



**DILEMA KEBIJAKAN OPERASI MARE NOSTRUM
TERHADAP ARUS MIGRASI DI ITALIA
2012 – 2015**

Almira Devina Phedra Phelia

Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website: <http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Migration flows in Italy increased post-Arab Spring that happened in North Africa and the Middle East. Libya as a major gateway shipments directly affected migrants from the Arab Spring so that there is instability in the conditions of the region. Smugglers from Libya used to send irregular migrants from Libya towards Italy. On the way to Italy, many migrants suffered at sea, the vessel which carrying migrants was not worth with excess capacity. Lampedusa tragedy claimed 360 people died at sea, the Italians immediately responded by establishing an operations to rescue migrants named Operation Mare Nostrum. This rescue operation received a negative response from the other party, because the operation regarded as the cause of the high flows of irregular migration in Italy and spread to other EU countries, then causing a dilemma. Italy have to bear a very high cost to run the operation alone, but Italy still carry out such operations alone. This research tried to find the Italian reasons to run Operation Mare Nostrum and effectiveness of the policy. This research found that Operation Mare Nostrum done in obedience to comply the norm and it was not so effective in its implementation.

Kata Kunci: *Indonesia, South Korea, Indonesian workers, neoliberalism*

PENDAHULUAN

Italia adalah negara tujuan migrasi dan Libya merupakan gerbang utama pengiriman migran melalui jalur laut. Ketidakstabilan politik di Libya akibat *Arab Spring* dijadikan lahan subur bagi para pelaku penyelundup untuk mengirim ribuan migran ireguler dari daratan Afrika melewati Mediterania menuju Eropa (Toaldo, 2015: 9). Banyaknya migran ireguler yang berdatangan menimbulkan masalah tersendiri bagi Italia. Italia adalah negara yang cukup fokus untuk menyelesaikan masalah migran ireguler, namun regulasi tentang migran masih dikatakan belum berhasil mengingat jumlah para migran terus bertambah. Para migran yang berdatangan sering dikatakan sebagai “Marocchini” atau orang Maroko. “Marocchini” hanya digunakan sebagai istilah migran yang berasal dari Afrika karena pada kenyataannya jumlah migran asal Maroko hanya berkisar 10% dari total migran yang tercatat oleh pihak Italia (Knepper, 2007: 49). Seiring berjalannya waktu dan bersamaan dengan krisis di wilayah Timur Tengah serta Afrika Utara, terjadilah ketidakaturan arus migrasi masuk dalam wilayah Italia.

Migran yang akan pergi ke Italia melalui jalur laut berada dalam tingkat keamanan yang sangat minim. Ini dikarenakan akomodasi yang buruk. Dengan begitu tingkat keselamatan migran di laut tidak dapat dijamin dan kondisi dapat berubah fatal sewaktu-

waktu. Minimnya tingkat keselamatan dikarenakan penyelundup tidak memberi jaminan keselamatan sama sekali meski mereka harus membayar mahal yaitu antara 1000 hingga 2000 dinar dan bahkan 3000 dinar (Fargues & Bonfanti, 2014: 8).

Pada 3 Oktober 2013, 518 hingga 548 migran asal Eritrea, berlayar dari Libya menuju Italia mengalami kecelakaan. Kapal yang mengangkut migran tersebut karam di dekat perairan Lampedusa. Korban meninggal 360 jiwa (Angkatan Laut Italia, 2015) . Pada 11 Oktober 2013, peristiwa serupa kembali terjadi, kapal migran karam di dekat perairan Lampedusa dan Malta. Tragedi ini termasuk dalam tragedi kemanusiaan yang mengakibatkan ratusan korban meninggal. Satu minggu setelah kejadian, dibentuk sebuah operasi yang dinamakan Operasi Mare Nostrum.

Operasi Mare Nostrum memiliki tujuan utama yaitu menyelamatkan migran di Laut. Tujuan mulia operasi pencarian dan penyelamatan di Mediterania justru mendapat kecaman dari pihak Inggris, Menteri Luar Negeri dan Persemakmuran, Lady Anelay mengatakan bahwa pihaknya tidak akan mendukung operasi pencarian dan penyelamatan di Mediterania, hal tersebut dirasa hanya akan menjadikan faktor penarik bagi migran (The Guardian, 2014) dan operasi tersebut dapat mendorong lebih banyak orang untuk mencoba menyeberangi laut yang berbahaya agar dapat masuk ke Eropa (BBC, 2014).

Dalam menjalankan Operasi Mare Nostrum pihak Italia harus mengeluarkan dana yang tidak sedikit, yaitu 9 juta Euro per bulan (Amnesti Internasional, 2014: 22). Biaya yang tinggi ini ditanggung oleh pemerintah Italia sendiri, karena lemahnya dukungan dari negara-negara di Uni Eropa. Italia tidak hanya menjadi negara tujuan, tetapi juga menjadi negara transit bagi migran (Marconi, 2016). Dijadikannya Italia sebagai negara transit mengakibatkan meluasnya migrasi ireguler ke negara-negara lain di Uni Eropa khususnya Jerman yang juga menjadi tujuan utama migran untuk ditinggali (Reuters, 2016). Rumusan masalah yang muncul dari penelitian ini adalah “Mengapa Italia tetap konsisten membantu para migran di perairan Mediterania melalui Operasi Mare Nostrum ? dan apakah Operasi Mare Nostrum efektif menekan angka kematian migran dan angka migrasi ireguler ?”

Penelitian ini menggunakan konsep norma dalam konstruktivisme. Norma memiliki standar perilaku yang berisi larangan dan anjuran dalam bertindak. Dalam konsep ini, hubungan antar negara diibaratkan sebagai hubungan sosial yang terjadi dalam masyarakat. Atau dengan kata lain posisi negara dalam dunia internasional sama dengan posisi individu dalam masyarakat (Rosyidin, 2014 : 47).

Negara melakukan sebuah tindakan atau membuat kebijakan bukan karena kepentingan negaranya semata. Dalam hal ini, norma menjadi acuan bagi negara untuk bertindak dalam isu internasional. Norma erat kaitannya dengan perilaku yang pantas untuk dilakukan (Rosyidin, 2014: 71). Norma mewakili harapan bersama tentang perilaku yang berasal dari keyakinan, standar perilaku, konvensi internasional dan prosedur pengambilan keputusan (Beasley, 2013: 12).

Negara bertindak berdasar apa yang pantas dan baik untuk dilakukan. Konsep ini disebut dengan logika kepantasan atau *logic of appropriateness*. Logika kepantasan memiliki arti negara tidak melihat apakah norma melayani kepentingannya atau tidak, tetapi mereka melihat norma sebagai sesuatu yang memberi makna tentang tindakan yang dianggap baik atau pantas (Rosyidin, 2014: 74).

PEMBAHASAN

Italia sebagai negara tujuan migrasi membentuk sebuah operasi penyelamatan pada tanggal 15 Oktober 2015 yang diberi nama Operasi Mare Nostrum (Kementerian Pertahanan Italia, 2016). Operasi Mare Nostrum dimulai pada tanggal 18 Oktober 2011 satu minggu setelah kejadian kapal karam di dekat perairan Lampedusa (Angkatan Laut

Italia, 2016). Operasi Mare Nostrum tergolong sebagai operasi pencarian dan penyelamatan atau *Search and Rescue* (SAR).

Operasi Mare Nostrum berlangsung di perairan internasional, menggunakan peralatan dan kapal milik Angkatan Laut dengan tujuan untuk mengidentifikasi migran dan kapal – kapal milik penyelundup sedini mungkin (Amnesti Internasional, 2014: 23). Kapal yang ditumpangi penyelundup biasa disebut dengan mothership, merupakan kapal yang ukurannya lebih besar dan biasanya adalah kapal nelayan. Kapal tersebut adalah tempat awal pengiriman migran sebelum pemindahan ke kapal berikutnya untuk mencapai Italia (Kementerian Pertahanan Italia, 2014). Operasi Mare Nostrum beroperasi pada kisaran jarak 43.000 km², lalu meluas menjadi 400 mil di sekitar perairan Lampedusa dengan 150 mil di bagian Timur, meluasnya wilayah operasi ini menjadikan adanya tumpang tindih wilayah SAR milik Malta dan Libya (Amnesti Internasional, 2014: 26).

Operasi Mare Nostrum bekerjasama baik dengan penjaga pantai Italia. Para penjaga pantai melalui *Rescue Coordination Center* (RCC) di Roma bertanggung jawab atas koordinasi dengan operasi SAR di dalam zona kawasan SAR. RCC Roma menerima seluruh permintaan bantuan melalui saluran telepon dan kemudian hadir untuk melakukan misi sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Penumpang di Laut (SOLAS) dan Konvensi Internasional tentang Pencarian dan Penyelamatan di Laut (SAR) yang memang menjadi landasan hukum laut internasional apabila terjadi peristiwa kemanusiaan di laut (Beckwith, 2014).

Pada awalnya Italia juga bekerjasama dengan penjaga pantai Libya, namun kerjasama tersebut kandas berbarengan dengan kondisi Libya yang tidak dapat mengontrol pengawasan laut. Padahal kerjasama ini dinilai akan sangat efektif apabila Libya sebagai negara transit dapat mengoptimalkan penjagaan pantai. Sehingga sebagian besar kontrol laut Mediterania dijalankan oleh pihak Italia.

Kapal milik Angkatan Laut Italia dapat mendeteksi keberadaan kapal nelayan yang ditumpangi oleh migran termasuk pencari suaka di tengah laut. Dengan begitu, untuk mengurangi resiko terjadinya bencana kemanusiaan, anggota tim penyelamat melakukan penindakan dini yaitu dengan memindahkan migran dari kapal nelayan ke kapal milik Angkatan laut untuk kemudian dilakukan evakuasi sekaligus pendataan (Ramazzotti, 2016). Evakuasi dan pendataan dilakukan oleh anggota Angkatan Laut dengan mengidentifikasi nama, usia, kewarganegaraan dan pengambilan gambar. Selain itu, tim medis ikut diterjunkan untuk memantau kondisi kesehatan migran (Amnesti Internasional, 2014: 25).

Operasi Mare Nostrum diakhiri satu tahun setelah dibentuk, tepatnya pada tanggal 31 Oktober 2014. Sebagai respon terhadap kesengsaraan migran di laut, Operasi Mare Nostrum telah menjalankan 421 kali operasi di laut dan menyelamatkan 150.810 migran (Angkatan Laut Italia, 2016). Keberhasilan penyelamatan tersebut tak lain karena dukungan peralatan yang canggih dan biaya yang besar karena Italia harus mengeluarkan 9.000.000 Euro per bulan untuk mendanai operasi tersebut (Amnesti Internasional, 2014: 22).

Kewajiban kapal untuk menyelamatkan kehidupan di laut lebih spesifik dijelaskan dalam UNCLOS 1982 pasal 98 (1) yang berisi setiap negara mewajibkan nahkoda suatu kapal yang berlayar di bawah benderanya untuk, selama hal tersebut dapat dilakukannya tanpa menimbulkan bahaya yang besar bagi kapal, awak kapal ataupun penumpang: (a) memberi pertolongan pada setiap orang yang di temukan dalam keadaan bahaya akan hilangnya nyawa di laut; (b) menuju secepatnya untuk menolong orang yang sedang dalam kesulitan, hal tersebut dilakukan apabila memperoleh informasi tentang kebutuhan penyelamatan korban, sepanjang tindakan tersebut dapat dan mungkin dilakukan oleh

kapal yang menerima informasi. Selain itu, berdasarkan peraturan BAB V pasal 33 ayat 1 dari International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) tahun 1974 disebutkan bahwa nahkoda kapal yang dalam posisi dapat memberi bantuan dari penerima sinyal yang bersumber dari orang dalam kesulitan di laut, terikat atau berkewajiban untuk memberi bantuan dengan cepat, bantuan tersebut dapat dilakukan apabila kapal tersebut dapat memperoleh informasi secara lengkap atau melihat kondisi layanan kapal untuk melakukannya. Kewajiban penyelamatan harus dilakukan tanpa melihat kebangsaan, status orang tersebut atau kondisi di mana mereka ditemukan.

Dalam International Convention on Maritime Search and Rescue atau konvensi SAR 1979 disebutkan bahwa dalam misi penyelamatan ditujukan kepada setiap orang yang mengalami tragedi di laut terlepas dari kebangsaan dan status orang serta kondisi ketika ditemukan dan menyediakan kebutuhan medis atau lainnya yang dirasa perlu, serta mengantarkan korban ke tempat yang lebih aman. Pada Mei 2004, Komite Keselamatan Maritim dari Organisasi Maritim Internasional (IMO) mengadopsi Amandemen Konvensi SOLAS dan SAR, hal tersebut dilakukan guna memperkuat sistem SAR. Amandemen tersebut berlaku bagi negara yang meratifikasi pada 1 Juli 2006 (Amnesti Internasional, 2014: 29).

Pedoman yang dijadikan acuan dalam misi penyelamatan adalah resolusi Komite Keselamatan Maritim (MSC) 167 (78) tahun 2004, yaitu: (1) Pemerintah suatu negara bertanggung jawab untuk wilayah SAR di mana korban itu ditemukan dan menyediakan serta memastikan tempat yang aman (para. 2.5) ; (2) tempat yang aman adalah lokasi di mana operasi penyelamatan dapat diakhiri, dan di mana keselamatan atau kehidupan para korban tidak lagi terancam, dasar kebutuhan manusia (seperti makanan, tempat tinggal dan kebutuhan medis) dapat dipenuhi dan pengaturan transportasi dapat dibuat untuk para korban (para. 6.12); (3) Kapal penolong dapat dijadikan sebagai tempat penyelamatan sementara yang aman, dan harus dibebaskan dari tanggung jawabnya secepat pengaturan alternatif dapat dibuat (para. 6.13); (4) Menghindari penurunan korban yang diselamatkan di laut pada tempat-tempat di mana kehidupan mereka dapat terancam (para. 6.17); (5) Identifikasi korban yang diselamatkan tidak boleh memihak atau melihat kondisi dan status yang melekat pada migran, seperti status kewarganegaraan (para. 6.20).

Aspek normatif yang telah disebutkan pada resolusi komite keselamatan maritim (MSC) tahun 2004 diimplementasikan oleh Italia melalui Operasi Mare Nostrum, yaitu pertama pada kasus penyelamatan migran yang menyeberangi Laut Mediterania dari Libya pada 24 Januari 2014. Sebelum migran melakukan perjalanan, mereka membayar uang pada penyelundup sebanyak 600 Euro per orang. Mereka dijanjikan akan mendarat di Italia dalam waktu 15 hingga 20 jam, namun pada kenyataannya perjalanan yang ditempuh adalah tiga hari. Migran yang melakukan perjalanan saat itu berjumlah 225 orang yang berasal dari Afrika tepatnya Gambia dan Nigeria. Di tengah perjalanan kapal mengalami masalah mesin. Tidak lama setelah itu, muncul bantuan berupa datangnya helikopter dan kapal perang militer Italia. Militer Italia melalui Operasi Mare Nostrum langsung melakukan identifikasi terhadap migran. Selanjutnya, migran tersebut diberi tempat tinggal, makanan dan minuman yang layak untuk memenuhi kebutuhan mereka. Setibanya di pelabuhan Augusta, Italia para migran diidentifikasi ulang dan dibawa ke Palermo dan mendapatkan jatah tinggal selama tiga bulan (Borderline-europe, 2014: 2).

Kasus kedua, migran asal Gambia yang diselamatkan Operasi Mare Nostrum. Migran yang akan menyeberangi Laut Mediterania menuju Italia dikenakan biaya 1000 Dinar Libya atau 600 Euro pada Maret 2014. Mereka menggunakan kapal kayu untuk berlayar, pada hari ke dua kapal yang mereka tumpangi mengalami masalah mesin dan persediaan makanan telah habis. Kondisi semakin diperburuk ketika alat komunikasi dalam kapal jatuh ke laut. Pada akhirnya, nahkoda kapal menggunakan kompas sebagai

alat untuk menuju Italia. Tidak lama setelah itu datang helikopter dan kapal militer Italia menyelamatkan mereka. Di dalam kapal, petugas melakukan identifikasi dengan fingerprints sesuai dengan peraturan penyelamatan. Mereka mendapatkan tempat tinggal sementara di dalam kapal militer Italia selama empat hari hingga akhirnya mendarat di pelabuhan Augusta (Borderline-europe, 2014: 7-8).

Kasus ketiga, kedatangan 887 migran dari Suriah dan negara-negara Sub-Sahara di Afrika pada 7 Mei 2014. Mereka semua merupakan migran yang diselamatkan oleh Angkatan Laut Italia dalam Operasi Mare Nostrum. Migran tersebut diselamatkan oleh kapal Angkatan Laut Italia dan kapal penolong yang berupa kapal barang. Kondisi kapal barang yang ikut menolong migran ternyata mengalami masalah karena kapal tersebut hanya mampu menampung 10 awak kapal, namun mereka menampung 343 migran. Mengetahui hal tersebut, militer Italia tidak tinggal diam, mereka menyiapkan kapal untuk menampung migran dari kapal barang yang telah melakukan penyelamatan, sehingga migran mendapatkan tempat yang lebih layak (Borderline-europe, 2014: 2-3).

Kasus keempat, pada 10 Juni 2014, 102 migran berlayar dari Libya melalui Mediterania menuju Italia. Setelah lima hari berlayar, mereka kehabisan air dan terkatung-katung di laut. Dua hari kemudian, migran tersebut diselamatkan oleh kapal perang Italia. Kapal yang melintas sebanyak tujuh unit dan segera melakukan penyelamatan. Mereka mendapatkan tempat tinggal sementara di kapal perang milik Italia selama tiga hari dengan fasilitas yang memadai. Selama berada di kapal, para migran diperlakukan dengan sangat baik oleh militer Italia hingga akhirnya mendarat di pelabuhan Augusta dan langsung dilakukan identifikasi oleh otoritas Italia. Sebanyak 25 migran dilarikan ke rumah sakit terdekat untuk mendapatkan perawatan akibat penyakit yang diderita (Borderline-europe, 2014: 7).

Kasus yang telah dijelaskan merupakan upaya implementasi dari aspek-aspek normatif yang terdapat pada resolusi Komite Keselamatan Maritim. Aspek normatif pertama tentang tanggung jawab pemerintah untuk menyelamatkan migran yang mengalami kesulitan di laut ditunjukkan dengan tindakan Italia mengirim armada Angkatan Laut untuk menolong para migran yang tertimpa musibah. Aspek normatif kedua mengenai pemberian tempat tinggal sementara yang lebih aman dan memberikan fasilitas berupa makanan dan minuman. Hal tersebut ditunjukkan Italia dengan menyiapkan tempat tinggal sementara bagi migran baik di kapal maupun di darat, meskipun belum maksimal, Italia telah berupaya secara optimal seperti dengan tetap mengusahakan rumah untuk dijadikan tempat beristirahat.

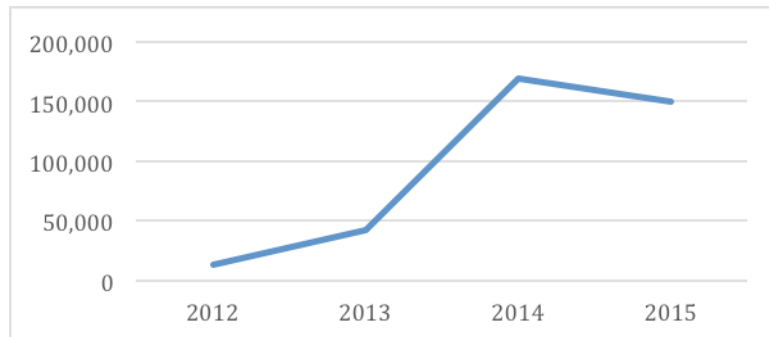
Aspek ketiga mengenai kapal penolong (non-militer) menjadi tempat tinggal sementara yang aman dan harus secepat mungkin dibebastugaskan dengan cara memindahkan migran ke kapal militer, coba ditunjukkan oleh Italia di kasus ketiga pada Mei 2014. Selain ditolong oleh kapal militer Italia, para migran juga diselamatkan kapal barang yang mendapat panggilan sinyal pertolongan. Akibat tempat yang tidak memadai di kapal barang dan sudah tersediannya kapal militer Italia dengan segera kapal barang dibebastugaskan dan migran dipindahkan ke kapal Angkatan Laut Italia.

Aspek normatif keempat mengenai korban yang tidak boleh diturunkan di tempat berbahaya, coba ditunjukkan Italia dalam tindakannya dengan menurunkan migran di pelabuhan Augusta, Sicilia untuk segera mendapatkan pertolongan. Aspek normatif kelima mengenai identifikasi yang tidak memihak kondisi dan status migran, coba ditunjukkan pemerintah Italia dengan menyelamatkan semua migran yang terkena musibah di laut, selain itu para migran juga mendapatkan perlakuan yang baik dari tentara Angkatan Laut Italia yang bertugas seperti ditunjukkan pada kasus keempat pada 10 Juni 2014.

Operasi Mare Nostrum diakhiri pada 31 Oktober 2014 (Angkatan Laut Italia, 2016). dalam satu tahun berjalannya operasi ini mampu menangkap penyelundup di Libya yaitu

sebanyak 330 penyelundup. Dengan ditangkapnya penyelundup ternyata belum mampu menekan angka migrasi ireguler menuju Italia, seperti ditunjukkan grafik di bawah:

Jumlah Migran Ireguler dalam Wilayah Italia Tahun 2012 – 2015



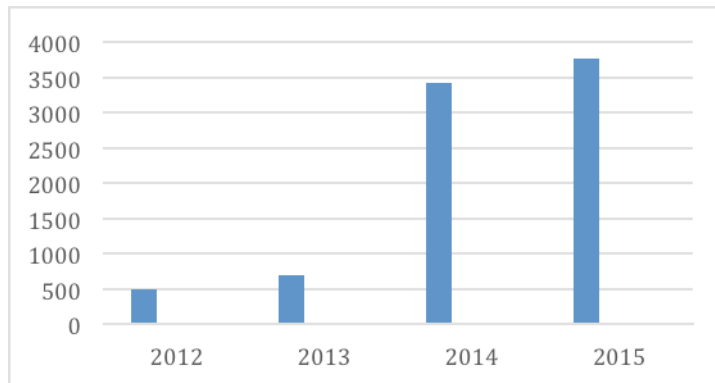
Sumber: Kementerian Dalam Negeri Italia 2015 & IMO 2016

Dari grafik di atas dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2012 sudah ada migran ireguler yang masuk dalam kawasan Italia yaitu sebesar 13.267 jiwa dan terus meningkat dari tahun 2013 hingga 2014, lonjakan drastis ditunjukkan pada tahun 2014 yaitu sebanyak 170.100 dari 42.925 pada tahun 2013. Pada tahun 2015 setelah dihentikannya Operasi Mare Nostrum jumlah migran tetap dalam posisi tinggi yaitu pada angka 150.317 jiwa. Angka 150.317 merupakan jumlah yang sangat tinggi bila dibandingkan dengan tahun 2012 dan 2013 namun angka tersebut tidak terlampaui jauh dengan tahun 2014 yang mencapai 170.100. Peningkatan signifikan masuknya migran ireguler di Italia ini bertentangan dengan salah satu tujuan Operasi Mare Nostrum yang telah dijelaskan sebelumnya, yaitu menekan laju migrasi ireguler. Peningkatan drastis kedatangan migran ireguler tahun 2014 inilah membuat pemerintah negara lain menilai operasi penyelamatan Mare Nostrum sebagai alasan tingginya angka migrasi yang masuk ke Italia dan Eropa. Namun apakah benar Operasi Mare Nostrum merupakan penyebab tingginya arus migrasi secara ireguler, kenyataannya Operasi Mare Nostrum tidak mempengaruhi keinginan migran untuk melaksanakan migrasi (Patalano, 2015).

Para migran akan tetap melakukan migrasi karena ingin memperoleh kehidupan yang lebih baik, hal tersebut juga berkaitan dengan keinginan untuk mendapatkan tempat tinggal yang lebih aman (Llewellyn, 2015). Sebuah pengakuan migran asal Gambia, ia menyatakan bahwa keadaan di Libya semakin memburuk, mereka bisa saja mencari pekerjaan di Libya namun sangat beresiko, sehingga tidak ada pilihan lain selain menyelamatkan diri, biaya perjalanan menuju Italia melalui penyelundup jauh lebih murah, yaitu sekitar 1000 dinar jika dibandingkan dengan biaya kembali ke negara asalnya yang mencapai 2500 dinar dan hanya orang-orang yang memiliki uang saja yang dapat kembali ke negara asalnya (Amnesti Internasional, 2014). Dengan kata lain, para migran dan pengungsi memilih resiko berlayar menggunakan perahu milik penyelundup yang jauh dari kata aman agar dapat mencapai Italia (Bonfanti dan Fargues, 2014).

Resiko keselamatan di laut Mediterania merupakan pilihan dari migran sendiri. Dari data yang dirilis Kementerian Dalam Negeri Italia menunjukkan bahwa angka kedatangan migran pada tahun 2015 mengalami penurunan meskipun tidak signifikan pasca dihentikannya Operasi Mare Nostrum, yaitu masih di angka 150.317. Begitu juga dengan angka kematian dan hilangnya migran ireguler di laut Mediterania, yang ditunjukkan pada grafik di bawah:

Jumlah Kematian dan Hilangnya Migran Ireguler di Laut Mediterania tahun 2012-2015



Sumber: Data UNHCR, 2016

Angka kematian dan hilangnya migran di perairan Mediterania terus mengalami peningkatan dari tahun 2012 hingga tahun 2015. Tahun 2012 merupakan tahun di mana Operasi Mare Nostrum belum dibentuk. Dan pada tahun tersebut sudah ada catatan data mengenai kematian dan hilangnya migran ireguler yaitu sebanyak 500 jiwa. Tahun berikutnya, tercatat 700 jiwa dinyatakan meninggal dan hilang di Laut Mediterania. Pada 18 Oktober 2013 hingga 31 Oktober 2015 Operasi Mare Nostrum resmi dibentuk, operasi tersebut telah menyelamatkan lebih dari 100.000 nyawa namun tetap tidak dapat membendung angka kematian dan hilangnya migran di laut pada tahun tersebut. Sehingga pada tahun 2014 tercatat 3.419 migran dinyatakan meninggal dan hilang. Pada tahun 2015 kondisi keamanan laut di kawasan Mediterania tidak mengalami perbaikan, angka kematian justru meningkat meski tidak signifikan yaitu sebanyak 3.771 jiwa. Hal tersebut memperkuat jawaban bahwa Operasi Mare Nostrum dapat dikatakan tidak efektif karena angka kematian migran di laut justru mengalami peningkatan pesat di tahun berjalannya operasi tersebut.

Pada tanggal 19 Agustus 2014, sebelum memutuskan untuk menghentikan Operasi Mare Nostrum, Menteri Dalam Negeri Italia, Angelino Alfano mengajak negara-negara Uni Eropa untuk bergabung menangani krisis migran di Italia namun upaya tersebut belum berhasil. Pada 27 Agustus 2014 permintaan Italia ini mulai didengarkan oleh Uni Eropa yang pada akhirnya berencana membentuk sebuah operasi untuk mengamankan wilayah Uni Eropa melalui Frontex, yaitu organisasi yang khusus menjaga perbatasan Eropa (Llewellyn, 2015).

Operasi Mare Nostrum dihentikan dengan alasan operasi ini adalah operasi yang bersifat sementara (Kementerian Dalam Negeri Italia, 2015) dan pengeluaran Italia yang sangat besar yang harus dipikul negaranya sendiri (Llewellyn, 2015: 16). Meningkatnya migrasi ireguler dan angka kematian migran di laut Mediterania menjadikan adanya dilema pada kubu Italia, namun setidaknya Italia sudah berusaha untuk melakukan tindakan yang seharusnya sesuai dengan logika kepantasan. Pihak Italia sendiri tidak menyesalkan adanya operasi tersebut meskipun telah menggelontorkan dana yang sangat banyak untuk menolong dan menegakkan HAM di laut, sehingga kerugian material bukanlah sebagai hal yang harus disesalkan. Sebagai wujud ketaatannya pada norma, setelah dihentikannya Operasi Mare Nostrum, Italia tetap menunjukkan konsistensinya terhadap peraturan-peraturan tentang penyelamatan di laut, dibuktikan dengan dibentuknya operasi transisi yang diberi nama Device Naval Surveillance and Maritime Safety (DNSSM) yang beroperasi di laut Mediterania dari tanggal 1 November hingga 31 Desember 2014 (Angkatan Laut Italia, 2016). Italia juga tetap melakukan penyelamatan-penyelamatan di

kawasan Mediterania paska Operasi Mare Nostrum (CNN, 2015), meski lebih kecil namun ini merupakan pertanda bahwa Italia konsisten dalam mentaati norma.

PENUTUP

Angka migrasi di Italia di dominasi oleh migran ireguler yang dilakukan oleh penduduk kebangsaan Eritrea, Somalia, Mali, Gambia, Nigeria dan kemudian di dominasi kebangsaan Suriah. Kompleksitas arus migrasi di Italia disebabkan oleh adanya migran motif ekonomi, pengungsi dan pencari suaka membaaur jadi satu, hal ini tidak membuat Operasi Mare Nostrum menjadi terhambat dan tetap melakukan misi penyelamatan tanpa melihat status migran sesuai dengan hukum laut yang berlaku.

Tujuan Operasi Mare Nostrum yang mulia, justru mendapat anggapan bahwa operasi ini adalah faktor penarik migrasi ireguler menuju Italia dan menyebar ke Eropa sehingga menimbulkan paradoks. Pada kenyataannya angka migrasi ireguler di Italia mengalami peningkatan pesat ketika dijalankannya Operasi Mare Nostrum, yaitu menjadi 170.100 dari 42.925. Operasi ini tidak dapat membendung keinginan migran untuk melakukan migrasi. Dan angka kematian migran juga meningkat pesat pada tahun 2014 yaitu 3.419 jiwa dari 700 pada tahun 2013. Dengan begitu Italia mengalami dilema dalam menajalankan misi kemanusiaan ini, dan pada akhirnya operasi ini dihentikan pada satu tahun setelah dibentuk. Akibat meningkatnya angka migrasi ireguler dan kematian di laut, Operasi Mare Nostrum dapat dikatakan tidak efektif karena belum dapat mencapai tujuan awal guna menekan angka migrasi ireguler dan mengurangi angka kematian di Mediterania.

Setelah dihentikannya Operasi Mare Nostrum, Italia tetap menunjukkan konsistensi dalam mematuhi hukum laut dan HAM, dengan tetap melakukan pengawasan dan penyelamatan di laut. Hal tersebut diperkuat pernyataan Perdana Menteri Italia, Matteo Renzi yang berkomitmen untuk menjadikan masalah di Mediterania sebagai fokus kebijakan luar negerinya dan migrasi dijadikan agenda politik yang penting.

REFERENSI

- Amnesti Internasional. 2014. *Lives Adrift: Refugees and Migrants in Peril in the Central Mediterranean*. amnesty.org.
- Bianchi, Milo, Paolo Buananno, Paolo Pinotti. 2010. Do Immigrant Cause Crime?. *Journal of the European Economic Association*.
- Beasly, Ryan, Juliet Kaarbo dkk. 2013. *Foreign Policy in Comparative Perspective: Domestic and International Influence on State Behavior*. London: SAGE Publications.
- Borderline-europe. 2014. *Rescue at Sea: The Situation in Sicilian Strait*.
- Castles, Stephen dan M.J. Miller. 2003. Conclusion: Migration in the Post-Cold War Era, dalam *the Age of Migration: International Population Movements in the Modern World*. New York: Palgrave Macmillan.
- Cogolati, Samuel. 2015. *Migrants in the Mediterranean: Protecting Human Rights*. Policy Department, Directorate-General for External Policies, 14.
- Rosyidin, Mohamad. 2015. *The Power of Ideas: Konstruktivis dalam Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Hammond, Timothy. 2015. The Mediterranean Migration Crisis. *Foreign Policy Journal* vol.1.
- Patalano, Alessio. 2015. Nightmare Nostrum? Not Quiet. *The RUSI journal*, 160:3, 14-19.
- Torresi, Tiziana. 2013. *An Emerging Regulatory Framework for Migration: The Libya-Italy Agreement and The Right of Exit*. Griffith Law Review 22 vol.3.
- Wendt, Alexander. 1992. Anarchy is What States Make of It. *International Organization* 46 vol.2.

- Fargues, Philippe dan Sara Bonfati. 2014. *When the best option is a leaky boat: why migrants risk their lives crossing the Mediterranean and what Europe is doing about it*. Migration Policy Centre.
- IOM. 2006. *Hak – Hak Pekerja Migran*. Jakarta: IOM.
- Kementerian dalam Negeri Italia (Ministero dell Interno). 2014. Migration Phenomenon (Fenomeno Migratorio). Dipartimento della Pubblica Sicurezza.
- Kementerian Pertahanan Italia (Marina Difesa) . 2014. Retrieved from “Il Ministro della Difesa Mario Mauro incontra il Primo Ministro Sloveno – la Slovenia partecipa all'emergenza immigrazione con una nave in Mare Nostrum: <http://www.marina.difesa.it>
- Llewellyn, Sabine. 2015. *Search and Rescue in Central Mediterranean Sea*. Mission Echanges wet Partenarias-Migreurop-Watch the Med-Arci.
- Marconi, Giovanni. 2016. *Transit cities in transit countries: Steering the consequences of US and EU closed door policies*. Universita Luav di Venezia.
- Migration Policy Centre (MPC). 2013. *Libya: The Demographic –Economic Framework of Migration, the Legal Framework of Migration, The Socio- Political Framework of Migration*. European University Institute and Robert Schuman Centre for Advanced Studies.
- Panebianco, Stefania. 2016. *The Mare Nostrum Operation and the SAR Approach: the Italian response to address the Mediterranean migration crisis*. Catania: Jean Monnet Centre, University of Catania.
- Paoletti, Emanuela. 2012. *Migration Agreements between Italy and North Africa: Domestic Imperatives versus International Norms*. Middle East Institute, dapat diakses melalui <http://www.mei.edu>.
- Ramazzotti, Sergio. 2016. Lampedusa: Mare Nostrum. Milan: Parallelozero.
- Toaldo, Mattia. 2015. *Migration Through and From Libya:A Mediterranean Challenge*. Istituto Affari Internazionali working papers.
- UNHCR. 2016. *Central Mediterranean Sea Initiative (CMSI)*. Dapat diakses melalui www.unhcr.com
- UNHCR subregional operations profile - Northern, Western, Central and Southern Europe*. (2015). Dalam <http://www.unhcr.org>. Diakses pada tanggal 8 Juni 2016 .
- CNN. *How Italy's Fascist Past Echoes in Migrant Crisis*. 2015. Dalam <http://cnn.com> . Diakses pada 29 Desember 2015 pukul 21.00.
- Mare Nostrum Operation*. Dalam <http://www.marina.difesa.it>. Diakses pada tanggal 7 Agustus 2016.
- ECRE. *Mare Nostrum to End – New Frontex Operation Will Not Ensure Rescue of Migrants in International Waters*. 2014. Dalam <http://ecre.org> . Diakses pada tanggal 8 Juni 2016 pukul 20.00.
- The Globe Daily Mail. *Migrants' deaths stoke anti-immigrant rhetoric in Italy*. 2013. Dalam <http://www.theglobeandmail.com>. Diakses pada tanggal 24 Juni 2016 pukul 19.00.
- The Guardian. 2014. *UK axes support for Mediterranean migrant rescue operation*. Dalam <https://www.theguardian.com/politics/2014/oct/27/uk-mediterranean-migrant-rescue-plan>. Diakses pada 23 September 2016 pukul 14.00.