layak dan terhindar dari segala marabahaya yang berdampak negatif bagi kehidupan mereka (IOM, 2009).

Penyelundupan manusia menjadi salah satu upaya yang paling banyak ditempuh karena akses masuk ke wilayah Pulau Christmas dikelilingi perairan, sehingga lebih mudah menyelundupkan para imigran dan memasukkannya ke wilayah Pulau Christmas. Biasanya para *smuggler* (penyelundup) menempatkan para imigran ke dalam kapal-kapal nelayan kecil dari negara asalnya, kemudian menyeberangi Samudera Hindia untuk sampai ke Pulau Christmas, dalam perjalanan dimungkinkan terjadi transit ke negara-negara tetangga seperti Indonesia dan Papua Nugini (Geutanyo, 2010). Banyak korban jiwa dalam praktek penyelundupan

manusia, salah satunya dikarenakan faktor cuaca (badai, hujan, ombak besar) sedangkan kondisi kapal yang sangat tidak layak.

Awalnya pemerintah Australia berkomitmen untuk membantu para pencari suaka, dikarenakan mayoritas penduduk Australia sendiri juga berasal dari kalangan imigran yang berdatangan dan kemudian berkumpul di Australia sejak masa kolonialisme. Hal ini membuat para *asylum seekers* beramai-ramai datang ke Australia dengan maksud pindah kewarganegaraan menjadi warga negara Australia. Indonesia dan Australia sendiri pernah mengalami permasalahan yang ditimbulkan oleh para pencari suaka. Pada tahun 2006, 43 WNI tiba di Pulau Christmas untuk mencari perlindungan karena hilangnya rasa aman yang ditimbulkan oleh usaha genosida pasukan militer Indonesia dalam rangka meredam gerakan separatis di Papua, yang dua bulan kemudian dikabulkan oleh Pemerintah Australia. Hal ini mengecewakan Indonesia karena menurut pemerintah Indonesia, Australia seharusnya tidak memberikan suaka bagi para WNI, mengingat tidak ada kasus kekerasan (pembantaian masyarakat Papua) oleh militer Indonesia; pemerintah Indonesia menduga latar belakang pencari suaka adalah faktor ekonomi. Australia sendiri tidak menarik keputusannya, karena menganggapnya benar atas dasar alasan kemanusiaan dan perdamaian, yang juga dilakukan kepada warga negara lain yang mencari suaka ke Australia.

Akibat terlalu banyaknya jumlah *asylum seekers*, bahkan hingga menempuh cara ilegal (penyelundupan manusia), pada masa pemerintahan Kevin Rudd, Australia pun mengubah kebijakannya dalam pemberian suaka, dan berencana merelokasikan sebagian pencari suaka dan calon imigran ke negara-negara lain, misalnya dengan Papua Nugini. Pada masa pemerintahan Tony Abbott, Australia semakin memperketat kebijakannya dalam pemberian suaka, Australia menolak kedatangan para imigran pencari suaka dan memilih memulangkannya kembali ke negara asal/negara transit, yang salah satunya adalah Indonesia. Terdapat pula *Pacific Solution* yang merupakan kebijakan pemerintah Australia untuk mengangkut para pencari suaka ke pusat penahanan di negara-negara kecil di kawasan Samudera Pasifik sambil menentukan status kepengungsian mereka sehingga tidak terjadi penumpukan jumlah pencari suaka di Pulau Christmas.

Kebijakan Australia untuk menolak kedatangan para imigran illegal disebabkan kedatangan para imigran illegal kerap menimbulkan masalah, seperti kejahatan, terorisme, perdagangan manusia dan narkoba, hal itu dianggap membahayakan keamanan nasional dan keamanan manusia Australia dan negara-negara di sekitarnya yang menjadi tempat

transit – seperti Indonesia. Dengan adanya potensi terjadi insecurities, baik Indonesia dan Australia memutuskan untuk mengadakan peningkatan kerja sama di bidang keamanan guna menghadapi tantangan dari terorisme internasional dan kejahatan trans-nasional. Wujud nyatanya seperti kerja sama penegakan hukum yang dilaksanakan oleh pemerintah dan lembaga yang terkait, salah satunya melalui kerja sama patroli koordinasi laut di wilayah perbatasan guna menjaga keamanan maritim kedua negara, juga kerja sama dalam melakukan peningkatan pengawasan di daerah perbatasan masing-masing negara untuk mencegah masuknya kapal nelayan secara ilegal yang kemungkinan menjadi kendaraan praktek penyelundupan manusia (Australian Customs and Border Protection Service, 2007).

Pada tahun 2010, terdapat sekitar 3.200 imigran gelap yang berasal dari wilayah konflik di Afghanistan dan Asia Tengah diselundupkan melalui wilayah Indonesia. Sedangkan di tahun 2011, 2800 pengungsi dan pencari suaka melakukan transit di Indonesia dalam perjalanannya ke Australia. Jumlah ini memang mengalami penurunan hingga sekarang mengingat dikeluarkannya kebijakan pemerintah Australia, seperti *Operation Sovereign Borders* (OSB) dalam rangka memberantas tindak kejahatan penyelundupan manusia dan meningkatkan perlindungan di wilayah perbatasan Australia. Di tahun 2014, seorang warga negara Afghanistan bernama Mir Bahrami dijatuhi hukuman 11 tahun dan 3 bulan penjara karena terbukti menjadi *smuggler* yang beroperasi di wilayah Indonesia untuk menyelundupkan para pencari suaka ilegal ke wilayah Australia melalui 3 kapal terpisah yang tiba di Australia pada tanggal 9 Desember 2010, 8 Januari 2011, dan 6 Februari 2011.

Bahrami menjalankan praktek ilegal ini di Indonesia yang merupakan tempat ia tinggal bersama keluarganya, didukung oleh rekan-rekannya yang beroperasi di Iran dan Indonesia untuk menyelundupkan pencari suaka ilegal menggunakan kapal nelayan Indonesia. Jumlah penyelundupan manusia yang melewati Indonesia cenderung bertambah setiap tahunnya (meski sulit untuk mendapatkan jumlah pasti mengingat penyelundupan manusia merupakan suatu tindak ilegal dan tersembunyi) karena Australia, Malaysia, dan negara-negara di sekitar Indonesia lainnya semakin mengecilkan jumlah kuota pencari suaka. Hal ini menyebabkan para pencari suaka khususnya yang ilegal (melalui penyelundupan manusia) tidak dapat memasuki perairan negara tujuan sehingga harus kembali ke negara terdekat, yaitu Indonesia.

Sesuai dengan Hukum mengenai Hak Asasi Manusia, Indonesia tidak dapat menelantarkan para

imigran yang seringkali ditemukan terdampar di wilayahnya. Seperti yang terjadi pada awal bulan Juni 2015 lalu ketika 65 pencari suaka yang menuju Australia diusir oleh AL Australia kembali ke perairan internasional dan kapal yang ditumpanginya kandas di karang, polisi Indonesia yang bertugas di sekitar Laut Andaman kemudian menyelamatkan para pencari suaka dan membawanya ke wilayah Indonesia. Berdasarkan hal itu, maka perlu dikaji tentang kerjasama keamanan maritim antara Indonesia dan Australia dalam penanganan penyelundupan manusia.

Dalam beberapa studi penelitian terdahulu, terdapat beberapa penelitian yang telah mengkaji tentang aktivitas penyelundupan manusia ke Australia (Kukathas, 2013; Hosseini-Divkolaye, 2009; Sinanu, 2008). Penelitian Kukathas (2013) menjelaskan bahwa pada dasarnya seluruh dunia menentang praktek penyelundupan manusia yang diartikan sebagai “*evil-trade*”, praktek ini hanya memberikan keuntungan bagi *smugglers* yang mayoritas menggunakan keuntungannya ini untuk terlibat dalam kejahatan lain seperti *drug-dealer*, *child-molester*, dan gangster. *Smugglers* menggunakan alasan kemanusiaan dalam menjalankan prakteknya, yaitu ingin membawa para imigran keluar dari perang atau permasalahan di negaranya dan memberikan kehidupan yang lebih baik di negara tujuan, Namun hal itu digunakan semata-mata hanya untuk menarik minat calon imigran dan mendapatkan keuntungan dari sejumlah uang yang dibayarkan calon imigran kepadanya. Para *smugglers* bahkan seringkali membantu para imigran ilegal untuk membuat dokumen palsu ketika berada di negara transit (Indonesia).

Penelitian berikutnya mengkaji pada aspek perlunya memperkuat keamanan maritim dari adanya aktivitas ilegal yang memungkinkan terjadinya ancaman terhadap keamanan, dimana salah satu yang kemudian menjadi perhatian dari pentingnya keamanan maritim adalah bukan hanya soal potensi serangan kelompok teroris dan pembajakan, tetapi juga adanya aktivitas masuknya imigran ilegal yang masuk dari laut (Keliat, 2009; Till, 2004).

Berkenaan dengan posisi Indonesia sebagai negara transit, Kamello (2014) pernah membahas mengenai kekosongan di Indonesia yang belum mengatur masalah penyelundupan manusia, sedangkan regulasi itu dibutuhkan mengingat lokasi Indonesia yang sangat strategis. Pemerintah Indonesia hanya bergantung pada beberapa undang-undang untuk mencegah kejahatan, seperti Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2009 tentang Pembentukan Konvensi Menentang Kejahatan Transnasional Terkoordinasi; UU No. 15 Tahun 2009 tentang Protokol terhadap Penyelundupan Migran melalui Darat, Laut, dan

Udara; dan UU No 6 (2011) tentang Imigrasi. Sampai saat ini, Indonesia belum meratifikasi Konvensi Jenewa tahun 1951, tetapi hanya telah meratifikasi Protokol 1967 dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2009 pada Protokol Menentang Penyelundupan Migran melalui Darat, Laut, dan Udara.

Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian lainnya adalah dalam penelitian ini lebih memfokuskan pada keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik secara khusus salah satunya melalui kerja sama patroli koordinasi laut yang dilaksanakan bersama antara Indonesia (LANAL) dan Australia (sea patrol), dengan tujuan utama mengurangi masalah keamanan di wilayah perairan khususnya penangkapan pendatang ilegal (penyelundupan manusia). Berdasarkan pemaparan di atas, maka disini peneliti tertarik untuk meneliti lebih jauh mengenai Kerja Sama Keamanan Maritim Indonesia-Australia dalam studi kasus penyelundupan manusia dan mengkajinya lebih lanjut dalam sebuah penelitian.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan bersifat Studi Kepustakaan, yaitu melalui data-data yang relevan yang terdapat dalam analisis buku, jurnal, dan artikel di internet, serta melalui informasi-informasi yang terdapat di Media massa seperti hasil wawancara suatu surat kabar atau majalah dengan pihak-pihak terkait (Pemerintah Australia, Pemerintah Indonesia, salah satu korban penyelundupan manusia, petugas imigrasi Australia, petugas imigrasi Indonesia, pihak badan keamanan laut Indonesia dan bahkan oknum-oknum/penyelundup yang menyelundupkan imigran gelap ke Australia). Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah melalui studi kepustakaan yang dikumpulkan melalui internet dan *library research*. Dalam memvalidasi data maka data yang sudah dikumpulkan kemudian di cek kebenarannya dengan menggunakan triangulasi data, triangulasi dilakukan melalui membandingkan hasil pengamatan dengan melakukan suatu wawancara dengan pihak terkait, membandingkan pendapat umum dengan pendapat pribadi, serta membandingkan perspektif beberapa ahli.

HASIL PEMBAHASAN

Signifikansi Keamanan Maritim

Keamanan nasional erat kaitannya dengan pertahanan dan militer. Namun beberapa tahun belakangan telah muncul ancaman-ancaman keamanan yang baru yang merupakan ancaman non-militer

seperti kesehatan, ekonomi, bencana alam dan lintasnegara (transnasional) yang dapat mengancam keamanan manusia. Keamanan maritim merupakan salah satu yang menjadi fokus negara-negara dewasa ini mengingat wilayah perairan merupakan yang paling mungkin ditembus kejahatan transnasional karena tingkat pengamanannya yang tidak seperti di daratan dan atau di udara.

Mayoritas distribusi perdagangan global disalurkan melalui jalur laut. Setiap harinya wilayah maritim suatu negara dilintasi oleh kapal-kapal milik negara lain. Hal ini membuat negara-negara semakin memfokuskan keamanan nasionalnya pada bidang keamanan maritim. Keamanan maritim yang dimaksud bukan hanya keamanan kargo dan keamanan pelabuhan, melainkan termasuk keamanan perbatasan yang merupakan celah masuknya kejahatan transnasional ke suatu negara. Ancaman keamanan yang mengancam suatu negara yang berasal dari wilayah maritim juga mempengaruhi negara-negara lainnya, sehingga dibutuhkan upaya kolektif untuk mengatasinya. Upaya kolektif ini dapat berupaya kerjasama keamanan maritim dalam hal melindungi jalur komunikasi laut, memfasilitasi dan melindungi proses perdagangan global yang terjadi di wilayah maritim setiap harinya, serta menjamin keamanan kegiatan pesisir (termasuk perpindahan manusia; legal atau tidaknya) dan IUU.

UNCLOS merupakan salah satu bentuk upaya kolektif dalam menangani ancaman keamanan maritim. UNCLOS merupakan Konvensi PBB tentang hukum laut. Selain UNCLOS juga terdapat Konvensi untuk Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization). UNCLOS dapat diposisikan sebagai konstitusi maritim dunia karena merupakan dasar aturan hukum di laut. Termasuk di dalam UNCLOS yaitu pembagian teritorial laut masing-masing negara, landas kontinen dan ZEE. UNCLOS juga menjadi rujukan bagi pihak-pihak yang bersengketa maritim terkhusus dalam aspek teritorinya. Tidak hanya UNCLOS sebagai dasar hukum laut, terdapat pula Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut (International Tribunal for the Law of the Sea).

Beberapa tahun belakangan, IMO telah difasilitasi oleh negara-negara anggota untuk mengembangkan inisiatif baru guna meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim. Upaya ini termasuk Konvensi Internasional Untuk Keselamatan di Laut (SOLAS) 1974 dan Konvensi Pemberantasan Tindakan Melawan Hukum khususnya Keselamatan Navigasi Maritim (SUA) 1988 dan Protokol Maritim tahun 2002 dan 2005 (mengenai keamanan kapal dan pelabuhan). Di kawasan Asia, wujud nyata inisiatif baru ini adalah ReCAAP yang dipelopori oleh Jepang dan perjanjian ini sekaligus

merupakan perjanjian regional pertama di Asia yang berfokus pada kerjasama kontra-pembajakan. Jika dikaitkan dengan kasus penyelundupan manusia, IMO merupakan upaya kolektif yang lebih tepat mengingat kapasitasnya yang bertanggungjawab atas keselamatan pelayaran yang mengharuskan kapal beroperasi sesuai dengan standar internasional. Sementara mengenai keamanan perdagangan di laut (termasuk kapal dagang, konstruksi kapal, kargo serta komunikasi radio dan navigasi berada di bawah fokus SOLAS 1974.

Pada tahun 1999, PBB mendirikan The United Nations Openended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea dalam rangka memfasilitasi perkembangan urusan hukum laut. Pada tahun 2008, PBB mulai memfokuskan diri pada keamanan dan keselamatan maritim. Terdapat pula GMP yang merupakan pendekatan berbasis aktivitas kerjasama antara negara-negara maritim yang bertujuan menjaga keamanan dan keselamatan maritim termasuk penegakan hukum di laut. GMP memang bukanlah suatu organisasi atau perjanjian formal yang dipelopori oleh negara manapun, juga tidak terdapat struktur keanggotaan formal. GMP merupakan upaya kolektif yang bersifat partisipasi sukarela dalam menciptakan keamanan maritim yang lebih menyeluruh. GMP juga membuka kerjasama negara-negara dengan sektor swasta non-pemerintah dan organisasi internasional dalam menciptakan wilayah maritim yang lebih aman. Tidak hanya negara, organisasi internasional juga memiliki peran penting dalam menjaga keamanan maritim, seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO), Organisasi Buruh Internasional (ILO) dan WCO (bea cukai).

Keamanan Maritim Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang dua pertiga wilayahnya terdiri dari lautan yang sangat luas. Dengan demikian potensi sektor ekonomi lautnya dapat dikembangkan untuk kemajuan bangsa seperti budidaya ikan, industri pengelolaan hasil perikanan, industri bioteknologi dan kelautan, energi dan sumber daya mineral, pariwisata bahari, perhubungan laut, industri dan jasa maritim serta sumber daya kelautan non-konvensional lainnya. Namun demikian, perairan Indonesia pernah dijuluki "the most dangerous waters" karena rawan akan kejahatan terhadap keamanan maritim seperti sea robbery and piracy, illegal fishing, pelanggaran wilayah, lintasan gerakan separatisme, ancaman terorisme serta berbagai kejahatan transnasional lainnya (Dam, 2010).

Pada tahun 2014, Indonesia merasakan ancaman datang dari kejahatan transnasional ketika terjadi peningkatan jumlah kasus penyelundupan manusia yang dilakukan para imigran gelap yang mayoritas

berasal dari daerah Timur Tengah dan berencana untuk ke Australia. Hal ini merupakan ancaman baru bagi Indonesia yang walaupun bersifat non-tradisional/non-militer dirasakan dapat membahayakan baik negara maupun manusia secara individu dan dapat menimbulkan bahaya yang sangat besar dan bersifat lintas negara sehingga membutuhkan kerjasama antarnegara untuk menanggulangnya. Kondisi geografis dan kelemahan sistem hukum Indonesia merupakan salah satu faktor pemicu meningkatnya arus pencari suaka yang memasuki wilayah Indonesia.

UNHCR Jakarta pada tahun 2010 mencatat jumlah pencari suaka di Indonesia mencapai 3905 jiwa, di tahun 2011 mengalami peningkatan hingga 4052 jiwa dan pada tahun 2012 mencapai 6995 jiwa pencari suaka yang berada di wilayah Indonesia. Afghanistan merupakan negara penyumbang pencari suaka terbanyak di Indonesia, diikuti oleh Iran, Pakistan, Irak, Myanmar, Sri Lanka dan Somalia (www.unodc.org). Indonesia merupakan salah satu negara yang paling banyak menghadapi permasalahan orang asing seperti banyaknya pencari suaka yang singgah dan bahkan tinggal di Indonesia. Hal ini dikarenakan posisi Indonesia yang sangat strategis (dekat dengan negara tujuan: Australia) dan karena Indonesia tidak memiliki hukum atau undang-undang khusus mengenai penyelundupan manusia sehingga Indonesia cenderung mengikuti putusan dari UNHCR yaitu mengedepankan HAM termasuk bagi para pengungsi dan pencari suaka/imigran.

Jalur-jalur perairan Indonesia yang biasa digunakan untuk masuk ke wilayah Indonesia dari perairan lepas terletak di Kepulauan Riau dan Riau (Batam dan Pekanbaru), Sumatera Utara (Medan), Karawang dan Serang di wilayah Jawa Barat, serta Trenggalek, Malang dan Banyuwangi di kawasan Jawa Timur dan perairan selatan Indonesia. Alur penetapan pencari suaka dimulai ketika para orang asing yang memasuki wilayah Indonesia tertangkap oleh nelayan lokal dan atau petugas imigrasi. Penetapan sebagai pencari suaka oleh UNHCR pun membutuhkan proses yang lama. Sebenarnya Indonesia memiliki beberapa undang-undang yang jika dikaitkan dapat menguatkan posisi Indonesia karena menyangkut regulasi dan hukum tentang keadaan bahaya, pertahanan negara dan Otonomi Daerah seperti UU No.23/1959, UU No.2/2002, UU No.3/2002, UU No.34/2004 dan UU No.32/2004 (Prasetyo & Berantas, 2014).

Sejak tahun 1980an bahkan hingga saat ini, ancaman bom, pembunuhan, seringnya terjadi konflik dan terorisme di wilayah Timur Tengah mengakibatkan penduduknya bermigrasi. Australia sejak dulu dikenal dengan ketersediaan lapangan pekerjaan dengan upah lebih tinggi,

stabilitas keamanan dan ketersediaan jaminan sosial menjadikan Australia sebagai destinasi utamanya. Akibat melonjaknya jumlah pencari suaka dan imigran ke Australia adalah ancaman akan kriminalitas dan kemiskinan yang akan membebani pemerintah. Oleh karenanya Australia mengajak Indonesia untuk bekerjasama dalam mengatasi ancaman bagi kedua negara ini.

Pengawasan terhadap keamanan maritim di Indonesia beberapa tahun belakangan cenderung sangat minim, namun semenjak dicetuskan istilah Indonesia sebagai poros maritim dunia, patroli keamanan maritim Indonesia di bawah kerjasama BAKAMLA, Imigrasi, dan POLRI mengalami peningkatan. Terlihat dari banyaknya penangkapan yang dilakukan terhadap imigran gelap dan kapal-kapal asing yang mencuri ikan di perairan Indonesia. Target keamanan maritim adalah menjaga dan mempertahankan perairan dengan meningkatkan pemanfaatan wilayah laut (khususnya dari segi ekonomi) sekaligus membentuk pertahanan agar terhindar dari ancaman. Pemerintah juga berusaha membangun kesadaran masyarakat untuk bersama-sama menyadari potensi di wilayah perairan dan menjaganya melalui pembangunan jaringan komunikasi dengan instansi-instansi terkait serta pendekatan sosial kepada masyarakat pesisir. Dengan pihak luar, Indonesia juga menjalin kerjasama dengan negara-negara dan organisasi internasional dalam rangka menjaga jalur perairan internasional yang setiap harinya dilalui mobilitas barang dan jasa.

Kepentingan Indonesia di wilayah maritim terlihat dari kontribusi sektor laut untuk perekonomian nasional menjadi penopang bagi perekonomian bangsa. Salah satu wujud nyata perhatian Indonesia terhadap wilayah maritimnya adalah pembentukan Asean Maritime Forum yang mengangkat isu keselamatan navigasi, SAR dan polusi di laut. Indonesia juga mengadakan kerjasama bilateral dengan Amerika Serikat dan Australia terkait keamanan maritim. Keamanan maritim di wilayah Asia Tenggara menjadi tanggung jawab Indonesia mengingat dua pertiga wilayah perairannya termasuk dalam yurisdiksi Indonesia (FKP Maritim, 2012).

Keamanan maritim nasional cenderung dinamis dari waktu ke waktu karena terjadinya tindak pelanggaran dan atau pidana/kejahatan di dan lewat laut seperti IUU, penyelundupan BBM, perompakan, pembajakan, penyelundupan (manusia, senjata dan narkoba), *cyber crime*, *illegal entry*, perusakan cagar budaya di laut dan kejahatan transnasional lainnya. Hal ini masih menjadi prioritas penegak hukum dan aparat di wilayah perairan Indonesia, agar tercapai stabilitas keamanan maritim nasional, sehingga dibutuhkan upaya kerjasama/sinergitas di bidang keamanan maritim (Susanto & Munaf, 2015).

Kepentingan Nasional Indonesia dan Kaitannya dengan Keamanan Maritim

Berdasarkan konteks *Lombok Treaty*, keamanan maritim merupakan salah satu dari 21 bidang kerja sama yang dilakukan Indonesia dan Australia sejak tahun 2007 (Marsaulina, 2012). Wujud konkret dari kerjasama ini antara lain patroli bersama angkatan laut kedua negara serta latihan kapal patroli secara rutin dan terjadwal yang dikemas dalam Operasi Patroli Keamanan Maritim Terkoordinasi dalam mencegah peningkatan keamanan maritim termasuk penyelundupan manusia (Antara, 2012). Tidak hanya dalam kerja sama keamanan maritim, penyelundupan manusia juga menjadi isu utama dalam kerja sama penegakan hukum dan intelijen yang termasuk dalam 21 bidang kerja sama *Lombok Treaty* mengingat pada tahun 2002 diadakan Konferensi Tingkat Menteri yang membahas mengenai kejahatan *people smuggling*, perdagangan perempuan dan anak-anak (Hakim, 2010). Indonesia dan Australia juga menganggap *people smuggling* merupakan suatu masalah yang kompleks karena melibatkan hukum, keamanan dan kemanusiaan.

Selaras dengan *Lombok Treaty*, menurut buku mengenai keamanan maritim karya Michael McNicholas (2008) yang berjudul *Maritime Security: an Introduction*, keamanan maritim tidak hanya membahas isu-isu yang berkaitan langsung dengan kepentingan nasional suatu negara seperti keamanan pelabuhan, kapal dan komersial, namun termasuk isu *people smuggling* yang diibaratkan sebagai bentuk modern dari stowaways yang sudah berlangsung sejak tahun 1800 dalam bentuk penumpang gelap yang diselundupkan di kargo kapal. Seiring dengan kemajuan teknologi dan informasi, stowaways tidak hanya terjadi di wilayah suatu negara melainkan menjadi kejahatan lintas negara yang terorganisir (*people smuggling*).

Lombok Treaty merupakan contoh konkret dari kerjasama keamanan bilateral Indonesia dan Australia, ditinjau berdasarkan buku mengenai kerjasama keamanan karya McNicholas (2008), kerjasama keamanan seperti *Lombok Treaty* ini merupakan tindakan krusial yang dibutuhkan negara mengingat masalah-masalah yang mengancam kepentingan nasional negara masa kini pada umumnya tidak dapat diselesaikan negara sendirian karena ancaman-ancaman tersebut terjadi melintasi batas-batas negara – kejahatan transnasional. Sama halnya dengan Indonesia dan Australia yang menyadari ketidakmampuan kapasitas pribadi untuk menyelesaikan masalah-masalah yang terjadi di wilayahnya sehingga memutuskan mempraktekkan *cooperative security* dalam penandatanganan *Lombok Treaty*.

Peran BAKAMLA dalam Kerjasama Keamanan Maritim

BAKAMLA merupakan Lembaga Pemerintahan Non-Kementerian yang melaksanakan operasi keamanan dan keselamatan laut bekerjasama dengan institusi militer dan non-militer lain seperti TNI (AL), POLRI (Air), dan Imigrasi (wilayah perbatasan), BASARNAS, dan LAPAN. Kegiatan inti yang dilakukan Bakamla serta institusi terkait adalah pemantauan (*monitoring*), pemeriksaan (*controlling*), pengamatan (*surveillance*), komando dan pengendalian (*command and control*), serta tindakan hukum (*law enforcement*).

BAKAMLA dalam buku yang berjudul Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini (Susanto dan Munaf, 2015), menegaskan keamanan maritim sebagai isu keamanan yang menonjol terkait dengan fungsi wilayah maritim yang semakin strategis dan menjadi urat nadi utama interaksi ekonomi global negara-negara di dunia. Kepentingan stabilitas keamanan maritim merupakan hal yang vital bagi kepentingan nasional Indonesia di laut yang dapat berdampak pada stabilitas keamanan dan pembangunan nasional sehingga ancaman-ancaman terhadap keamanan maritim – salah satunya imigran gelap (penyelundupan manusia) yang disinyalir dimanfaatkan oleh jaringan teroris untuk melaksanakan kepentingannya.

Penyelundupan manusia dikategorikan ancaman dimensi baru yang sulit dideteksi dan diidentifikasi sehingga sulit pula untuk dinetralisir dan dikalahkan. Migrasi ilegal lewat laut merupakan salah satu ancaman yang menjadi fokus BAKAMLA karena sudah sejak lama terjadi dan diprediksi tetap akan jadi masalah krusial keamanan maritim di tahun-tahun mendatang. Contohnya adalah migrasi lewat laut dari negara-negara Asia Selatan yang menuju Australia mayoritasnya selalu melewati perairan Indonesia; mereka menggunakan kapal motor seadanya kemudian ditemukan di wilayah Indonesia (terdampar atau mendamparkan diri), yang semakin merepotkan bagi Indonesia adalah karena setelah diselidiki, orang-orang tersebut tidak patut mendapatkan suaka politik sesuai ketentuan PBB-UNHCR melainkan melarikan diri dari negaranya hanya karena tekanan ekonomi dan menginginkan kehidupan yang lebih layak di negara lain (Susanto dan Munaf, 2015).

Indonesia kembali menghadapi dilema mengingat seharusnya menolak mereka masuk ke wilayah negara, tetapi berdasarkan kemanusiaan berkewajiban menolong manusia yang kesulitan di laut tanpa adanya pangan dan kehidupan yang layak. BAKAMLA juga mengkhawatirkan adanya kelompok teroris yang memanfaatkan situasi dengan

menyamar sebagai imigran dan mengelabui aparat keamanan. Oleh karena itu BAKAMLA menyadari dibutuhkannya suatu kerja sama di bidang keamanan maritim dengan negara atau lembaga non-negara lain.

Menurut salah satu peneliti di CSIS, Iis Ginarsah, *people smuggling* dikaitkan dalam konteks medium laut, dapat dikategorikan dalam dimensi tradisional dan non-tradisional. Ditinjau dari dimensi tradisional, membahas mengenai apakah lalu lintas barang dan manusia sesuai dengan kedaulatan hukum nasional baik negara tujuan, transit, dan asal dari lalu lintas barang dan manusia. Sedangkan ditinjau dari dimensi non-tradisional membahas mengenai apakah lalu lintas manusia dan barang tersebut sesuai dengan kaidah-kaidah HAM (memenuhi atau tidak). Kalau dilihat dari persoalan keamanan maritim yang berkaitan dengan keamanan lalu lintas barang, apa yang ditransportasikan *people smuggling* termasuk dalam ruang lingkup keamanan maritim. *People smuggling* menjadi salah satu isu dari persoalan keamanan maritim yang bisa ditinjau dari 2 aspek: dimensi tradisional dan non-tradisional serta internasional dan nasional. CSIS sendiri melihat dari segi framework, apakah negara dan lembaga terkait konvergensi (saling melengkapi) atau divergensi (memiliki sudut pandang yang berbeda).

CSIS menganggap terdapat beragam alasan praktek *people smuggling*, seperti motif ekonomi, pencari suaka dan ingin memasuki wilayah suatu negara tanpa melalui imigrasi (karena tidak memiliki dokumen yang lengkap). Isu *people smuggling* merupakan isu non-tradisional tapi dampaknya terhadap keamanan tradisional negara, karena berkaitan dengan apakah kedaulatan hukum nasional di negara tujuan/transit sesuai (berkaitan dengan peraturan imigrasi masing-masing negara). Di Indonesia, yang menjadi persoalan ketika terjadi migrasi ilegal di perbatasan Indonesia dan Australia menjadi signifikan karena baik Indonesia sebagai negara transit dan Australia sebagai negara tujuan ingin menegaskan kedaulatannya. Jika Australia mengembalikan imigran secara langsung ke Indonesia, akan menjadi isu tradisional.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan CSIS, kerjasama keamanan Indonesia dan Australia sudah terjalin sejak Orde Baru. Salah satu kerjasama keamanan komprehensif adalah *Lombok Treaty* tahun 2007 yang tidak hanya menangani isu-isu militer/pertahanan tetapi juga isu-isu non-militer seperti hukum dan anti-teror. *Lombok Treaty* juga merupakan kerjasama komprehensif pertama yang dilakukan Indonesia. Sampai saat ini kebijakan Australia adalah kebijakan yang mengetatkan lalu lintas imigrasi dan menjaga perbatasan. Kalau ada imigran yang masuk ke wilayahnya akan dibawa

ke Camp Guinea atau dikembalikan ke wilayah laut bebas yang mengarah ke Indonesia. Kalau kapal Australia memasuki wilayah perairan Indonesia, AL Indonesia akan menindak. Tetapi kalau hanya diantarkan ke laut bebas dan hanya kapal imigran yang kembali, Indonesia tidak bisa apa-apa. Selama kapal Australia tidak memasuki wilayah Indonesia, tensi bilateral tidak ada, petugas di lapangan hanya bisa menyayangkan tetapi tidak bisa menjadi isu tradisional.

Respon Dirjen Imigrasi atas Isu Penyelundupan Manusia di Laut

Imigrasi merupakan salah satu instansi pemerintah yang juga memfokuskan perhatiannya pada masalah penyelundupan, mengingat imigrasi adalah pihak yang berwenang di perbatasan. Secara teknis, para pencari suaka/imigran ilegal dianggap sebagai *refugee*, namun saat mendarat, mereka menyatakan dirinya sebagai pencari suaka. Perbedaannya adalah pencari suaka mendapatkan semacam surat keterangan bahwa benar ini adalah pencari suaka yang resmi, sedangkan pengungsi ada yang mendapat surat ada juga yang tidak. Australia tidak menerima pengungsi, hanya menerima pencari suaka. Yang tidak termasuk dalam pencari suaka, dianggap Australia sebagai *illegal migrant*.

Indonesia merupakan negara kepulauan dan banyak wilayah yang tidak terjamah oleh instansi sehingga banyak jalur laut yang menjadi jalur *people smuggling*. Laut menjadi pilihan utama karena jika melalui udara, sudah pasti harus melalui airport dan berbagai proses screening yang sulit ditembus secara ilegal. Jadi yang memungkinkan hanya jalur darat dan laut- bahkan kombinasi jalur darat dan laut karena jalur darat saja tidak memungkinkan untuk bisa sampai ke tujuan (mengingat banyak wilayah yang tidak memiliki jalur darat). Terdapat berbagai kerjasama baik dari Imigrasi, Basarnas, Bakamla dan institusi lain dalam menangani masalah penyelundupan manusia.

Christmas Island secara geografis lebih dekat ke Jawa daripada ke Australia. Pada tahun 2006, seseorang yang sudah sampai di Christmas Island juga berarti sudah sampai di Australia. Namun di tahun-tahun berikutnya, seseorang yang sampai di Christmas Island bukan berarti sudah sampai di Australia (main) karena Australia mengubah kebijakannya. Sehingga dengan diberlakukannya konsep pengungsi dan pencari suaka Indonesia dirugikan karena belum meratifikasi UN Convention 51/67. Sebenarnya Indonesia tidak memiliki kewajiban apapun terhadap pengungsi dan pencari suaka, yang Indonesia lakukan hanya berdasarkan asas kemanusiaan/humanitarian.

Sementara Australia menganggap gelombang yang datang sekarang tidak lagi sebagai pencari

suaka tetapi sebagai *illegal migrant*. Australia hanya menerima pencari suaka yang sudah terdaftar di UNHCR dan sudah berada di negara transit. Kacamata kebijakan Australia sudah berbeda, hal ini juga yang menyebabkan banyak pencari suaka yang berada di Indonesia.

Mengenai *people smuggling* banyak kerjasama yang Indonesia lakukan. Dengan Australia terdapat kerjasama intelijen, *Lombok Treaty* dan Bali Process (negara asal, transit, dan tujuan) juga kerjasama deteksi dini. Dalam pemahaman internasional, migrasi terbagi menjadi dua: regular (*travelling*, turis, bisnis/dokumen lengkap dan jalur resmi) dan irregular (*illegal migration*, *refugee*, *asylum seeker*). Terkait dengan *people smuggling* sebagai aktivitas berarti termasuk dalam *transnational crime*. Korban *people smuggling* termasuk ke dalam irregular migration. Dalam *people smuggling* antara korban dan pelaku perbedaannya sangat tipis sehingga agak bias. Australia melihat pelaku *people smuggling* adalah penyelundupnya (yang mempunyai kapal, ABK) yang mayoritasnya adalah Warga Negara (nelayan) Indonesia. Dalam hal ini, Indonesia dan Australia memiliki sudut pandang yang berbeda (*divergensi*).

Dampak hubungan Indonesia dan Australia di tingkat politis tidak terlalu signifikan, mengingat masing-masing negara mengetahui kebijakan negara masing-masing dan saling menghargai. Masalah terjadi di tingkat bawah/operasional, Australia seringkali dengan seenaknya menolak orang-orang yang datang dengan perahu, sementara ketika dikembalikan ke laut lepas yang mengarah ke Indonesia justru menimbulkan masalah baru bagi Indonesia.

Australia menjaga para imigran tetap di luar wilayahnya melalui bantuan-bantuan ke camp-camp dan melalui UNHCR agar Australia tidak dimasuki. Australia juga membangun 13 ruden di Indonesia di Tanjung Pinang.

Dampak sosial dari adanya *refugee* di Indonesia adalah ketika mereka hidup menurut tata cara UNHCR dengan adanya *standard allowance*, mayoritas imigran ditempatkan bukan di perkampungan tetapi di kota besar, sehingga timbul kecemburuan sosial dari masyarakat setempat. Imigrasi sendiri berfokus pada penguatan border security, penguatan personil, peningkatan jumlah dan kerjasama. Kerjasama juga dilakukan di kawasan ASEAN melalui ASEAN Immigration Intelijen Forum (media pertukaran informasi) dan Operasi bersama TNI, POLRI, BAKAMLA. BAKAMLA Patroli Laut.

Menurut imigrasi, krusialitas *people smuggling* berada di atas IUU karena IUU bergerak secara perorangan, walaupun ada company di belakang IUU orientasinya adalah bisnis, profit oriented. Sedangkan

people smuggling tidak mungkin bergerak sendiri, ada sindikat, dan merupakan kejahatan lintas negara. Ada suatu benang merah antara negara pengirim, transit, dan tujuan yang membuat wilayah Indonesia rawan secara maritim. *People smuggling* juga memiliki banyak jalur, ada laut, darat, dan kombinasi. *People smuggling* kejahatannya lebih serius dari IUU. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia meningkatkan fungsi kemaritimannya karena melalui darat hanya bisa sampai ke wilayah selatan Indonesia.

Kondisi Terkini Praktek Penyelundupan Manusia Antara Indonesia – Australia

Dewasa ini, isu keamanan maritim semakin mendapatkan perhatian khusus mengingat fungsi wilayah maritim yang begitu strategis, krusial dan menjadi jalur utama interaksi ekonomi global. Sejalan dengan ini, aktivitas tindak pelanggaran pada tataran keamanan maritim pun bermunculan; salah satunya adalah masalah imigran gelap melalui praktek *people smuggling*. Seperti yang tercantum dalam data-data sebelumnya, kasus penyelundupan manusia yang melintasi Indonesia jumlahnya fluktuatif. Namun masalah baru muncul ketika Australia mengubah kebijakannya dengan tidak lagi menerima (walaupun untuk sementara) para imigran ilegal, baik yang akan melintasi perbatasan Indonesia-Australia maupun yang berhasil sampai di Christmas Island. Sampai di Christmas Island, bukan berarti sudah tiba di Australia, melainkan harus menunggu proses putusan UNHCR dan apabila permohonan untuk tinggal di wilayah Australia tidak dikabulkan, Australia akan mengembalikan para imigran ke wilayah perairan Indonesia. Di tahun 2015, Indonesia bahkan sudah menjadi tujuan utama bagi beberapa pencari suaka dan imigran.

Mengacu pada *Lombok Treaty*, Australia dan Indonesia menyadari dirinya adalah korban dari praktek *people smuggling*. Beberapa kali Australia membentuk kebijakan nasionalnya dalam menangani masalah ini yang cenderung merugikan posisi Indonesia mengingat Indonesia sendiri belum mempunyai kebijakan nasional, MoU atau perundang-undangan yang mengatur mengenai *people smuggling*. Australia menyatakan menghargai kedaulatan Indonesia, tetapi tidak mau berkompromi untuk membiarkan para pencari suaka dan imigran yang bertujuan ke *Christmas Island* namun transit di wilayah Indonesia untuk masuk ke wilayah Australia. Di dalam *Lombok Treaty*, Indonesia dan Australia mempraktekkan kerjasama keamanan bilateral, namun tidak melarang masing-masing negara untuk membentuk kebijakan nasional untuk melindungi kepentingan negaranya – seperti yang dilakukan Australia. Sehingga ditinjau dari sisi Indonesia, *Lombok Treaty* tidak menguntungkan

Indonesia sepenuhnya karena kebijakan nasional Australia yang merugikan Indonesia (pengembalian imigran) yang justru diimplementasikan.

Ditinjau dari teori keamanan maritim yang pada umumnya berfokus pada infrastruktur seperti keamanan pelabuhan dan kapal, teori keamanan maritim milik Michael McNicholas justru membuka perspektif baru mengenai keamanan maritim yang juga memperhatikan konsep keamanan manusia, di mana dalam teori ini dibahas mengenai sejarah penyelundupan dan perdagangan manusia yang diawali dari *stowaways* yang berevolusi menjadi *people smuggling* dan human trafficking.

Dampak praktek penyelundupan manusia yang dirasakan Indonesia pada masa kini adalah adanya pergeseran posisi Indonesia dari negara transit menjadi negara tujuan. Hal ini tentu saja merugikan Indonesia mengingat masih harus mendasarkan tindakannya kepada para imigran dan pencari suaka pada UU PBB mengenai HAM dan putusan UNHCR mengingat belum adanya RUU atau kebijakan lain dari pemerintah Indonesia dalam rangka mengatasi permasalahan penyelundupan manusia dan perlakuan terhadap para imigran di wilayah Indonesia. Namun demikian, berdasarkan informasi dari Imigrasi RI, UNHCR dan Australia turut serta dalam membantu Indonesia membangun rumah detensi imigrasi bagi para imigran yang menunggu status mereka di berbagai wilayah Indonesia seperti Kepulauan Riau (Tanjung Pinang) dan Aceh.

SIMPULAN

Kerja sama maritim yang dilakukan Indonesia - Australia bergantung pada kebijakan yang dikeluarkan pemerintah Australia, sementara Indonesia cenderung mengikuti. Hal ini yang membuat jumlah imigran, pencari suaka dan korban praktek *people smuggling* menumpuk di wilayah Indonesia. Namun demikian, Australia tidak ingin terkesan lepas tangan, mereka memberikan dana untuk mendirikan rumah-rumah detensi imigrasi di wilayah Indonesia untuk membantu akomodasi sementara para imigran dan pencari suaka menunggu keputusan UNHCR.

Pasca Australia mengubah kebijakannya untuk tidak lagi menerima imigran untuk masuk menjadi warga negaranya telah membuat penjagaan perairan di perbatasan menuju Australia semakin diperketat oleh pasukan keamanan Australia, kapal-kapal yang berisi imigran dan pencari suaka ilegal tidak diperbolehkan memasuki wilayah perairan Australia dan dikembalikan ke perairan lepas yang cenderung membawa kapal-kapal tersebut ke wilayah perairan Indonesia.

Indonesia yang tidak memiliki peraturan atau undang-undang mengenai penyelundupan manusia,

diwajibkan mengikuti peraturan UNHCR yaitu mengedepankan Hak Asasi Manusia salah satunya melalui menyelamatkan kapal imigran yang terombang-ambing di perairan Indonesia maupun perairan lepas dengan membawanya ke wilayah daratan Indonesia dan mengakomodasi kehidupan mereka sembari menunggu keputusan UNHCR apakah mereka akan dikembalikan ke negara asal atau dipindahkan ke negara tertentu.

Kerjasama keamanan maritim antara Indonesia dan Australia terjalin sebagai bagian dalam kerjasama keamanan kedua negara yaitu *Lombok Treaty* dan penyelundupan manusia termasuk pula dalam kejahatan transnasional yang terjadi di wilayah kedua negara. Contoh konkret kerjasama ini adalah adanya patroli koordinasi laut antara Angkatan Laut Indonesia dan Australia (Kementerian Pertahanan, 2012). Indonesia yang menugaskan pengamanan laut kepada BAKAMLA (termasuk Imigrasi, Polri dan TNI) juga bekerjasama dengan Australia yang menugaskan OSB di wilayah perbatasan. Namun demikian, kerjasama ini dinilai kurang optimal karena kurang menguntungkan posisi Indonesia yang belum memiliki peraturan atau undang-undang khusus mengenai penyelundupan manusia.

DAFTAR PUSTAKA

- Berridge, G.R., & James, A. (2003). *A Dictionary of Diplomacy*. New York: Palgrave Macmillan
- Booth, G. (1979). *Satow's Guide to Diplomatic Practice* Fifth ed. New York: Longman.
- Buzan, B. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. USA: Lynne Rienner Publishers Inc.
- Dewan Kelautan Indonesia. (2011). *Maritime Security Policy*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan
- International Organization for Migration (IOM). (2009). *The International Organization for Migration and Penyelundupan manusia*. Switzerland: IOM.
- International Organization for Migration (IOM). (2015). *FGD tentang Keamanan Maritim: Laut Kunci Masa Depan Indonesia*. Jakarta: IOM.
- Jackson, R., & Sorensen, G. (2013) *Introduction of International Relations: Theories and Approaches*. United Kingdom: Oxford University Press.
- Keliat, M. (2009). "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia". *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 13,(1), 111-129. <https://doi.org/10.22146/jsp.10970>.
- Kukathas. C. (2013). "In praise of the strange virtue of people-smuggling". *Global Policy*. https://ink.library.smu.edu.sg/sooss_research/2921
- Mabes AL. (2007). "Aktualisasi Strategi Mengatasi Ancaman Non-Tradisional dan Terorisme Maritim dalam Rangka Mendukung Stabilitas Keamanan Nasional". Jakarta: Mabes AL.
- Marsaulina, R.A.D. (2012) *Signifikansi Lombok Treaty Terhadap Kerjasama Pertahanan Indonesia-Australia*. Surabaya: Universitas Airlangga.
- McNicholas, M. (2008). "Maritime Security an Introduction". Oxford: Elsevier.
- Octavian, A. & Yulianto, B. 2014. *Budaya, Identitas & Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia.
- Simamora, P. (2013). *Peluang dan Tantangan Diplomasia Pertahanan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Supriyatno, M. (2014). *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Susanto, & Munaf, D. (2015). *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Till, G. (2004). "Good Order at Sea; Revisiting the Imperative". United Kingdom: KCL Corbett Centre.