

**PENCEGAHAN AKSI KEKERASAN MARITIM OLEH KELOMPOK ABU SAYYAF
DI LAUT SULAWESI – SULU DALAM KERANGKA KEAMANAN MARITIM
(STUDI KASUS KAPAL TUNDA TB BRAHMA 12 –
KAPAL TONGKANG BG ANAND 12)**

**THE PREVENTION OF ACTS OF MARITIME VIOLENCE BY ABU SAYYAF GROUP
IN THE SULAWESI – SULU SEA IN THE MARITIME SECURITY FRAMEWORK
(CASE STUDY TUG BOAT TB BRAHMA 12 – BARGE BG ANAND 12)**

Saleh Arifin¹, Abdul Rivai Ras², Mardi Siswoyo³

Universitas Pertahanan

(saleh.arifin@idu.ac.id, rivai_ras@yahoo.com, siswoyomardi@gmail.com)

Abstrak – Indonesia sebagai negara maritim memandang bahwa keamanan maritim merupakan aspek penting dalam tata kelola domain kemaritiman. Stabilitas dan tatanan yang baik pada semua domain kemaritiman Indonesia menjadi tujuan akhir yang ingin dicapai. Insiden kekerasan maritim terhadap Kapal Tunda TB Brahma 12 – Kapal Tongkang BG Anand 12 merupakan catatan penting dalam tata kelola domain kemaritiman Indonesia meski tempat kejadian perkara (*locus delictie*) insiden tersebut bukan di perairan Indonesia, tetapi Indonesia berkepentingan terhadap peristiwa tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan berbagai upaya pencegahan yang dapat dilakukan oleh pemangku kepentingan (*stakeholder*) keamanan maritim Indonesia agar insiden kekerasan maritim seperti yang menimpa TB Brahma 12 – BG Anand 12 tidak terjadi kembali. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder dengan teknik pengumpulan data menggunakan wawancara mendalam (*indepth interview*) dan studi dokumentasi. Hasil penelitian ini menemukan bahwa sepanjang tahun 2016 kawasan perairan Laut Sulawesi – Sulu merupakan jalur pelayaran paling rawan se-Asia karena ketidakmampuan negara pantai mengontrol wilayah perairannya sehingga memungkinkan pelaku kekerasan maritim menggunakan perairan tersebut melakukan aktivitas ilegal yang mengganggu keamanan maritim. Penelitian ini menyimpulkan beberapa upaya yang dapat dilakukan aksi kekerasan maritim tidak terjadi kembali adalah penyelesaian konflik dalam negeri Filipina, penyelesaian sengketa batas maritim Indonesia-Malaysia dan Malaysia-Filipina, mengimplementasikan segera Patroli Maritim Trilateral Indomalphi yang telah disepakati, mengaktifkan dengan segera Pusat Komando Militer yang telah terbentuk didukung sistem pengawasan dan monitoring yang terintegrasi dan Tim Reaksi Cepat dengan kesiapsiagaan tinggi dan menggalas kemungkinan pelaksanaan *cross border pursuit* antara ketiga negara.

Kata Kunci: Keamanan Maritim, Kekerasan Maritim, Kelompok Abu Sayyaf, Perompakan Bersenjata Di laut, Jalur Pelayaran Laut Sulawesi – Sulu, Kapal Tunda TB Brahma 12 - Kapal Tongkang BG Anand 12

Abstract - Indonesia as an archipelagic state considers that maritime security is an important aspect of maritime domain governance. Stability and good order at sea on all maritime domains of Indonesia become final goal to be achieved. Maritime violence incident against Tug Boat TB Brahma 12 - Barge BG Anand 12 is an important note in Indonesia maritime domains governance although the location of

¹ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

² Universitas Pertahanan.

³ Universitas Pertahanan.

incident is not on the Indonesian water but Indonesia is concerned about the incident. This study aims to find the various prevention efforts that can be done by the Indonesia maritime security stakeholders so that the incident of maritime violence like TB Brahma 12 incident doesn't recur. This research uses qualitative research method with case study approach. The data used are primary and secondary data with data collection techniques using indepth interview and documentation study. This study finds that throughout 2016 the Sulawesi – Sulu Sea is the most vulnerable sea lane in Asia because of the inability of coastal states to control their waters so as to enable perpetrators of maritime violence to use these waters to engage illegal activities that disrupt maritime security. This research conclude that the efforts can be taken to prevent the similar incidents do not recur are the settlement of domestic conflicts of the Philippines, the settlement of maritime boundary disputes between Indonesia – Malaysia and Malaysia – Philippines, implementing the agreed Trilateral Maritime Patrol Indomalphi immediately, activating the already established Military Command Center supported with the integrated Control and Monitoring System and Quick Response Team with high readiness, initiating the possibility of cross border pursuit between the three countries.

Keywords: Maritime Security, Maritime Violence, Abu Sayyaf Group (ASG), Armed Robbery At Sea, Sea Lane of Sulawesi – Sulu Sea, Tug Boat TB Brahma 12 – Barge BG Anand 12

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) sekaligus negara maritim dengan komposisi 2/3 wilayahnya adalah lautan. Letak geografis Indonesia yang berada pada posisi silang dunia dan menghubungkan jalur utama pelayaran internasional, menjadikan komposisi dan posisi perairan Indonesia tidak hanya penting dalam perspektif kepentingan nasional (*national interest*) Indonesia tetapi juga menjadi penting dalam konteks geopolitik global dan regional.

Wilayah laut Indonesia yang mencapai 5,9 juta km² merupakan 2/3 bagian dari total perairan asia tenggara. Disamping itu, perairan Indonesia merupakan perlintasan jalur pelayaran internasional yang menghubungkan

Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta perairan di utara Indonesia.

Sebagai negara maritim, Indonesia menganggap penting tata kelola kemaritiman pada seluruh domain kemaritiman. Tidak hanya wilayah perairan, kapal-kapal yang melintas melalui jalur pelayaran di wilayah perairan Indonesia, tetapi juga termasuk kapal-kapal berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri (*overseas*) dan kru/awak kapal berkewarganegaraan Indonesia yang berlayar di luar negeri.

Perspektif sosiologi maritim melihat laut sebagai sebuah arena bertemunya kepentingan berbagai pihak. Dalam perspektif sosiologi maritim, bertemunya kepentingan berbagai pihak di laut sebagai akibat adanya *structural constraint* di darat sehingga secara

bersamaan para pihak pengguna laut menjadikan laut sebagai alternatif media ruang untuk mewujudkan kepentingan dan tujuan masing-masing yang pada akhirnya akan menciptakan kompetisi. Jika kompetisi yang muncul tidak dapat dikelola dengan baik, maka akan berpotensi menjadi konflik.⁴

Kajian Keamanan Maritim berfokus pada upaya untuk membebaskan laut dari berbagai ancaman sehingga tercipta stabilitas dan tatanan yang baik di laut (*stable and good order at sea*).⁵ Meski para ahli belum bersepakat dalam mendefinisikan dan pembatasan kajian ontologis keamanan maritim, namun para ahli tersebut bersepakat tentang beberapa bentuk ancaman yang dapat mengganggu keamanan maritim.⁶ Ada 3 (tiga) isu ancaman keamanan maritim yaitu: (1) tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai, (2) pembajakan dan perampokan bersenjata, (3) lalu lintas obat terlarang dan narkotik yang ilegal. 3 (tiga)

komponen tersebut, mengindikasikan bahwa keamanan maritim berfokus pada konsep keamanan non-tradisional.

Selain 3 bentuk kejahatan non-tradisional diatas, ada 5 (lima) dari 8 (delapan) kejahatan terorganisasi lintas negara yang memiliki dimensi kemaritiman sangat kuat, yaitu : terorisme, pembajakan di laut, penyelundupan senjata, perdagangan manusia dan perdagangan obat-obatan terlarang.⁷

Berbagai bentuk ancaman non-tradisional tersebut diatas oleh Shemella (2016) disebut sebagai kekerasan maritim (*maritime violence*).⁸ Para ahli dan pemerhati keamanan maritim juga belum dapat memformulasikan definisi kekerasan maritim secara rigid. Istilah *maritime violence* diperkenalkan pertama kali pada 1996 melalui *Jurnal Intelligence Review Special Report*.

Shemella (2016) merumuskan definisi Kekerasan maritim secara sederhana bahwa kekerasan maritim

⁴ Amarulla Octavian dan Bayu A. Yulianto, *Budaya, Identitas dan Masalah Keamanan Maritim*, (Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia, 2014), hlm. 18

⁵ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide For The Twenty First Century*, (London: Routledge, 2013), hlm. 283

⁶ Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Politik JSP*, 2009, hlm. 111-129.

⁷ Amarulla Octavian dan Bayu A. Yulianto, *Bajak Laut Antara Aden Dan Malaka*, (Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia, 2015), hlm. 28.

⁸ Paul Shemella, *Global Responses To Maritime Violence: Cooperation and Collective Action*, (California: Stanford University Press, 2016), hlm. 5

mengacu pada berbagai ancaman yang dilakukan pada domain maritim dalam bentuk tindakan kekerasan yang dilakukan dilaut atau pada domain maritim lainnya. Beberapa bentuk ancaman yang diinventarisir oleh Shemella menjadi bagian dari kekerasan maritim adalah ; terorisme, insurjensi/pemberontak, pembajakan (*piracy*), perompakan bersenjata di laut (*armed robbery at sea*), penyelundupan melalui laut (*maritime smuggling*) dan tindakan kriminal di laut (*maritime crimes*) lainnya seperti penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*).⁹

Berbagai bentuk ancaman maupun kejahatan yang terjadi di laut atau pada domain kemaritiman lainnya merupakan sebuah ekosistem saling berhubungan dan saling terkait satu sama lainnya. Shemella merumuskan konsep kekerasan maritim (*maritime violence*) sebagai payung bagi semua bentuk dan jenis ancaman keamanan maritim sehingga membentuk sebuah kerangka resiprokal saling ketergantungan dan keterkaitan yang oleh Shemella diperkenalkan dengan istilah Ekosistem Kekerasan Maritim (*maritime violence ecosystem*).¹⁰

Dalam ekosistem kekerasan maritim, Shemella mengklasifikasikan jenis kejahatan maritim menjadi 3 (tiga) bagian besar yang terdiri dari; terorisme maritim (*maritime terrorism*), kejahatan maritim bersenjata (*armed maritime crimes*) dan kejahatan maritim lainnya (*others maritime crimes*).

Terorisme maritim, yaitu aksi terorisme yang terjadi di laut atau pada domain maritim lainnya.¹¹ Aksi terorisme yang bergeser ke laut disebabkan karena laut sebagai jalur perdagangan internasional memiliki potensi keekonomian yang sangat tinggi sehingga menarik perhatian teroris untuk menjadikan laut sebagai tempat aksi dan infrastruktur kemaritiman sebagai target aski.

Klasifikasi kedua dalam ekosistem kekerasan maritim adalah kejahatan maritim bersenjata (*armed maritime crime*) yang terbagi menjadi dua bentuk kejahatan yaitu pembajakan (*piracy*) dan perompakan bersenjata (*armed robbery*).¹²

Pembajakan dan perompakan bersenjata merupakan bentuk ancaman yang jika dilihat dari bentuk kejahatannya

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

¹¹ M. N. Murphy, *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy And Maritime Terrorism In The*

World Modern, (New York: Colombia University Press, 2010), hlm. 107.

¹² Murphy, Op. cit., hlm. 7.

memiliki tipikal yang sama, yaitu kejahatan bersenjata yang ditujukan kepada sebuah kapal yang sedang dalam pelayaran atau terhadap sesuatu yang ada di atas kapal tersebut.

Menurut Octavian dan Yulianto (2015), perbedaan penggunaan kedua istilah tersebut jika mengacu pada *United Nation's Conference on The Law of Sea (UNCLOS)* adalah terletak pada *locus delictie* (lokasi kejadian). Istilah piracy digunakan jika lokasi kejadiannya berada di laut bebas (*high seas*) sedangkan istilah *armed robbery* digunakan jika lokasi kejadiannya berada di laut yurisdiksi suatu negara.¹³

Klasifikasi ketiga dalam ekosistem kekerasan maritim adalah kejahatan maritim lainnya (*others maritime crimes*). Kejahatan-kejahatan yang digolongkan dalam klasifikasi ketiga ini adalah kejahatan-kejahatan di laut yang tidak menggunakan senjata. Meski pada kasus-kasus tertentu ditemukan fakta bahwa terdapat penggunaan senjata pada jenis kejahatan ini, namun skalanya sangat kecil dan bukan sebagai instrumen utama kejahatannya. Jenis kejahatan lainnya yang termasuk dalam kategori ini adalah pencurian pada skala kecil yang terjadi di

domain kemaritiman seperti pelabuhan, kapal yang sedang sandar / buang jangkar (*anchoring*).

Aksi kekerasan maritim yang paling aktual adalah rangkaian pembajakan kapal berbendera Indonesia dalam rentang waktu Maret hingga Juni 2016 di perairan Laut Sulawesi - Sulu di sekitar perbatasan Indonesia-Malaysia-Filipina. Insiden pertama terjadi sekitar tanggal 25 Maret 2016 di perairan Sabah (Malaysia) - Tawi-Tawi (Filipina Selatan) yang menargetkan Kapal Tunda TB Brahma 12 dan Kapal Tongkang BG Anand 12 sebagai sasaran aksi yang terjadi di sekitar perairan Kepulauan Sulu Filipina Selatan. 10 awak kapal berkewarganegaraan Indonesia disandera oleh pelaku yang diduga Kelompok Abu Sayyaf / Abu Sayyaf Group (ASG).

Insiden kedua terjadi pada tanggal 15 April 2017 di perairan Tawi-Tawi Filipina Selatan yang berbatasan dengan Pantai Timur Sabah Malaysia dengan target kapal tunda TB Henri dan kapal tongkang BG Christi yang sedang dalam pelayaran pulang dari Cebu Filipina menuju Tarakan Kalimantan Utara yang diduga dilakukan oleh kelompok Abu Sayaf juga. Dari 10 ABK yang ada, 5 orang berhasil meloloskan diri,

¹³ Amarulla Octavian dan Bayu A. Yulianto, 2015, *Op. Cit.*, hlm. 30.

4 orang diculik pelaku dan 1 orang tertembak oleh pelaku. Kedua kapal akhirnya bisa diselamatkan ke Pelabuhan Lahat Datu Malaysia.

Insiden ketiga juga dilakukan oleh ASG pada 20 Juni 2017 yang menyerang kapal tunda TB Charles 001 dan kapal tongkang BG Robby 152 milik PT. Rusianto Bersaudara di Laut Sulu, Barat Daya Filipina yang sedang dalam pelayaran dari Tagoloan Cagayan, Mindanao, menuju Samarinda, Kalimantan Timur. Dari 13 ABK yang ada, 7 orang disandera dan 6 orang lainnya dilepaskan melanjutkan perjalanan.

Abu Sayaf merupakan kelompok pelaku kekerasan yang berbasis di sekitar Pulau Jolo dan Basilan di bagian Selatan Filipina. Berbagai sebutan disematkan kepada kelompok ini terkait dengan berbagai aksi kekerasan yang dilakukan. Kelompok teroris, pemberontak / insurjensi, bajak laut, bandit laut merupakan sebutan-sebutan yang melekat pada kelompok ASG. Organisasi ini didirikan pada tahun 1990 oleh Abdurajak Abu Bakar Janjalani setelah kepulangannya dari Afganistan untuk tujuan membentuk negara islam di kawasan Filipina Selatan. Pada awal pembentukannya, Janjalani merekrut sebagian eks pejuang Moro National

Liberation Front (MNLF) yang kecewa dengan organisasinya karena memilih berdamai dengan pemerintah Filipina. Hingga tahun 2015 jumlah anggota diperkirakan berkisar 400 orang. Untuk mendapatkan pengakuan dan mencuri perhatian masyarakat internasional, ASG mulai melakukan tindakan kekerasan seperti pemboman, pembunuhan dan penculikan. Aksi kekerasan yang cukup besar dan menyita perhatian publik di awal pendiriannya adalah pelemparan granat terhadap kapal MV Doulos pada tahun 1991.

Tahun 2000 ASG melakukan konsolidasi dan mulai melancarkan serangan-serangan yang lebih besar termasuk pengeboman Super Ferry 14 pada tahun 2004 yang mengakibatkan korban jiwa 116 orang. Pada 2014 ASG melakukan serangan mematikan dengan korban jiwa 21 muslim yang sedang merayakan akhir ramadhan. Aksi ini sebagai bentuk perlawanan terhadap putaran akhir perundingan damai antara pemerintah Filipina dan kelompok separatis. Pada tahun 2014 ini juga ASG mendeklarasikan sebagai bagian dari Islamic State of Iraq and Syiria (ISIS). ASG merupakan kelompok paling kecil diantara faksi-faksi yang ada di kawasan Filipina Selatan, namun paling radikal dalam

berbagai aksinya dibandingkan kelompok-kelompok lainnya.

Melihat karakteristik aksi kekerasan maritim yang pernah terjadi baik di Indonesia maupun pada ranah internasional, hampir semua aksi kekerasan maritim merupakan bentuk pengulangan dari aksi-aksi yang pernah terjadi dengan sedikit deviasi. Hal ini terjadi karena aksi-aksi yang pernah terjadi dijadikan *role model* oleh kelompok kekerasan lain. Gunaratna (2002) mengatakan bahwa ideologi, ajaran, taktik aksi terorisme pasca 9/11 mengadopsi pola yang dilakukan oleh Al-Qaeda. Hal ini memperkuat asumsi bahwa aksi kekerasan maritim yang dilakukan oleh suatu kelompok kekerasan mengikuti apa yang sudah pernah dilakukan oleh kelompok lainnya. Asia Pacific Center for Security Studies (APCSS) di Honolulu pada tahun 2005 merilis hasil kajiannya bahwa pola aksi terorisme menduplikasi model sebelumnya, hanya menunggu menit dan jam saja, aksi yang pernah terjadi di suatu tempat oleh suatu kelompok kekerasan akan kembali terjadi / terulang di tempat lain dan dilakukan oleh kelompok lain.¹⁴

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Berdasarkan tujuannya, penelitian studi kasus dapat dibedakan menjadi tiga tipe, yaitu studi kasus eksplanatori, eksploratori dan deskriptif. Studi kasus eksplanatori digunakan bila peneliti akan menjelaskan sebuah rangkaian peristiwa yang bersifat sebab-akibat (kausalitas).¹⁵

Studi kasus eksploratori digunakan bila peneliti akan menggali lebih dalam dari berbagai sumber tentang sebuah fenomena, sedangkan studi kasus deskriptif akan digunakan pada saat peneliti menggambarkan sebuah fenomena menggunakan berbagai sumber data.¹⁶

Penelitian ini berusaha menggali sedalam-dalamnya apa penyebab serangkaian aksi kekerasan maritim yang terjadi di perairan Laut Sulawesi – Sulu dan kemudian berusaha untuk mengusulkan upaya-upaya pencegahan yang dapat dilakukan untuk menghindari dan mencegah aksi serupa terjadi kembali. Oleh karena itu penelitian ini menggunakan tipe studi kasus eksplanatori.

¹⁴ Shemella, *Op. Cit.*, hlm. 9.

¹⁵ John W. Creswell, *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset : Memilih Diantara Lima Pendekatan*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015), hlm. 207.

¹⁶ Ibid., hlm 209

Teori yang digunakan untuk menganalisa permasalahan penelitian adalah Keamanan Maritim, Kekerasan Maritim dan Terrorist Targeting.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder dengan teknik pengumpulan data wawancara mendalam (*indepth interview*), catatan lapangan, dan studi dokumentasi. Beberapa informan yang dipilih untuk mendapatkan data primer adalah Direktur Operasional PT Patria Maritime Line, Kasubdit Operasi laut Badan Keamanan Laut, Staf Operasi Angkatan Laut Markas Besar Angkatan Laut, Kru TB Brahma 12 yang menjabat sebagai Mualim II dan akademisi ahli perkapalan.

Teknik analisis data yang digunakan adalah Miles dan Huberman dengan tahapan analisis meliputi, pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, verifikasi dan penarikan kesimpulan. Dalam menganalisis data

Pembahasan

Kapal Tunda (*Tug Boat*) TB Brahma 12 merupakan kapal tunda yang dioperasikan oleh PT Patria Maritime Lines (PML) untuk keperluan menarik kapal tongkang

pengangkut batubara ke sejumlah tujuan. TB Brahma terdaftar berbendera Indonesia dengan nomor registrasi IMO 9765407 dengan *call sign* YDB-4731. TB Brahma 12 memiliki dimensi panjang 24,34 M, lebar 8 M, dengan tonase 198 GT dengan berat mati 209 T DW.¹⁷ Kecepatan maksimal TB Brahma 12 dapat mencapai hingga 6,8 – 7 knot, namun ketika insiden terjadi hanya melaju dengan kecepatan 3-4 knot dan sedang menarik Kapal Tongkang BG Anand 12 dengan panjang 87,78 M, lebar 27,43 M, bobot 3.913 GT.

TB Brahma 12 dimiliki oleh PT Brahma Internasional dan dioperasikan oleh PT Patria Maritime Lines dengan mekanisme perjanjian kontrak sewa. TB Brahma 12 sudah 3 kali menjalani pelayaran menuju Filipina dan melalui jalur pelayaran yang sama yaitu melalui Selat Alice atau lebih dikenal dengan *Alice Channel* yang diduga sebagai tempat kejadian peristiwa (*locus delictie*) awal mula terjadinya insiden.

Kapal Tunda TB Brahma 12 dengan menggandeng Kapal Tongkang BG Anand 12 berangkat dari pelabuhan khusus di Sungai Puting Kabupaten Tapin Kalimantan Selatan pada hari Jumat tanggl 11 Maret 2017 mengangkut 7.533

¹⁷ www.marinetraffic.com, diakses pada tanggal 2 Desember 2017, pukul 14.02

metrik ton batubara curah milik PT Antang Gunung Meratus atas pesanan *Sprint Industrial and Development Corporation* (sebuah perusahaan di Filipina) ke tujuan akhir pelabuhan di kota Batangas, Luzon, Filipina.

Setelah menyusuri Sungai Barito, TB Brahma singgah di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin untuk mengurus ijin Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat.

SPB yang dikeluarkan oleh KSOP Banjarmasin bernomor U11/AP.I/0582/III/2016 pada tanggal 15 Maret 2016 Jam 22.00 WITA. Pihak KSOP Banjarmasin mengeluarkan SPB sebagai bukti bahwa TB Brahma 12 - BG Anand 12 telah memenuhi semua persyaratan untuk memulai pelayaran. KSOP Banjarmasin juga tidak mengeluarkan peringatan terkait dengan keamanan jalur pelayaran yang akan dilalui oleh karena itu jalur pelayaran yang akan dilalui merupakan jalur pelayaran yang aman. Setelah SPB terbit, TB Brahma 12 bertolak pada tanggal 15 Maret 2017 pukul 23.00 WITA melanjutkan pelayaran menuju Filipina. Di dalam SPB tercantum bahwa TB Brahma diawaki oleh 10 orang kru berkewarganegaraan Indonesia.

Tabel 1. Daftar Kru TB Brahma 12

No	Nama kru	Jabatan di kapal
1	Peter Tonsen Barahama	Nakhoda
2	Julian Philip	Mualim 1
3	Alfian Elvis Repi	Mualim 2
4	Mahmud	KKM
5	Suriansyah	Masinsis 2
6	Surianto	Masinsis 3
7	Wawan Saputra	Jurumudi
8	Bayu Oktavianto	Jurumudi
9	Rinaldi	Jurumudi
10	Wendi Rakhadian	Koki

Sumber: Komunikasi Personal Dengan Kru TB Brahma 12 Alfian Elvis Repi, Januari 2018

Petunjuk terakhir pelayaran TB Brahma 12 sebelum terjadi insiden diketahui dari status *facebook* Peter Tonsen salah satu kru yang menjabat sebagai kapten kapal dan dari komunikasi beberapa kru kepada keluarga pada tanggal 23 Maret 2017. Status *facebook* tersebut ditulis pada tanggal 23 Maret 2017 jam 23.03 waktu setempat. Dari pesan tersebut tersirat bahwa posisi TB Brahma 12 – BG Anand 12 sudah mulai keluar dari perairan yurisdiksi Indonesia.

Informasi tentang posisi dan keberadaan TB Brahma 12 (tanpa BG Anand 12) berikutnya diketahui pada tanggal 26 Maret 2016 ketika TB Brahma 12 sudah berada dalam penyenderaan dan sudah berada di perairan teritorial Filipina. Informasi bahwa kru dalam penyenderaan diketahui pertama kali melalui komunikasi

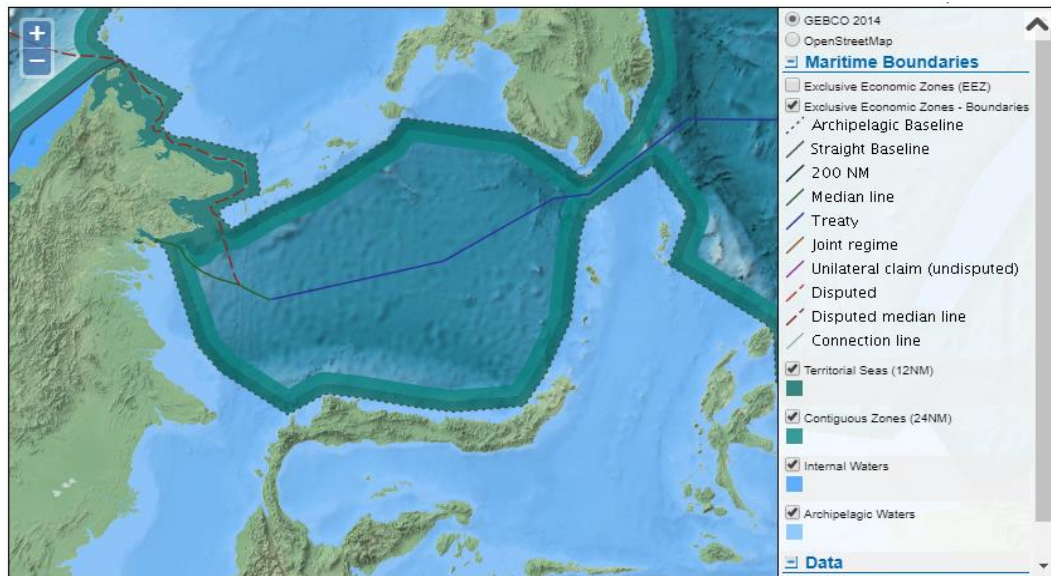
telepon seluler salah seorang kru kepada pihak keluarga dan kepada pihak perusahaan yaitu PT PML.

Insiden kekerasan maritim terhadap TB Brahma 12 – BG Anand 12 berawal pada hari Jumat tanggal 25 Maret 2017 pukul 14.45 WITA (kurang lebih). Lokasi kejadian diperkirakan terjadi di Laut Sulawesi pada bagian yang masuk yurisdiksi Malaysia di sekitar perairan Sabah. Kru TB Brahma 12 mulai menyadari bahwa mereka sedang atau akan di-*hijack* ketika sebuah *speed boat* dan sebuah kapal tradisional nelayan khas Filipina Selatan yang disebut *Jungkong* berlayar sejajar di sisi TB Brahma 12, lama kelamaan mendekat dan akhirnya menempel pada lambung TB Brahma 12. Setelah menempel pada lambung TB Brahma 12, kurang lebih 8 orang langsung mengangkat senjata dan satu persatu mulai melompat menaiki kapal dan selanjutnya berhasil menguasai kapal dan melakukan penyanderaan. Atas pertimbangan keselamatan jiwa, kru TB Brahma 12 mengikuti instruksi para penyandera. Tidak lama setelah itu, pelaku meminta kru untuk melepas Kapal Tongkang BG Anand 12 dan TB Brahma 12 tetap melaju dalam penyanderaan pelaku dengan kecepatan yang sama seperti semula antara 3-4 knot namun keluar dari

rute yang direncanakan dalam rentang waktu kurang lebih 11 jam.

Setelah berhasil menguasai TB Brahma 12 secara penuh, pelaku kemudian menghubungi anggota kelompok yang lain dengan menggunakan alat komunikasi untuk menjemput kru TB Brahma 12 karena kapal yang digunakan sebelumnya tidak cukup menampung semua kru TB Brahma 12. Setelah pukul satu dini hari (kurang lebih) tanggal 26 Maret 2016 *speed boat* ketiga tiba dan satu jam berikutnya (kurang lebih pukul 2 dini hari), semua kru mulai dipindahkan ke ketiga kapal pelaku untuk menuju ke sebuah pulau sedangkan TB Brahma 12 ditinggalkan mengapung di tengah laut.

TB Brahma 12 akhirnya ditemukan oleh kapal berbendera Filipina Ashanar II dalam keadaan kosong namun bahan persediaan makanan masih dalam kondisi utuh di perairan Pulau Languyan, Provinsi Tawi-Tawi, Mindanao Selatan, Filipina pada hari yang sama tanggal 26 Maret 2017. Kapal Ashanar II kemudian menarik TB Brahma 12 ke sebuah pelabuhan kecil di Marang, Languyan dan menyerahkan ke aparat keamanan setempat. Sedangkan BG Anand 12 ditemukan mengapung di perairan sekitar Lahat Datu oleh Kapal Patroli Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) pada hari Minggu tanggal



Gambar 1. Batas ZEE Antara Indonesia, Malaysia dan Filipina Di Laut Sulawesi
 Sumber: <http://www.marineregions.org/eezmapper.php>



Gambar 2. Laut Sulawesi
 Sumber:
<http://www.marineregions.org/gazetteer.php?p=details&id=4359>



Gambar 3. Laut Sulu
 Sumber:
<http://www.marineregions.org/gazetteer.php?p=details&id=4358>

3 april 2016 sekitar pukul 13.00 waktu setempat dengan muatan batubara masih utuh.

Perairan Laut Sulawesi–Sulu merupakan persinggungan antara Laut Sulawesi dan Laut Sulu. Sebagian Laut Sulawesi merupakan yurisdiksi Indonesia dan sebagian lainnya merupakan laut teritorial dan yurisdiksi Filipina dan terdapat sebagian kecil yang merupakan laut teritorial dan yurisdiksi Malaysia.

Sedangkan Laut Sulu sebagian besar merupakan laut teritorial Filipina dan hanya sebagian kecil yang menjadi laut teritori Malaysia. Penggunaan frasa Laut Sulawesi – Sulu menjadi penting karena rentetan aksi kekerasan maritim yang terjadi sepanjang tahun 2016 di sekitar perairan Filipina Selatan terjadi di perbatasan Laut Sulawesi dan Laut Sulu.

Perairan Laut Sulawesi – Sulu merupakan perlintasan atau terusan jalur

pelayaran dari arah Selatan yang berasal dari Selat Makasar melewati Laut Sulawesi atau dari Laut Sulawesi di sisi Utara Pulau Sulawesi menuju ke Utara melalui Laut Sulu atau sebaliknya. Kawasan perairan ini juga menjadi kelanjutan dari Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang merupakan jalur pelayaran internasional dan dilalui oleh berbagai jenis, tonase dan kebangsaan kapal. Sebagai jalur pelayaran internasional, maka jalur ini termasuk jalur pelayaran yang ramai dan sibuk. Berbagai literatur menyebut bahwa jalur pelayaran ini merupakan jalur pelayaran tersibuk ke-2 di Asia Tenggara setelah Selat Malaka. Menurut Joshua Ho dalam Wu dan Zou

(2009) jumlah kapal yang melintas di sekitar Laut Sulu berjumlah sekitar 100.000 kapal setiap tahunnya.¹⁸

Lalu lintas kapal yang berasal dari ALKI II menuju ke Laut Sulu atau sebaliknya, ketika berada pada kawasan perairan Laut Sulawesi – Sulu (perairan di sekitar Kepulauan Tawi-Tawi, Sulu, Basilan, Zamboanga atau biasa disebut kawasan Zambasulta) akan melintasi sebuah selat antara Pulau Sibutu dan Pulau Bongao. Namun disamping jalur ini, terdapat jalur lain yang biasa digunakan juga oleh kapal-kapal yang berasal dari sekitar Tarakan (Indonesia) atau Lahat Datu dan Tawau (Malaysia) dan

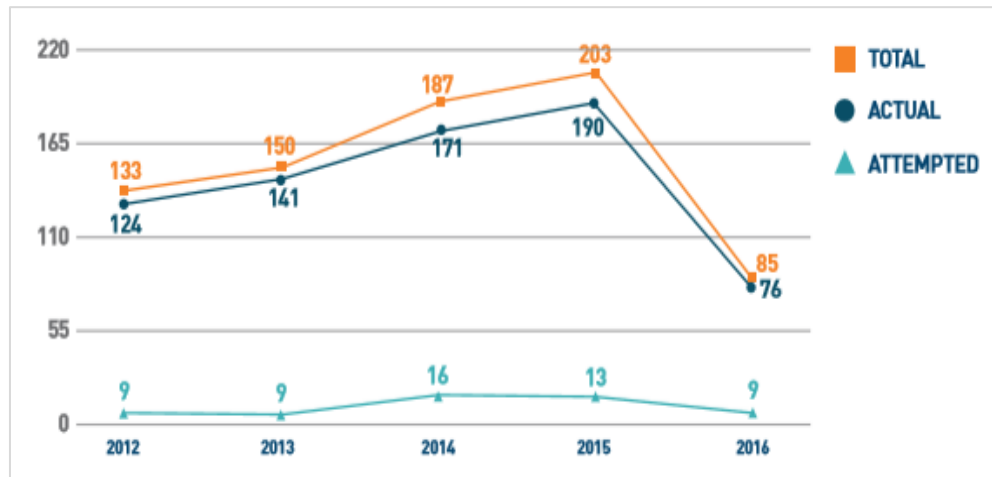


Gambar 4. Jalur Pelayaran Di Sekitar Perairan Laut Sulawesi - Sulu

Sumber: <https://www.marinetraffic.com>

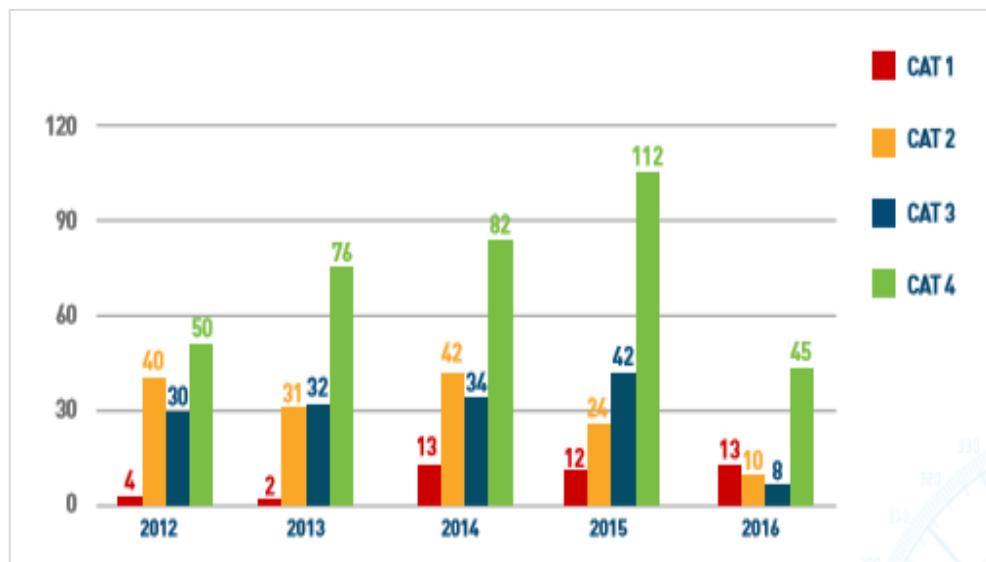
¹⁸ Shicun Wu dan Keyuan Zou, *Maritime Security in The South China Sea: Regional Implications And*

International Cooperation, (London : Routledge, 2013), hlm. 207 .



Gambar 5. Grafik Insiden Kekerasan Maritim Di Asia 2012-2016

Sumber: ReCAAP Annual Report 2016



Gambar 6. Grafik Insiden Aktual (Actual Incidents)

Sumber: ReCAAP Annual Report 2016

sebaliknya, yaitu melalui selat antara Pulau Sibutu - Sitangkai (Filipina) dan Tanjung Semporna (Malaysia). Jalur pelayaran pada selat ini dikenal dengan sebutan *Alice Channel*. Kapal Tunda TB Brahma 12 - BG Anand 12 diduga melintasi jalur pelayaran *Alice Channel* ini ketika di-intercept oleh pelaku kekerasan maritim pada hari Jumat tanggal 25 Maret 2016 pukul 14.25 WITA (*lingkaran merah putus-putus*).

Jalur pelayaran melalui *Alice Channel* merupakan jalur pelayaran reguler yang biasa digunakan oleh kapal-kapal khususnya pengangkut batubara dari sekitar Kalimantan menuju Filipina atau kapal-kapal lain yang berasal dari Kalimantan bagian Utara. TB Henry - BG Christy yang pada bulan April 2016 (satu bulan setelah insiden TB Brahma 12 – BG Anand 12) mengalami insiden yang sama

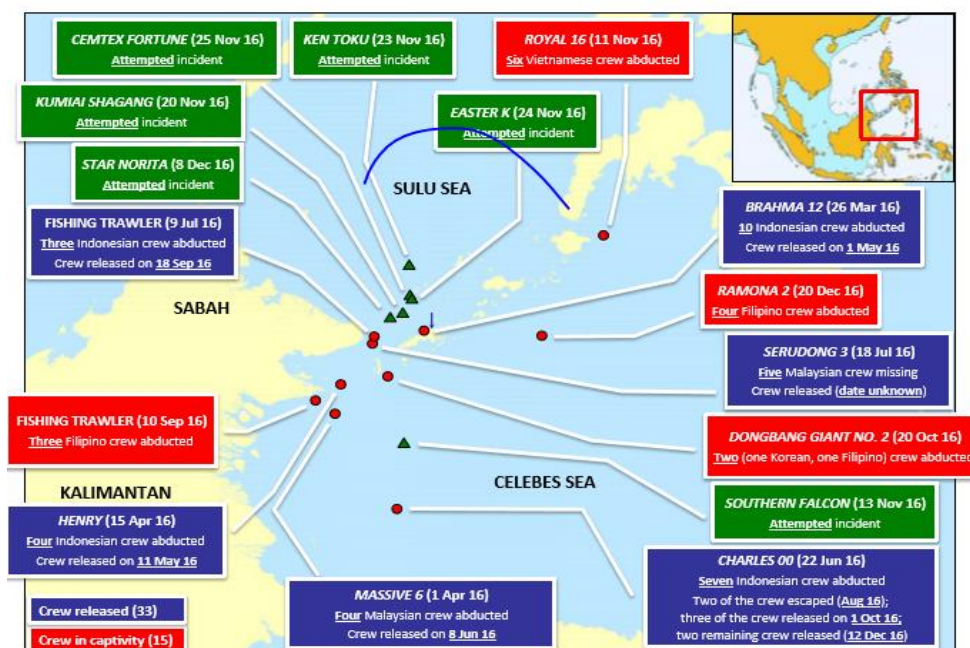
juga melalui jalur ini ketika insiden terjadi.

Jalur pelayaran di sekitar kawasan Zambasulta ini merupakan jalur pelayaran paling rawan sepanjang tahun 2016 di Asia Tenggara bahkan seluruh Asia menggantikan Selat Malaka. Sepanjang tahun 2016 telah terjadi sebanyak 85 insiden kekerasan maritim di seluruh Asia yang terdiri dari 76 insiden aktual (*actual incidents*) dan 9 insiden merupakan upaya percobaan (*attempted incidents*). Tujuh puluh enam (76) insiden aktual sepanjang tahun 2016 diklasifikasikan berdasarkan tingkat kekerasan ke dalam 4 kategori seperti pada Gambar 6 Kategori 1 merupakan insiden dengan skala tertinggi tingkat kekerasan diikuti Kategori 2, Kategori 3 dan kategori 4. Dari 13 insiden Kategori 1 yang terjadi di perairan Asia

sepanjang tahun 2016, 10 insiden terjadi di perairan Laut Sulawesi-Sulu, 2 insiden di Laut China Selatan, dan 1 insiden terjadi di Laut Jawa, Indonesia.

The Regional Cooperation Agreement On Combating Piracy And Armed Robbery Against Ship In Asia (ReCAAP) dalam *Annual Report 2016* melaporkan sepanjang 2016 telah terjadi 16 insiden kekerasan maritim di wilayah perairan Laut Sulawesi Sulu. 10 insiden diantaranya merupakan insiden kekerasan maritim dengan “Kategori 1” yang berujung pada penyanderaan kru kapal, 6 insiden lainnya adalah insiden percobaan (*attempted incident*).

Dari 10 (sepuluh) insiden Kategori 1 yang terjadi di kawasan Laut Sulawesi – Sulu sepanjang tahun 2016, salah satunya adalah insiden kekerasan maritim



Gambar 7. Lokasi Insiden Kekerasan Maritim Di Laut Sulawesi - Sulu Tahun 2016
Sumber: ReCAAP ISC Executive Director's Report 2016

terhadap TB Brahma 12 – BG Anad 12.

CATEGORY 1 Ten of the 13 Category 1 incidents reported in 2016 involved the abduction of crew from tug boats, namely Brahma 12 (26 Mar 16), Massive 6 (1 Apr 16), Henry (15 Apr 16), Charles 00 (22 Jun 16) and Serudong 3 (18 Jul 16); general cargo ship Dong Bang Giant No. 2 (20 Oct 16); bulk carrier Royal 16 (11 Nov 16) and fishing boats and trawlers (9 Jul 16, 10 Sep 16 and 20 Dec 16) in the Sulu-Celebes Sea and waters off eastern Sabah. These incidents occurred since March 2016 with at least one incident per month except May 2016 and August 2016¹⁹

Sepuluh insiden kekerasan maritim Kategori-1 yang terjadi sepanjang tahun 2016 di Laut Sulawesi – Sulu oleh ReCAAP disebut sebagai insiden terburuk karena diikuti dengan aksi penyanderaan Anak Buah Kapal (ABK) dan penculikan beberapa korban yang beberapa diantaranya berujung pada kematian.

Jalur pelayaran ini menjadi rawan karena berkembangnya kelompok kekerasan disekitar kawasan ini dan ketidakmampuan otoritas negara pantai untuk melakukan pengawasan dan pengamanan sehingga digunakan oleh pelaku kekerasan untuk melakukan aksinya. Disamping itu kawasan ini merupakan pertemuan sudut batas maritim tiga negara yang masih terdapat

overlapping claim batas wilayah. Hal ini mengakibatkan kesulitan penentuan batas riil masing-masing negara pantai yang berimplikasi pada kewenangan penegakan hukum dan pencegahan.

Dari laporan ReCAAP rangkaian insiden kekerasan maritim di kawasan Laut Sulawesi – Sulu disinyalir dilakukan oleh Kelompok Abu Sayaf / Abu Sayyaf Group (ASG). Kelompok ini merupakan pecahan dari Kelompok Moro National Liberation Front (MNLF) yang kecewa terhadap pilihan politik kelompok induk ketika menerima tawaran otonomi khusus dari Pemerintah Filipina. ASG akhirnya memilih perjuangan sendiri dan pada perjalanannya, pola aksi yang dilakukan lebih mengarah pada aksi kekerasan daripada perjuangan politik menuntut kemerdekaan.

Kelompok ini pertama kali melakukan aksi kekerasan pada awal tahun 90-an dengan melakukan pemboman terhadap kapal MV Doulos yang sedang berlayar di perairan Filipina Selatan dengan cara pelemparan granat ke lambung kapal, dan terus berkelanjutan hingga sekarang.

ASG merupakan salah satu kelompok kekerasan yang eksis di sekitar

¹⁹ ReCAAP Annual Report 2016, (ReCAAP ISC: Singapura, 2017), hlm. 10 .

jalur pelayaran ini. Meski ada banyak kelompok dan faksi di sekitar kawasan Kepulauan Sulu, namun ASG merupakan kelompok yang paling ekstrim meski ia merupakan kelompok paling kecil diantara semuanya.

Pilihan ASG menjadikan TB Brahma 12 sebagai target aksi bukanlah tanpa dasar pertimbangan. Tren dan pola serangan yang dilakukan oleh ASG pada kurun waktu 2016 menargetkan kapal dengan jenis *tug boat* atau kapal *trawler* nelayan. Memasuki awal 2017 pola serangan mulai bergeser dengan menargetkan kapal-kapal yang lebih besar berjenis *bulk carrier*. Penentuan jenis-jenis kapal ini sebagai target memanfaatkan aspek-aspek kerentanan yang melekat secara khas pada masing-masing jenis kapal.

Kapal jenis *tug boat* memiliki beberapa aspek kerentanan (*vulnerability*) seperti struktur lambung kapal yang rendah dari permukaan air (*low freeboard*), kecepatan yang rendah ketika sedang bergerak dan jumlah kru yang sedikit serta keterbatasan perangkat keamanan dan komunikasi yang memadai. Ketika insiden TB Brahma 12 terjadi, pelaku dengan mudahnya

menyergap meski salah satu kapal yang digunakan merupakan kapal nelayan tradisional dan hanya dengan jumlah 8 orang pelaku. Ketika kapal pelaku sudah menempel pada lambung TB Brahma 12, pelaku dengan mudahnya naik (*on board*) ke TB Brahma 12 hanya dengan melompat dan tanpa menggunakan alat bantu apapun.

Kerentanan merupakan faktor kelemahan (*weakness*) yang melekat pada target. Setiap infrastruktur kritis memiliki kerentanan yang unik dan berbeda dengan yang lainnya. Muatan dari kapal pengangkut LNG yang sifatnya mudah meledak dapat dijadikan sebagai alat penghancur masif dan oleh karena itu muatan kapal tersebut menjadi faktor kerentanan. Pada insiden TB Brahma 12 kemungkinan pelaku mempertimbangkan faktor kerentanan ini dalam penentuan target.

Berdasarkan hasil *tracking* yang dilakukan oleh PT Patria Maritime Lines (perusahaan operator TB Brahma 12) menggunakan perangkat lunak pendeteksi posisi kapal, tidak lama sebelum TB Brahma 12 melintas di lokasi insiden, terdapat kapal kargo yang lebih dahulu melintas.²⁰ Jika dibandingkan

²⁰ Wawancara dengan Direktur Operasional PT Patria Maritime Lines, 15 November 2017.

berdasarkan nilai ekonomi, maka kapal kargo tersebut dengan muatannya memiliki nilai ekonomi yang lebih tinggi dibandingkan dengan nilai ekonomi TB Brahma 12 dan muatan yang diangkut. Dalam insiden TB Brahma 12, muatan pada BG Anand 12 berupa batubara curah yang bernilai ekonomis ternyata ditinggal dan diabaikan oleh pelaku tidak lama setelah TB Brahma 12 berhasil dikuasai.²¹ Kemungkinan pelaku memilih TB Brahma 12 sebagai target didasarkan pada pertimbangan mudahnya kapal jenis ini untuk diakses karena *freeboard* dan kecepatannya rendah.

Meski motif dari setiap aksi kekerasan yang dilakukan adalah ekonomi, namun pelaku tidak secara khusus menargetkan kapal yang memiliki nilai keekonomian tinggi. Pada jalur pelayaran ini, kapal *tanker* maupun kargo yang membawa muatan bernilai ekonomi lebih besar tidak menjadi target aksi, kapal-kapal kecil seperti *tug boat* bahkan kapal nelayan yang justru dijadikan target aksi oleh pelaku.

Penentuan target pada akhirnya didasarkan pada beberapa aspek yang merupakan kelemahan bagi kapal

tersebut sehingga dengan mudah diakses dan dikuasai.

Tujuan akhir dari setiap aksi kekerasan maritim yang dilakukan oleh ASG di sekitar perairan Laut Sulawesi – Sulu bukanlah material muatan kapal atau perangkat berharga yang ada di atas kapal. Dalam setiap aksinya tujuan yang ingin dicapai adalah penyanderaan terhadap kru kapal yang diikuti permintaan tebusan terhadap pemilik kapal atau perusahaan yang mempekerjakan para kru.

Lemahnya kontrol dan pengawasan negara pantai dalam hal ini Malaysia dan Filipina serta mudahnya pelaku kekerasan mengakses laut untuk dijadikan sebagai arena aksi kekerasan kemungkinan di dorong oleh masih adanya sengketa batas maritim antara dua negara tersebut. Adanya *overlapping claim* yang belum terselesaikan menimbulkan zona abu-abu (*grey zone*) di sepanjang perbatasan maritim kedua negara. Dampaknya adalah munculnya keragu-raguan pada otoritas keamanan laut kedua negara terkait batas demarkasi definitif dalam melakukan patroli-patroli keamanan di sepanjang perbatasan. Sehingga terdapat ruang kosong penegakan hukum dan terabaikan oleh pantauan Unsur Patroli

²¹ Wawancara dengan salah satu Kru TB Brahma 12 (Muallim II), 18 Desember 2017.

Laut kedua negara. Disamping sengketa batas maritim, adanya klaim kedaulatan atas sebagian wilayah Sabah – Malaysia oleh Filipina semakin memperburuk kordinasi dan kolaborasi kedua negara untuk mewujudkan keamanan maritim disekitar kawasan tersebut. Selama zona abu-abu di sepanjang perbatasan maritim yang berdampingan maupun berhadapan antara kedua negara, maka ruang kosong tersebut akan terus menjadi arena aksi pelaku kekerasan maritim yang beroperasi di sekitar perbatasan maritim kedua negara.

Sebagai jalur pelayaran internasional dan bernilai strategis, keamanan pada jalur pelayaran ini sangat penting dan seharusnya menjadi prioritas. Negara pantai yang memiliki yurisdiksi pada kawasan ini yang paling bertanggung jawab terciptanya keamanan maritim termasuk Indonesia yang juga memiliki kepentingan besar terhadap jalur pelayaran Laut Sulawesi – Sulu. Untuk membangun stabilitas dan tatanan laut yang baik (*stable and good order at sea*) dibutuhkan upaya-upaya konkrit dalam kerangka kerjasama antara negara pantai maupun entitas regional dan internasional.

Upaya menciptakan situasi aman di perairan Laut Sulawesi – Sulu dapat

dipetakan menjadi upaya yang sifatnya normatif dan upaya yang sifatnya mendesak (*urgent*). Beberapa upaya normatif diantaranya;

Permasalahan keamanan dan aksi kekerasan maritim di sekitar perairan Laut Sulawesi – Sulu pada dasarnya tidak akan pernah terlepas dari permasalahan politik dan keamanan dalam negeri Filipina khususnya di bagian Filipina Selatan. Berawal dari krisis politik antara pemerintah Filipina dengan Kelompok *Moro National Liberation Front (MNLF)* yang menuntut kemerdekaan dan pemisahan diri dari Filipina. Dari sejak saat itu konflik antara pemerintah Filipina dan MNLF yang kemudian memiliki organisasi sayap militer terjadi berkelanjutan. MNLF akhirnya diberi label sebagai kelompok pemberontak (*insurgensi*).

Perkembangan positif dari serial konflik antara pemerintah Filipina dan MNLF ketika pada tahun 1989 pemerintah mulai melunak dan menawarkan otonomi khusus di wilayah Filipina Selatan sebagai solusi permanen. MNLF menyambut baik tawaran tersebut dan berkomitmen untuk meletakkan senjata. Namun niat baik organisasi tidak sejalan dengan keinginan *clique-clique* kecil yang juga berkembang di internal MNLF.

Perbedaan cara pandang dalam menyikapi tawaran otonomi khusus dari pemerintah Filipina akhirnya menimbulkan perpecahan MNLF menjadi faksi-faksi yang lebih kecil, salah satunya adalah kelompok Abu Sayyaf yang dideklarasikan pada tahun 1991 oleh Abdurajak Abubakar Janjalani yang mengklaim tetap melanjutkan perjuangan mewujudkan negara islam di wilayah Filipina Selatan. Pada perjalanannya, kelompok ini berafiliasi dengan kelompok teroris internasional seperti Al-qaeda dan di lain waktu berikutnya menyatakan bagian dari ISIS (*Islamic State of Iraq and Syria*). Hal ini dilakukan untuk menunjukkan eksistensi sebagai sebuah organisasi besar yang berinduk dan untuk menarik perhatian internasional serta untuk keperluan agar mendapatkan sokongan dana operasional perjuangan.

Sepeninggal Abdurajak Abubakar Janjalani yang tewas dalam operasi militer yang dilancarkan oleh militer Filipina pada tahun 1998, ASG semakin terpecah dalam kelompok-kelompok kecil. Kehilangan tokoh utama sebagai pemimpin juga diikuti kehilangan akses dan koneksi yang melekat dengan sang pemimpin baik dalam sumber pendanaan, pelatihan maupun persenjataan. Kebutuhan dana operasional organisasi dan mencukupi

kesejahteraan anggota dan keluarga untuk menjaga loyalitas memaksa ASG untuk mencari sumber pendanaan alternatif.

Kesadaran penggunaan kekerasan melalui laut sebagai media mencari sumber pendanaan muncul dan terinspirasi dari berbagai praktek kekerasan yang pernah dilakukan oleh kelompok kekerasan lainnya di kawasan lain. Penentuan laut sebagai arena aksi juga didapatkan dari berbagai tren aksi kekerasan yang dilakukan kelompok lain seperti di kawasan Tanduk Afrika. Gunaratna (2005) menyatakan bahwa pola-pola aksi kekerasan akan terus terulang oleh pelaku yang berbeda karena proses duplikasi. Kemampuan penguasaan laut berasal dari kebiasaan keseharian masyarakat Filipina Selatan dari sejak berada di bawah kekuasaan Kesultanan Sulu yang identik dengan negara maritim dengan komposisi wilayah berbentuk kepulauan.

Terjadinya aksi kekerasan maritim di perairan Laut sulawesi – Sulu karena kontrol negara pantai lemah sehingga dimanfaatkan oleh pelaku kekerasan untuk meluncurkan aksi. Salah satu cara untuk mencegah pelaku aktivitas ilegal untuk mengakses laut adalah menghadirkan negara di seluruh wilayah

perairan baik teritorial maupun yurisdiksi melalui kehadiran otoritas keamanan maritim. Bentuk nyata kehadiran otoritas keamanan maritim adalah hadirnya unsur-unsur patroli laut untuk menjaga keamanan dan melakukan penegakan hukum.

Keamanan maritim menjadi *concern* semua pihak saat ini baik pada level nasional, regional maupun internasional. Untuk mewujudkan keamanan maritim dibutuhkan kerjasama semua pihak termasuk negara. Patroli terkordinasi merupakan bentuk kerjasama negara-negara dalam mewujudkan keamanan maritim di semua perairan dunia. Untuk mencegah terulangnya insiden kekerasan maritim di Laut Sulawesi – Sulu, tiga

negara pantai disekitarnya yakni Indonesia, Malaysia dan Filipina membuat kesepakatan bersama pelaksanaan Patroli Terkordinasi (Patkor) Indomalphi yang sudah mencapai beberapa tahap kemajuan. Dari hasil wawancara peneliti dengan narasumber dari Staf Bidang Operasi Markas Besar Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (SOPSAL), perkembangan terakhir Patkor Indomalphi masih dalam tahap perencanaan operasi.

Sebelum diluncurkannya Patkor Indomalphi, telah ada dan berlangsung secara rutin Patkor Philindo yang melibatkan TNI AL dan *Republic of Philippine Navy (RPN)*. Kerjasama Patroli Terkordinasi (Patkor) ini masih butuh penyempurnaan



Gambar 8. Usulan Area Operasi TMP Indomalphi
Sumber: Wiranto (2016) dalam <http://maritimnews.com>.

khususnya area patroli yang masih terbatas dan tidak menjangkau wilayah perairan rawan kekerasan maritim yang sering terjadi di sekitar perairan Kepulauan Sulu.²²

Perairan Laut Sulawesi – Sulu merupakan titik temu tiga garis (*trijunction*) batas maritim 3 (tiga) negara, Indonesia, Malaysia dan Filipina. Antara Filipina dan Indonesia telah disepakati batas maritim pada rezim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang telah disepakati pada tahun 2014 setelah 20 tahun diperjuangkan yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-undang Nomor 4 Tahun 2017 Tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Filipina Mengenai Penetapan Batas Zona Ekonomi Eksklusif, 2014.

Antara Indonesia dan Malaysia belum ada kesepakatan batas maritim karena terjadi perubahan pasca keputusan Mahkamah Internasional yang memutuskan bahwa Pulau Sipadan dan Ligitan menjadi milik Malaysia. Begitu pula antara Malaysia dan Filipina masih terdapat sengketa batas wilayah pada rezim laut teritorial dan zona tambahan.

Adanya sengketa batas maritim antara ketiga negara, menimbulkan wilayah abu-abu (*grey zone*) antara negara satu dengan negara lainnya atau antara ketiga negara sekaligus. Wilayah abu-abu ini berpotensi dimanfaatkan oleh pelaku kekerasan untuk melakukan aksi kekerasan maritim atau aktivitas ilegal lainnya. Pelaku kekerasan dapat memanfaatkan wilayah abu-abu ini karena minimnya pengawasan dari otoritas keamanan maritim ketiga negara yang merasa ragu untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum karena tidak adanya batas maritim definitif. Oleh karena itu penyelesaian sengketa batas maritim harus menjadi salah satu upaya untuk mengeliminasi aksi kekerasan maritim dan kejahatan lainnya di perairan Laut Sulawesi-Sulu. Selama sengketa batas maritim antara 3 negara di sekitar perairan Kepulauan Sulu belum terselesaikan, maka kemungkinan pelaku kekerasan memanfaatkan wilayah abu-abu ini sebagai medan aksi akan terus berlanjut.

Penyelesaian sengketa batas maritim tidaklah mudah dan membutuhkan waktu yang lama, setidaknya pemerintah harus terus

²² Wiranto, *Upaya Mengatasi Perompak Di Perairan Perbatasan Indonesia – Filipina ; Bagian I*, 2016.

mengagendakan proses ini dalam program kerja pemerintah. Meski pemerintah saat ini telah menetapkan Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) yang salah satu poinnya adalah penyelesaian sengketa batas maritim dengan negara tetangga, namun pada kenyataannya masih jalan di tempat. Pemerintah juga harus mendorong Malaysia dan Filipina untuk segera menyelesaikan sengketa batas maritim antara kedua negara tersebut. Selain sengketa batas maritim yang belum terselesaikan, hubungan bilateral Malaysia dan Filipina juga diwarnai konflik klaim kedaulatan sepihak oleh Filipina terhadap sebagian wilayah Sabah yang dianggap oleh Filipina sebagai bagian dari wilayah kekuasaan Kesultanan Sulu pada masa lalu yang penguasaannya oleh Filipina didasarkan pada perjanjian sewa guna tanah.

Meski upaya untuk mewujudkan kesatuan visi terkait dengan penyelesaian batas maritim antara ketiga negara terasa sulit jika didasarkan pada kepentingan nasional (*national interest*) masing-masing negara, namun semangat dan kesepahaman ketiga negara dalam memberantas aksi kekerasan maritim di Perairan Kepulauan Sulu menjadi momentum dan pendorong upaya

penyelesaian sengketa batas maritim antara ketiga negara.

Kajian Keamanan Maritim melihat bahwa tujuan utama yang ingin dicapai adalah menjaga dan mempertahankan tatanan yang baik di laut. Untuk mencapai itu mitigasi potensi ancaman harus dilakukan agar potensi ancaman tidak berubah menjadi ancaman nyata yang dapat merusak stabilitas keamanan di laut. Oleh karena itu kerjasama dan kolaborasi semua pihak menjadi sesuatu yang penting baik pada tataran negara maupun antar institusi di dalam maupun luar negeri. Dalam pemetaan ancaman keamanan maritim, komunikasi yang terintegrasi antar semua pihak menjadi syarat utama agar upaya mencegah munculnya ancaman keamanan maritim menjadi lebih efektif. Untuk memwadahi sistem komunikasi yang terintegrasi dibutuhkan pusat komando dan kendali (Puskodal). Melalui poskodol inilah berbagai informasi potensi ancaman diterima, diolah dan disebarkan ke semua pihak yang berkepentingan.

Dalam konteks pencegahan terjadinya aksi kekerasan maritim di perairan Laut Sulawesi – Sulu pembentukan Pusat Komando dan Kendali telah menjadi kesepakatan dan komitmen Indonesia, Malaysia dan Filipina

dalam kerangka *Trilateral Maritime Patrol Indomlaphi*. Dalam kerangka kerjasama trilateral ini, pusat komando dan kendali disebut dengan Pusat Komando Militer (*Military Command Center*). Di Indonesia pusat komando dan kendali ini telah diresmikan pada tanggal 19 Juni 2017 di Tarakan Kalimantan Utara. Begitu pula Malaysia dan Filipina yang berkomitmen segera membentuk pusat komando dan kendali yang sama di Tawau (Malaysia) dan di Bongao (Filipina). Tiga Pusat Komando Militer ini kedepannya akan menjadi area segitiga yang dapat meng-cover wilayah rawan aksi kekerasan maritim di *trijunction* batas maritim ketiga negara dan akan berperan sebagai pusat pengawasan statis untuk melaksanakan fungsi intelijen (*intelligence*), pengawasan (*surveillance*) dan pengintaian (*reconnaissance*).

Perkembangan saat ini, Pusat Komando dan Kendali ini belum berjalan maksimal. Kedepannya diharapkan puskodal ini dapat bekerja lebih efektif dan terintegrasi sehingga dapat merespon potensi ancaman yang aktual. Jika puskodal ini dapat bekerja efektif berbagai informasi ancaman keamanan maritim di sekitar perairan Laut Sulawesi – Sulu dapat diterima, diolah, di-*share* ke berbagai pihak yang berkepentingan di ketiga negara

tersebut dan direspon dalam waktu singkat.

Sejalan dengan pembentukan pusat komando dan kendali yang terintegrasi di tiga negara, kebutuhan akan adanya Tim Reaksi Cepat yang dapat bergerak ke lokasi kejadian secepat mungkin juga menjadi kebutuhan mendesak. Ketika insiden TB Brahma 12 - BG Anand 12 terjadi, ada jeda waktu kurang lebih 12 jam dimana TB Brahma 12 berlayar dibawah penyanderaan. Dalam jeda waktu tersebut pelaku masih sempat berkonsolidasi dengan anggota lainnya untuk melakukan penjemputan sandera menyusul posisi TB Brahma 12 yang sudah memasuki perairan teritorial Filipina di dekat Kota Languyan di Pulau Tawi-Tawi. Jika di wilayah rawan aksi kekerasan maritim seperti ini telah dibentuk puskodal yang terintegrasi dan tersedia tim reaksi cepat dengan tingkat kesiapsiagaan yang tinggi, kemungkinan pelaku dapat dicegat ketika beraksi atau dapat mengurangi resiko menjadi lebih kecil.

Melengkapi Tim Reaksi Cepat yang dapat bergerak dengan kesiapsiagaan tinggi, *hot pursuit* dapat menjadi instrumen pelengkap dalam melakukan pengejaran dan penyeragaman pelaku kekerasan maritim. *Hot Pursuit* didefinisikan sebagai “pengejaran

langsung dan seketika”. *Hot Pursuit* merupakan hak bagi negara pantai dalam penegakan hukum di perairan teritorial maupun yurisdiksi terhadap kapal asing yang diduga melakukan pelanggaran hukum atau aktivitas ilegal.

Dalam *Article 111 United Nations Convention on The Law Of The Sea (UNCLOS)* ditegaskan bahwa *hot pursuit* dapat dilakukan di perairan pedalaman, perairan kepulauan, perairan teritorial, perairan zona tambahan, perairan zona ekonomi eksklusif (ZEE) bahkan dapat dilanjutkan sampai ke laut bebas (*high sea*) dan hanya boleh dilakukan oleh kapal yang dapat ditandai atau dikenali sebagai kapal pemerintah dari negara pantai. *Hot pursuit* harus dihentikan jika kapal asing yang sedang dalam pengejaran memasuki perairan teritorial negara benderanya atau negara ketiga.

Perairan Laut Sulawesi – Sulu merupakan persinggungan yurisdiksi Indonesia dan Filipina dan dibagian lain merupakan persinggungan antara perairan zona tambahan (*contiguous zone*) dan perairan teritorial antara Malaysia dan Filipina. Insiden TB Brahma 12 - BG Anand 12 diduga terjadi di perairan yurisdiksi Malaysia dan terus berlayar dibawah penyanderaan dalam rentang waktu kurang lebih 12 jam hingga ke laut teritorial

Filipina. Jika seandainya dalam konteks insiden ini *hot pursuit* diimplementasikan oleh otoritas keamanan maritim baik Indonesia, Malaysia ataupun Filipina, maka akan sangat sulit dilakukan karena harus memasuki laut teritorial dua negara.

Dalam hal implementasi *hot pursuit* dalam konteks insiden TB Brahma 12 - BG Anand 12, maka otoritas keamanan maritim Filipina satu-satunya pihak yang dapat melakukan pengejaran. Namun dapat dipahami bahwa terjadinya insiden TB Brahma 12 - BG Anand 12 dan insiden-insiden lainnya di Laut Sulawesi - Sulu, ditengarai sebagai akibat dari ketidakmampuan otoritas keamanan maritim Filipina dalam mengawasi dan menguasai wilayah lautnya (*sea control and command*).

Hot Pursuit adalah instrumen penting dalam pencegahan dan penanganan aksi kekerasan maritim pada jalur pelayaran penting seperti Laut Sulawesi – Sulu. Indonesia, Malaysia dan Singapura pernah menandatangani kesepakatan trilateral dalam penanggulangan perompakan di Selat Malaka. Salah satu poin dalam kesepakatan tersebut adalah kemungkinan masing-masing otoritas keamanan maritim ketiga negara

melakukan *cross border pursuit*²³ hingga memasuki perairan teritorial ketiga negara jika telah ada kesepakatan bilateral sebelumnya. Indonesia – Malaysia dan Indonesia – Singapura pernah menandatangani perjanjian bilateral terkait *cross border pursuit*, namun antara Malaysia dan Singapura belum ada kesepakatan terkait dengan pelaksanaan *cross border pursuit*.²⁴ (Wu dan Zou, 2013).

Hukum internasional memposisikan perjanjian bilateral sebagai bagian dari hukum internasional atau kebiasaan yang dipraktekkan oleh negara-negara (*costumary international law*). Perjanjian trilateral antara Indonesia – Malaysia – Singapura dapat dijadikan sebagai yurisprudensi untuk membuat dasar hukum baru pelaksanaan *cross border pursuit* antara Indonesia – Malaysia – Filipina di perairan Laut Sulawesi – Sulu.

Instrumen *cross border pursuit* dalam kerangka pencegahan aksi kekerasan maritim di Laut Sulawesi – Sulu bisa saja diimplementasikan melalui kesepakatan kerjasama yang mandiri atau bisa juga menjadi kesatuan dalam

kerangka *Trilateral Maritime Patrol Indomalphi* yang sudah disepakati. *Cross border pursuit* dapat menjadi instrumen utama dalam mencegah aksi kekerasan maritim di perairan Laut Sulawesi – Sulu. Meski ide *cross border pursuit* sangat sensitif, namun jika dilandasi dengan dasar hukum yang jelas dan aturan pelaksana yang baik dan dilatarbelakangi kesepakatan yang positif antara ketiga negara dalam mencegah aksi kekerasan maritim di Laut Sulawesi – Sulu, pelaksanaan *cross border pursuit* sangat mungkin untuk diimplementasikan.

Simpulan dan Saran

Laut Sulawesi – Sulu merupakan jalur pelayaran paling rawan di Asia Tenggara bahkan Asia sepanjang tahun 2016. Kondisi keamanan yang sangat buruk di kawasan ini disebabkan ketidakmampuan negara pantai, Filipina dan Malaysia, dalam melakukan kontrol dan pengawasan laut sehingga dimanfaatkan oleh pelaku kekerasan maritim dalam hal ini Kelompok Abu Sayyaf melakukan serangkaian aksi kejahatan dalam bentuk perompakan

²³ *Hot Pursuit* harus dihentikan jika memasuki laut teritorial negara lain sedangkan *Cross Border Pursuit* memungkinkan otoritas keamanan maritim sebuah negara untuk melakukan pengejaran hingga ke laut teritorial negara lain selama mendapatkan ijin atau sudah ada

perjanjian bilateral yang menjadi dasar hukumnya.

²⁴ Shicun Wu dan Keyuan Zou, *Maritime Security in The South China Sea: Regional Implications And International Cooperation*, (London: Routledge, 2013), hlm. 207.

bersenjata (*armed robbery*) yang berujung pada penyanderaan para kru kapal. Sengketa batas maritim yang belum terselesaikan antara tiga negara, Indonesia, Malaysia dan Filipina turut andil mendorong maraknya aksi kekerasan maritim tersebut karena otoritas keamanan masing-masing negara mengalami ketidakpastian area pengawasan dan penegakan hukum yang definitif.

Upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah aksi kekerasan maritim di Laut Sulawesi – Sulu, diantaranya;

1) Penyelesaian politik dalam negeri Filipina menjadi keharusan untuk mengakhiri rentetan aksi kekerasan maritim di Laut Sulawesi – Sulu. Serangkaian insiden yang terjadi merupakan *impact* dari konflik dalam negeri yang berkepanjangan dan tak pernah terselesaikan secara permanen. Kesadaran pelaku untuk menggunakan laut sebagai medan aksi merupakan alternatif mencari sumber dana operasional organisasi pasca kematian pimpinan tertinggi *Abu Sayyaf Group* (ASG) yang juga diikuti oleh kehilangan akses dan koneksi pendanaan. Hasil tebusan dari berbagai aksi kekerasan maritim yang dilakukan, disinyalir juga sebagai cara untuk memenuhi

kesejahteraan anggota kelompok dan masyarakat sekitar yang mendukung dan bersimpati terhadap gerakan ASG.

2) Penyelesaian sengketa batas maritim antara Malaysia - Filipina dan Malaysia - Indonesia untuk menghilangkan zona abu-abu (*grey zone*) di kawasan ini yang dapat dimanfaatkan oleh pelaku kekerasan maritim sebagai medan aksi. Keberadaan zona abu-abu ini menimbulkan keraguan dan ketidakpastian bagi aparat penegak hukum ketiga negara dalam menentukan area pengawasan dan area patroli rutin sehingga menyebabkan lemahnya pengawasan dan ketidakhadiran negara di zona abu-abu ini. Keraguan dan ketidakpastian bagi aparat penegak hukum timbul sebagai konsekuensi dari ketidakjelasan batas demarkasi area pengawasan dan penegakan hukum definitif.

3) Implementasi *Trilateral Maritime Patrol* (TMP) *Indomalphi* diharapkan dapat mengisi kekosongan otoritas negara di kawasan-kawasan rawan aksi kekerasan maritim di sekitar Laut Sulawesi – Sulu. Pelaksanaan TMP *Indomalphi* yang saat ini terhenti, menjadikan kawasan Laut Sulawesi – Sulu kembali menjadi area tidak

terkontrol oleh otoritas yang berwenang. Indonesia harus memainkan peran penting untuk mendorong implementasi *TMP Indomalphi* sesegera mungkin yang saat ini masih berkutat pada tahapan penyusunan rencana operasi.

- 4) Mengaktifkan Pusat Komando Militer / *Military Command Center* tiga negara yang telah disepakati dan dibentuk di Tarakan (Indonesia), Lahat Datu (Malaysia) dan Bongao (Filipina) sebagai pusat pengawasan dan monitoring dengan *Control and Monitoring System (CMS)* yang terintegrasi sehingga pengawasan, pengamatan dan pengintaian dapat dilakukan secara *real time* dan terintegrasi ke semua unit-unit komando yang ada. Pusat Komando ini harus diengkapi dengan Tim Reaksi Cepat dengan kesiapsiagaan tinggi yang dapat merespon dengan cepat ketika insiden terjadi.
- 5) Menggagas kemungkinan pelaksanaan *Hot Pursuit* menjadi *Cross Border Pursuit* hingga ke perairan yurisdiksi atau teritorial ketiga negara jika terjadi insiden. Kawasan Laut Sulawesi – Sulu merupakan pertemuan (*trijunction*) batas maritim tiga negara dan tempat kejadian peristiwa (*locus delictie*)

insiden TB Brahma 12 – BG Anand 12 berada di perairan dua negara, Malaysia dan Filipina. *Hot Pursuit* menjadi tidak efektif jika diimplementasikan untuk contoh kasus seperti insiden TB Brahma 12 – BG Anand 12 karena pengejaran seketika dalam konteks *hot pursuit* harus dihentikan ketika sampai pada perairan teritorial negara lain oleh karena itu *Cross Border Pursuit* menjadi alternatif solusi yang efektif karena memungkinkan melakukan pengejaran seketika hingga perairan teritorial negara lain.

Beberapa saran untuk kesempurnaan penelitian ini diantaranya adalah, penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus yang seharusnya didukung oleh data primer dengan teknik pengumpulan data observasi lapangan. Di sisi lain penelitian ini dilakukan di Jakarta sedangkan lokasi insiden yang menjadi fokus penelitian ini berada di perairan Laut Sulawesi – Sulu dan beberapa pihak yang terkait langsung dengan insiden dan seharusnya dapat menjadi narasumber penelitian ini berada di luar Jakarta, sehingga hal tersebut menjadi keterbatasan dalam penelitian ini. Bagi pihak-pihak yang mungkin akan melakukan penelitian lanjutan, diharapkan

dapat memenuhi keterbatasan ini.

Sebagai rekomendasi dalam penelitian ini bagi operator atau pemilik kapal yang melalui jalur-jalur pelayaran rawan di sekitar Laut Sulawesi – Sulu diharapkan memenuhi standarisasi perangkat keamanan pada kapal yang dapat mengantisipasi atau menghambat terjadinya aksi kekerasan maritim dan perangkat komunikasi yang terintegrasi dengan kantor pusat maupun dengan pusat komando dan kendali yang ada.

Referensi

Buku

- Creswell, J. W. 2015. *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset : Memilih Diantara Lima Pendekatan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Murphy, M. N. 2010. *Small Boats, Weak States, Dirty Money : Piracy And Maritime Terrorism In The World Modern*. New York: Colombia University Press.
- Octavian, A., & Yulianto, B. A. 2014. *Budaya, Identitas dan Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia.
- _____, B. A. 2015. *Bajak Laut Antara Aden Dan Malaka*. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia.
- Shemella, P. 2016. *Global Responses To Maritime Violence: Cooperation and Collective Action*. California: Stanford University Press.
- Sichun Wu, K. Z. 2009. *Maritime Security In The South China Sea ; Regional*

Implications And International Cooperation. Leincaster: Ashgate.

Jurnal dan Hasil Penelitian

- Keliat, M. 2009. *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*. Jurnal Ilmu Sosial dan Politik JSP, 111-129.

Laporan

- ReCAAP. 2016. *Special Report on Abducting of Crew from Ships in Waters off Eastern Sabah and Southern Philippines (Part II-III)* . Singapore: ReCAAP ISC.
- ReCAAP. 2017. *Annual Report : Piracy And Armed Robbery Against Ship 2016*. Singapore: ReCAAP ISC.

Website

- Wiranto, S. (2016, Maret 31). Upaya Atasi Perompak Di Perairan Perbatasan Indonesia-Filipina, Bagian I-III. Dikutip dari Maritime News: <http://maritimnews.com/upaya-atasi-perompak-di-perairan-perbatasan-indonesia-filipina-bagian-i-iii>