

11-30-2022

Konsep dan Karakteristik Borderscapes Migrasi dan Perbatasan di Indonesia: Tantangan dan Peluang

Adi Saputra Rusli

Kajian Imigrasi Sekolah Kajian Stratejik & Global Universitas Indonesia, adii.saputrarusi@gmail.com

Fahrizal Saputra

Kajian Imigrasi Sekolah Kajian Stratejik & Global (SKSG) Universitas Indonesia,
fahrizal.putra54@gmail.com

Nur Cholik Widyan Saputra

Kajian Imigrasi Sekolah Kajian Stratejik & Global (SKSG) Universitas Indonesia, nukholik.wdy@gmail.com

Tesalonika Virginia

Kajian Imigrasi Sekolah Kajian Stratejik & Global (SKSG) Universitas Indonesia, tesalonika94@gmail.com

Yanwar Iswahyudi M

Kajian Imigrasi Sekolah Kajian Stratejik & Global (SKSG) Universitas Indonesia,
yanwar.iswahyudi@gmail.com

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jkskn>



Part of the [Defense and Security Studies Commons](#), [Other Social and Behavioral Sciences Commons](#), [Peace and Conflict Studies Commons](#), and the [Terrorism Studies Commons](#)

Recommended Citation

Rusli, Adi Saputra; Saputra, Fahrizal; Saputra, Nur Cholik Widyan; Virginia, Tesalonika; and Iswahyudi M, Yanwar (2022) "Konsep dan Karakteristik Borderscapes Migrasi dan Perbatasan di Indonesia: Tantangan dan Peluang," *Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional*: Vol. 5: No. 2, Article 5.

DOI: 10.7454/jkskn.v5i2.10070

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jkskn/vol5/iss2/5>

This Article is brought to you for free and open access by the School of Strategic and Global Studies at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Jurnal Kajian Stratejik Ketahanan Nasional by an authorized editor of UI Scholars Hub.

Konsep dan Karakteristik Borderscapes Migrasi dan Perbatasan di Indonesia: Tantangan dan Peluang

Adi Saputra Rusli, Fahrizal Saputra, Nur Cholik Widyan Saputra,
Tesalonika Virginia dan Yanwar Iswahyudi M¹

yanwar.iswahyudi@gmail.com

Abstract

The characteristics of the traditional border concept focuses on geographic and physical aspects. Therefore, the concept of traditional borders focuses on visual appearances such as border walls, demarcation lines, or border stakes and posts. The concept of borderscapes is different from the concept of traditional borders. Borderscapes is defined as an area that is formed and continues to be reshaped by transnational flows that go beyond the modern idea or concept of the national territory. This article discusses various matters related to the concepts, characteristics, and paradigms of border inspection practices, both in general and within the scope of Indonesia's territory.

Keywords: *Borderscapes, Border Paradigm; Traditional Border, Migration*

Karakteristik konsep perbatasan secara tradisional berfokus pada geografis dan aspek fisik. Maka dari itu, konsep perbatasan secara tradisional menitikberatkan pada penampakan visual seperti tembok perbatasan, garis demarkasi, atau patok dan pos perbatasan. Konsep borderscapes berbeda dengan konsep perbatasan tradisional. Borderscapes diartikan sebagai sebuah area yang terbentuk dan terus dibentuk ulang oleh arus transnational yang melampaui ide atau konsep modern mengenai teritori nasional. Artikel ini membahas berbagai hal terkait konsep, karakteristik dan paradigma praktik pemeriksaan di perbatasan negara, baik secara umum maupun dalam ruang lingkup wilayah Indonesia.

Kata Kunci: *Borderscapes; Paradigma Perbatasan; Perbatasan Tradisional, Migrasi*

Copyright © 2022 Jurnal Kajian Strategik dan Global Universitas Indonesia. All rights reserved

¹ Mahasiswa Peminatan Kajian Imigrasi SKSG, Universitas Indonesia

1. Pendahuluan

Wilayah perbatasan suatu negara terdiri 3 (tiga) jenis dimensi yaitu: daratan, perairan, dan ruang udara. Beberapa contoh negara yang mempunyai 3 (tiga) dimensi perbatasan adalah Indonesia, Singapura, Inggris, Malaysia, Filipina, India, Amerika Serikat, dan Kanada. Beberapa negara lainnya hanya mempunyai 2 (dua) dimensi perbatasan, darat dan udara, yang disebut dalam hukum internasional sebagai *landlocked states* (Wiradipradja, 2009). Sementara itu, *Borderscapes* berasal dari kata *border* dan *scapes*. *Borderscapes* memiliki arti sebuah daerah, terbentuk dan dibentuk kembali oleh arus transnasional yang berlangsung melampaui gagasan modernis tentang wilayah nasional yang jelas (dell'Agnese & Amilhat Szary, 2015). *Borderscapes* dalam perbatasan udara dimaknai sebagai tata kelola perbatasan udara berikut dengan tantangan, paradigma, peluang dan dampaknya terhadap ketahanan nasional sebuah negara.

Perubahan paradigma perbatasan terkait dengan sebuah konsekuensi dari perubahan geopolitik dunia yang menjadikan tiap negara tergantung sama lain (*interdependence sovereignty*). Krasner (1999, 2001) mengemukakan bahwa globalisasi memberikan dampak negatif dan positif yang mungkin berakibat pada berkurangnya kedaulatan sebuah negara, tetapi pada sisi lain juga memberikan solusi dengan formulasi kebijakan keimigrasian yang lebih efektif. Dalam konteks tata kelola perbatasan dapat dipahami bahwa ancaman-ancaman yang terkait dengannya tidak hanya datang dari sisi militer akan tetapi juga dari aspek lain seperti ekonomi, sosial, budaya, ideologi, kejahatan transnasional, pandemi, kejahatan siber, dan pemikiran. Dalam konteks yang demikian maka diperlukan keterbukaan sebuah negara untuk bekerja sama dan berkomunikasi dengan negara lain sebagai respon atas ancaman-ancaman tersebut.

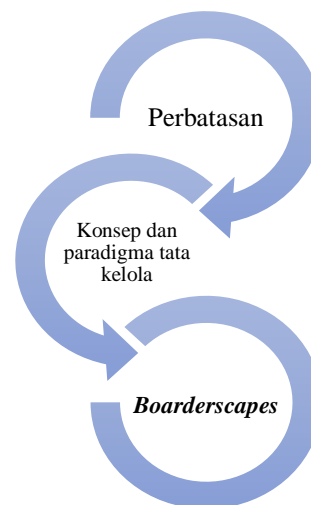
Aspek utama dari paradigma baru tata kelola perbatasan adalah sekuritisasi perbatasan yang didasarkan pada kerja sama. Sikap penolakan secara keras (*deterrence*) dalam

paradigma lama cenderung memberikan efek negatif seperti meningkatnya masalah-masalah kemanusiaan (Gammeltoft-Hansen & Tan, 2017). Lebih lanjut lagi, sikap tersebut pada akhirnya hanya akan menjadi beban bagi negara karena berkurangnya investasi dan perkembangan yang dihasilkan dari komunikasi dengan pihak luar. Dengan demikian maka sikap-sikap yang berjalan dengan paradigma lama akan tidak efektif untuk menghadapi masalah-masalah terkini yang terkait dengan dunia internasional. Berdasarkan uraian tersebut maka tulisan ini berusaha untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana konsep dan karakteristik *borderscapes* di perbatasan?
2. Bagaimana karakter, konsep dan praktik *borderscapes* di Indonesia?
3. Apa saja tantangan dan peluang yang muncul pada konsep *borderscapes* di Indonesia?

2. Kerangka Konseptual

Tulisan ini disusun dengan kerangka konseptual yang berdasarkan pada perbatasan, konsep, karakteristik, dan paradigma perbatasan, serta *Borderscapes*. *Borderscapes* sebagai tema utama akan dijelaskan melalui konsep, karakteristik, dan paradigma perbatasan. Mengenai perbatasan itu sendiri akan diuraikan secara singkat dengan memberikan jenis-jenis perbatasan.



Gambar 2.1. Kerangka Kontekstual Borderscapes dan Paradigma Perbatasan

Dari kerangka konseptual di atas digambarkan bahwa Borderscapes dibangun melalui konsep dan paradigma dalam tata kelola perbatasan. Segala hal dalam perbatasan meliputi tetapi tidak terbatas pada jenis-jenis perbatasan, organisasi, dasar hukum, dan topologi. Segala hal tersebut turut mempengaruhi dan membentuk sebuah konsep dan paradigma dalam tata kelolanya. Seiring waktu berbagai aspek lain seperti perubahan geopolitik dunia dan kemajuan teknologi turut berkontribusi dalam membentuk Borderscapes sebuah negara. Kebutuhan dan kepentingan negara tersebut akan mempengaruhi dan merekonstruksi Borderscapes yang sejalan dengannya. Borderscapes akan menjadi tujuan akhir yang karakternya akan terus berubah karena pengaruh-pengaruh dari luar dan dalam.

3. Tinjauan Pustaka

3.1. Konsep Perbatasan secara Tradisional

Konsep perbatasan secara tradisional berbeda dengan konsep Borderscapes. Karakteristik konsep perbatasan secara tradisional berfokus pada geografis dan fisik. Maka dari itu, konsep perbatasan secara tradisional menitikberatkan pada penampakan visual seperti tembok perbatasan, garis demarkasi, atau patok dan pos perbatasan. Lebih jauh lagi, paradigma tersebut memandang perbatasan sebagai batas wilayah kedaulatan dan tempat keluar masuknya orang/barang dari/ke negara lain. Kondisi tersebut juga berkaitan dengan bagaimana sebuah negara memainkan paradigma geopolitiknya. Konsep perbatasan secara tradisional membuat negara berfokus pada keamanan perbatasan yang sangat ketat karena negara tersebut tidak ingin terjadi infiltrasi masuk dan keluar dari wilayah negaranya. Sebagai contoh adalah perbatasan Korea Utara dan Korea Selatan, serta perbatasan Jerman Timur dan Jerman Barat. Karena perbedaan ideologi maka kedua wilayah tersebut

menerapkan keamanan yang sangat ketat terhadap perbatasannya.

Konsep perbatasan tradisional juga memandang bahwa hanya hal fisik yang melewati perbatasan seperti orang atau barang. Konsep tersebut tidak dapat melihat bahwa ide, budaya, bahasa, dll dapat pula melintasi perbatasan dan memberikan pengaruh. Orientasi utama pada konsep perbatasan adalah keamanan negara dimana perbatasan dimaknai sebagai tempat perlintasan keluar/masuk dari/ke dalam suatu wilayah. Maka dari itu, perbatasan dalam konsep tradisional dipandang sebagai sesuatu yang statis dan tidak berubah kecuali dalam kondisi-kondisi tertentu seperti perang, aneksasi, dan perubahan geografis. Konsep perbatasan secara tradisional juga mendasarkan pada perjanjian internasional atau perjanjian diantara kedua negara atau lebih yang berkepentingan terhadap wilayah perbatasan tersebut. Konsep ini banyak digunakan oleh negara berkembang atau diantara 2 negara yang salah satunya menganggap yang lainnya sebagai ancaman bagi kedaulatan negaranya.

Paradigma tradisional mengenai perbatasan sering mengakibatkan ketegangan antar wilayah karena tegangnya atmosfer di kawasan perbatasan serta peran geopolitiknya dalam hubungan internasional. Keberadaan sumber daya alam juga sering menjadi alasan ketegangan perbatasan karena masing-masing pihak menggunakan argumentasinya dalam memperluas perbatasan untuk saling menguasai sumber daya alam tersebut. Hal itu terjadi karena perbatasan dimaknai sebagai dasar kewilayahan dan kedaulatan atas apa yang ada diatas dan dalamnya.

3.2. Konsep dan Karakteristik Borderscapes di Perbatasan

Berbeda dengan konsep perbatasan (border) secara tradisional, konsep Borderscapes meliputi jangkauan pembahasan yang lebih luas mengenai perbatasan dibanding dengan konsep tradisionalnya. Dalam konsep Borderscapes perbatasan dipandang sebagai sesuatu yang melewati batas-batas negara

secara kewilayahan/tradisional (Appadurai, 1996). Batas-batas negara secara kewilayahan/tradisional dimaknai sebagai batas negara yang dipandang hanya melalui aspek geografis dan fisik. Konsep borderscape melampaui semua aspek fisik dan geografis dan jauh masuk kedalam wilayah linguistik, budaya, dan sosial (Krichker, 2021).

Konsep Borderscapes juga mencakup hasil material pada kedaulatan yang berbeda yang ditandai oleh batas-batas internasional (Harbers, 2003). Dengan demikian maka pembahasan mengenai Borderscapes melibatkan tata kelola perbatasan secara keseluruhan termasuk segala hal yang dipengaruhi dan terpengaruh olehnya. Borderscapes juga menitikberatkan pada sebuah wilayah yang dipengaruhi oleh kehadiran batas-batas internasional (Dolff-Bonekamper, 2005). Dalam hal ini pembahasan mengenai budaya, hukum, demografi, dan pengaruh sosial lainnya juga menjadi hal yang menjadi topik pembahasan. Dengan demikian maka konsep Borderscapes meliputi banyak hal dari proses sosial yang terjadi di sekitar perbatasan, akan tetapi tidak terbatas pada isu-isu migrasi dan demarkasi (Cosgrove, 1998).

Pembahasan mengenai Borderscapes terkadang bergerak jauh dari perbatasan internasional secara de facto yang berarti Borderscapes berhubungan dengan konteks batas-batas internasional, akan tetapi tidak harus selalu berlokasi pada batas-batas internasional itu sendiri (Cosgrove, 1998). Sebagai contoh adalah batas budaya/bahasa antara 2 negara yang saling mempengaruhi, yang tidak selalu berfokus pada batas de facto di antara kedua negara tersebut. Dengan demikian maka dalam Borderscapes tidak dikenal adanya kegiatan mempengaruhi yang hanya berjalan di satu sisi saja (Cosgrove, 1998). Konsep Borderscapes yang begitu luas dan hampir tidak terbatas membuat definisi mengenai Borderscapes tidak memiliki definisi tunggal (Krichker, 2021).

Menurut Michael Foucault (Macey & Foucault, 2003), biopolitik adalah rasionalisasi

politik yang menitikberatkan pada administrasi kehidupan (administration of life) dan populasi sebagai subjeknya: 'to ensure, sustain, and multiply life, to put this life in order'. Transformasi dari politik kedaulatan (politics of sovereignty) ke politik masyarakat (politics of society). Gaya pemerintahan yang mengatur populasi melalui "biopower" (penerapan dan dampak kekuatan politik pada semua aspek kehidupan manusia). Ada tiga bentuk perbatasan biopolitik, yaitu: Offshoring, Outsourcing, dan Border Liaison Offices. Pada bentuk offshoring, yaitu kontrol perbatasan secara ekstrateritorial (dari luar wilayah negara), sebagai contoh adalah visa. Pada bentuk kedua, Outsourcing yaitu menggunakan pihak ketiga untuk mengatur kebijakan perbatasan dan praktik kontrol perbatasan, sebagai contoh Uni Eropa memakai jasa Private Military and Security Company (PMSC) untuk menegakkan kebijakan migrasi antar negara anggota. Sedangkan Border Liaison Offices, yaitu larangan ekstrateritorial yang menempatkan personil imigrasi dari negara tujuan utama didukung oleh kemitraan dengan negara asal dan negara transit, sebagai contoh Border Liaison Offices di perbatasan Uzbekistan-Tajikistan.

Terdapat 5 karakteristik Borderscapes perbatasan darat. Pertama, karakteristik fisik yang cakupannya adalah aspek penampakan langsung objek dari suatu wilayah sebagai bagian dari identitas wilayah tersebut. Dalam hal perbatasan antar negara harus terlihat artistic dan estetik karena bagian dari tampilan wajah nasional dalam dunia internasional. Kedua, Karakteristik infrastruktur yang cakupannya berupa sarana dan prasarana yang telah terbangun untuk menunjang kegiatan penjagaan dan pemeriksaan perlintasan di perbatasan. Seperti fasilitas bangunan pemeriksaan keberangkatan/kedatangan, bangunan utilitas, monumen, dibangun pula fasilitas penunjang lain seperti jalan perbatasan menuju pos lintas batas dan infrastruktur hunian di kawasan batas negara. Ketiga, karakteristik penduduk yang mencakup aspek sosial, budaya,

dan ekonomi dari penduduk dalam satu wilayah perbatasan. Masyarakat perbatasan darat antar dua negara langsung masih berada dalam satu rumpun kesukuan dimana sifatnya masih tradisional, kekeluargaan, memiliki bahasa dan hukum adat serta norma sosial yang sama. Keempat, karakteristik pertahanan dan keamanan mencakup aturan dalam perlintasan perbatasan darat belum memiliki aturan internasional yang sama seperti perbatasan udara dan laut, melainkan berdasarkan perjanjian/kesepakatan perbatasan pertahanan dan keamanan masing-masing negara berbatasan. Dan kelima, karakteristik isu sosial mencakup masalah yang timbul dalam kegiatan perlintasan antara dua negara berbatasan darat yang sifatnya masih tradisional dan kekeluargaan, seperti illegal crossing, illegal migrant, undocumented, perbatasan tradisional tanpa prosedur CIQ.

3.3. Paradigma Pemeriksaan Perbatasan

Perbatasan merupakan suatu alat instrumen negara untuk melindungi kepentingan negara dan juga melakukan kontrol terhadap mobilitas warga negaranya. Perbatasan diatur dengan mengutamakan keamanan negara dengan mengedepankan kekuatan militer. Hal ini disebut paradigma hard border. Dengan paradigma ini, negara ditempatkan sebagai aktor yang memiliki peran penting dalam melakukan pengamanan perbatasan. Negara memiliki kendali penuh atas orang dan mobilisasi sumber daya di daerah perbatasan. Sehingga, penempatan militer di wilayah perbatasan merupakan salah satu cara untuk mengamankan wilayah negara.

Dalam perkembangannya, paradigma ini dianggap menimbulkan berbagai permasalahan di daerah perbatasan, seperti kemiskinan, keterbatasan sumber daya, kesenjangan sosial ekonomi dengan wilayah lain. Hal ini kemudian menyebabkan munculnya paradigma soft border. Paradigma soft border menempatkan keamanan manusia (human security) berdasarkan pemenuhan hak-hak dasar manusia. Selama ini, fokus dari tata kelola

perbatasan didominasi oleh paradigma hard border yang mengedepankan keamanan negara. Hal inilah yang pada akhirnya dianggap menjadi penyebab kemiskinan, kesenjangan sosial-ekonomi, dan juga akses masyarakat di daerah perbatasan. Dengan paradigma soft border, keamanan negara adalah penting tetapi tidak cukup untuk memastikan keamanan dan kesejahteraan manusia. Karena itu dianggap lebih penting untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia seperti masalah pangan, kesehatan, tempat tinggal layak huni dalam perbatasan.

Paradigma hard border dan soft border sama-sama menekankan konsep kedaulatan negara namun dengan pendekatan yang berbeda. Meskipun kedua paradigma ini memiliki karakteristiknya masing-masing, namun kedua pendekatan ini dapat bekerja secara bersamaan. Pada dasarnya tata kelola perbatasan bukan merupakan suatu hal yang absolut. Penggunaan paradigma hard border atau soft border ataupun kombinasi keduanya dipilih berdasarkan pertimbangan dalam menyikapi konteks sosial. Negara sebagai pemegang kekuasaan tertinggi memiliki hak untuk memilih paradigma yang dipakai dalam tata kelola perbatasannya sendiri.

Dalam pemeriksaan perbatasan, terdapat dua paradigma yang berkembang, yaitu paradigma lama dan paradigma baru. Pertama, paradigma lama melihat perbatasan itu sebagai suatu yang terlihat wujud fisiknya dan tidak bergerak. Perbatasan ini menjadi pintu keluar-masuk orang-orang ke suatu negara. Di tempat inilah dilakukan pemeriksaan guna menjaga kedaulatan wilayah dan stabilitas negara. Paradigma ini menerapkan politics of fear dalam melihat perbatasan. Salah satu contoh penerapan paradigma lama ini adalah seruan pembangunan pagar perbatasan sepanjang 1078 km antara Amerika Serikat dan Meksiko setelah Undang-Undang mengenai Pagar Perbatasan ditandatangani Presiden George W. Bush. Sebelumnya, sudah dibangun pagar sepanjang 160 km pada tahun 2006 yang melalui area Konservasi di Arizona Timur. Sejak tahun 2006 sampai dengan tahun 2009, telah dibangun

pagar sepanjang 724 km di sepanjang perbatasan antara Amerika Serikat dan Meksiko.

Kedua, paradigma baru yang melihat perbatasan terlihat seperti tanpa batas (*borderless*). Sifat pemeriksaan lebih menekankan pada aspek pencegahan (*preventif*), pengambilan kebijakan luar negeri suatu negara, dan melakukan pengamanan dengan mengontrol pergerakan orang-orang dengan mempertimbangkan aspek sosio-politik, budaya, dan ekonomi. Paradigma baru ini melihat perbatasan dengan bersandar pada *Politics of Hope*. Contoh penerapan paradigma baru ini adalah *The Schengen Information System (SIS)* yang secara bersama digunakan oleh negara-negara Schengen Eropa, yang tidak memiliki perbatasan internal di antara mereka, untuk mengontrol perbatasan. Sistem ini berhasil menjadi sarana kerja sama otoritas perbatasan di negara-negara Schengen, misalnya kerja sama dalam melakukan pencarian orang hilang antara Irlandia dan Swiss, dan kerja sama pelacakan pelaku kriminal antara Italia dan Rumania.

Perbatasan darat antar-negara membawa peluang dan tantangan tersendiri dalam pengelolaan dan penjagaannya. Di perbatasan tersebut dapat terjadi berbagai interaksi yang membawa dampak positif sekaligus negatif. Sebagai dampak positif misalnya kegiatan ekonomi dan interaksi sosial antar masyarakat perbatasan yang dapat menjadi peluang peningkatan kesejahteraan dan geliat ekonomi masyarakat perbatasan. Adapun dampak negatif yang dapat terjadi, seperti tempat perlintasan orang/imigran gelap atau barang-barang secara ilegal, sehingga kegiatan kriminal meningkat.

4. Metode Penelitian

Metode penyusunan pada artikel ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menerapkan metode analisis dokumen (*document analysis*). Corbin & Strauss (2008) menjelaskan bahwa analisis dokumen merupakan sebuah prosedur sistematis untuk meninjau atau mengevaluasi dokumen dalam

bentuk materi cetak ataupun elektronik terkomputerisasi yang didistribusikan melalui jaringan internet. Data yang diperoleh kemudian diamati dan ditafsirkan untuk memperoleh arti dan pemahaman serta mengembangkan pengetahuan empiris. Untuk itu, dengan mengamati konsep dan karakteristik *borderscapes* migrasi dan perbatasan di Indonesia, dikumpulkan kebijakan dan peraturan yang diterapkan, data sekunder dari jurnal serta beberapa sumber artikel berita. Data tersebut kemudian dianalisis dengan metode analisis dokumen untuk memberikan gambaran, ulasan, serta mengevaluasi kebijakan yang ada terkait *borderscapes* di perbatasan darat, laut, dan udara Indonesia, serta karakter migrasi di beberapa wilayah perbatasan Indonesia.

Metode analisis dokumen memiliki beberapa kelebihan, seperti efisien terhadap waktu dan ketersediaan sumber yang beragam, Dokumen bersifat 'tidak terganggu' dan 'tidak reaktif' terhadap proses riset, bersifat stabil, memiliki ketepatan informasi/referensi, dan cakupan yang luas – dari segi rentang waktu, ragam peristiwa, serta banyaknya latar peristiwa. Namun, beberapa keterbatasan yang melekat pada metode analisis dokumen, yaitu detail informasi yang terkadang kurang memadai dalam satu dokumen karena tidak mempertimbangkan dokumen sebelumnya yang menyediakan hasil studi sebelumnya, keterbatasan akses karena dokumen lama mungkin saja diblokir atau tidak lagi tersedia, dan bias dalam pemilihan dokumen akibat ketidaklengkapan dokumen yang tersedia sehingga dokumen yang dipilih cenderung yang selaras dengan tujuan dalam penelitian. Keterbatasan dalam analisis dokumen ini masih dianggap sebagai potensi kelemahan daripada kelemahan besar sehingga analisis dokumen ini lebih banyak menawarkan kelebihan daripada kelemahannya (Bowen, 2009).

5. Hasil Penelitian

5.1. Konsep dan Praktik *Borderscapes* di Perbatasan Darat Indonesia

Tantangan Borderscapes perbatasan darat Indonesia, antara lain: batas negara yang belum konkret dan tetap, belum ada revisi terbaru tentang perjanjian dua negara atau lebih terkait dengan BCA (Border Crossing Agreement) dan BTA (Border Trade Agreement), kegiatan pelintas perbatasan sosio kultural yang dilakukan penduduk wilayah perbatasan, menjadi tempat kejahatan lintas batas, seperti pekerja migran ilegal, dan konsep Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) Darat, yang terdiri dari Pos Lintas Batas Negara (PLBN), Pos Lintas Batas (PLB), PLB Tradisional, dan PLB Laut.

Salah satu perbatasan darat yang dimiliki Indonesia adalah dengan Malaysia di Pulau Kalimantan. Borderscapes Indonesia-Malaysia dibangun akibat pertumbuhan masyarakat secara fundamental yang meliputi aspek budaya dan hubungan keluarga. Kondisi perbatasan darat di Indonesia terbangun atas hubungan kekerabatan dan/atau pekerjaan. Adanya pendekatan budaya dan tradisi tetapi tanpa konsep pos lintas batas yang belum terintegrasi. Ada perlintasan yang belum dijaga oleh otoritas perbatasan, termasuk sungai, laut. Terdapat tumpang tindih kewenangan pemeriksaan, pemeriksaan perbatasan darat berupa dokumen dan informasi lokal. Ada travel bubble atas kesepakatan dua negara. Kehidupan di perbatasan dipicu oleh aktivitas ekonomi dan perdagangan yang tak seimbang. Ada satu desa berpengaruh di antara PLBN/PLB dan masyarakatnya stateless.

Adapun peluang yang dapat diperoleh di wilayah perbatasan antara lain memberikan kesempatan kepada penduduk di perbatasan mengenyam pendidikan yang lebih baik karena perbedaan kemajuan pendidikan di daerah perbatasan. Karena transaksi menggunakan mata uang asing membuat nilai ekonomis yang dijual di daerah perbatasan mempunyai nilai jual yang lebih.

Dalam wilayah perbatasan, dimensi territorial menjadi sangat penting karena berkaitan dengan kedaulatan negara. Hal ini sering diikuti dengan berbagai isu kejahatan

transnasional seperti penyelundupan dan perdagangan ilegal termasuk di dalamnya peredaran narkoba dan perdagangan manusia. Selain itu juga terdapat isu kesejahteraan. Kesejahteraan masyarakat dalam hal ini adalah hasil dari berbagai faktor, seperti faktor ekonomi, kesehatan, kebutuhan pokok, dan lain-lain. Perbedaan kondisi ekonomi dan juga buruknya infrastruktur daerah perbatasan dengan negara tetangga dapat menjadi pemicu kompleksitas masalah di perbatasan.

Contohnya adalah perbatasan antara Indonesia dan Timor Timur. Meski ada kontrol perbatasan, orang-orang di kedua negara masih berusaha mencari jalan pintas untuk memenuhi kebutuhan. Kasus yang paling sering terjadi di kawasan perbatasan ini adalah penyelundupan barang kebutuhan sehari-hari dari Indonesia ke Timor Leste. Hal ini dilakukan oleh masyarakat Timor Leste dengan cara menghubungi kerabat atau teman di wilayah Indonesia untuk mencari pasokan kebutuhannya di Timor Leste. Hal ini untuk menghindari pengawasan di perbatasan dan juga untuk menghindari biaya impor dan ekspor barang melalui lintas batas yang meningkatkan harga barang kebutuhan pokok (Wuryandari, 2009). Hal ini menjadi dilema bagi masyarakat di wilayah perbatasan, di mana masyarakat menginginkan pengaturan pemeriksaan dan keamanan di perbatasan tidak terlalu ketat, tetapi di sisi lain negara harus dapat memastikan bahwa tidak ada pelanggaran hukum di antara dua negara karena hal itu berpotensi mengganggu kedaulatan negara.

5.2. Karakter dan Konsep Borderscapes, Migrasi, dan Perbatasan Udara di Indonesia

Biopolitik global perlintasan udara diatur dengan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang menekankan bahwa Setiap negara memiliki hak untuk mengatur dan mengendalikan ruang udaranya sendiri secara penuh dan utuh, dan tidak diizinkan adanya kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan persetujuan terlebih dahulu atau sesuai dengan perjanjian udara antara negara dengan negara lain, baik secara bilateral maupun multilateral.

(Paminto & Wahyudi, 2016). Atas sumber hukum penerbangan internasional tersebut maka pada tahun yang sama dibentuk badan penerbangan sipil internasional (ICAO - International Civil Aviation Organization). ICAO merupakan sebuah badan khusus PBB yang ditugaskan untuk mengkoordinasi dan mengatur perjalanan udara internasional. Dalam perjalanannya ICAO menghasilkan 18 Annex yang merupakan praktik standar dan yang direkomendasikan bagi para negara anggota ICAO.

Konsep lain dari perbatasan udara diantaranya adalah ADIZ (Air Defense Identification Zone) dan FIR (Flight Information Region). Zona Identifikasi Pertahanan Udara (ADIZ) adalah wilayah di atas tanah atau laut yang umumnya terbentang dari wilayah teritorial negara terkait hingga mencapai ruang udara di atas laut bebas yang terbatas dengan negara tersebut. (Lainatussara, 2020). ADIZ dan FIR merupakan instrumen pertahanan negara dalam mengamankan perbatasan udaranya. Pertahanan perbatasan udara didasarkan pada Dasar Hukum Udara yaitu: Menurut hukum, pesawat udara asing dilarang mengudara atau mendarat di ruang udara nasional negara lain, kecuali dengan izin khusus yang harus mematuhi ketentuan-ketentuan yang ditetapkan di negara tersebut serta prinsip resiprositas atau jika izin diberikan atas dasar persahabatan. (Pramono, 2011). Di Indonesia kedaulatan negara dan migrasi udara diatur dengan PP No 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.

Pengertian FIR (Flight Information Region) menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 55 tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional adalah suatu daerah dengan dimensi tertentu di mana pelayanan informasi penerbangan (flight information service) dan pelayanan kesiagaan (alerting service) disediakan. Negara dengan luas yang kecil dapat diatur oleh satu FIR sedangkan negara dengan wilayah yang lebih besar dapat

disubdivisikan ke dalam beberapa FIR regional. Pelayanan informasi penerbangan (flight information service) dan pelayanan kesiagaan (alerting service) adalah layanan dasar dari sebuah layanan udara yang menyediakan informasi yang berkaitan dengan praktik penerbangan yang aman dan efisien dimana suatu pesawat terbang dapat menghubungi pihak-pihak berwenang jika terjadi sebuah masalah. ICAO mengklasifikasikan FIR ke dalam 9 (sembilan) wilayah yaitu: Afrika-India (AFI), Asia (ASIA), Caribbean (CAR), Eropa (EUR), Timur Tengah (MID), Amerika Utara (NAM), Atlantik Utara (NAT), dan Amerika Selatan (SAM). Tiap wilayah mempunyai jumlah FIR yang bervariasi. FIR merupakan perwujudan dari Annex 11 ICAO yang batas-batas geografisnya diatur dalam Appendix I to the Directives to Regional Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct (Doc 8144). Di Indonesia dasar hukum FIR mengacu pada Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbunyi:

“Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara”

Migrasi internasional melalui perbatasan udara dilakukan melalui tempat pemeriksaan imigrasi yang berada di bandara internasional sebuah negara. Migrasi internasional melalui jalur udara menjadi pilihan utama karena jangkauan yang luas, waktu yang cepat, serta biaya yang terjangkau. Annex 9 ICAO mengatur mengenai infrastruktur yang diperlukan sebuah bandar udara untuk melakukan migrasi internasional melalui udara seperti ketersediaan tempat imigrasi, paspor, dan fasilitas serta praktik-praktik keamanan dan keimigrasian yang disarankan sebagai tindakanantisipasi terhadap ekses-ekses perjalanan internasional. Dalam perkembangannya tata

kelola perbatasan udara dibagi menjadi 2 (dua) yaitu paradigma lama dan paradigma baru.

Paradigma lama berfokus pada implementasi kegiatan yang berfokus pada manusia, reaktif, berdasarkan pada sebuah kasus, dan terkait dengan fungsi pelayanan dan pemeriksaan. Paradigma lama tata kelola perbatasan udara menitikberatkan pada bidang keamanan dan pertahanan wilayah udara yang mengedepankan interaksi manusia serta penilaian yang berbasiskan keamanan dan pertahanan teritorial. Paradigma tersebut juga berbasis pada kasus dan reaksi atas kasus tersebut. Paradigma lama tata kelola perbatasan udara bersifat deterrence yang artinya menjaga kedaulatan perbatasan udara sebuah negara dengan cara menghalangi negara lain masuk kedalamnya. Paradigma tersebut menggunakan hard power (kekuatan fisik) sebagai instrumen utamanya.

Seiring dengan berkembangnya teknologi dan kebutuhan negara maka paradigma perbatasan udara juga turut berubah. Paradigma baru tata kelola perbatasan udara berfokus pada otomatisasi dan peningkatan proses otentifikasi serta clearance melalui pengembangan teknologi, strategi proaktif, manajemen resiko, dan perbatasan sebagai garis pertahanan dan keamanan. Paradigma baru tata kelola perbatasan udara menggunakan otentikasi dan keamanan yang berbasis teknologi. Otentifikasi yang berbasis teknologi di perbatasan menekankan pada 2 hal yaitu: memfasilitasi masuk dan keluar orang yang telah terverifikasi dan memperkuat akses bagi mereka yang belum terdaftar (Gorodnichy, 2011). Penggunaan teknologi dalam tata kelola perbatasan dan otentifikasi tersebut mengoptimalkan potensi dari perbatasan udara secara maksimal.

Perbatasan udara mempunyai dampak, peluang, dan tantangannya sendiri. Timbulnya kegiatan illegal dan kejahatan transnasional melalui perbatasan udara dan adanya penerbangan-penerbangan yang masuk tanpa izin ke dalam sebuah negara merupakan dampak negatif yang terjadi. Hal tersebut akan bertambah berat apabila penerapan teknologi

yang belum maksimal, kurang adanya koordinasi antar instansi dan kurangnya alutsista yang menyebabkan tidak maksimalnya penegakan hukum. Meskipun demikian, peluang perbatasan udara juga besar. Terjalannya hubungan antarnegara yang baik serta maraknya migrasi internasional mampu menciptakan dampak ekonomi dan keamanan yang positif.

Faktanya, masih ada pelanggaran di ruang udara Indonesia yang dilakukan oleh penerbangan sipil/komersial maupun milik pemerintah/militer luar negeri karena mereka tidak melaporkan dan mengantongi izin berupa diplomatic clearance dari Kementerian Luar Negeri, security clearance dari Kementerian Pertahanan, maupun flight approval dari Kementerian perhubungan. Misalnya, pendaratan helikopter sipil asal Malaysia di Pos Pengamanan Perbatasan Aji Kuning, Pulau Sebatik, Kalimantan Utara pada Juni 2015, pesawat komersial Pakistan International Airlines rute Dili menuju Islamabad yang dipaksa otoritas Indonesia untuk mendarat darurat di bandara Sultan Hasanudin pada Desember 2010 karena tidak memiliki ketiga izin yang diwajibkan untuk melintas di udara Indonesia (Sefriani, 2015).

Beberapa contoh pelanggaran pesawat asing, terutama pesawat sipil atau komersil, di wilayah udara Indonesia beberapa telah diselesaikan sesuai regulasi, baik sanksi pidana maupun administratif, seperti dengan penjatuhan denda. Adapun nominal denda yang dijatuhkan diputuskan dan diatur berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Dari sanksi denda yang dijatuhkan, ada yang dinilai terlalu rendah dan tidak sebanding jika dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan negara untuk mengerahkan pesawat tempur milik TNI AU untuk menghalau pesawat yang melanggar tersebut. Dapat dilihat bahwa terdapat ketidaksesuaian dalam penegakan hukum terhadap pesawat yang melanggar wilayah kedaulatan Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI,

TNI AU memiliki wewenang untuk menyidik masalah pertahanan udara. Namun dalam kenyataannya, TNI AU hanya bertindak sebagai pencegah dengan melakukan pendaratan paksa. Saat ini, kewenangan penyidikan berada di Kementerian Perhubungan. Sementara itu, TNI AU melalui Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) hanya memiliki wewenang untuk menangkap pesawat yang melintas wilayah udara Indonesia tanpa izin. (Sefriani, 2015).

Di sisi lain, implementasi tata kelola perbatasan udara dengan paradigma baru di Indonesia dari perspektif imigrasi telah cukup baik. Pemerintah Indonesia telah memiliki sistem informasi yang mencatat perlintasan orang, yaitu Border Control Management yang telah terintegrasi dengan Enhanced Ceckal System (ECS) yang memuat data individu yang masuk dalam daftar cekal. Sistem ini dioperasikan melalui komputer yang digunakan para Pejabat Imigrasi di Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) di bandar udara internasional. Tools ini mempermudah petugas untuk memeriksa dan memberikan otentikasi serta clearance, serta membantu untuk manajemen resiko berupa meminimalisir kesalahan pemberian izin masuk/keluar bagi WNI maupun WNA yang ingin keluar atau masuk wilayah Indonesia (Arifin, 2018).

Mekanisme pemberian izin dan penolakan kepada orang asing untuk masuk ke wilayah Indonesia di Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian dan Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 44 Tahun 2015 tentang Tata Cara Keluar Masuk Wilayah Indonesia di TPI. Proses penolakan masuk ke Indonesia dan pemulangan orang asing ke negara asalnya telah ditetapkan dalam Konvensi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) Annex 9 bulan Oktober 2015. Ini merupakan salah satu mekanisme perwujudan bagaimana Indonesia mengelola perbatasannya di udara (Arifin, 2018).

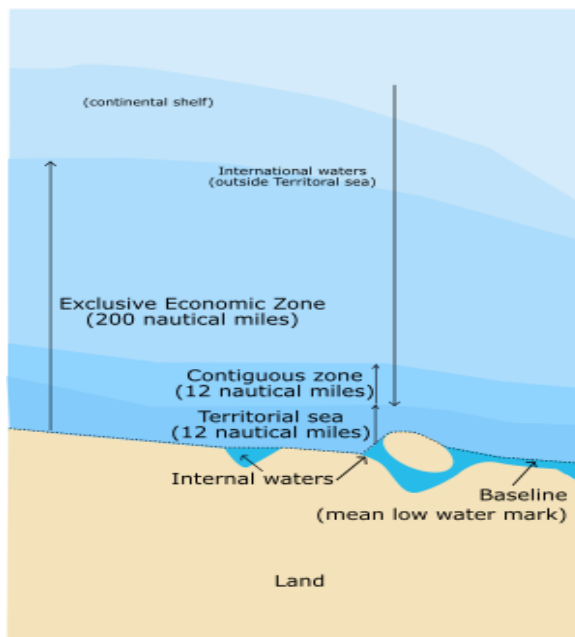
5.3. Konsep dan Karakteristik Borderscapes di Perbatasan Laut di Indonesia

Istilah Borderscapes yang mengambil sudut pandang perbatasan dengan paradigma baru menekankan pada perbatasan yang dibentuk melampaui semua aspek fisik dan geografis dan jauh masuk kedalam wilayah linguistik, budaya dan sosial (Krichker, 2021).

Dalam konteks perbatasan laut, laut yang berfungsi sebagai sarana transportasi yang mendukung jalur perdagangan internasional dan sebagai sumber daya alam yang sangat besar, baik itu sumber daya alam biotik maupun abiotik. Seringkali muncul permasalahan dan konflik kepentingan atas eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam tersebut yang akar permasalahannya adalah kedaulatan atas wilayah laut (Puspitawati, 2017).

Terkait atas kedaulatan wilayah laut, terdapat beberapa teori hukum laut yang digunakan oleh negara-negara di dunia, prinsip hukum kelautan klasik dalam hal kedaulatan wilayah perairan pertama kali diperkenalkan oleh Hugo de Grotius. Dalam bukunya, Grotius mengatakan bahwa laut atau perairan adalah 'res gentium', dimana seluruh negara di dunia memiliki hak yang sama atas wilayah laut atau perairan. Prinsip ini kemudian dikenal sebagai 'Mare Liberum' atau diterjemahkan sebagai Prinsip Laut Terbuka (Grotius, 2017). Bertentangan dengan Grotius, Selden menyajikan prinsip 'Mare Clusum' atau yang diterjemahkan sebagai Prinsip Laut Tertutup dimana sebuah negara dapat melaksanakan kekuasaan atau otoritas eksklusifnya atas wilayah laut atau perairan yang berada di sekitar dan sekeliling wilayah daratannya (Selden & Nedham, 2002). Sementara itu, Bynkershoek yang mendasarkan pada teori 'cannon shot', menjelaskan bahwa batas laut atau perairan yang dapat dimiliki oleh sebuah negara dan oleh karenanya menjadi objek kepemilikan dari suatu negara yaitu sejauh 3 mil laut (setara 5.6 Km) dari garis pantainya, area laut atau perairan diluar batas tersebut merupakan perairan internasional (Akashi, 1998).

Isu terkait berbagai klaim perairan teritorial memunculkan diselenggarakannya konferensi hukum laut yang ketiga yaitu the Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III) atau Konvensi Hukum Laut Internasional yang diselenggarakan antara tahun 1973 hingga 1982. Pada konvensi ini sejumlah ketentuan baru yang menggantikan konsep ‘freedom of the seas’ atau ‘Mare Liberum’ yang diungkapkan Grotius sebelumnya. Diantara beberapa ketentuan signifikan yang dibahas pada konvensi UNCLOS III itu diantaranya terkait penetapan batas wilayah laut, navigasi, yurisdiksi landas kontinen, batas zona ekonomi eksklusif (ZEE), penambangan dasar laut, sistem pengelolaan atau eksploitasi laut, status kepulauan dan sistem transit, perlindungan ekosistem laut, penelitian ilmiah serta penyelesaian konflik atau sengketa.



Gambar 5.1 Wilayah Perbatasan Laut Berdasarkan Konvensi UNCLOS

Terkait dengan penentuan batas laut, ketentuan yang ditetapkan dalam UNCLOS adalah sebagai berikut:

1. Batas laut atau perairan teritorial ditetapkan sejauh 12 mil laut (sekitar 22

Kilometer) dari garis pantai. Negara memiliki kedaulatan untuk menetapkan hukum, mengatur penggunaan wilayah dan menggunakan sumberdaya dalam batas tersebut.

2. Negara kepulauan (archipelagic state) memiliki kedaulatan atas wilayah laut yang dibatasi dengan cara menarik garis lurus yang ditarik dari titik terluar suatu pulau wilayah negara tersebut. Negara kepulauan dapat menentukan jalur laut dan udara yang dapat digunakan dan dilewati oleh negara asing.
3. Di luar batas laut teritorial yang ditetapkan sejauh 12 mil laut (22 km), terdapat area sejauh 12 mil laut (22 km) lebih lanjut dari batas laut teritorial yang disebut zona tambahan. Di wilayah zona tambahan ini suatu negara dapat mengatur dan menegakkan hukum di empat bidang tertentu yang telah ditentukan yaitu terkait perpajakan, kepabeanan, imigrasi, dan polusi.
4. Negara-negara yang berbatasan langsung dengan laut dapat menetapkan zona ekonomi eksklusif (ZEE) sampai dengan 200 mil dari garis pantai. Pada wilayah ZEE ini negara memiliki hak eksklusif tunggal untuk memanfaatkan seluruh kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
5. Landas kontinen (continent shelf) didefinisikan menjadi perpanjangan alamiah dari garis tepi daratan menuju luar tepi kontinen, yang ditetapkan sejauh 200 mil laut (sekitar 370 km) dari garis pangkal pantai. Negara memiliki hak untuk menambang sumber daya mineral dan material tak hidup di lapisan tanah yang berada di bawah batas landas kontinennya. Negara kepulauan juga memiliki hak eksklusif atas sumber daya hayati yang berada di wilayah batas landas kontinen, tetapi bukan makhluk yang hidup di luar wilayah ZEE. (UN General Assembly, 1982)

Berdasarkan dari hasil Konvensi UNCLOS III tersebut yang oleh Indonesia kemudian disahkan melalui Undang-undang No 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) menjadi landasan hukum laut yang digunakan dan diterapkan oleh Indonesia hingga saat ini. Sebagai negara kepulauan, dapat dilihat bahwa Indonesia memiliki keuntungan yang besar dalam landasan hukum perairan atau laut internasional dengan adanya hasil konvensi UNCLOS III tersebut,

Dalam hal borderscape perbatasan laut, Indonesia yang termasuk satu diantara 5 negara kepulauan yang diakui dalam UNCLOS III memiliki beberapa karakteristik yang cukup berbeda dibanding negara daratan lainnya, diantaranya:

1. Karakteristik fisik. Indonesia, sebagai negara kepulauan, memiliki batas maritim yang terdiri dari batas perairan/laut teritorial, batas landas kontinen (continent shelf), dan batas wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sesuai dengan hasil konvensi UNCLOS III.
2. Karakteristik infrastruktur. Sarana dan Prasarana yang digunakan sebagai penunjang kegiatan penjagaan dan pemeriksaan perlintasan di perbatasan berupa mercusuar, pelabuhan, pangkalan militer laut, kaban dan moda transportasi.
3. Karakteristik penduduk. Penduduk di wilayah perbatasan pulau pada umumnya tersebar secara tidak merata dan jarang terutama di pulau-pulau kecil dan terluar, bahkan terdapat banyak pulau yang tidak dihuni..
4. Karakteristik pertahanan. Indonesia sebagai negara dengan luas laut yang besar, sehingga Indonesia harus mampu membangun kekuatan pertahanan maritim yang kuat.
5. Karakteristik sumber daya alam. Sebagai negara kepulauan yang besar, Indonesia memiliki kekayaan sumber daya alam laut

yang melimpah sehingga menjadi incaran negara lain untuk menguasai dan mengeksploitasi kekayaan alam wilayah laut Indonesia.

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kedaulatan untuk mengelola kekayaan sumber daya lautnya, ditambah lagi posisi Indonesia yang sangat strategis yaitu berada pada jalur perdagangan internasional menjadikan wilayah laut Indonesia menjadi incaran negara lain terbukti dengan berbagai sengketa wilayah dan klaim pulau yang ada di perbatasan luar laut Indonesia.

Diluar sengketa wilayah dan klaim pulau di perbatasan Indonesia, banyaknya kasus pelanggaran wilayah perikanan oleh kapal asing, pengungsi dan pencari suaka yang menuju negara suaka dan kejahatan transnasional lainnya yang melalui wilayah laut menjadi masalah yang harus dihadapi oleh pemerintah Indonesia. Salah satu lembaga yang berwenang dalam pemeriksaan di perbatasan yaitu Imigrasi menghadapi masalah tersendiri dalam proses pemeriksaan imigrasi di perbatasan laut.

Dalam paradigma lama pemeriksaan perbatasan wilayah laut, menitikberatkan pemeriksaan pada aspek keamanan dan penegakan kedaulatan wilayah. Sedangkan paradigma baru tidak hanya menitikberatkan pada aspek keamanan namun meliputi beberapa aspek budaya, manusia, dinamika perbatasan, geopolitik, ekonomi dan berbagai aspek multidimensional lainnya.

Dalam pelaksanaan pemeriksaan di wilayah perbatasan laut terdapat konvensi internasional yang dihasilkan oleh badan khusus PBB (Perserikatan Bangsa Bangsa) yang mengatur terkait hukum perairan/laut dan keselamatan serta keamanan pelayaran. Konvensi tersebut adalah IMO FAL Convention (International Maritime Organization - Conference of Facilitation of Maritime Traffic) yang bertujuan untuk menyelaraskan berbagai peraturan pemerintah terkait hukum laut dengan peraturan

internasional yang berlaku. Meskipun hasil konvensi IMO FAL tidak diadopsi sepenuhnya oleh pemerintah Indonesia karena adanya berbagai perbedaan peraturan, namun proses adopsi berbagai standar yang ada pada konvensi IMO FAL kedalam peraturan keimigrasian laut di Indonesia memberi pengaruh yang cukup baik terhadap prosedur pemeriksaan keimigrasian bagi kru kapal atau awak alat angkut laut (Nursanto, 2019).

Salah satu kelemahan dari tidak di adopsinya hukum maritim internasional yaitu prosedur pemeriksaan keimigrasian di perbatasan laut tidak memuat manajemen risiko, penilaian risiko, dan analisis risiko untuk mendeteksi, menghalangi, atau mengganggu masuknya kapal, awak kapal, atau dokumen perjalanan yang melanggar hukum perairan Indonesia. Manajemen risiko adalah elemen penting dalam kontrol perbatasan modern untuk membantu badan-badan di perbatasan dalam menilai dan menganalisis risiko orang yang melintasi perbatasan dan penanggulangannya masalah migrasi dan pergerakan orang, termasuk kejahatan lintas batas. Ini diperluas ke kontrol perbatasan cerdas dengan menggunakan database biometrik yang mendeteksi pelancong yang tidak sah. Kemajuan teknologi dalam deteksi kapal yang tidak diinginkan dikerahkan menggunakan sensor dan platform pemrosesan yang disebut SPUDDS, khususnya, untuk mendeteksi kapal siluman yang menonaktifkan lokasi mereka (Arifin & Nurkumalawati, 2022).

Peraturan tentang operasi imigrasi di perbatasan laut, pengawasan, dan patroli tetap tidak jelas, mengakibatkan peningkatan jumlah imigran gelap, pengungsi, dan pencari suaka memasuki perairan Indonesia. Selain itu, dengan lemahnya kerjasama antar lembaga, dapat menyebabkan tumpang tindihnya penegakan hukum keimigrasian; bahkan seorang kapten dari satu kapal akan mengirimkannya dokumentasi yang sama lagi ke setiap otoritas perbatasan sebelum tiba, pada saat kedatangan, dan pada saat pergi meninggalkan wilayah Indonesia. Dengan demikian, kontrol perbatasan imigrasi hanya

berfokus pada verifikasi visa dan izin tinggal pada saat kedatangan daripada memulai patroli perbatasan yang efektif. Ini menunjukkan koordinasi strategis yang buruk dan tidak adanya operasi bersama yang andal.

Peraturan terkait proses pemeriksaan keimigrasian di Indonesia belum mengatur tentang penyimpangan rute kapal seperti rute ilegal (dari yang disepakati, langsung, jalur adat), tidak diinformasikan/tidak dideklarasikan/tidak diberitahukan, pelanggaran kontrak, dan penyimpangan yang dibenarkan karena darurat untuk menanggapi bahaya langsung dan menyelamatkan nyawa manusia. Penyimpangan yang dibenarkan tidak terbatas hanya pada perubahan rute pengiriman tetapi juga termasuk alasan medis, alasan keselamatan kapal, kejahatan di kapal, kecelakaan, kerusakan mesin, keselamatan nyawa manusia, harta benda dan kargo, atau alasan teknis lainnya. Kemudian, pelabuhan perlindungan diatur untuk kapal dengan penyimpangan. Kapten harus mengirimkan laporan dan pemberitahuan kepada otoritas perbatasan. Selanjutnya, badan CIQ akan mengizinkan atau menolak permohonan rencana penyimpangan.

Selain mengenai penyimpangan rute kapal, keimigrasian Indonesia juga belum mengatur mengenai penumpang gelap. Penumpang gelap adalah seseorang yang bersembunyi di atas kapal tanpa persetujuan pemilik kapal atau nakhoda dan tidak terdaftar dalam daftar awak maupun manifes penumpang. Petugas imigrasi berwenang melakukan pemeriksaan terhadap seluruh awak kapal atau penumpang di atas kapal dan memeriksa semua bagian kapal. Ketika penumpang gelap ditemukan, imigrasi Indonesia belum memiliki ketentuan penegakan keimigrasiannya dan belum ada prosedur penanganan kapal lebih lanjut.

Penumpang gelap dapat diizinkan untuk berlayar oleh otoritas perbatasan jika hanya sebuah kapal pemilik atau kapten melaporkan mereka di atas kapal sebelum mereka tiba di pelabuhan. Dalam kondisi seperti itu, seorang kapten menyelamatkan orang yang mengalami

kecelakaan kapal, kegagalan mesin, atau kecelakaan atau orang yang kapal ditangkap oleh bajak laut. Masalah penumpang gelap harus diatur dengan tata kelola global penumpang gelap, pengobatan, dan kerangka kerja keamanan. Otoritas perbatasan harus memiliki sistem pertukaran informasi elektronik yang terdiri dari informasi penumpang yang lebih detail, otorisasi perjalanan daftar awak, sistem informasi kargo, dan peta langsung kapal melalui satelit. Selain itu, teknologi perbatasan harus menggunakan pendekatan teknologi tinggi, sistem peringatan, dan sistem interoperabilitas dan saling berhubungan antar lembaga perbatasan untuk meningkatkan pemeriksaan di perbatasan laut dan keamanan sebagai kegiatan intelijen dan pengawasan.

Kendati demikian, Imigrasi Indonesia belum menggunakan teknologi perbatasan secara komprehensif. Tantangan ini diperparah dengan fakta bahwa teknologi perbatasan imigrasi Indonesia tidak terintegrasi dengan sistem informasi dari lembaga perbatasan lainnya, seperti Indonesian National Single Window dan Ekosistem Nasional Logistik milik Bea dan Cukai, maupun Pusat Informasi Maritim Indonesia (IMIC) milik Bakamla. Sebetulnya, kebijakan maritim Indonesia saat ini telah memerintahkan pihak berwenang di perbatasan untuk melakukan patroli seperti yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

Namun kebijakan ini pada pelaksanaannya terbagi menjadi dua bagian yang terdiri dari badan garis depan dan badan-badan khusus. Badan garis depan memiliki kekuatan untuk melakukan patroli laut dan memiliki kapal patroli yang perannya meliputi kepabeanan, operasi kelautan dan perikanan, pelayaran, TNI, dan Indonesia Polri. Sedangkan Badan Khusus tidak memiliki kapal patroli tetapi bertanggung jawab atas mengamankan batas laut Indonesia berdasarkan perannya. Oleh karena itu, kedua

lembaga sebaiknya dapat memulai operasi bersama, kegiatan pencarian dan penyelamatan, dan penegakan hukum maritim untuk menegakkan nasional kedaulatan dan keamanan.

5.4. Karakteristik Migrasi dan Perbatasan di Beberapa Negara dan Indonesia

Beberapa wilayah negara di dunia yang memiliki perbatasan negara di wilayah darat maupun di laut. Negara-negara di Eropa misalnya, yang memiliki perbatasan darat yang cukup banyak. Beberapa negara di Benua Eropa yang tergabung dalam Perjanjian Schengen, menghapus kebijakan paspor dan kontrol perbatasan di antar wilayah Schengen, namun memperketat kontrol pada perbatasan di daerah non-Schengen (European Commission, 2015).

Di negara Amerika Serikat yang berbatasan langsung dengan Kanada di utara dan Mexico di selatan memiliki perbedaan yang cukup signifikan. Perbatasan Amerika Serikat - Mexico dibangun pagar perbatasan kurang lebih sejauh 670 mil (Waruwu, 2019). Di perbatasan darat langsung ini pula kerap terjadi perlintasan imigran yang ingin masuk ke negara Amerika Serikat secara ilegal (Utami, 2020). Sebaliknya, di perbatasan utara Amerika Serikat Kanada yang sama-sama negara maju dan notabene merupakan salah satu batas negara terpanjang, yaitu 8.893 km, yang selain memiliki batas darat juga memiliki batas sungai dan danau (Tim Litbang MPI, 2022).

Bagi negara yang juga sekaligus benua, yaitu Australia, memiliki perbatasan negara yang dikelilingi lautan. Salah satu kendala yang dihadapinya adalah masalah imigran yang berupaya masuk melalui jalur laut. Walaupun Australia merupakan salah satu negara maju yang meratifikasi konvensi pengungsi 1951 dan menjadi negara tujuan utama bagi pengungsi dan pencari suaka, namun mereka tidak serta merta menerima imigran yang datang secara ilegal masuk ke wilayahnya di antaranya banyak yang menggunakan jalur laut melalui Pulau Christmas. Pemerintah Australia pernah mengambil kebijakan 'Turn Back the Boats',

yaitu pengusiran terhadap kapal-kapal imigran yang mencoba masuk wilayah Australia pada masa Perdana Menteri Tony Abbott pada tahun 2013 (Ulfa, 2019).

Untuk negara Indonesia yang membentang dari Sabang sampai Merauke dan dari Miangas sampai Pulau Rote yang disatukan dengan perairan antar pulau, sebagaimana Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah dan Batas Negara pasal 1 ayat (1) dan ayat (2), memiliki ketentuan penetapan wilayah negara berdasarkan hasil identifikasi bekas wilayah Kolonial Belanda berdasarkan prinsip *Uti Possidetis Juris* (Ali, 2016). Oleh karena itu, wilayah Semenanjung Malaka, sebagian wilayah di daerah Kalimantan bagian Utara (Sabah dan Sarawak) dan Pulau Tumasik atau Singapura bukan termasuk dalam wilayah Indonesia karena mereka merupakan wilayah Kolonial Inggris, sedangkan Timor Leste masuk sebagai wilayah kolonial Portugis.

Indonesia memiliki perbatasan darat internasional langsung dengan negara Malaysia di daerah Kalimantan bagian utara, dengan Papua Nugini di tanah Papua, serta dengan negara Timor Leste di Pulau Timor NTT. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2005 tentang Pengembangan Wilayah Perbatasan Negara, saat ini terdapat 18 Pos Lintas Batas Negara (PLBN) yang tersebar di semua titik perbatasan darat Internasional Indonesia dari target 24 PLBN yang akan dibangun hingga tahun 2024 (Humas BNPP, 2021). Untuk mengatur kegiatan dan pergerakan di wilayah perbatasan, pemerintah Indonesia dengan pemerintah negara yang berbatasan langsung membuat kesepakatan bersama mengenai aktivitas ekonomi dan perlintasan orang di kawasan perbatasan. Salah satunya adalah dengan negara Malaysia yang mengatur kegiatan perdagangan barang dan perlintasan orang di wilayah perbatasan Kalimantan berupa penandatanganan *Border Crossing Agreement (BCA)* pada 1967 dan *Border Trade Agreement (BTA)* pada 1970 (Janice et al., 2021). Perjanjian kerja sama ini dilakukan sebagai upaya untuk memenuhi

kebutuhan masyarakat daerah perbatasan. Kegiatan lintas batas yang diizinkan dan diakomodir dalam perjanjian antara dua pihak meliputi kunjungan keluarga, kegiatan sosial, hiburan, usaha/perdagangan, keperluan keagamaan, tugas pemerintah, dan keperluan lain yang telah disetujui oleh kedua belah pihak. Masyarakat di wilayah perbatasan dapat melakukan kegiatan atau aktivitas tersebut dengan syarat harus memiliki Pas Lintas Batas.

alam perjanjian yang mengatur kegiatan perdagangan lintas batas, tercantum barang-barang Indonesia yang diizinkan dijual ke Malaysia dan barang-barang yang diizinkan dibeli dari Malaysia oleh warga Indonesia di perbatasan. Perjanjian juga menentukan nilai barang yang diperbolehkan dibeli dan dijual dari/ke Malaysia. Masyarakat di wilayah perbatasan yang memiliki Kartu Identitas Lintas Batas (KILB) tidak akan dikenakan pajak jika melakukan perdagangan lintas batas, namun nilai barangnya dibatasi tidak boleh melebihi RM 600 atau setara dengan nilai kurang lebih dua juta rupiah bila dikurskan. (Janice et al., 2021).

Konsep *Borderscapes* memungkinkan terjadinya hubungan yang saling menguntungkan di antara negara-negara yang berbatasan untuk mengambil manfaat dari masing-masing negara melalui kerjasama di berbagai bidang seperti keamanan, penegakan hukum, ekonomi, sosial, dan budaya. Pengelolaan perbatasan yang menggunakan konsep *borderscapes* akan cenderung menekankan pada pentingnya membangun kerjasama sehingga akan melihat perbatasan melalui paradigma baru perbatasan yang lebih bersifat *soft border*. Peningkatan kekuatan militer di perbatasan yang bersifat *hard border* tentu tetap diperlukan demi menjaga tegaknya kedaulatan seiring dengan potensi ancaman keamanan dan pertahanan yang selalu melekat pada wilayah perbatasan. Namun, pelaksanaannya dilakukan dengan tujuan preventif atau pencegahan sehingga kegiatan-kegiatan pembangunan di perbatasan dapat

berjalan aman dari gangguan berbagai ancaman.

Daerah perbatasan yang identik dengan wilayah tertinggal, terbelakang, dan terisolir tentu sangat membutuhkan perhatian dari pemerintah setempat. Apalagi jika terdapat perbedaan taraf hidup dan kualitas hidup yang jauh berbeda antara dua negara yang berbatasan langsung. Jika pada wilayah seperti ini perbatasan hanya dilihat melalui pendekatan hard border, maka penduduk yang hidup di wilayah yang tertinggal itu akan terdorong untuk melakukan cross border ke negara yang lebih menunjang kehidupan. Oleh karena itu, jika suatu negara belum mampu melakukan pemerataan pembangunan di seluruh perbatasan baik berupa sarana dan prasarana maupun infrastruktur dan transportasi maka salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan membangun suatu kawasan yang dapat menjembatani dan memfasilitasi penduduk perbatasan untuk dapat melakukan cross border dengan aman nyaman. Salah satu cara yang dilakukan Indonesia adalah dengan membangun banyak Pos Lintas Batas Negara di perbatasan daratan yang berbatasan dengan Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste.

Dilihat dari karakteristik migrasi yang terjadi selama ini di perbatasan Indonesia dan Malaysia, Indonesia dan Papua Nugini, dan Indonesia dan Timor Leste, terlihat bahwa kecenderungan orang melintasi negara adalah karena faktor ekonomi dan pendidikan. Dapat dikatakan bahwa infrastruktur, lapangan kerja, serta budaya menjadi faktor pendorong dan penarik migrasi di tapal batas Indonesia. Terbatasnya akses transportasi dan infrastruktur di wilayah Krayan, Kalimantan Utara mendorong banyak warganya pindah sementara bahkan pindah permanen ke Sarawak, Malaysia. Sedangkan di Atambua dan Amfoang Timur, Nusa Tenggara Timur (NTT), ketersediaan sarana dan prasarana disana menjadi faktor penarik bagi warga Timor Leste bermigrasi ke NTT. Begitu pula yang terjadi di Skouw, Jayapura, Papua. Ketersediaan sarana dan prasarana serta tersedianya barang

dagangan murah menarik minat warga perbatasan Wutung, Papua Nugini untuk berdatangan ke Pasar Skouw guna memenuhi keperluan membelanjanya. Sedangkan bagi WNI yang kebutuhan utamanya sudah dapat terpenuhi di dekat pasar Skouw, mereka yang melintas ke Papua Nugini lebih karena tertarik berwisata oleh keindahan alam di Papua Nugini yang menawarkan pemandangan laut dari atas bukit.

Pola migrasi yang terjadi di perbatasan Indonesia dan Timor-Leste menunjukkan bahwa banyak warga Timor-Leste yang memilih untuk berobat atau belajar di Amfoang Timur atau Kota Kupang di Indonesia demi mendapatkan pendidikan yang lebih baik. Selain itu, masyarakat di sekitar perbatasan kedua negara tersebut juga memiliki hubungan budaya yang erat karena merupakan anggota suku yang sama, sehingga masih terdapat tradisi saling mengunjungi keluarga untuk urusan adat, seperti pernikahan, kematian, atau keperluan kekerabatan lainnya.

Sebaliknya, di wilayah Krayan, Kalimantan Utara, banyak warga Dayak Lundayeh yang memutuskan untuk pindah ke luar kota karena keterbatasan infrastruktur dan kurangnya lapangan kerja di sana. Hal ini terlihat dari laju pertumbuhan penduduk yang semakin menurun sejak 1980-an serta jumlah penduduk yang cenderung statis, yaitu 8.920 jiwa pada tahun 1984 dan 8.780 jiwa pada tahun 2015. Pola migrasi keluar warga Krayan ini juga ditunjang oleh hasil penelitian di Desa-desa Perbatasan di Kalimantan Timur (Mubyarto et al., 1991). yang menunjukkan bahwa penduduk Kecamatan Krayan sering melakukan migrasi nonpermanen atau permanen ke Serawak untuk mencari tambahan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan pendidikan anak dan bahan pokok.

Berdasarkan penelitian Syafuan (2014) dari jumlah 16.000 warga Krayan, setengahnya telah pindah ke Sarawak, Malaysia Timur, dan Brunei. Penelitian juga menunjukkan bahwa sebagian warga Krayan telah pindah ke Tarakan dan Tanjung Selor untuk mencari kesempatan

kerja atau untuk mencari kehidupan yang lebih baik. Pola perpindahan ini terus berlangsung hingga saat ini, dengan tujuan yang masih relatif sama, yaitu daerah-daerah yang dekat secara geografis dan budaya dengan Krayan, seperti Malinau, Samarinda, Tarakan, Nunukan, dan Tanjung Selor. Selain faktor ekonomi, migrasi keluar Krayan juga didorong oleh kebutuhan akan pendidikan.

6. Kesimpulan

Hasil analisis yang dapat disimpulkan melalui artikel ini adalah bahwa konsep borderscapes yang begitu luas tidak hanya berbicara tentang aspek fisik dan pergerakan manusia saja tetapi juga pada kaitannya terhadap keamanan, politik, ekonomi, sosial budaya dan aspek lainnya yang secara luas membuat borderscapes tidak memiliki definisi yang tunggal.

Konsep dan karakteristik borderscapes di berbagai jenis perbatasan darat, laut maupun udara memiliki peluang dan tantangannya masing-masing yang harus dapat dihadapi dan dimanfaatkan sebaik mungkin agar dapat memberikan keuntungan yang seluas-luasnya serta tidak menimbulkan ancaman terhadap pertahanan dan keamanan nasional. Pemahaman terhadap masalah-masalah yang terjadi di berbagai jenis perbatasan seharusnya dapat memberikan solusi yang tepat dan komprehensif dalam penyelesaian masalah tersebut.

Dibutuhkan kesadaran dan kerjasama antar elemen masyarakat dan pemerintahan melalui aksi dan regulasi agar penegakan hukum/peraturan di wilayah perbatasan dapat menjadi perwujudan kedaulatan negara yang kuat di wilayah perbatasan negara.

DAFTAR PUSTAKA

Akashi, K. (1998). *Cornelius Van Bynkershoek: His Role in the History of International Law*. Springer Netherlands.

- Appadurai, A. (1996). *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization*. University of Minnesota Press.
- Arifin, R. (2018). *Penolakan Orang Asing ke Indonesia melalui Tempat Pemeriksaan Imigrasi Di Bandara Internasional: Sebuah Kedaulatan Absolut*. 1, 151–170.
- Arifin, R., & Nurkumalawati, I. (2022, December). *Maritime Bordering Practices in Indonesia: Immigration Border Clearance Challenges*. <https://doi.org/10.4108/eai.18-9-2022.2326035>
- Bowen, G. A. (2009). Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Corbin, J., & Strauss, A. (2008). *Basics of Qualitative Research (3rd ed.): Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. SAGE Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781452230153>
- Cosgrove, D. E. (1998). *Social Formation and Symbolic Landscape*. University of Wisconsin Press.
- dell’Agnese, E., & Amilhat Szary, A.-L. (2015). *Borderscapes: From Border Landscapes to Border Aesthetics*. *Geopolitics*, 20(1), 4–13. <https://doi.org/10.1080/14650045.2015.1014284>
- Dolff-Bonekamper, G. (2005). *Dividing lines, connecting lines, Europe’s cross-border heritage*. Council of Europe.
- European Commission. (2015). *Europe without borders : the Schengen area*. Publications Office. <https://doi.org/doi/10.2837/78709>
- Gammeltoft-Hansen, T., & Tan, N. F. (2017). The End of the Deterrence Paradigm? Future Directions for Global Refugee Policy. *Journal on Migration and Human Security*, 5(1), 28–56. <https://doi.org/10.1177/23315024170050103>
- Gorodnichy, D. O. (2011). Multi-order biometric score analysis framework and

- its application to designing and evaluating biometric systems for access and border control. *2011 IEEE Workshop on Computational Intelligence in Biometrics and Identity Management (CIBIM)*, 44–53. <https://doi.org/10.1109/CIBIM.2011.5949204>
- Grotius, H. (2017). *The freedom of the seas: Or the right which belongs to the dutch to take part in the east Indian trade. Translated with a revision of the Latin text of 1633 by Ralph van deman magoffin. Edited with an introductory note by James brown Scott (1916)* (J. B. Scott, Ed.). Lawbook Exchange.
- Harbers, A. (2003). *Borderscapes: The influence of national borders on European spatial planning*. In *Euroscapes* (pp. 143–166).
- Humas BNPP. (2021). *Yuk Kenali Tipe-tipe PLBN yang ada di Perbatasan Negara*. <http://ppid.bnpp.go.id/news/newsdetail/1185/yuk-kenali-tipetipe-plbn-yang-ada-di-perbatasan-negara>
- Janice, C., Kurniawan, A. M., Lukito, T., Winola, L., Christina, C., & Arkan, A. A. (2021). Pengaruh Border Trade Agreement (BTA) dan Border Crossing Agreement (BCA) sebagai Landasan Hubungan Diplomatik Indonesia-Malaysia. *Jurnal Sentris Edisi Khusus Diplomasi*. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/Sentris/article/view/5187>
- Krasner, S. D. (1999). *Sovereignty: Organized Hypocrisy*. Princeton University Press.
- Krasner, S. D. (2001). Abiding Sovereignty. *International Political Science Review*, 22(3), 229–251. <https://doi.org/10.1177/0192512101223002>
- Krichker, D. (2021). Making Sense of *Borderscapes: Space, Imagination and Experience*. *Geopolitics*, 26(4), 1224–1242. <https://doi.org/10.1080/14650045.2019.1683542>
- Lainatussara. (2020). Pentingnya Air Defense Identification Zone di Indonesia. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, 21(3), 459–472. <https://doi.org/10.24815/kanun.v21i3.14176>
- Macey, D., & Foucault, M. (2003). *Society must be defended: Lectures at the collaage DE France, 1975-76*. Picador.
- Mubyarto, S. L., Sudiro, P., Awang, A. A., Sulisty, D. A. S., Rejeki, N. S., & Pratiwi, E. (1991). *Kajian Sosial Ekonomi Desa-Desa Perbatasan di Kalimantan Timur*. Yogyakarta: Aditya Media Press.
- Nursanto, G. A. (2019). Pemeriksaan Keimigrasian Dalam Perspektif Konvensi Internasional (IMO FAL Convention). *Jurnal Ilmiah Kajian Keimigrasian*, 2(2).
- Paminto, A., & Wahyudi, M. (2016). Penegakan Hukum Di Perbatasan Wilayah Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Advokasi*, 6(2).
- Pramono, A. (2011). *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Ghalia Indonesia.
- Puspitawati, D. (2017). *Hukum Laut Internasional*. Kencana.
- Sefriani. (2015). Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, 4(22).
- Selden, J., & Nedham, M. (2002). *Of the Dominion, Or, Ownership of the Sea* (Issue v. 1). Lawbook Exchange.
- Syafuan, R. (2014). Potret Rasa Kebangsaan di Wilayah Perbatasan Indonesia-Malaysia: Kasus Desa Long Nawang Malinau dan Krayan Nunukan, Kalimantan Utara. *Jurnal Penelitian Politik*, 11(1).
- Tim Litbang MPI. (2022, April 25). 3 Perbatasan Negara Terpanjang di Dunia, Amerika-Kanada Salah Satunya. <https://nasional.okezone.com/read/2022/04/24/337/2584410/3-perbatasan-negara->

terpanjang-di-dunia-amerika-kanada-salah-satunya

- Ulfa, Nadlirotul dkk. (2018). *Hard and Soft border Paradigm for border Governance in Indonesia: A General Review*. *Politik Indonesia: Indonesian Political Science Review* 3 (1), pp. 81-103 DOI: <http://dx.doi.org/10.15294/jpi.v3i1.9396>
- UN General Assembly. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*.
- Utami, U. D. (2020, June 17). *Perkembangan Tembok Perbatasan Amerika Serikat-Meksiko Di Era Donald Trump*. <https://publika.rmol.id/read/2020/06/17/439496/perkembangan-tembok-perbatasan-amerika-serikat-meksiko-di-era-donald-trump>

- Waruwu, C. B. (2019, January 19). *Sejarah Pembuatan Tembok Perbatasan Meksiko - AS, Bagaimana Awalnya?* <https://www.idntimes.com/news/world/chryst-bastian-waruwu/sejarah-pembuatan-tembok-perbatasan-meksiko-as-bagaimana-awalnya-c1c2>
- Wiradipradja, E. S. (2009). Wilayah Udara Negara Ditinjau dari Segi Hukum Internasional. *Indonesia Journal of International Law*, 6(4), 495–503.
- Wuryandari, Ganewati dkk. (2009). *Keamanan di Perbatasan Indonesia-Timor Leste*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.