

**PENGLIBATAN DAN PERMASALAHAN
BOT HARAM DALAM AKTIVITI EKONOMI
MARITIM DI PERAIRAN SABAH
(AN INVOLVEMENT AND PROBLEMS OF ILLEGAL BOATS
IN THE MARITIME ECONOMIC ACTIVITIES IN SABAH
WATERS)**

Hanizah Idris & Hanafi Hussin
Department of Southeast Asian Studies
Faculty of Arts and Social Sciences
Institute of Ocean and Earth Sciences
University Malaya
(wafa@um.edu.my)

Abstract

This study aimed to investigate the involvement and the problems of illegal boats in the maritime economic activities in Sabah waters. Sabah has a strategic position and is surrounded by seas such as the South China Sea, Sulu Sea, and the Celebes Sea. The Sulu Sea is a sea located in the southwestern part of the Philippines and separated by the South China Sea by Palawan and from the Celebes Sea in the southeast by the Sulu Archipelago. Sea is important in terms of shipping and trade routes since time immemorial and is rich in marine resources. Therefore, Malaysian waters including Sabah waters are exposed to the threat, for example, illegal movement of people, illegal fishermen, smuggling, and others. This led to a study on the involvement, and the problems of the illegal boat which is important because of its strategic factors above. The study involved library research and interviews method to obtain information related to the involvement and the problems faced and the operations performed by maritime authorities in safeguarding the country's maritime zone, especially in Sabah waters.

Keywords: illegal boats, maritime economic, maritime authorities

Pengenalan

Malaysia merupakan sebuah negara yang di kelilingi oleh laut yang luas merentasi negeri Perlis menganjur ke Kelantan di Semenanjung dan dari Tg. Datu, Sarawak hingga ke Tawau, Sabah di Kepulauan Borneo. Keluasan perairan Malaysia adalah dianggarkan berjumlah 614,000 kilometer persegi. Sabah merupakan salah sebuah negeri yang terletak di Malaysia Timur yang meliputi negeri Sarawak dan Labuan. Malaysia Timur dipisahkan dengan Malaysia Barat oleh Laut China Selatan yang merupakan sebuah kawasan laut yang luas. Perairan Sabah merupakan sebahagian daripada kawasan Zon Maritim Malaysia dengan keluasan meliputi 64,000 km persegi. Sabah memiliki garisan pesisir pantai yang panjang iaitu 1,600 km dan bersempadan dengan Laut China Selatan di barat, Laut Sulu di timur dan Laut Sulawesi di tenggara seperti yang dapat dilihat pada Peta 1.

Peta 1: Peta Negeri Sabah



Sumber: http://www.sabah.gov.my/pd.tlp/Pages/Peta_Sabah.html

Justeru, ekonomi Malaysia bergantung penuh kepada sumber laut, pengangkutan laut dan hasil galian terutama minyak dan gas (Nazery Khalid,

2009) bagi merangsang pembangunan ekonominya. Kawasan zon maritim negara yang luas ini merupakan cabaran bagi agensi-agensi penguatkuasa maritim Malaysia termasuk Tentera Laut DiRaja Malaysia (TLDM), Agensi Penguatkuasa Maritim Malaysia (APMM) dan Polis Marin dalam mengawal perairan negara dari pelbagai ancaman seperti pencerobohan, rompakan laut, penyeludupan, pendatang tanpa izin (PATI) serta pelbagai jenayah maritim lain yang boleh mengancam keselamatan, keamanan dan kedaulatan negara. Dalam masa yang sama, keselamatan jalan laut di Selat Melaka, Laut China Selatan dan Laut Sulu adalah penting dan tidak boleh diabaikan.

Oleh itu fokus utama penulisan ini adalah untuk membincangkan tentang penglibatan bot *illegal* dalam ekonomi maritim di perairan Sabah serta mengenalpasti permasalahan yang wujud serta cadangan untuk mengatasinya. Walaupun perdagangan tukar barang atau *barter trade* telah lama wujud antara Malaysia dan Indonesia melalui pelabuhan-pelabuhan seperti pelabuhan Sandakan dan Tawau di Sabah, namun kehadiran bot-bot haram atau *illegal* ini seperti tidak dapat dibendung lagi. Penyeludupan di Sabah terus berlaku yang bukan sahaja melibatkan barangan tetapi juga kemasukan pendatang-pendatang tanpa izin (PATI) yang sudah tentu memberi impak ke atas politik, ekonomi dan sosial sesebuah negara (Hanizah Idris & Ruhanas Harun, 2004). Penyeludupan merupakan satu masalah yang perlu ditangani dengan berkesan. Penyeludupan dadah, senjata dan PATI menyebabkan risiko kepada keselamatan negara. Sementara penyeludupan barang-barang kawalan akan merugikan negara dari segi cukai dan subsidi. (*Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia*, 2009). Di sini timbul pelbagai persoalan termasuk faktor-faktor yang mendorong kemasukan bot-bot *illegal* ini yang perlu di kaji serta pelbagai usaha yang telah dilakukan oleh pihak penguatkuasa maritim Malaysia dalam menangani permasalahan ini.

Sungguhpun kadar jenayah di perairan negara dilaporkan menurun dengan ketara dari 48 peratus pada tahun 2006 kepada 6.5 peratus pada bulan Disember 2009, namun jenayah maritim termasuk kegiatan pencerobohan bot asing atau bot *illegal* terus berlaku di perairan negara termasuk di Sabah. Penglibatan bot *illegal* dalam aktiviti ekonomi di perairan ini jelas kelihatan terutama apabila mereka terlibat dalam pelbagai aktiviti haram seperti penangkapan ikan secara haram, penyeludupan barangan serta pendatang tanpa izin ke Sabah. Industri perikanan Malaysia juga dilaporkan telah mengalami kerugian yang banyak dari segi hasil tahunannya disebabkan oleh tangkapan ikan secara haram oleh nelayan asing yang mencerooboh perairan negara.

Penglibatan Bot *Illegal* dalam Ekonomi Maritim di Sabah

Sebelum membincangkan dengan lebih lanjut tentang penglibatan bot *illegal* dalam ekonomi Maritim di Sabah serta permasalahannya adalah perlu untuk menjelaskan tentang definisi bot *illegal*. Terdapat pelbagai jenis bot yang digunakan dalam ekonomi maritim di Sabah, antaranya termasuklah bot tunda, bot pancung, bot nelayan, *barge* dan bot *barter trade* yang digunakan dalam perdagangan tukar barang yang memasuki perairan Sabah sama ada secara sah atau secara tidak sah. Selain daripada tujuan perdagangan, kemasukan bot-bot dan vesel-vesel ini mempunyai banyak kaitan dengan aspek sejarah terutama dari segi hubungan kekeluargaan dengan negara jiran seperti Indonesia dan Filipina dimana wujud ikatan kekeluargaan di antara pedagang yang terlibat.

Hal ini kerana, faktor sejarah tersebut membuatkan kewujudan bot *illegal* tidak pernah ada penghujungnya. Ini kerana, penglibatan bot asing di perairan Malaysia wujud sejak dahulu lagi di mana penduduk asing telah menjalani sistem perdangan tukar barang dengan negara jiran. Sistem *barter trade* merupakan sejenis bentuk perniagaan yang tidak menggunakan sebarang bentuk perantara pertukaran, di mana barangan atau perkhidmatan ditukar dengan barangan atau perkhidmatan lain dan ia boleh dilakukan antara dua atau beberapa pihak. Oleh yang demikian, barang-barang yang digunakan sebagai alat perantaraan itu berbeza mengikut suasana dan zaman. Menurut Leftenan Komander Razali Bin Kasim, pada suatu ketika dahulu terdapat tradisi penukaran barang-barangan buah-buahan, makanan, dan sebagainya ke Sabah oleh pihak dari negara jiran.

Oleh itu, berdasarkan sejarah ternyatalah bahawa penglibatan bot asing di perairan Sabah ini telah wujud sejak dahulu lagi. Namun, pada ketika itu ia tidak dianggap sebagai *illegal* kerana ia tidak membawa barangan larangan yang diharamkan oleh undang-undang. Walau bagaimanapun, pada hari ini bot asing dianggap *illegal* kerana statusnya yang membawa barangan larangan dan tidak mengikut undang-undang yang telah ditetapkan oleh undang-undang Malaysia. Hal ini kerana, bot asing pada hari ini bertambah berani membawa masuk barang-barangan larangan secara menyeludup di kawasan perairan Malaysia. Oleh yang demikian, penyeludupan ini dilakukan dengan membawa masuk atau membawa keluar barang kawalan atau larangan tanpa mengambil kira undang-undang yang telah ditetapkan. Selain itu, bot asing yang masuk ke perairan Sabah ini tidak dikira sebagai bot *illegal* sekiranya ia menggunakan jalan laut Malaysia dengan betul.

Menurut Leftenan Komander Razali Bin Kasim:

Kita tidak boleh tangkap mereka (bot asing) sekiranya mereka hanya lalu sahaja di perairan kita ... lainlah kalau mereka melakukan sesuatu yang menyalahi undang-undang laut kita... (Temu bual bersama Leftenen Komander Razali Kasim, 18 Mei 2009).

Namun, bot asing ini dikatakan sebagai *illegal* apabila bot tersebut menyalahgunakan kemudahan rangkaian jalan laut tersebut dengan perbuatan-perbuatan yang menyalahi undang-undang laut negara berkenaan. Penyalahgunaan ini termasuklah mengedarkan barangan terlarang, menyeludup barangan kawalan, menyeludup barangan merbahaya, menangkap ikan secara haram, membawa masuk barangan tanpa lesen dan sebagainya di perairan negeri Sabah (Hanizah Idris & Ruhanas Harun, 2004). Justeru itu, kes-kes penyeludupan yang dilakukan oleh bot asing di perairan Sabah pada hari ini boleh dikatakan sebagai penglibatan bot *illegal* di perairan negara ini.

Pada keseluruhannya penglibatan bot *illegal* dalam ekonomi maritim dapat dibahagikan kepada beberapa aktiviti seperti aktiviti penangkapan ikan secara haram, penyeludupan barangan dan penyeludupan manusia termasuk pendatang tanpa izin (PATI) ke Sabah. Menurut statistik yang dibekalkan oleh pihak APMM, sehingga tahun 2009 sebanyak 14000 pemeriksaan dan penahanan telah dilakukan di perairan negara termasuk di perairan Sabah di mana sebahagian besar daripada bot *illegal* ini memasuki ke perairan negara serta membawa pendatang tanpa izin. Jumlah PATI yang ditangkap di perairan Sabah telah menunjukkan peningkatan dari 6 orang pada tahun 2006 kepada 84 orang pada tahun 2007 dan seterusnya meningkat kepada 244 orang pada tahun 2009. Sebahagian besar PATI yang ditangkap adalah terdiri daripada warganegara Indonesia. Ini diikuti dengan jumlah PATI dari negara Filipina yang terus menunjukkan peningkatan daripada 6 orang pada tahun 2006 kepada 159 orang pada tahun 2006. Selain daripada itu, sebahagian besar daripada bot-bot *illegal* yang ditahan adalah merupakan bot-bot nelayan asing yang mencerooboh masuk ke perairan negara.

Faktor-faktor Kemasukan Bot *Illegal* di Perairan Sabah

Perdagangan Barter Trade

Barter Trade merupakan pertukaran barang-barangan antara sesebuah negara dengan negara yang lain dengan menggunakan kapal atau vesel *barter trade*.

Namun begitu, setiap proses ini perlu mengikut prosedur yang telah ditetapkan oleh pihak berkuasa, dimana setiap kapal *barter trade* dari negara jiran antaranya Indonesia, Filipina, dan Thailand perlulah mendapatkan kebenaran dari pihak Kastam. Surat kebenaran bagi mengangkut barang perlu dihantar kepada pihak kastam terlebih dahulu, jika sebelah pihak tidak memohon surat kebenaran tersebut akan dianggap bersalah dan melanggar undang-undang negara. Walaupun ia dianggap salah namun masih wujud juga kapal-kapal *barter trade* yang masuk tanpa mendapat persetujuan dari pihak kastam. Pihak Penguatkuasa Maritim Malaysia hanya dapat menjalankan tugas mereka ketika di lautan namun setelah kapal-kapal tersebut telah sampai di darat, tugas memeriksa barang-barang yang dibawa oleh kapal-kapal *barter trade* dan proses ini akan menentukan sama ada kapal tersebut diisytihar sah ataupun tidak perjalanannya. Hal ini jelas menunjukkan bahawa kapal *barter trade* yang sampai di perlabuhan akan mendapat kelulusan membawa masuk barang setelah menjalani proses pemeriksaan oleh pihak kastam di jeti kastam.

Di samping itu, kebanyakan kapal *barter trade* yang sampai di perlabuhan Sabah kebanyakannya datang dari negara Indonesia dan Filipina. Selain itu, vesel-vesel *barter trade* ini hanya akan membawa barang-barang tertentu sahaja antaranya pakaian, kasut, dan sebagainya namun ia diharamkan membawa keluar barangan terlarang antaranya barangan kawalan (tepung, gula, minyak dan beras), sarang burung kerana faktor kesihatan dan dadah. Walau bagaimanapun, tanpa disedari kapal-kapal ini juga sering disalahgunakan untuk tujuan yang salah. Antara tujuan yang salah tersebut adalah membawa barangan kawalan, PATI, rokok secara haram dan senjata api yang terlarang.

Namun menurut Leftenan Komander Shukri selaku penguatkuasa Maritim bahagian Perlabuhan Klang, beliau memberitahu bahawa isu terkini yang dihadapi mereka ialah berkaitan isu kemasukan kapal atau kapal *barter trade* yang membawa kayu bakau ke perlabuhan persendirian telah memudahkan lagi proses penyeludupan kayu-kayu tersebut. Hal ini kerana, pihak berkuasa tidak mempunyai kuasa untuk bertindak ke atas kapal-kapal tersebut.

Wujud Perlabuhan yang Tidak Diwartakan oleh Pihak Berkuasa

Selain kapal-kapal *barter trade*, pelbagai jenis bot yang masuk ke perairan Malaysia sama ada secara sah atau tidak sah. Bot-bot tersebut ialah bot pancung, bot nelayan, feri penumpang dan sebagainya. Namun begitu, kebanyakan bot-bot yang masuk ke perairan negara ini dikatakan masuk

secara tidak sah dan membawa masuk-keluar barang-barang secara tidak sah. Kebanyakan daripada mereka masuk melalui laluan terlarang iaitu laluan yang tidak diwartakan oleh pihak berkuasa seperti pelabuhan kecil di kampung-kampung. Keadaan ini menyukarkan pihak penguatkuasa maritim untuk mengesan kemasukan bot-bot asing tersebut dan ia juga akan menyebabkan kes penyeludupan beroperasi dengan rancak sekali. Oleh itu, faktor kewujudan perlabuhan-perlabuhan yang tidak diwartakan oleh pihak berkuasa akan mendorong berlakunya aktiviti pencerobohan bot asing di perairan negara.

Bantuan oleh Bot Tempatan

Sehubungan dengan itu, kebanyakan bot asing terutamanya dari Indonesia akan masuk ke perairan Malaysia melalui bantuan bot tempatan yang para pekerjanya terdiri daripada warga asing dari Indonesia. Menurut Pegawai Penguatkuasa Maritim, bot asing yang masuk ke perairan negara tidak dapat dikesan kerana bot asing ini mempunyai agen risikan yang terdiri daripada rakan-rakan mereka yang bekerja di Malaysia. Oleh itu, rakan-rakan mereka akan menggunakan bot tempatan bagi mengaburi pandangan pihak berkuasa dan membantu kru bot asing bagi menembusi perairan negara. Keadaan ini secara tidak langsung akan mempermudah lagi kemasukan bot asing di perairan negara tanpa disedari oleh pihak berkuasa.

Faktor Hubungan Kekeluargaan dan Hubungan Perdagangan

Selain itu, penglibatan bot *illegal* di perairan Sabah adalah disebabkan faktor hubungan kekeluargaan yang kuat antara penduduk Sabah dengan negara jiran yang wujud sejak dahulu lagi. Hal ini kerana Sabah merupakan sebuah negeri yang mempunyai jarak yang agak dekat dengan negara Indonesia iaitu di bahagian sempadan laut Sulawesi dan Filipina di bahagian sempadan laut Sulu. Oleh itu, tidak hairanlah sekiranya penduduk negeri Sabah ini mempunyai ikatan kekeluargaan dengan negara jiran, contohnya hubungan masyarakat Bajau Laut di Semporna dengan Bajau Laut di Filipina.

Di samping itu, hubungan kuat ini dapat dilihat dari aspek perdagangan antara Malaysia dengan negara Indonesia yang telah wujud sejak zaman dahulu lagi. Hubungan kekeluargaan ini turut mewujudkan amalan tradisional yang dilakukan oleh orang-orang Indonesia pada suatu ketika dahulu. Menurut Leftenan Komander Razali Kasim, beliau menyatakan bahawa pada ketika dahulu orang Indonesia sering menjalankan amalan tradisional iaitu dengan membawa buah pisang dari Indonesia ke Sabah dan diberikan atau ditukarkan kepada rakan-rakan serta sanak saudara mereka di

Sabah (Temu bual, 2012). Hal ini jelas menunjukkan bahawa hubungan kekeluargaan dan perdagangan ini menjadi salah satu faktor pendorong penglibatan bot asing di perairan Sabah sejak dahulu sehingga kini.

Menurut Leftenan Komander Razali Kasim iaitu salah seorang pegawai di Agensi Penguatkuasa Maritim di Bahagian Putrajaya, beliau menyatakan bahawa hubungan perdagangan antara negara Malaysia dan Indonesia sangat kuat sejak dahulu lagi kerana kedudukan Malaysia yang berdekatan dengan pulau-pulau yang terdapat di Indonesia salah satunya Pulau Sebatik. Selain itu, persempadanan yang tidak jelas seperti persempadanan Pulau Sebatik yang dikatakan berada di tengah-tengah iaitu antara Malaysia dan Indonesia. Keadaan ini akan menjejaskan keselamatan antara kedua-dua buah negara, di mana kedua-dua buah negara ini akan terdedah terhadap segala kegiatan haram di perairan tersebut.

Sekiranya diteliti Pulau Sebatik adalah sebuah pulau di sebelah timur laut Kalimantan dan pulau ini secara pentadbiran dibahagikan menjadi dua bahagian. Di bahagian utaranya merupakan wilayah Sabah, Malaysia dan di bahagian selatannya merupakan wilayah Indonesia yang merupakan sebahagian dari wilayah Kalimantan Timur, Indonesia. Di sebelah barat pulau ini terdapat Pulau Nunukan di bawah pentadbiran Indonesia, sedangkan di seberang utara terdapat Kota Tawau, yang sudah berada di bahagian Sabah, Malaysia.

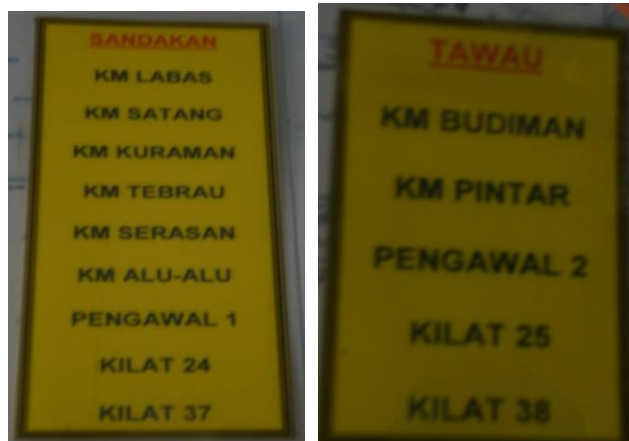
Oleh itu, persempadanan antara Pulau Sebatik dengan Malaysia akan menyebabkan bot penduduk dari pulau tersebut kelihatan sering berlegar-legar di kawasan perairan Sabah. Kedatangan penduduk di Pulau Sebatik ke Sabah adalah dengan tujuan untuk mendapatkan sumber bahan makanan seperti beras, minyak, gula, dan sebagainya. Ini kerana negeri Sabah salah satu tempat yang berdekatan dengan mereka, penduduk-penduduk ini dikatakan tiada pilihan dan mahu tidak mahu mereka harus datang juga ke Sabah untuk mendapatkan bahan mentah tersebut.

Aset yang Digunakan dalam Operasi Tidak Mencukupi

Aset yang digunakan dalam operasi termasuklah bot kilat, dimana jumlah bot yang diperuntukan untuk mengawal sesebuah kawasan adalah agak terhad. Menurut Leftenan Komander Shukri, beliau menyatakan bahawa sesebuah kawasan yang luasnya 400 batu nautika hanya dikawal oleh sebuah bot kilat secara bergilir-gilir. Oleh itu, keadaan aset yang tidak mencukupi ini seringkali mengundang pencerobohan bot asing di perairan negara dan ia juga memudahkan bot asing untuk membolosi perairan sempadan negara ini.

Kewujudan masalah kekurangan aset yang tidak mencukupi ini akan menyebabkan pihak berkuasa tidak dapat mengawal kawasan perairan dengan lebih menyeluruh. Keadaan ini menyebabkan bot asing mengambil kesempatan masuk ke perairan Malaysia terutamanya di Sabah. Hal ini jelas menunjukkan bahawa rodan yang dilakukan bukan berdasarkan luas kawasan malah bergantung kepada aset yang telah diperuntukan kepada sesebuah wilayah. Rajah 1 menunjukkan aset-aset yang digunakan oleh Agensi Penguatkuasa Maritim dalam menjalankan operasi-operasi di perairan Sabah yang luas.

Rajah 1: Aset (Kapal-kapal) yang Digunakan oleh APMM di Sandakan dan Tawau



Sumber: Kajian Lapangan, 2009

Jarak Antara Sempadan

Jarak antara sempadan negara dengan negara jiran juga turut mendorong penglibatan bot *illegal* di perairan Sabah, dimana jarak sempadan yang dekat dengan negara jiran akan memudahkan lagi aktiviti pencerobohan dan penyeludupan di sempadan negara-Sabah terutamanya yang melibatkan negara Indonesia. Faktor jarak yang dekat ini akan memudahkan bot asing membawa masuk dan memindah barang di perairan negara tanpa mengambil masa yang lama bagi menyempurnakan aktiviti mereka. Keadaan ini menyebabkan pihak berkuasa sukar untuk mengesan dan perasan mengenai aktiviti haram yang telah dilakukan oleh bot asing ini.

Pertindihan Sempadan

Pertindihan sempadan juga merupakan faktor kemasukan bot *illegal* di perairan negara, yang mana ia akan melibatkan hubungan kerajaan antara kedua-dua buah negara iaitu Malaysia-Indonesia. Keadaan pertindihan sempadan ini menjadi alasan atau batu lojatan utama kepada bot asing untuk menembusi perairan negara. Pihak berkuasa tidak dapat mengambil tindakan sekiranya bot asing berlegar-legar di kawasan pertindihan sempadan kerana mereka memberi alasan bahawa kawasan tersebut juga adalah kawasan mereka. Walau bagaimanapun, pihak berkuasa tempatan jarang untuk menahan bot asing di kawasan pertindihan malah sebaliknya pihak penguatkuasa Indonesia dikatakan sering menahan bot nelayan tempatan yang beroperasi di kawasan pertindihan tuntutan tersebut. Bot-bot tempatan ini sering ditahan kerana bot nelayan tempatan Malaysia dikatakan lebih mewah berbanding bot asing yang hanya berdidindingkan kayu.

Oleh yang demikian, bagi mendapatkan balik bot-bot ini pihak berkuasa maritim terpaksa melibatkan kerajaan antara kedua-dua buah negara dan perbicaraan akan dilakukan. Bagi setiap kesalahan akan dikenakan denda ke atas bot yang melakukan kesalahan. Setiap kesalahan akan ditentukan oleh undang-undang laut negara tersebut. Gambar 1 menunjukkan bot-bot tempatan yang ditahan oleh pihak berkuasa maritim Indonesia.

Gambar 1: Bot nelayan tempatan yang ditahan oleh pihak Indonesia



(Sumber: Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (2010)).

Cara Pencerobohan dan Penyeludupan Melalui Jenis Bot-bot Asing yang Digunakan

Pelbagai cara telah dilakukan oleh kru bot asing dalam menjalankan aktiviti penyeludupan dan pelbagai jenis bot telah digunakan untuk menyeludup barangan ke Negara Malaysia. Setiap bot asing ini menyeludup barang-barang melalui pelbagai jenis bot atau vesel samada bot *barter trade*, bot pancung, bot nelayan, feri penumpang, tak bot dan sebagainya. Di samping itu, menurut Leftenan Komander Shukri, beliau menyatakan bahawa penyeludupan barangan melalui bot *barter trade* berlaku ketika proses eksport iaitu proses membawa keluar barang dari Malaysia ke negara jiran (Temubual, 2011). Walau bagaimanapun, ketika proses import kes penyeludupan dikatakan tidak berlaku kerana barang yang dibawa masuk akan diperiksa terlebih dahulu oleh pihak kastam.

Selain itu, feri penumpang juga dikatakan salah satu cara membarang barang penyeludupan. Ia dikatakan lebih mudah diseludup kerana pihak berkuasa sukar untuk mengesan kehadiran barang-barang tersebut dan pihak berkuasa juga sukar untuk mengesan pemilik barang kerana mereka saling tidak mengaku apabila barang tersebut di temui ketika proses pemeriksaan. Keadaan ini akan memudahkan proses menyeludup barang-barang tersebut ke Malaysia. Kes-kes ini sering berlaku di pelabuhan negara terutamanya feri penumpang yang datang dari Indonesia ke Sabah dan antara barang-barang yang dibawa secara haram ialah rokok, dadah, senjata dan sebagainya.

Gambar 2: PATI dari Indonesia menaiki bot pancung untuk datang ke Malaysia



(Sumber: Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (2010)).

Sehubungan daripada itu, bot pancung juga digunakan dalam melakukan aktiviti penyeludupan yang biasanya melibatkan penyeludupan barang terlarang dan PATI. Kebanyakan bot pancung akan membawa PATI dari Indonesia dan biasanya mereka akan masuk pada waktu malam untuk menyukarkan pihak berkuasa untuk mengesan pergerakan mereka seperti yang dapat dilihat pada Gambar 2 di atas dan Gambar 3 di bawah.

Gambar 3: Bot nelayan Indonesia



(Sumber: Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (2010)).

Bot nelayan asing juga dikatakan menceroboh perairan Malaysia dengan melakukan aktiviti penangkapan ikan di perairan sempadan Malaysia. Mereka akan menaiki bot nelayan untuk menangkap ikan, sotong, udang dan sebagainya. Di samping itu, bot nelayan asing ini bukan sekadar menceroboh perairan negara malah mereka juga menjalankan aktiviti haram seperti mengedar dadah, rokok, seludup senjata dan sebagainya. Oleh itu, ia secara tidak langsung telah mewujudkan kerjasama antara kru bot asing dengan kru warga asing yang menggunakan bot tempatan dalam aktiviti penyeludupan. Keadaan ini akan menyebabkan aktiviti jenayah pencerobohan dan penyeludupan berlaku dengan lebih meluas.

Pembangunan pesat ekonomi Malaysia telah menjana keperluan tenaga pekerja asing yang dipenuhi melalui cara sah dan haram. Pertambahan pekerja asing yang sah dari 290,000 orang pada tahun 1990 telah meningkat kepada 1.8 juta orang pada tahun 2006. Jumlah tangkapan PATI meningkat setiap tahun dengan peningkatan kemasukan pekerja asing secara sah dan secara haram di mana tangkapan PATI pada tahun 2009 sahaja berjumlah 682 orang. Wilayah

Sabah merupakan kawasan panas (*hot spot*) bagi aktiviti pendatang tanpa izin (PATI) berbanding dengan wilayah-wilayah maritim lain. Misalnya pada tahun 2009 jumlah kes tangkapan PATI di Sabah adalah paling tinggi iaitu sebanyak 312 kes berbanding dengan jumlah kes tangkapan di Selat Melaka iaitu sebanyak 206 manakala di lain-lain perairan sebanyak 84 kes tangkapan telah dilakukan. Pada keseluruhannya terdapat lima wilayah maritim yang dipantau oleh Agensi Penguatkuasa Maritim Malaysia (APMM) iaitu Wilayah Utara, Wilayah Selatan, Wilayah Timur, Wilayah Sarawak dan juga Wilayah Sabah.

Langkah-langkah Mengatasi Isu Penglibatan Bot *Illegal* di Perairan Negara (Sabah)

Rondaan dan Pemeriksaan oleh Pihak APMM

Agensi Penguatkuasa Maritim menjalankan rondaan secara bergilir-gilir di perairan negara. Rondaan dilakukan mengikut aset yang telah diperuntukan di setiap wilayah. Pada kebiasaannya tempoh rondaan akan dibuat lima hari empat malam secara bergilir-gilir. Pada tahun 2009, sebanyak 2,579 pemeriksaan telah dilaksanakan iaitu peningkatan sebanyak 275 peratus. Melalui pemeriksaan yang tinggi, tangkapan juga telah meningkat sebanyak 182 kes pada tahun 2009 berbanding hanya 78 kes pada tahun 2008. Jadual 1 di bawah menunjukkan statistik pemeriksaan vesel di wilayah-wilayah maritim

Jadual 1: Statistik Pemeriksaan Vesel Wilayah Maritim Tahun 2010

BULAN	WILUTA	WILSEL	WILTIM	WILSAR	WILSAB	JUMLAH BULANAN
JAN	460	219	204	118	360	1361
FEB	387	163	280	156	279	1265
MAC	275	369	255	180	327	1406
APR	198	417	212	157	211	1195
MEI	200	646	231	173	182	1432
JUN	222	952	180	137	141	1632
JUL	481	986	294	111	281	2153
OGOS	486	1121	311	148	325	2391
SEP	575	954	183	120	207	2039
OKT	583	833	166	199	271	1972
NOV	457	538	113	96	197	1401
DIS	370	512	60	159	208	1309
JUMLAH	4694	7710	2489	1674	2989	19556

(Sumber: Jadual statistik pemeriksaan vesel di Wilayah-wilayah Maritim mengikut bulan dalam *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia* (2010)).

di Malaysia termasuk Wilayah Sabah. Pemeriksaan dilakukan apabila didapati vesel atau bot melakukan kesalahan di bawah pelbagai akta dan ordinan seperti Ordinan Perkapalan Saudagar (MSO 1952) iaitu membawa bot tanpa memperbaharui lesen bot, membawa penumpang melebihi had yang dibenarkan, melanggar syarat lesen, seorang krew tidak diisytiharkan dalam *IMO Crew List* dan lain-lain kesalahan. Jumlah pemeriksaan APMM meningkat setiap tahun dengan peningkatan jumlah tangkapan tahunan dari 2006 hingga 2010 di antara 10-15 peratus. Peningkatan ini disebabkan oleh penambahan aset disamping bertambah pegawai dan anggota untuk mengendalikan aset-aset tersebut. Jadual 2 pula menunjukkan statistik jumlah tangkapan di wilayah-wilayah maritim di Malaysia termasuk Sabah di mana Wilayah Sabah mencatat jumlah tangkapan tertinggi selepas Wilayah Utara.

Penguatkuasaan Undang-undang Serta Pelaksanaan Operasi

Rondaan harian menumpukan kepada penguatkuasaan Akta Perikanan, Akta Kastam, Akta Imigresen, Ordinan Perkapalan Saudagar, Akta Kualiti Alam Sekeliling, Kanun Tanah Negara (penyeludupan pasir), Akta Perlindungan Hidupan Liar 1972 dan Akta Pencegah Rasuah. Sejak penubuhan APMM pada tahun 2005, beberapa operasi telah dilaksanakan di kelima-lima wilayah maritim Malaysia. Antaranya termasuklah Ops Satria Utara, Ops Satria Selatan, Ops Perkasa Selatan, Ops Perkasa Timur dan Ops Permai. Pada 21 Jun

Jadual 2: Statistik Tangkapan dan Penahanan Wilayah Maritim Tahun 2010

BULAN	WILUTA	WILSEL	WILTIM	WILSAR	WILSAB	JUMLAH BULANAN
JAN	60	38	10	17	37	162
FEB	49	12	12	17	39	129
MAC	39	17	18	12	39	125
APR	30	22	11	24	25	112
MEI	29	29	6	29	24	117
JUN	12	12	8	16	18	66
JUL	52	15	22	14	27	130
OGOS	36	18	17	14	28	113
SEP	29	8	13	7	34	91
OKT	56	10	12	21	35	134
NOV	23	27	2	17	17	86
DIS	15	22	8	5	21	71
JUMLAH	430	230	139	193	344	1336

(Sumber: Statistik tangkapan dan penahanan Wilayah Maritim tahun 2010 dalam *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (2010)*).

2006 Ops Sejahtera telah dilaksanakan oleh Wilayah Maritim Sabah di mana rondaan aset ditumpukan kepada kawasan panas jenayah maritim di Tawau, Labuan, Lahad Datu, Sandakan dan Kota Kinabalu. Kesalahan maritim yang sering berlaku melibatkan Akta Kastam 1967, Akta Imigresen 159/63, Akta Perikanan 1985, Akta Perkapalan Saudagar (MSO) 1952, Akta KPDNHEP (MTIB), Akta Kawalan Bekalan dan Akta Kanun Tanah Negara 1965.

Menggunakan Sistem Risikan

Perisikan adalah fungsi utama dalam sesebuah organisasi ataupun agensi yang terlibat di dalam penguatkuasaan ataupun keselamatan yang terdiri daripada pihak berkuasa seperti TLDM dan Kastam. Bantuan risikan ini adalah penting untuk dijadikan asas kepada perancangan penguatkuasaan yang lebih efisien dan efektif. Peranan perisikan dibentuk sejajar dengan keperluan operasi penguatkuasaan maritim negara yang menjurus kepada usaha pencegahan terhadap aktiviti-aktiviti melibatkan jenayah maritim seperti penyeludupan, PATI, pencemaran dan rompakan laut serta lain-lain aktiviti yang boleh menggugat keselamatan perairan negara. Selain itu maklumat daripada nelayan tempatan juga digunakan untuk mengesan kehadiran bot asing di perairan negara ini. Pemberi maklumat juga terdiri daripada orang awam yang melihat kemasukan bot asing yang sering menangkap ikan di sempadan perairan negara.

Kerjasama Malaysia-Indonesia

Kerjasama antara negara Malaysia-Indonesia juga dilaksanakan bagi mengawal kegiatan ini. Kerjasama ini dinamakan "Patkoptima" dimana penguatkuasa di Malaysia dan Indonesia akan mengadakan satu pasukan untuk menjalankan rondaan secara bersama pada setiap tahun. Sebagai contoh Malaysia akan membuat rondaan di Malaysia dan Indonesia akan lakukan rondaan di Indonesia dalam tempoh waktu yang sama (Permal, 2012). Kerjasama ini juga perlu diperluaskan lagi dengan negara-negara yang berkongsi sempadan maritim dengan Malaysia seperti Thailand dan Filipina. Di samping itu, kerajaan Malaysia dan Indonesia juga telah mewujudkan satu perjanjian pada akhir tahun 2011 yang menyatakan sekiranya penguatkuasa Indonesia menangkap bot nelayan tempatan di zon pertindihan sempadan maka mereka perlu membebaskan bot tersebut dan begitu juga dengan penguatkuasa maritim di Malaysia.

Kesimpulan

Berdasarkan perbincangan di atas jelas menunjukkan bahawa menjaga dan mengawal perairan negara merupakan matlamat utama pihak penguatkuasa maritim demi menjamin keselamatan dan kedaulatan negara. Kawasan zon maritim negara yang luas khasnya di Sabah menyebabkan kawasan perairan tersebut mudah terdedah kepada pelbagai ancaman akibat kegiatan kegiatan *illegal* termasuk pencerobohan bot-bot *illegal* nelayan-nelayan asing, kemasukan pendatang tanpa izin (PATI), penyeludupan dadah dan pemerdagangan manusia dan lain-lain yang mampu menggugat keselamatan dan keamanan negara. Menurut Leftenan Komander Shukri, pihak APMM perlu meneruskan usaha dengan lebih giat lagi bagi membendung gejala ini daripada berleluasa. Usaha ini hanya dapat dilakukan dengan lebih berkesan sekiranya berlaku pertambahan dari segi jumlah aset (bot dan kapal) yang digunakan untuk melakukan pengawalan di perairan negara. Selain itu, jumlah pegawai penguatkuasa perlu ditambah dan kawasan kawalan juga perlu dkecilkan bagi memudahkan proses pengawalan di setiap sudut kawasan perairan negara dapat dilaksanakan dengan lebih terperinci.

Rujukan

- Azrul Nor Fazilah, & Hanizah Idris. (2007). Perubahan peranan tentera laut dan agensi-agensi penguatkuasaan maritim lain di Malaysia dalam mengawal perairan negara pada abad ke-21. *Jurnal JATI*, 12, 107-129.
- Cleary, M. C., & Eaton, P. (1992). *Borneo Change and development*. New York: Oxford University Press.
- Hanizah Idris, & Ruhanas Harun. (2004). Malaysia as a maritime situation: prospects and challenges. *Jurnal JATI*, 19-309.
- Hanizah Idris (Ed.). (2008). *Maritime social and economic developments in Southeast Asia*. Monograph Series (4). Kuala Lumpur: Institute of Ocean and Earth Sciences, University of Malaya.
- Ismail Ali. (2007). Petempatan dan kehidupan komuniti Bajau Laut di Pulau Gusungan, Semporna, Sabah. *Borneo Research Journal*, 1, 205-218.
- Jubilado, R. C., Hanafi Hussin, & Manuelli, M. K. (2010). The Sama-Bajaus of Sulu-Sulawesi Seas: Perspectives from linguistics and culture. *Jurnal JATI*, 15, 83-96.
- Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia. (2009). Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia.

- Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia.* (2010). Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia.
- Mohammad Raduan Mohd Ariff, & Mohammad Sharir. (2008). Penguasaan nelayan Bugis dalam perusahaan Bagang di Pantai Timur Sabah. *Borneo Research Journal*, 2, 41-57.
- Nazery Khalid. (2009). Perancangan aktiviti-aktiviti ekonomi maritim di Malaysia: ke arah penerapan konsep pembangunan lestari. *Jurnal JATI*, 12, 77-88.
- Ramli Dollah, & Ahmad Mosfi Mohamad. (2007). Perdagangan tukar barang Malaysia-Indonesia: Potensi dan cabaran. *Jurnal JATI*, 12, 83-106.
- Pelras, C. (1996). *The Bugis*. Cambridge, Mass.: Blackwell.
- Permal, S. (2012). Revisiting Maritime Security in Eastern Sabah. *MIMA Bulletin*, 19(1).