



Legalitas Patroli Laut Imigrasi Berdasarkan Peraturan Sektor Keimigrasian Merujuk Pada Ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 di Wilayah Perairan dan Wilayah Yurisdiksi

Muhammad Choirul Yusuf¹, M. Alvi Syahrin², Sohirin³

Program Studi Hukum Keimigrasian, Politeknik Pengayoman Indonesia

Email Korespondensi: muhammady210521@gmail.com¹, ma.syahrin@poltekim.ac.id², sohirinrrr@gmail.com³

Article received: 01 Juli 2025, Review process: 16 Juli 2025

Article Accepted: 03 September 2025, Article published: 16 September 2025

ABSTRACT

Maritime zones without clear physical boundaries have become vulnerable points for transnational crimes frequently intersecting with immigration issues. This study aims to examine the legal standing of immigration maritime patrols based on national sectoral regulations and international conventions. The method applied is a normative-empirical approach with descriptive-analytical analysis through statutory review, literature, and expert interviews. The findings reveal that immigration authority relies on UNCLOS 1982, ratified by Law No. 17 of 1985, and Government Regulation No. 13 of 2022, although rigid provisions are not yet explicitly stipulated in the Immigration Law and its derivative regulations. This situation makes immigration's role in maritime patrols remain mostly coordinative with other agencies, while the urgency for stronger fleets and explicit legal mandates remains pressing. The implication of this study highlights the necessity of legal reconstruction and institutional governance to provide immigration with full legitimacy in maritime supervision and law enforcement.

Keywords: Maritime Patrol, Immigration Law, Maritime Zone, Sectoral Regulations

ABSTRAK

Zona maritim tanpa batas fisik yang jelas menjadi titik rawan bagi tindak pidana transnasional yang kerap bersinggungan dengan aspek keimigrasian. Penelitian ini bertujuan meninjau kedudukan hukum patroli laut imigrasi berdasarkan peraturan sektoral nasional dan konvensi internasional. Metode yang digunakan adalah pendekatan normatif-empiris dengan analisis deskriptif-analitis melalui kajian peraturan perundang-undangan, literatur, serta wawancara pakar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa imigrasi memperoleh dasar hukum melalui UNCLOS 1982 yang diratifikasi dalam UU No. 17 Tahun 1985 serta PP No. 13 Tahun 2022, meskipun belum diatur secara rigid dalam UU Keimigrasian dan peraturan teknis di bawahnya. Kondisi ini menyebabkan kewenangan imigrasi dalam patroli laut masih bersifat koordinatif bersama instansi lain, sementara kebutuhan penguatan armada dan regulasi yang eksplisit tetap mendesak. Implikasi penelitian ini menegaskan perlunya rekonstruksi hukum dan tata kelola kelembagaan agar imigrasi memiliki legitimasi penuh dalam pengawasan dan penegakan hukum di wilayah maritim.

Kata Kunci: Patroli Laut, Hukum Keimigrasian, Zona Maritim, Peraturan Sektor

PENDAHULUAN

Eksistensi lembaga imigrasi di Indonesia menegaskan hadirnya kepastian hukum dalam menjaga kedaulatan negara, khususnya pada wilayah perbatasan darat maupun laut. Sebagai garda terdepan dalam mengatur lalu lintas orang asing, imigrasi berperan vital dalam menjaga stabilitas nasional. Namun, pengawasan di wilayah maritim menghadapi kompleksitas yang lebih besar dibandingkan dengan pos lintas batas darat, karena perairan tidak memiliki penanda fisik yang jelas dan hanya mengandalkan koordinat imajiner. Situasi ini menimbulkan potensi pelanggaran hukum dan tindak pidana lintas batas yang sulit dikendalikan (Efendi & Ibrahim, 2018). Oleh sebab itu, urgensi peran imigrasi di zona maritim menjadi semakin penting seiring meningkatnya dinamika geopolitik kawasan.

Pemetaan terhadap zona maritim telah diatur melalui Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, yang meliputi perairan pedalaman, kepulauan, laut teritorial, hingga Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dalam lingkup internasional, pengaturan ini berlandaskan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui UU Nomor 17 Tahun 1985. UNCLOS memberikan kerangka hukum bagi negara pantai untuk menegakkan hukum di laut, termasuk pada contiguous zone dan ZEE (Tanaka, 2019). Kendati demikian, regulasi sektoral imigrasi Indonesia, seperti UU Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian, belum sepenuhnya merumuskan kewenangan rigid terkait patroli laut, sehingga menimbulkan celah dalam praktik penegakan hukum.

Ketidakjelasan regulasi sektoral ini berdampak pada lemahnya posisi kelembagaan imigrasi dalam penegakan hukum maritim. Padahal, maraknya tindak pidana lintas batas, seperti penyelundupan manusia, perdagangan orang, narkoba, dan kejahatan transnasional lainnya, membutuhkan keterlibatan aktif imigrasi dalam patroli laut (Matheus, Natashya, Gunadi, & Bunalven, 2023). Negara-negara lain telah menegaskan peran imigrasi dalam kerangka maritime law enforcement, misalnya Australia melalui Australian Border Force yang secara eksplisit berwenang mengawasi perbatasan laut dan menindak pelanggaran keimigrasian (Weber & McCulloch, 2019). Perbandingan ini menunjukkan bahwa Indonesia perlu memperkuat landasan hukum agar imigrasi tidak hanya bertindak sebagai pelengkap dalam operasi gabungan, melainkan memiliki mandat yang jelas.

Selain aspek hukum, dimensi strategis maritim juga berhubungan erat dengan agenda blue economy dan jalur perdagangan internasional. Indonesia menguasai empat choke point penting dunia, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar, yang menjadi jalur vital perdagangan global (Rodrigue, 2020). Stabilitas keamanan di jalur tersebut menentukan keberlanjutan rantai pasok internasional. Dengan demikian, lemahnya pengawasan keimigrasian di perairan tidak hanya mengancam kedaulatan nasional, tetapi juga berimplikasi pada reputasi Indonesia dalam tatanan global. Dalam konteks ini, peran imigrasi harus ditempatkan sebagai bagian integral dari sistem keamanan maritim nasional

dan internasional.

Lebih lanjut, problematika kelembagaan yang melibatkan banyak aktor dalam penegakan hukum laut sering kali menimbulkan tumpang tindih kewenangan. Badan Keamanan Laut (Bakamla), TNI AL, Polairud, serta instansi lain memiliki yurisdiksi masing-masing, tetapi belum terdapat integrasi yang solid dengan imigrasi. Padahal, dalam perspektif governance modern, kolaborasi antarlembaga menjadi kunci dalam menghadapi kejahatan lintas negara (Bueger & Edmunds, 2020). Tanpa penguatan posisi imigrasi secara eksplisit dalam kerangka hukum, maka kontribusinya dalam patroli laut akan tetap terbatas pada operasi koordinatif, bukan struktural.

Berdasarkan uraian tersebut, urgensi penelitian ini terletak pada kebutuhan untuk mengkaji kedudukan hukum imigrasi dalam pelaksanaan patroli laut, baik dalam perspektif peraturan sektoral nasional maupun hukum internasional. Dengan pendekatan yuridis, penelitian ini berupaya menjawab celah normatif yang ada dan memberikan landasan akademis bagi penguatan regulasi serta tata kelola kelembagaan. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis legalitas patroli laut imigrasi dengan merujuk pada peraturan nasional serta konvensi internasional, sekaligus menawarkan rekomendasi hukum bagi penguatan kewenangan imigrasi dalam menjaga kedaulatan maritim Indonesia.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan normatif-empiris dengan karakter deskriptif-analitis yang bertujuan meninjau kedudukan hukum patroli laut imigrasi berdasarkan kerangka hukum nasional dan internasional. Aspek normatif dilakukan melalui telaah peraturan perundang-undangan yang relevan, antara lain UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982, UU No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, UU No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian, serta PP No. 13 Tahun 2022 mengenai Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia. Aspek empiris diperoleh melalui wawancara dengan pakar hukum laut dan praktisi imigrasi, serta didukung bahan hukum sekunder berupa jurnal internasional bereputasi, prosiding, dan literatur akademik. Data yang terkumpul dianalisis secara deskriptif, evaluatif, dan preskriptif untuk menghasilkan sintesis yang komprehensif terkait legitimasi patroli laut imigrasi serta tantangan implementasinya dalam konteks tata kelola kelembagaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokus Strategis Choke Point: Aset Terhadap Supply Chain Perniagaan Nasional atau Tantangan Logis Terhadap Potensi Tindak Pidana di Zona Maritim?

Dalam rangka manifestasi ketahanan *maritime security* yang berorientasi pada pengelolaan dan efisiensi sumber daya maritim, terdapat hal teknis berupa *monitoring* atas jalur perniagaan dan penegakan hukum kelautan secara konkret. Keberadaan *Chokepoint* dapat menjadi anasir penunjang dalam memantik

pertumbuhan ekonomi maritim sebagai *global chains and regional chains*, baik ditinjau dari *social inclusion* maupun *environmental sustainability*-nya. Pemerintah melalui beberapa instansi atau lembaga memiliki berbagai opsi alternatif untuk menguatkan aspek *maritime security*, mulai dari membangun sistem hukum yang sifatnya substantif mengenai deregulasi aturan penegakan hukum di zona maritim, hingga konstruksi lembaga dan budaya hukum yang sinkron, kendati saat ini terjadi segmentasi kewenangan dalam pelaksanaannya (Friedman, 2001).

Dalam rangka mewujudkan *agenda blue economy*, tampaknya tidak hanya berbicara mengenai inovasi di sektor budi daya perikanan dan eksplorasi sumber daya hayati. Adapun atensi yang harus diberikan terhadap sektor perniagaan dan distribusi logistik di suatu perairan karena jaminan atas keamanan di kedua hal tersebut menjadi refleksi atas kedaulatan dan kesejahteraan suatu bangsa di ruang internasional (Prayoga, 2018). Stabilitas ekonomi maritim nasional memiliki kecenderungan untuk terancam atas berbagai praktik *illegal fishing*, pembajakan kapal (*piracy*) pengangkut komoditas, Tindak Pidana Perdagangan Manusia (TPPM), penyelundupan obat-obatan terlarang, dan variasi lainnya yang dikategorikan sebagai *Transnational Organized Crime* (TOC) (Matheus, Natashya, Gunadi, & Bunalven, 2023). Di antara beberapa praktik perbuatan melawan hukum seperti *illegal fishing* dan efek tumpahan minyak atas pembajakan kapal, berimbas pada rusaknya ekosistem laut. Sedangkan praktik lain yang mengancam keselamatan jiwa bermuara pada terganggunya jalur perniagaan dan distribusi logistik di Indonesia. Tentunya kondisi tersebut merupakan bentuk distabilitas keamanan nasional yang turut mendegradasi pemenuhan hak warga negara dari aspek sekuritas.

Berdasarkan pada temuan dan riset (Firdaus, 2020), menunjukkan bahwa 77% kontribusi perdagangan dunia yang relevan terhadap penguatan ekonomi maritim dipengaruhi oleh moda transportasi laut, disusul oleh moda transportasi udara yang memiliki sumbangsih sekitar 0,3%. Jalur laut juga turut menekan biaya distribusi suatu komoditas karena 60% *logistic cost* suatu perusahaan bertumpu pada sektor transportasi. Potensi maritim yang dimiliki harus dioptimalkan dengan aspek *maritime security* yang memadai, sebab beberapa komoditas vital diperdagangkan melalui jalur perniagaan strategis berupa *Chokepoint*. Faktanya Indonesia memegang 4 lokasi kunci *Chokepoint* mencakup Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar, dari keseluruhan jumlah 9 lokus *Chokepoint* yang saling terkoneksi di dunia.

Setidaknya terdapat alasan logis dalam penelitian ini untuk menempatkan *Chokepoint* yang berlokasi Indonesia layaknya pisau bermata dua, dapat diklaim sebagai aset jalur perniagaan sekaligus sebagai tantangan nyata yang dapat mendegradasi pertumbuhan ekonomi maritim skala nasional jika aspek sekuritasnya jauh dari radar pemerintah. Pada dasarnya, terdapat persentase sebesar 55% bahan pangan dunia yang diperdagangkan melintasi minimal satu *Chokepoint*, dan keempat *Chokepoint* Indonesia memegang peranan kunci dalam distribusi logistik yang ada di daratan Asia setelah Selat Hormuz (Rodrigue, 2020). Menilik pada deklarasi proyek *One Belt One Road* yang mencakup pembangunan

Jalur Sutra Maritim abad 21 oleh Presiden Tiongkok, Xi Jinping pada tahun 2013, Selat Malaka dilibatkan sebagai salah satu rute utama (McBride, Berman, & Chatzky Andrew, 2023). Agenda Internasional tersebut selaras dengan nawacita Presiden Joko Widodo terkait proyek tol laut yang bersinggungan dengan pemberlakuan rute perniagaan sekaligus sarana penguatan sektor geopolitik Indonesia sebagai poros maritim global.

Proyek tol laut yang termaktub dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) pada rentang waktu tahun 2015-2019 berorientasi pada penetapan rute tersingkat dan terhindar dari gangguan geografis ataupun gangguan keamanan berupa tindak pidana pembajakan (*piracy*) di wilayah perairan (Fitria, 2023). Peneliti meninjau adanya kebijakan nasional dari pemerintah yang mempermudah ruang gerak pengamanan negara. Terdapat penerapan kebijakan *foreland* sebagai *border area* sekaligus dasar penetapan pelabuhan internasional hub melalui Pelabuhan Bitung dan Pelabuhan Kuala Tanjung (Siahaan, Humang, Kurniawan, & Sinaga, 2019). Kemudian didukung dengan kebijakan *hinterland* sebagai *inner area* yang berperan sebagai wilayah distribusi logistik melalui kapal yang menggunakan atribusi kenegaraan bendera Indonesia. Sistem logistik nasional yang sistematis diyakini mampu menjadi sarana *monitoring* bagi aktivitas kapal dagang internasional sekaligus sarana filtrasi atas produk asing yang masuk ke teritori perairan nasional.

Dengan demikian, pemerintah Indonesia dan dunia internasional sejatinya memiliki program linear yang mendukung optimalisasi *Chokepoint* dunia, baik dalam pemanfaatan sumber dayanya maupun atensi terhadap aspek sekuritasnya. Namun, peneliti meninjau pemerintah membutuhkan alternatif yang lebih konkret melalui ekosistem lembaga penegak hukum yang konstruktif di zona maritim agar mendukung signifikansi keamanan maritim. Ditjenim turut memegang peranan krusial berkaitan dengan daya dukung pengamanan terhadap kegiatan dan keberadaan orang asing dengan mobilitas kapal asing, baik yang melakukan perlintasan melalalui *Chokepoint* maupun di area tertentu yang menjadi tanggungjawab imigrasi berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Yurisdiksi Imigrasi Dalam Zona Maritim Terkait Pengawasan Keimigrasian dan Tata Cara Pemeriksaan Di Tempat Pemeriksaan Imigrasi

Wilayah perairan merupakan zona *liquid* yang begitu kompleks. Grotius melalui *magnum opus*-nya yang berjudul *Mare Liberum*, menyatakan bahwa lautan tidak memiliki limitasi dan tidak dapat diklaim hak miliknya oleh siapapun. Adapun doktrin tandingan yang diusung oleh John Selden melalui *Mare Clausum* yang menyatakan bahwa lautan bersifat tertutup dan melekat hak kepemilikannya terhadap entitas administratif (negara). Ide tersebut muncul sebagai bentuk kontra atas pemahaman doktriner yang dinilai tidak dapat diterapkan secara *rigid* di berbagai belahan dunia (Hartana & Krisnawa, 2020). Namun, pada akhirnya masing-masing gagasan tersebut diakomodasi secara parsial dan termaktub sebagai prinsip kelautan dalam UNCLOS 1982. Dalam kesepakatan konvensi, suatu negara mengakomodasi prinsip kepemilikan perairan layaknya laut

teritorial dan menerapkan keterbukaan melalui hak lintas damai (*innocent passage*) yang dijunjung tinggi oleh negara-negara yang wilayah perairannya menjadi zona perlintasan kapal-kapal asing (Afriansyah, 2015).

Imigrasi memiliki yurisdiksi penuh terkait penegakan hukum mencakup penyelidikan dan penyidikan hingga Zona Tambahan atau *Contiguous Zone*. Kawasan tersebut menjadi zona transisi laut teritorial yang jaraknya diukur 24 mil laut dari garis pangkal (Leatemia, Wattimena, Riry, & Soplantila, 2022). Dasar hukum atas kewenangan tersebut terletak pada Pasal 33 UNCLOS 1982 yang memberikan tanggung jawab untuk melakukan pencegahan dan penindakan terhadap para pelanggar hukum dalam urusan keimigrasian, bea cukai, fiskal, dan saniter (Djalal, 2013). Berdasarkan kompleksitas pembagian wewenang penegakan hukum di perairan, Pedoman instansi imigrasi dalam melakukan pengawasan terhadap orang asing yang melanggar ketentuan merujuk pada Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang keimigrasian sebagai UU Sektor. Adapun pengaturan teknis melalui Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia (Permenkumham) Nomor 9 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian Terhadap Orang yang Masuk atau Keluar Wilayah Indonesia, serta Peraturan Menteri Imigrasi dan Pemasayarakatan (Permenimipas) Nomor 2 Tahun 2025 tentang Pengawasan Keimigrasian dan Tindakan Administratif Keimigrasian.

Pemberlakuan pemeriksaan keimigrasian berlaku terhadap spesifikasi kapal pesiar asing (*cruiseship*), kapal wisata asing (*yacht*), dan kapal barang (kargo). Berdasarkan Ketentuan Umum Pasal 1 angka 29, 30, dan 31 Permenkumham No. 9/2024 terdapat klasifikasi orang asing di kapal kargo yang statusnya bukan sebagai penanggung jawab kapal dan awak kapal, tetapi diperlakukan sebagaimana penumpang secara legal (Indonesia, 2024). Pertama, *Supernumery* yaitu pihak keluarga yang memiliki hubungan darah (istri, suami, dan anak) dari penanggung jawab alat angkut. Kedua, *Supercargo* yaitu selaku pemilik kargo suatu alat angkut. Ketiga, *Superintendent* yaitu Pengawas Alat Angkut yang melakukan *monitoring* terhadap sarana prasarana.

Terdapat standar persyaratan dalam Pasal 23 yang ditujukan kepada penanggung jawab alat angkut, awak kapal, dan tenaga ahli dari unsur asing yang datang secara langsung dengan Alat Angkutnya dengan tujuan beroperasi di lokus-lokus perairan Nusantara, Landas Kontinen, Laut teritorial, hingga Zona Ekonomi Eksklusif. Terkait dengan Mekanisme prosedural yang harus dilakukan pada Pasal 53 mencakup:

1. Pemeriksaan terkait dokumen perjalanan atau buku pelaut, dilakukan untuk memastikan validitas dokumen perjalanan dan meminimalisir adanya *fraud document*. Dalam proses ini, petugas imigrasi harus memastikan masa berlaku yang tertera dalam dokumen perjalanan dan kecocokan antara foto beserta identitas dengan pemegang dokumen tersebut.
2. Pemeriksaan daftar awak kapal (*crewlist*), hal ini dilakukan guna memastikan tidak adanya impostor dalam kapal.

3. Proses *scanning* terhadap dokumen perjalanan (rekam data identitas, data perlintasan, dan verifikasi data pemegang paspor).
4. Pemeriksaan subjek orang asing dalam daftar penangkalan.

Berbeda halnya dengan muatan Pasal 33 UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa imigrasi sebagai salah satu instansi yang dapat melakukan *controlling* hingga Zona Tambahan sejauh 24 mil. Pada dasarnya belum ada muatan eksplisit bahwa UU Keimigrasian dan aturan teknis di bawahnya dapat melakukan prosedur pemeriksaan ataupun pengawasan pada spesifikasi zonasi tersebut. Namun, terdapat area tertentu yang menjadi alternatif menurut undang-undang. Pasal 109 Permenkumham No. 9/2024 memberikan ruang bagi pemeriksaan keimigrasian pada lokus yang bukan TPI tetapi dapat difungsikan sebagai TPI, diantaranya:

1. Area Alih muat barang dari kapal ke kapal (*Ship to Ship Area*)
2. Area berlabuh jangkar (*Anchorage Area*)
3. Area parkir kapal dalam jangka waktu tertentu (*Lay Up Area*)

Sedangkan berbicara mengenai pengawasan keimigrasian terhadap orang asing, ketentuan pada Pasal 31 Permenimipas No. 2/2025 membedakan berdasarkan sifatnya mencakup pengawasan lapangan yang dilakukan secara terbuka dan dengan keadaan tertentu dilakukan secara tertutup yang melibatkan mekanisme intelijen dalam hal penyamaran untuk melakukan pengumpulan bahan keterangan (Pulbaket). Adapun pengawasan yang dilakukan secara administratif dalam hal permohonan Dokumen Perjalanan Republik Indonesia (DPRI) bagi WNI, kemudian sesuai dengan Pasal 21 ayat (1) terhadap WNA yang berkegiatan di Wilayah Indonesia, sedang dalam proses peradilan pidana, proses penindakan keimigrasian, dan telah mendapatkan keputusan pendetensian dari imigrasi (Indonesia, 2025). Kendati dalam tata cara pengawasan keimigrasian tidak mengatur spesifikasi model penanganan tertentu dalam menangani tindak pidana di perairan. Namun secara prinsip rezim pemeriksaan dan pengawasan tidak dapat dimaknai secara dikotomis dalam pelaksanaannya, justru diperlukan strategi konstruktif dalam proyeksi pelanggaran potensial yang membutuhkan peran pengawasan keimigrasian di dalamnya (Ahmad & Sa'adah, 2021). Seperti halnya tertera pada Pasal 52 huruf d mengenai Izin Tinggal Terbatas (ITAS) yang berlaku untuk nakhoda, awak kapal, dan tenaga ahli asing yang beroperasi di Wilayah Perairan dan Wilayah Yurisdiksi (Indonesia, 2011). Orang asing yang memiliki ITAS sesuai dengan pemberlakuan pasal tersebut tentunya menjadi tanggungjawab *monitoring* bagi imigrasi melalui fungsi pemeriksaan sekaligus pengawasan yang tidak dapat dipisahkan.

Terlebih pada Ketentuan Penjelasan Pasal 4 huruf d PP No. 13/2022, imigrasi menjadi salah satu "instansi teknis" yang memiliki keterkaitan tugas dalam hal penyelenggaraan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia (Indonesia, 2022). Aturan tersebut mengakomodir Rencana Patroli Nasional antar lembaga yang

tergabung dalam ekosistem penegakan hukum maritim yang bersifat koordinatif. Ketiadaan aturan yang *rigid* pada peraturan sektoral keimigrasian mengenai yurisdiksi patroli laut tidak sepenuhnya menjadi hambatan dari sisi birokrasi, mengingat rujukan dalam PP No. 13/2022 memberikan dasar kewenangan bagi imigrasi untuk menjangkau area-area vital layaknya sebaran *Chokepoints* di zona maritim Indonesia, sehingga tidak terbatas menurut skema pemeriksaan kapal dan pengawasan keimigrasian hanya pada ketentuan pada peraturan menteri.

Problematika Substansi Hukum dan Daya Dukung Fasilitatif Patroli Laut Keimigrasian Dalam Tata Kelola Kelembagaan

Eksistensi sebaran kawasan *Chokepoint* di Indonesia menjadi salah satu bagian lokus vital dalam hal penegakan hukum maritim menilik pada konektivitas yang strategis dalam urusan perdagangan internasional. Aset geografis tersebut bermuara pada optimalisasi agenda *blue economy*, yang mana harus berimbang dengan manajerial atas jaminan keamanan yang diberikan terhadap proyeksi kerawanan tindak pidana. Diperlukan kinerja kolaboratif aparat penegak hukum dalam domain kewenangan masing-masing. Sebagaimana data wawancara yang diperoleh dari Prof. Arie Afriansyah, S.H., MIL., Ph.D. selaku Guru Besar Tetap Fakultas Hukum Universitas Indonesia Bidang Hukum Laut Internasional, menyatakan bahwa saat ini terdapat multi unsur dari kementerian dan lembaga yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut. Namun, hanya sekitar enam instansi yang memiliki armada patroli laut dalam hal pengawasan aktif. Perlu diketahui bahwa keterlibatan multiunsur yang berkecimpung di bidang ini memicu potensi tumpang tindih (*overlapping*) wewenang dalam penegakan hukumnya (Afriansyah, 2025).

Dalam ruang lingkup zona perairan domestik, Badan Keamanan Laut (Bakamla) memiliki otoritas terkait daya dukung operasional terhadap instansi lain mengenai patroli keamanan dan keselamatan di Wilayah Perairan dan Yurisdiksi Indonesia menurut tugasnya. Adapun fungsi-fungsi lain yang menunjang termasuk dalam rangka pertahanan nasional yang tertera dalam Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 sebagai dasar pembentukannya. Sedangkan perlu diketahui dalam Pasal 9 huruf (b) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 bahwa TNI AL juga memiliki pendelegasian wewenang atas penegakan hukum maritim secara universal berdasarkan hukum nasional dan internasional yang telah diratifikasi (*constabulary function*), dalam hal menanggulangi ancaman kejahatan, navigasi, dan pelanggaran hukum maritim dengan kewenangan berupa pengejaran, penangkapan, penyelidikan (Indonesia, 2004). Dengan catatan khusus, terkait penyidikan hasil temuan perkara oleh TNI AL tetap dilimpahkan kepada kejaksaan dan TNI AL juga tidak menyelenggarakan pengadilan dalam ranah tindak pidana maritim. Adapula operasi laut untuk urusan muatan barang ilegal yang tidak sesuai dengan ketentuan cukai ditangani oleh pihak Bea Cukai, kemudian untuk penanggung jawab alat angkut beserta awal kapal yang tidak memiliki dokumen perjalanan yang sah dan izin masuk ke teritorial Indonesia ditangani oleh Imigrasi. Sulit

rasanya untuk menjaga kepentingan nasional jika terdapat penegakan hukum yang saling tumpang tindih atau bahkan bertolak belakang, kecuali terdapat tata kelola, rekonstruksi, dan pemetaan kewenangan yang mengakomodir unifikasi lembaga.

Berbicara mengenai pemeriksaan izin perlintasan terhadap orang serta urusan administratif perihal status keberadaan dan kegiatan, imigrasi menjadi instansi tunggal yang memiliki wewenang penuh untuk menindak orang asing hingga Zona Tambahan sebagai ekstensi yurisdiksi. Namun, imigrasi belum berfokus terhadap pemenuhan armada patroli laut keimigrasian sehingga berujung pada ketidakefektifan pengawasan dalam ranah tersebut. Hingga saat ini, imigrasi hanya bergantung pada operasi gabungan dan koordinasi dengan kapal patroli instansi lain di lokus-lokus yang ditentukan, linear dengan kewenangan yang tertera pada PP No. 13/2022. Pada faktanya memang imigrasi belum banyak memiliki inventaris berupa kapal patroli di wilayah kerjanya sendiri, yang mana banyak wilayah kepulauan sering dihadapkan pada potensi tindak pidana maritim. Prinsip yang harus ditekankan saat ini oleh instansi imigrasi adalah *filling the gap* dalam hal penekanan domain kinerja penegakan hukum terhadap subjek hukum orang asing, agar terhindar dari *overlapping* kewenangan dalam menyokong *maritime security*. Instansi seperti Bakamla dan Polairud memiliki keunggulan sebagai *leading sector* yang memiliki yurisdiksi penuh pada laut teritorial. Kendati demikian, jika terdapat temuan perkara terhadap orang asing, imigrasi memiliki wewenang penuh dalam urusan penyelidikan hingga penyidikan yang diamanatkan dalam UU Keimigrasian dengan adanya Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Keimigrasian (Indonesia, 2021). Sejauh belum adanya deregulasi aturan dalam penegakan hukum di perairan, konsepsi *single agency multy task* dalam penegakan hukum di perairan tidak bisa diterapkan seutuhnya. Sinergitas dan operasi gabungan masih menjadi alternatif kunci dalam menunjang optimalisasi *security approach* di sektor maritim.

Direktorat Jenderal Imigrasi menyadari bahwasanya pemerintah dihadapkan dengan berbagai kasus Tindak Pidana Penyelundupan Manusia (TPPM) dengan modus operandi yang terjadi di sepanjang celah geografis perairan yang tidak terjangkau oleh infrastruktur Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI). Namun, kekhawatiran tersebut belum linear dengan alokasi pendanaan sarana dan prasarana terkait penegakan hukum di perairan terhadap instansi imigrasi perihal pengadaan kapal patroli, unit tugas yang memiliki spesifikasi patroli laut, standar keamanan berupa senjata api, dan kewenangan *rigid* pada peraturan sektoral yang berdampak pada kewenangan secara implisit dengan merujuk pada peraturan lainnya. Besaran pencapaian Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang dihasilkan oleh Instansi Imigrasi harus dialokasikan secara ideal antara realisasi penggunaan anggaran terhadap aspek pelayanan dan daya dukung operasional terhadap penegakan hukum. Ditjenim harus melakukan pemetaan Unit Pelayanan Teknis (UPT) imigrasi mana saja potensial dihadapkan pada kasus tindak pidana keimigrasian mencakup kegiatan dan keberadaan orang asing di kawasan perairan layaknya Kepulauan Riau, Nunukan, dan perbatasan

negara mana saja yang menjadi *dispute maritime issue* dengan Wilayah Perairan dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

SIMPULAN

Kesimpulan, kedudukan hukum mengenai patroli laut imigrasi belum termuat secara *rigid* dalam ketentuan peraturan sektoral keimigrasian. Muatan substantif pasal demi pasal mulai dari UU No. 6/2011 tentang Keimigrasian masih memiliki kecenderungan dalam mengakomodir norma hukum yang bersifat umum. Bahkan hingga aturan teknis layaknya Permenkumham No. 9/2024 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian dan Permenimipas No. 2/2025 tentang Pengawasan Keimigrasian juga belum memiliki *concern* terkait ekstensi kewenangan secara eksplisit dalam hal patroli laut dalam redaksi pasalnya. Kendati demikian, imigrasi memiliki *legal basis* yang mengikat dalam pemenuhan tugas patroli laut hingga Zona Tambahan (24 mil laut) berdasarkan aturan konvensi internasional yakni UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi menjadi UU No. 17 /1985. Adapun norma hukum dalam PP No. 13/2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, yang menjadikan imigrasi sebagai instansi teknis, yang mana memiliki tugas dan fungsi yang berkaitan dengan ranah patroli laut meskipun dikategorikan belum memiliki kecukupan armada dan kelengkapan lainnya. Terlepas dari kendala muatan substantif dalam peraturan sektoral keimigrasian, pada hakikatnya tidak ada larangan bagi imigrasi untuk melakukan patroli laut dan terdapat berbagai aturan lain yang dapat menjadi rujukan untuk melakukan pemenuhan tugas tersebut. Terlebih jika berbicara mengenai fakta lapangan, banyak tindak pidana di zona maritim yang potensial untuk beririsan penanganan perkaranya dengan ruang lingkup keimigrasian, khususnya di lokus strategis seperti Zona Tambahan hingga Kawasan *Chokepoints* yang menjadi zona produktivitas bagi perlintasan kapal asing dengan berbagai spesifikasi kegiatannya.

DAFTAR RUJUKAN

- Afriansyah, A. (2015). Kewenangan negara pantai dalam mengelola wilayah laut. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 607–635. Retrieved from <https://www.e-jurnal.com/2017/02/kewenangan-negara-pantai-dalam.html>
- Afriansyah, A. (2025). Hasil wawancara dengan Guru Besar Tetap Bidang Hukum Laut Internasional di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, pada hari Jumat (16/05/2025), pukul 10.15 WIB, secara daring.
- Ahmad, R. S., & Sa'adah, N. (2021). Analisis peranan dan strategi dalam melaksanakan pengawasan dan penindakan keimigrasian terhadap orang asing. *Spektrum Hukum*, 18(1). <https://doi.org/10.35973/sh.v18i1.1286>
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2020). Blue crime: Conceptualising transnational organised crime at sea. *Marine Policy*, 119, 104067. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104067>

- Darusman, Y. M. (2018). Pengaruh Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 terhadap wilayah laut Indonesia. *Jurnal Cita Hukum*, 6(2).
- Djalal, H. (2013). Menentukan batas negara guna meningkatkan pengawasan, penegakan hukum, dan kedaulatan NKRI. *Jurnal Pertahanan*, 3(2), 15–39. Retrieved from <https://jurnal.idu.ac.id/index.php/IPBH/article/view/383/257>
- Efendi, J., & Ibrahim, J. (2018). *Metode penelitian hukum normatif dan empiris* (Edisi pertama, cetakan kedua). Depok: Prenadamedia Group.
- Fitria, H. (2023). Analisis dampak program tol laut terhadap perekonomian wilayah (Studi kasus: Saumlaki, Kepulauan Tanimbar, Maluku). *Planners Insight*, 4(1). Retrieved from <http://journal.itsb.ac.id/index.php/INSIGHT>
- Friedman, L. M. (2001). *American law: An introduction* (2nd ed.). Jakarta: PT Tatanusa.
- Hartana, & Krisnawa, P. A. R. (2020). Kebijakan menurut hukum internasional mengenai penyangkalan dan pembatasan pelabuhan selama COVID-19. *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha*, 8(2). Retrieved from <https://www.un.org/en/chronicle/article/national-security-and-pandemics>
- Indonesia. (2004). *Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia*.
- Indonesia. (2008). *Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara*.
- Indonesia. (2011). *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian*.
- Indonesia. (2017). *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982*.
- Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 39 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyidikan Tindak Pidana Keimigrasian*.
- Indonesia. (2022). *Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia*.
- Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 9 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keimigrasian Terhadap Orang yang Masuk atau Keluar Wilayah Indonesia*.
- Indonesia. (2025). *Peraturan Menteri Imigrasi dan Pemasayarakatan Nomor 2 Tahun 2025 tentang Pengawasan Keimigrasian dan Tindakan Administratif Keimigrasian*.
- Leatemia, W., Wattimena, R. M., Riry, A., & Soplantila, R. (2022). Urgensi pengaturan zona tambahan dan implikasinya kepada Indonesia sebagai negara kepulauan. *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia*, 7(9), 13318–13328. <https://jurnal.syntaxliterate.co.id/index.php/syntax-literate>
- Matheus, J., Natashya, Gunadi, A., & Bunalven, S. N. (2023). Ratifikasi Konvensi SUA 1988: Optimalisasi pengaturan hukum dalam memberantas perompakan bersenjata di wilayah perairan Indonesia. *Rechtsvinding*, 12(3). Retrieved from <https://www.icc-ccs.org/index>

- McBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). China's massive Belt and Road Initiative. Retrieved September 2, 2025, from Council on Foreign Relations website: <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). London: Routledge.
- Siahaan, W. J., Humang, W. P., Kurniawan, A., & Sinaga, R. (2019). Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan hub internasional ditinjau dari aspek jaringan pelayanan. *Warta Penelitian Perhubungan*, 31(2), 83–92. <https://doi.org/10.25104/warlit.v31i2.963>
- Susanti, D. O., & Efendi, A. (2022). *Penelitian hukum (Legal research)*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Tanaka, Y. (2019). *The international law of the sea* (3rd ed.). Cambridge: Cambridge University Press.
- Weber, L., & McCulloch, J. (2019). Immigration control and border policing at sea: Australia and the Global South. *Theoretical Criminology*, 23(2), 222–240. <https://doi.org/10.1177/1362480618787178>