

**PENGASASAN DAN PERANAN AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM  
MALAYSIA, 2004-2014**

***THE ESTABLISHMENT AND THE ROLE OF THE MALAYSIAN MARITIME  
ENFORCEMENT AGENCY, 2004-2014***

**Ahmad Kamal Ariffin Bin Mohd Rus\***

**Zulkanain Abdul Rahman\*\***

**Muhammad Hidayatur Rahman Bin Mustazar\*\*\***

**Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial,  
Universiti Malaya (UM), Kuala Lumpur, Malaysia**

**Abstrak**

Artikel ini membincangkan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) dalam konteks penubuhan dan peranannya dalam mengawal dan melindungi zon perairan Malaysia. Fokus perbincangan ditumpukan di sekitar persoalan proses penubuhannya, peranan utama serta cabaran yang dihadapi. Kaedah analisis kualitatif diguna pakai dalam meneliti data-data yang diperolehi daripada sumber primer dan sekunder. Antara sumber primer yang digunakan ialah akta-akta berkaitan zon maritim negara, Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, Laporan Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia, Statistik Pengangkutan Malaysia, Penyata Rasmi Parlimen dan akhbar-akhbar tempatan. Berdasarkan sumber-sumber yang digunakan, kajian mendapati disebabkan kepentingan zon perairan negara yang sangat lumayan menyebabkan kerajaan mengambil langkah menubuhkan sebuah agensi khusus bagi mengawal dan melindungi zon perairan negara. Operasi APMM bermula rasmi pada 30 November 2005. Meskipun agensi ini bertanggungjawab terhadap keselamatan negara, namun skim kakitangannya diletakkan di bawah sektor awam dan tidak sejajar dengan skim perkhidmatan Polis Marin dan Tentera Laut Diraja Malaysia (TLDM). Peranan dan cabaran terbesar yang dihadapi APMM dalam mengawal keselamatan perairan negara melibatkan isu pengawasan dan penyelarasan. Meskipun dilengkapi dengan sistem pengawasan radar, namun disebabkan zon perairan yang begitu luas menyebabkan kegiatan pelanunan, penyeludupan, pencerobohan nelayan asing dan kemasukan PATI sering berlaku. Peruntukan perundangan yang tidak jelas menyebabkan agensi-agensi penguatkuasaan yang lain dilihat masih beroperasi dilingkungan portfolio APMM. Ini menyebabkan timbulnya masalah ketidakcekapan serta mengganggu peranan penyelarasan APMM.

**Kata kunci:** Perairan, Parlimen, Akta, Penyeludupan, ESSCOM

***Abstract***

*This article examines the Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) in the context of its establishment and role to patrol and protect the Malaysian maritime zones. The discussion focuses on its establishment, its main roles, and the challenges faced. Qualitative analysis is used to study data obtained from both primary and secondary sources. Among the primary sources used include the acts related to national maritime zones, the MMEA Annual Reports, the Malaysian International Trade and Industry Reports, Malaysian Transportation Statistics, Parliamentary Hansards, and local periodicals. Based on the sources used, the study found that the lucrative importance of our national maritime zones compelled the government to create a new specific agency to patrol and protect our waters. The MMEA operations officially began on 30 November 2005. Although this agency is responsible for*

*national security, its staff scheme is categorised as the public sector, in contrast to the schemes of service for the Marine Police and the Malaysian Royal Navy (TLDM). The largest role and challenge of the MMEA in patrolling national waters involve both supervision and coordination. Although equipped with radar surveillance system, our vast maritime zones naturally tempt activities of piracy, smuggling, encroachments by foreign fishermen, and movements by illegal immigrants. The vague legal provisions meant other enforcement agencies are seen as operating within the ambit of MMEA portfolio, causing problems of ineffectiveness and hindering the MMEA's role of coordination.*

**Keywords:** Waters, Parliament, Act, Smuggling, ESSCOM

## **Pengenalan**

Keluasan wilayah perairannya yang menjangkau dua kali ganda kawasan daratannya merupakan faktor yang sangat munasabah mengapa Malaysia mudah terdedah dengan pelbagai ancaman di laut. Ancaman tersebut tidak sekadar terbatas pada isu pelanggaran sempadan oleh unsur-unsur luar tetapi turut mencakupi isu-isu pelanunan, rompakan, penyeludupan, pencerobohan nelayan asing, jenayah rentas sempadan, perdagangan manusia, pencemaran dan kemalangan di laut.<sup>1</sup> Sebagai sebuah negara yang berdaulat, Malaysia telah mengambil pelbagai langkah bagi menjamin keselamatan perairannya sentiasa terpelihara.

Sejak tahun 1958, Malaysia telah mengikuti rapat *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Pada tahun 1963, Malaysia telah menjadi ahli konvensyen ini dan pada tahun 1996 Malaysia telah meratifikasi keputusan yang dicapai dalam UNCLOS III yang diadakan pada tahun 1982. UNCLOS III memberi hak kepada ahli-ahlinya mengisytiharkan zon maritim masing-masing; Zon Laut Wilayah sejauh 12 batu nautika (22.22 KM), Zon Ekonomi Eksklusif (ZEE) sejauh 200 batu nautika (370.4 KM) dan Zon Pelantar Benua sejauh 350 batu nautika (648.2 KM).<sup>2</sup> Pengisytiharan zon-zon tersebut amat penting bagi negara-negara berpantai seperti Malaysia kerana keperluannya tidak hanya melibatkan soal keselamatan tetapi turut melewati soal perlindungan kekayaan hasil maritim negara yang begitu lumayan.

Atas dasar kepentingan zon maritim daripada pelbagai dimensi, Kerajaan Malaysia sejak merdeka telah mengemblengkan jentera urus daripada pelbagai agensi bagi mengawal dan melindungi perairan negara. Sehingga tahun 2004, terdapat 12 agensi kerajaan yang terlibat secara langsung dalam kegiatan pengawalan dan perlindungan zon maritim negara. Kesungguhan kerajaan dalam mengawal zon maritim negara melalui berbilang agensi menyebabkan timbulnya masalah pertindihan tugas dan penyelarasan. Bagi mengatasi masalah tersebut, sebuah agensi khusus telah ditubuhkan pada tahun 2004. Agensi tersebut telah diwartakan sebagai Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM). Untuk memahami bagaimana APMM berupaya mengambil alih tugas kawalan dan melindungi zon maritim negara, maka fokus penulisan ini akan cuba memperincikan proses pengasasan dan peranan yang dimainkan oleh APMM dalam mengawal dan melindungi zon maritim negara. Penubuhannya antara lain membolehkan agensi-agensi lain seperti TLDM dan Kastam memberi tumpuan kepada fungsi masing-masing secara lebih khusus.

## **Kepentingan Perairan Negara**

Malaysia mempunyai damparan perairan yang sangat luas meliputi dua kali ganda keluasan daratannya. Keluasan sedemikian menyebabkan Malaysia mempunyai kawasan persisiran yang sangat luas mencakupi sepanjang 6036.7 KM termasuk 561 buah pulau.<sup>3</sup> 60% penduduk Malaysia mendiami kawasan ini. Kedudukan geografi Malaysia yang strategik dari sudut laluan perdagangan antarabangsa meletakkan zon maritimnya pada kepentingan yang sangat diutamakan. Selat Melaka dan Laut China Selatan merupakan dua zon maritim yang begitu penting dalam kalangan masyarakat perkapalan antarabangsa kerana ia melibatkan laluan perdagangan antara Timur dan Barat.

Pada tahun 2005 sebagai contoh, sebanyak 62, 621 buah kapal telah menggunakan Selat Melaka sebagai laluan perairan. Jumlah ini telah meningkat kepada 74, 133 buah kapal pada tahun 2010.<sup>4</sup> Dengan zon maritim yang strategik membolehkan Malaysia turut muncul sebagai sebuah negara perdagangan. Ini bermakna aktiviti import dan eksport merupakan sektor yang penting bagi negara. Pada tahun 2010, barangan E&E (Eletrik dan Elektronik) merupakan eksport dan import utama negara. Nilainya masing-masing mencecah RM 249. 8 Bilion dan RM 89.2 Bilion.<sup>5</sup> Pada tahun 2014, barangan E&E masih kekal sebagai eksport dan import terbesar negara. Nilainya masing-masing telah mencecah RM 256. 1 Bilion dan RM 190.8. Bilion.<sup>6</sup>

Sejajar dengan kepentingan perdagangan dan kegiatan maritim, kerajaan dilihat telah membuat pelaburan yang besar dalam menaiktaraf infrastruktur maritim. Dua pelabuhan utama yang melalui proses tersebut ialah Pelabuhan Barat di Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas di Johor. Pada tahun 2007, Pelabuhan Klang telah mengendalikan sejumlah 135, 514 tan kargo. Menjelang 2012, jumlah tersebut telah meningkat kepada 197, 907 tan kargo.<sup>7</sup> Manakala pelabuhan Tanjung Pelepas, pada tahun 2007 telah mengendalikan sejumlah 28, 842 tan kargo dan pada tahun 2012 jumlahnya mengalami sedikit penurunan kepada 25, 909 tan kargo.<sup>8</sup> Kegiatan maritim yang melibatkan kepelbagaian perkhidmatan di pelabuhan telah menyumbang pendapatan yang lumayan kepada negara. Sebagai contoh, pada tahun 2012, *Port Klang Free Zone* (PKFZ) merekodkan keuntungan pendapatan sebanyak RM27.62 juta dan telah meningkat kepada RM31.06 juta pada tahun 2014.<sup>9</sup>

Perairan negara juga merupakan ruang sumber yang sangat kaya. Sektor perikanan misalnya menyumbang 70% bekalan protein kepada penduduk Malaysia. Kekayaan sumber tersebut dapat dilihat melalui peningkatan tangkapan ikan dari tahun ke tahun. Pada tahun 1995 sebagai contoh, jumlah tangkapan adalah seberat 1.2 juta tan dan telah meningkat kepada 1.6 juta tan pada tahun 2000. Jumlah tangkapan terus meningkat kepada 1.93 Juta tan pada tahun 2010.<sup>10</sup> Hampir 400, 000 isi rumah didapati bergantung hidup kepada sektor ini.

Hamparan laut negara juga kaya dengan sumber petroleum dan gas asli. Hampir kesemua sumber petroleum dan gas asli negara dihasilkan daripada pelantar minyak yang terletak di luar pantai meliputi kawasan 200,000 KM persegi. Kekayaan sumber tersebut dapat dilihat apabila pada tahun 2009 industri ini telah mengeluarkan 200,040 juta tong minyak mentah dan gas asli sebanyak 2,119 *Million Standard Cubic Feet per Day* (MMSCF). Manakala pengeluaran pada tahun 2011 adalah sebanyak 200,007 juta tong minyak mentah dan 2,165 MMSCF bagi gas asli.<sup>11</sup> Perairan Pantai Timur Semenanjung mengandungi 61% rizab minyak mentah dan selebihnya berada di persisiran Sabah dan Sarawak. Bagi gas asli, 44% daripada rizabnya berada di Pantai Timur Semenanjung dan lebih 56% lagi berada di pesisiran Sabah dan Sarawak.<sup>12</sup>

Keindahan pulau dan persisiran pantai Malaysia merupakan tarikan yang sangat istimewa bagi perkembangan industri pelancongan negara. Pelancongan maritim merupakan antara produk pelancongan yang dilihat mampu menjana pendapatan yang lumayan. Industri pelancongan di Langkawi sebagai contoh telah mencatatkan keuntungan sekitar RM 2.6 Billion pada tahun 2012.<sup>13</sup> Oleh itu, pembangunan pesisir pantai serta pulau-pulau peranginan untuk tujuan pelancongan hendaklah dilakukan secara teliti bagi mengekalkan nilai estetika semula jadi.<sup>14</sup> Kepentingan perairan negara yang melibatkan soal kekakayaan sumbernya, strategiknya serta beberapa sektor ekonomi yang khusus seperti perdagangan dan pelancongan, sememangnya memerlukan pengawalan dan perlindungan yang terancang dan teliti. Untuk tujuan tersebut, Kerajaan Malaysia sejak tahun 1999 telah mula mengambil inisiatif tertentu untuk menubuhkan sebuah agensi khusus yang akan bertanggungjawab mengawal dan melindungi zon maritim negara.

### **Penubuhan APMM**

Sebelum penubuhan APMM, terdapat 12 buah agensi yang bertanggungjawab secara langsung dalam pengurusan maritim negara.<sup>15</sup> Jabatan-jabatan yang terlibat dalam pengurusan pengawalan dan perlindungan zon maritim negara ialah Polis Marin, Jabatan Imigresen, TLDM, Tentera Udara Diraja Malaysia (TUDM), Jabatan Laut Semenanjung, Jabatan Laut Sabah dan Sarawak, Jabatan Perikanan, Jabatan Kastam Diraja Malaysia, Jabatan Alam Sekitar, Jabatan Ketua Pengarah Tanah dan Galian, Jabatan Mineral dan Geosains serta Pusat Penyelarasan Penguatkuasaan Maritim. Agensi-agensi ini bertanggungjawab bagi melindungi dan memelihara aktiviti perikanan, industri petroleum dan gas, alam semula jadi maritim, penyeludupan barangan dan manusia, pelanunan, pencemaran laut, jenayah rentas sempadan serta menghalang pencerobohan kapal-kapal asing. Terdapat sebanyak 19 akta berkaitan dengan maritim yang memberi kuasa kepada agensi berkaitan bagi menjalankan tugas mereka dalam menjaga zon maritim Malaysia.

TLDM secara dasarnya bertanggungjawab melindungi kepentingan maritim negara, kedaulatan negara dan keselamatan rakyatnya. Pada masa aman, tugas TLDM adalah menjalankan latihan peperangan, melindungi sumber di luar pesisir, melakukan tinjauan hidrografi serta membantu agensi-agensi awam yang lain dalam membanteras kegiatan lanun dan menjalankan penguatkuasaan undang-undang di ZEE. Manakala dalam keadaan peperangan pula, tugas TLDM adalah bagi menghancurkan angkatan tentera musuh di lautan, mempertahankan laluan komunikasi laut, melindungi kapal-kapal dan melindungi kawasan laut.<sup>16</sup> Bagi mengelakkan pertindihan tugas perlindungan maritim, kawasan tanggungjawab TLDM hanya dihadkan di sempadan perairan negara.

Sementara itu, Polis Marin turut memainkan peranan yang penting dalam menjaga zon maritim. Polis Marin telah ditubuhkan di Pulau Pinang pada September 1947.<sup>17</sup> Polis Marin bertanggungjawab bagi menjamin ketenteraman awam dan keselamatan maritim terutamanya di kawasan laut wilayah. Melalui Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984, Akta Perikanan 1985 dan Akta Kualiti Alam Sekitar 1986, bidang kuasa Polis Marin diperluaskan meliputi kawasan perairan ZEE.

Jabatan Laut juga antara salah sebuah agensi yang bertanggungjawab dalam pengurusan dan keselamatan perairan negara. Terdapat tiga buah Jabatan Laut di Malaysia iaitu Jabatan Laut Semenanjung, Jabatan Laut Sabah dan Jabatan Laut Sarawak.<sup>18</sup> Ketiga-tiga Jabatan Laut ini mempunyai persamaan dalam aspek tugas mereka. Walau bagaimanapun, jabatan-jabatan ini beroperasi secara bebas di bawah pengawasan Kementerian Pengangkutan. Setiap jabatan ini bertanggungjawab menggubal dasar, membuat perancangan,

penyelidikan dan penyelarasan berkaitan dengan hal ehwal maritim termasuklah pembangunan pelabuhan, industri perkapalan, pelesenan kapal-kapal domestik dan hal ehwal pelaut.

Di samping itu, Kastam Diraja Malaysia turut memainkan peranan yang signifikan dalam menjaga zon maritim negara.<sup>19</sup> Kastam Diraja Malaysia bertanggungjawab dalam pengurusan dan pentadbiran polisi cukai tidak langsung. Untuk tujuan hal ehwal pengurusan dan keselamatan maritim, cawangan pencegahan memainkan peranan yang penting bagi mencegah pengelakan cukai melalui penyeludupan secara langsung dan teknikal serta kemasukan barangan larangan yang akan memudaratkan ekonomi, sosial dan politik negara. Program pencegahan yang dijalankan di perairan negara dilaksanakan oleh Cawangan Marin Negeri.

Jabatan Perikanan turut bertanggungjawab dalam menjaga zon maritim negara dengan melaksanakan pengurusan sumber perikanan serta menguatkuasakan Akta Perikanan 1985 dan Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984.<sup>20</sup> Bagi melaksanakan tugasnya dengan baik, Jabatan Perikanan telah mewujudkan enam bahagian yang masing-masing mempunyai fungsi yang khusus. Walau bagaimanapun, hanya Bahagian Pengurusan dan Perlindungan Sumber yang bertanggungjawab secara langsung dalam pengurusan perikanan di perairan Malaysia. Perairan perikanan Malaysia telah ditetapkan seperti di dalam Akta Perikanan 1985 yang menyatakan bahawa kawasan perairan perikanan Malaysia terdiri daripada keseluruhan zon maritim negara termasuk laut pedalaman, laut wilayah dan ZEE.<sup>21</sup>

Kewujudan pelbagai agensi dalam satu-satu masa tanpa mempunyai koordinasi yang menyeluruh dan baik telah menyebabkan berlakunya pertindihan tugas dalam menjaga zon maritim Malaysia.<sup>22</sup> Peningkatan kadar jenayah dilihat berpunca daripada kurangnya keberkesanan dan kecekapan agensi-agensi penguatkuasaan maritim yang sedia ada. Sebagai contoh, telah berlaku peningkatan mendadak kes pelanunan daripada dua kes pada tahun 1999 kepada 75 kes pada tahun 2000. Pada tahun berikutnya walaupun berlaku penurunan kepada 17 kes dan 16 kes pada 2002 namun ia meningkat kembali pada tahun 2003 dengan 28 kes dan 38 kes pada tahun 2004.<sup>23</sup> Oleh itu, peningkatan tugas dan tanggungjawab dalam menjaga perairan negara yang luas memerlukan kewujudan sebuah agensi penguatkuasaan maritim yang lebih efektif, efisien dan bersepadu.

Sehubungan itu, satu kajian bagi mewujudkan sebuah agensi yang menjalankan penguatkuasaan secara tersusun untuk menjaga perairan negara telah dijalankan pada tahun 1999. Dato' Seri Mahathir Bin Mohamad, Perdana Menteri Malaysia pada ketika itu telah mencetuskan idea bagi menubuhkan sebuah pasukan pengawal pantai Malaysia.<sup>24</sup> Bahagian Keselamatan Negara (BKN) telah menyediakan satu Memorandum Kajian Perwujudan Pasukan Pengawal Pantai Malaysia pada tahun 1999.<sup>25</sup> Memorandum yang disediakan ini telah berjaya mengenal pasti beberapa kelemahan dan kekurangan dalam pengawasan dan penyelarasan penguatkuasaan maritim negara. Hasil kajian tersebut telah menunjukkan bahawa Malaysia memerlukan perubahan bagi menangani isu dan masalah pengurusan maritim negara. Satu agensi khusus perlu diwujudkan bagi tujuan pengurusan dan penguatkuasaan maritim negara.<sup>26</sup>

Pada 21 Ogos 2002, kabinet telah meluluskan penubuhan APMM.<sup>27</sup> Penubuhan pasukan pantai yang bersepadu ini dilakukan dengan menggabungkan agensi-agensi penguatkuasaan sedia ada. Penubuhan APMM dijangka berupaya menghadapi ancaman semasa serta cabaran baru yang mendatang. Satu "Tim Nukleus" telah ditubuhkan oleh pihak kerajaan Malaysia bagi merealisasikan penubuhan APMM pada 16 April 2003.<sup>28</sup> Tim Nukleus adalah kumpulan perintis yang bertanggungjawab dalam penubuhan APMM.

Keahlian Tim Nukleus ini terdiri daripada pegawai perkhidmatan awam, Polis Diraja Malaysia, Tentera Laut Diraja Malaysia dan Perkhidmatan Kehakiman dan Perundangan.

Pada 1 Julai 2004, Akta Agensi Penguakuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633) telah diwartakan.<sup>29</sup> Akta ini kemudiannya dikuatkuasakan pada 15 Februari 2005. APMM mula beroperasi secara rasmi pada 30 November 2005. APMM dipertanggungjawabkan menjaga zon maritim Malaysia yang merangkumi laut wilayah Malaysia, ZEE, pelantar benua yang melangkahi 200 batu nautika jauhnya dari garis air surut pantai serta ruang udara di atas zon ini.<sup>30</sup> Untuk mengelakkan pertindihan fungsi, kawasan operasi Polis Marin telah dihadkan setakat 12 batu nautika (22.22 KM).<sup>31</sup>

APMM mempunyai lima pangkalan laut utama mengikut wilayah kekuasaan yang terdiri daripada Lumut (Wilayah Utara/Barat), Johor Bharu (Selatan), Kuantan (Timur), Kuching (Sarawak) dan Kota Kinabalu (Sabah). APMM tidak tertakluk di bawah Kementerian Pertahanan tetapi merupakan salah satu bahagian yang diletakkan di bawah Jabatan Perdana Menteri.<sup>32</sup> Semasa penubuhan awal APMM, seramai 4,035 anggota direkrut melalui penawaran kepada anggota Polis Marin, TLDM, Jabatan Perikanan, Jabatan Laut dan pengambilan dalam kalangan orang awam.<sup>33</sup> Sebahagian besar pegawai APMM terdiri daripada anggota Tentera Laut dan Polis Marin. Di bawah Akta APMM (Akta 63) anggota APMM merupakan penjawat awam dan mereka bukan lagi sebahagian daripada angkatan tentera.<sup>34</sup> Menurut Datuk Noor Aziz Yunan, Pengarah Operasi APMM pada ketika itu, APMM bercorak separuh ketenteraan dan beroperasi menggunakan susunan pangkat seperti TLDM.<sup>35</sup>

## **Peranan APMM**

Secara asasnya peranan APMM terbahagi kepada tiga tugas utama iaitu mengawal, melindungi dan menyelamatkan. Bidang tugas APMM mencakupi menguatkuasakan semua undang-undang persekutuan di laut, mengawal, mencegah dan menghapuskan kegiatan jenayah, mencari dan menyelamatkan ataupun *Search and Rescue* (SAR), pengawasan kawasan maritim, memberi bantuan pengangkutan kepada agensi-agensi yang memerlukan semasa darurat dan berlakunya krisis serta semasa peperangan akan diserap ke dalam TLDM bagi memperkuat pertahanan negara.<sup>36</sup> Peranan APMM dalam menjaga zon maritim Malaysia juga dapat dilihat melalui Sistem Pengawasan Maritim (Laut) Malaysia (SWASLA) dan Pusat Penyelarasan Penguatkuasaan Maritim (PPPM). Kedua-duanya meskipun telah ditubuhkan lebih awal, namun setelah penubuhan APMM tanggungjawab menguruskan kedua-duanya diletakkan di bawah APMM. Kesemua kuasa bagi memastikan keupayaan APMM menjalankan tanggungjawabnya diperoleh daripada Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim 2004 (Akta 633).

### **Peranan APMM dalam Sistem Pengawasan Maritim (LAUT), SWASLA**

SWASLA telah ditubuhkan pada 1 Disember 1987 dan telah diserahkan kepada tanggungjawab APMM pada 17 November 2005.<sup>37</sup> SWASLA merupakan pusat pengawasan utama yang membabitkan keselamatan dan penguatkuasaan undang-undang maritim negara di Selat Melaka. Pusat ini melaksanakan pengawasan dengan mengesan, menganalisis dan menyalurkan maklumat aktiviti maritim melalui sistem maklumat yang efektif bagi kawasan perairan negara di sepanjang Selat Melaka. SWASLA mempunyai satu rangkaian sistem yang terdiri daripada Pusat Kawalan Induk di Lumut, Perak, tiga Pusat Kawalan Daerah yang

terletak di Langkawi, Pelabuhan Klang dan Tanjung Piai. Sistem pengawasan ini turut dilengkapi dengan sembilan buah tapak radar (RSS).<sup>38</sup> Menjelang 2014, sistem tersebut telah diperluaskan ke Sabah apabila terdapat tiga (RSS) di Pulau Bambangan, Pulau Mantanani Kecil dan Pulau Gaya.<sup>39</sup>

SWASLA mempunyai dua fungsi utama yang melibatkan perkongsian pintar antara APMM dengan Jabatan Laut Semenanjung Malaysia.<sup>40</sup> Perkongsian tersebut berkait rapat dengan keselamatan pelayaran melalui *Vessel Traffic Services* serta keselamatan perairan keseluruhannya.<sup>41</sup> Sistem radar SWASLA beroperasi dan berfungsi berterusan 24 jam sehari, 7 hari seminggu dan 365 hari setahun. Ia membolehkan pengawasan sentiasa berjalan agar perairan Selat Melaka terjamin dan terhindar daripada risiko keselamatan pelayaran atau navigasi dan dapat mencegah aktiviti yang menyalahi undang-undang maritim.

Meskipun perairan negara dilengkapi dengan sistem pengawasan di bawah pengendalian APMM, namun sempadan perairan negara yang begitu luas merupakan cabaran yang sangat menyukarkan. Di sebelah Pantai Barat ia meliputi keseluruhan Selat Melaka hingga ke Laut Andaman. Manakala di sebelah timur Semenanjung pula, ia meliputi dari kawasan pantai hingga ke ZEE. Di Sabah, sempadan perairan negara meliputi kawasan pantai hingga ke Laut Sulu. Manakala di Sarawak, pengawasan yang perlu ditangani bermula dari pesisir pantai hingga ke ZEE.<sup>42</sup> Sempadan perairan yang luas ini telah menyebabkan aktiviti penyeludupan, pencerobohan nelayan asing dan pendatang asing tanpa izin dilihat mudah berlaku.

Kemakmuran Malaysia telah menjadi faktor penarik kepada kehadiran pendatang asing tanpa izin. Pada tahun 2009, sebanyak 94 kes tangkapan pendatang asing tanpa izin melalui perairan direkodkan. Perairan Sabah mencatatkan kes tangkapan tertinggi dengan 60 kes diikuti Selat Melaka sebanyak 30 kes dan lain-lain perairan sebanyak empat kes.<sup>43</sup> Dengan perairan negara yang begitu luas menyebabkan jalan laut menjadi laluan utama bagi pendatang asing tanpa izin kerana laluan ini sukar dikesan oleh pihak berkuasa. Ini dapat dilihat apabila sejumlah 70 % rakyat Indonesia yang memasuki Malaysia secara haram menggunakan laluan di sepanjang pantai Johor terutama di Sungai Rengit, Pengerang dan Sedili, Kota Tinggi pada tahun 2010.<sup>44</sup> Sepanjang 2006 hingga 2014 sebanyak 124,000 pemeriksaan maritim yang dilakukan oleh APMM di seluruh perairan negara. Daripada jumlah tersebut seramai 5, 600 pendatang tanpa izin telah ditahan oleh APMM.<sup>45</sup>

Selain itu, kedudukan Malaysia yang dikelilingi tiga laut utama iaitu Selat Melaka, Laut China Selatan dan Laut Sulu menyebabkan kegiatan penyeludupan sering berlaku.<sup>46</sup> Aktiviti penyeludupan merekodkan antara tangkapan tertinggi oleh APMM. Kawasan di sepanjang Selat Melaka dan Pantai Timur Sabah merupakan kawasan panas aktiviti penyeludupan kerana berjiran dengan Indonesia dan Filipina. Statistik pada tahun 2006 hingga 2011 menunjukkan sebanyak 795 kes penyeludupan telah direkodkan oleh APMM.<sup>47</sup> Keadaan amat membimbangkan apabila pada tahun 2010 kes penyeludupan naik mendadak dari 58 kes pada tahun 2009 kepada 126 kes dan ia meningkat kepada 128 kes pada tahun 2011.<sup>48</sup>

Satu lagi masalah yang terpaksa dihadapi oleh APMM adalah kekerapan berlakunya pencerobohan nelayan asing. Bot-bot nelayan asing kebanyakannya datang dari negara yang berjiran dengan Malaysia terutamanya dari Vietnam dan Indonesia. Ini dapat dilihat pada tahun 2012 apabila APMM telah menangkap sejumlah 444 bot nelayan asing yang menceroboh perairan negara. Daripada jumlah tersebut, sebanyak 373 tangkapan bot nelayan asing melibatkan nelayan dari Vietnam, 60 dari Indonesia dan selebihnya dari Thailand dengan 13 tangkapan.<sup>49</sup> Sehingga tahun 2013, APMM berjaya menangkap sebanyak 627 bot

nelayan asing yang mencerooboh perairan negara dengan jumlah rampasan sebanyak RM 250 Juta. Lebih 300 buah bot nelayan asing yang ditahan melibatkan nelayan dari Vietnam.<sup>50</sup>

APMM turut menghadapi ancaman pelanunan yang sering berlaku di Selat Melaka, Selat Tebrau dan Laut Sulu.<sup>51</sup> Hampir 50 % kes pelanunan berlaku di perairan Johor terutamanya di Tanjung Piai, Tanjung Pengerang dan Selatan Tanjung Ayam.<sup>52</sup> Selain perairan Johor, kawasan perairan Sabah juga merupakan kawasan yang mencatatkan jumlah kes pelanunan yang tinggi dan dianggap sebagai kawasan ancaman tinggi (*High Threat Areas*) oleh TLDM.<sup>53</sup> Ini kerana kawasan sempadan perairan Malaysia-Filipina mempunyai banyak pulau yang memudahkan lanun untuk bersembunyi. Sebanyak 38 kes dilaporkan pada tahun 2004 dan menurun kepada 10 kes pada tahun 2005 dan semakin berkurangan pada setiap tahun. Statistik menunjukkan penurunan mendadak kes pelanunan dengan tiada kes pelanunan berlaku pada tahun 2009, 2010, 2012 dan 2013.<sup>54</sup> Faktor utama yang telah mendorong kepada senario tersebut adalah disebabkan kekerapan rondaan yang dilakukan oleh APMM di kawasan-kawasan yang dianggap panas dengan kegiatan perlanunan. Hanya pada tahun 2011 terdapat dua kes rompakan terhadap kapal dagang. Hal ini berlaku ekoran kegiatan lanun dari Indonesia yang mula memberi tumpuan terhadap nelayan dari Malaysia.<sup>55</sup>

APMM sememangnya menyedari bahawa masalah pengawalan sempadan perairan negara yang begitu luas tidak mungkin dapat ditangani tanpa kerjasama dan bantuan jiran tetangga. Untuk itu, APMM didapati telah bekerjasama dengan negara-negara jiran.<sup>56</sup> Bagi menjaga keselamatan di Selat Melaka, APMM telah bekerjasama dengan Indonesia dan Singapura serta turut menjalin kerjasama dengan Thailand, Vietnam dan Kemboja bagi perairan di Teluk Siam. Untuk keselamatan di Laut Sulu, APMM telah menjalankan kerjasama dengan Filipina dan Indonesia.<sup>57</sup> Selain bergerak melalui jalinan kerjasama, APMM juga turut menganggotai Mesyuarat Ketua Pengawal Pantai (HAGGAM) dan telah menjalin hubungan baik dengan Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia (BAKORKAMLA), *Singapore Police Coast Guard*, *Philippine Coast Guard*, *Royal Thai Marine Police*, *Vietnam Coast Guard* dan *Cambodia Marine Police*.<sup>58</sup>

### **Peranan APMM dalam Pusat Penyelarasan Penguatkuasaan Maritim (PPPM)**

Mesyuarat pertama Jawatankuasa Penyelaras Maritim Kebangsaan (JPMK) yang diadakan pada 9 Ogos 1983 telah mencadangkan penubuhan sebuah agensi pelaksana untuk menyelaras aktiviti-aktiviti semua agensi penguatkuasaan maritim dalam menguatkuasakan undang-undang maritim di zon maritim Malaysia. Cadangan tersebut telah membawa kepada penubuhan Pusat Penyelarasan Penguatkuasaan Maritim (PPPM).<sup>59</sup> PPPM memulakan operasinya pada 1 Ogos 1984 yang beribu pejabat di Lumut, Perak.<sup>60</sup> PPPM diwujudkan di bawah Majlis Keselamatan Negara (MKN) bagi melaksanakan peranan utamanya sebagai sebuah penyelaras antara agensi dan jabatan yang bertanggungjawab dalam hal ehwal penguatkuasaan maritim.

Melalui penubuhan PPPM, semua agensi penguatkuasaan maritim negara dapat diselia dan dikoordinasikan dengan lebih berkesan terutamanya dalam hal-hal yang melibatkan operasi bersifat bersepadu. Sidang MKN yang diadakan pada 12 Jun 2008 yang dipengerusikan oleh Perdana Menteri Malaysia telah membuat keputusan untuk menyerahkan PPPM kepada APMM. Peralihan tanggungjawab PPPM daripada MKN kepada APMM telah dilaksanakan pada 1 Jun 2009.<sup>61</sup>

Penyerahan ini diharap dapat menyelesaikan isu pertindihan fungsi dan persaingan tidak sihat antara agensi-agensi penguatkuasaan maritim dalam perolehan aset serta menjadikan APMM sebagai sebuah agensi penguatkuasaan maritim yang tunggal.<sup>62</sup> Ia dianggap sebagai sebuah langkah penyelesaian untuk menjimatkan wang negara di samping menjadikan agensi maritim lebih efektif.<sup>63</sup> Sebelum wujudnya APMM, TLDM bertanggungjawab menjaga pertahanan maritim negara. Sementara itu, Polis Marin menumpukan tugasnya dalam mencegah jenayah di laut. Undang-undang perikanan dikuatkuasakan oleh Jabatan Perikanan dan masalah penyeludupan dipertanggungjawabkan kepada Kastam Diraja Malaysia.<sup>64</sup>

Fungsi utama PPPM adalah melaksanakan operasi bersepadu dengan melibatkan agensi-agensi penguatkuasaan maritim dan operasi terkoordinasi dengan negara luar. PPPM berperanan dalam mengawasi semua kapal, bot dan pesawat udara kerajaan yang ditugaskan untuk rondaan. Selain itu, PPPM juga berperanan menyelaras aktiviti tinjauan udara maritim di zon maritim Malaysia dan menyelaras tangkapan terhadap pihak yang melakukan pencabulan undang-undang maritim negara. PPPM juga bertanggungjawab menyelaras perhubungan komunikasi di antara kementerian, jabatan dengan kapal dan bot. Di samping itu, PPPM mengumpul data kejadian atau aktiviti di kawasan perairan negara, mengkaji gaya dan kemungkinan corak pergerakan serta membuat cadangan untuk bertindak balas. PPPM juga berperanan dalam memperkenalkan, mengadakan dan mengemaskinikan prosedur bersama bagi kemudahan operasi di antara agensi supaya lebih efektif dan memuaskan kehendak pelanggan.<sup>65</sup>

Peranan penyelarasan yang dipertanggungjawabkan kepada APMM bukanlah sesuatu yang mudah. Isu paling rumit yang dihadapi APMM adalah mengenai penentuan kuasa penguatkuasaan yang masih tidak dapat diselesaikan antara APMM dengan badan penguatkuasaan lain seperti Polis Marin, Kastam Diraja Malaysia, Jabatan Imigresen, Jabatan Alam Sekitar dan Jabatan Perikanan.<sup>66</sup> Salah satu punca yang mencetuskan isu tersebut ialah peruntukan dalam seksyen 7 (3) Akta APMM. APMM berpandangan hanya mereka yang boleh menguatkuasakan undang-undang maritim. Namun, agensi-agensi maritim yang lain turut beranggapan bahawa mereka boleh menguatkuasakan undang-undang tersebut kerana dalam seksyen 7 (3) itu sendiri yang menyatakan:

Tanpa menjejaskan keluasan subseksyen (1), seseorang pegawai Agensi hendaklah mempunyai, bagi maksud Akta ini, semua kuasa yang boleh digunakan oleh mana-mana agensi yang berkaitan di bawah mana-mana undang-undang persekutuan yang terpakai di Zon Maritim Malaysia.<sup>67</sup>

Peruntukan tersebut memberi kefahaman bahawa agensi-agensi maritim yang lain masih boleh menguatkuasakan undang-undang maritim. Pandangan tersebut dipegang kuat oleh pihak Polis Marin. Sebelum wujudnya APMM, penguatkuasaan undang-undang oleh Polis Marin dihadkan di kawasan pelabuhan, sungai, pantai perairan dan pulau. Pada 28 Januari 2014, Mesyuarat Khas Keselamatan Negara memutuskan bahawa dalam menjalankan penguatkuasaan undang-undang maritim, tiada larangan had wilayah dikenakan terhadap Polis Marin.<sup>68</sup> Ini menyebabkan Polis Marin telah bertindak mengerakkan semua asetnya ke wilayah maritim yang dikawal oleh pihak APMM.

Isu pertindihan fungsi ini tidak hanya terbatas pada tafsiran peruntukan undang-undang. Keadaannya lebih rumit apabila pihak kerajaan tidak menghasilkan satu garis panduan yang jelas mengenai fungsi dan peranan agensi-agensi maritim yang ada.<sup>69</sup> Masalah penyelarasan antara agensi didapati masih berterusan meskipun setelah PPPM diserahkan kepada APMM. Antara lain APMM masih menghadapi masalah pertindihan fungsi dengan Jabatan Perikanan. Jabatan Perikanan didapati terus menjalankan operasi penangkapan nelayan-nelayan yang melanggar undang-undang meskipun telah dimaklumkan bahawa fungsi tersebut merupakan bidang kuasa APMM.<sup>70</sup> Ketiadaan garis panduan yang jelas juga menyebabkan APMM menghadapi kesukaran mendapatkan sokongan dan kerjasama yang sepenuhnya daripada agensi maritim yang lain. Sebagai contoh, semasa penubuhan APMM ia hanya dibekalkan dengan aset-aset yang usang daripada pihak Polis Marin, Jabatan Perikanan dan Kastam Diraja Malaysia.<sup>71</sup>

### **Peranan APMM dalam fungsi Mencari dan Menyelamat (SAR)**

Malaysia merupakan ahli kepada *International Convention for the Safety Life at Sea* (SOLAS) 1974 dan telah bersetuju untuk menerima SOLAS pada tahun 1983. Ini bermakna Malaysia mempunyai tanggungjawab untuk memberi perkhidmatan mencari dan menyelamat (SAR) di kawasan maritim negara.<sup>72</sup> Tanggungjawab untuk mencari dan menyelamat dijelaskan dalam SOLAS: *Chapter 5 Safely of Navigation, Regulation 15 (a)*. Dinyatakan bahawa:

*Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coast. These arrangements should include establishment, operation and maintainance of such maritime safety facilities as are deemed pratical and necessary.*<sup>73</sup>

APMM telah mengambil alih tugas dan melaksanakan peranan sebagai penyelaras dalam mengkoordinasikan operasi mencari dan menyelamat serta memberi perkhidmatan mencari dan menyelamat di zon maritim Malaysia bermula pada 6 Jun 2006.<sup>74</sup> Melalui Cawangan CARILAMAT dan Bantuan Bencana, APMM bertanggungjawab untuk membangunkan Sistem *Search and Rescue* (SAR) Maritim di Malaysia selaras dengan fungsi utama APMM. Mesyuarat Jemaah Menteri pada 13 Ogos 2008 telah bersetuju dengan pengambilalihan tanggungjawab mencari dan menyelamat oleh APMM. Mesyuarat Jemaah Menteri juga telah memutuskan bahawa Jawatankuasa Mencari dan Menyelamat Kebangsaan perlu distruktur semula. Penstrukturan tersebut melibatkan pelantikan Setiausaha Majlis Keselamatan Negara selaku pengerusi jawatankuasa tersebut. Semua operasi SAR perlu dilaporkan kepada APMM terlebih dahulu.<sup>75</sup>

Selaras dengan peranan APMM sebagai penyelaras pusat mencari dan menyelamat maritim Malaysia, APMM telah menubuhkan *Maritime Rescue Coordinating Centre* (MRCC) beribu pejabat di Putrajaya. APMM juga telah menubuhkan lima *Maritime Rescue Sub Centre* (MRSC) di wilayah-wilayah Maritim iaitu MRSC Langkawi di Wilayah Utara, MRSC Johor Bahru di Wilayah Selatan, MRSC Kuantan di Wilayah Timur, MRSC Kuching di Wilayah Sarawak dan MRSC Kota Kinabalu di Wilayah Sabah.<sup>76</sup>

MRCC bertanggungjawab bagi meyelaras semua operasi mencari dan menyelamatkan di kawasan *Maritime Search and Rescue Region* (MSSR) Malaysia. MRCC juga bertanggungjawab memantau operasi mencari dan menyelamatkan yang dilaksanakan oleh MRSC di kawasan zon maritim wilayah masing-masing. Selain itu, MRCC juga bertanggungjawab menyelaraskan dan mengkoordinasikan aktiviti bantuan bencana apabila berlakunya sesuatu bencana.<sup>77</sup> Perkhidmatan mencari dan menyelamatkan oleh MRCC dan MRSC dijalankan 24 jam sehari dan 7 hari seminggu demi keberkesanan penyelarasan pelaksanaan operasi mencari dan menyelamatkan. APMM sentiasa bersedia untuk menyelaraskan dan menggerakkan bantuan mencari dan menyelamatkan sekiranya berlaku sebarang kecemasan atau bencana di laut.

Peranan APMM melalui operasi SAR telah banyak membantu menyelamatkan nelayan, pemancing dan kru kapal yang menghadapi bencana. Dari tahun 2006 sehingga 2011 direkodkan sebanyak 810 kes dengan 2,746 mangsa kecemasan yang dikategorikan di bawah Pancaran Amaran Kecemasan Kapal (GDMSS), Insiden Kapal dan Bot, Insiden Melibatkan Manusia di Laut, Bantuan Aset (SRU), MEDEVAC dan Medico. Operasi SAR yang melibatkan kehilangan manusia di laut mencatatkan kes tertinggi iaitu sebanyak 293 kes sepanjang tahun tersebut.<sup>78</sup>

Pada 18 Ogos 2009, APMM telah melancarkan operasi SAR untuk menyelamatkan dua buah kapal yang berlanggar di Selat Melaka. Kemalangan tersebut telah menyebabkan kebakaran besar di kedua-dua kapal. APMM telah menggerakkan lima buah Bot Kilat, dua vessel dan sebuah helipkoter untuk memadam kebakaran dan menyelamatkan mangsa.<sup>79</sup> Pada 2 Disember 2011, APMM telah berjaya menyelamatkan dua orang penyelam yang hampir lemas di Tanjung Piai, Johor dengan menghantar sebuah bot Kilat 18 dan empat kru.<sup>80</sup> Pada tahun 2014 pula, APMM telah terlibat dalam misi pencarian pesawat Malaysia Airlines MH370 yang hilang dari imbasan radar semasa dalam perjalanan dari Kuala Lumpur ke Beijing, China pada 8 Mac 2014. Dalam misi ini APMM telah menggerakkan tiga kapalnya untuk membantu operasi SAR di Selat Melaka.<sup>81</sup> Sejak tahun 2006 sehingga 2014, APMM telah berjaya menyelamatkan seramai 3658 mangsa yang terkandas di perairan Negara.<sup>82</sup>

### **Peranan APMM dalam *Eastern Sabah Security Command* (ESSCOM)**

Penubuhan ESSCOM melibatkan penyelarasan kerjasama antara komponen awam, pasukan tentera dan polis bagi membanteras ancaman pengganas. ESSCOM telah dilancarkan pada 7 Mac 2013 oleh Dato' Seri Najib Bin Tun Razak selaku Perdana Menteri Malaysia ketika itu.<sup>83</sup> ESSCOM dilancarkan berikutan insiden pencerobohan di Lahad Datu oleh pengganas Sulu yang telah mengorbankan seramai enam anggota PDRM, dua anggota Komando 69 dan dua anggota tentera.<sup>84</sup> Kawasan Keselamatan Khas ini terletak di kawasan Pantai Timur Sabah meliputi kawalan ketat sepanjang 1, 400 kilometer yang merangkumi daerah Kudat, Kunak, Sandakan, Tawau dan Lahad Datu.<sup>85</sup> ESSCOM terdiri daripada gabungan beberapa agensi keselamatan iaitu APMM, Angkatan Tentera Malaysia (ATM), Polis Diraja Malaysia (PDRM), Kastam Diraja Malaysia dan Imigresen.

ESSCOM ditubuhkan bertujuan menguatkan lagi kawalan keselamatan maritim di bahagian timur Sabah serta bagi menghalang sebarang kegiatan keganasan berlaku di perairan Sabah. Sebanyak tiga buah ICQS (Pusat Pemeriksaan Kastam, Imigresen dan Kuarantin Keselamatan) diwujudkan di Lahad Datu, Kudat dan Pos Kawalan di Pulau Banggi.<sup>86</sup> Kewujudan ICQS ini membolehkan pemantauan dilakukan terhadap pergerakan keluar-masuk serta dapat menjamin keselamatan kapal dagang yang melalui perairan Pantai Timur Sabah.

Terdapat enam teras gerak kerja yang diberi tumpuan bagi mencapai matlamat penubuhan ESSCOM. Pertama, memperkukuhkan risikan dan rangkaian risikan termasuk kerjasama dua hala dengan agensi risikan luar seperti ASEANAPOL dan ICPO-INTERPOL. Kedua, aspek pengawasan pantai yang akan dilengkapi teknologi terkini melibatkan pengawasan bersama tiga agensi keselamatan maritim iaitu Polis Marin, TLDM dan APMM. Ketiga, langkah-langkah yang perlu diambil bagi menyekat kumpulan penceroboh di peringkat perairan negara. Keempat, pencegahan kumpulan penceroboh di sungai dan di darat. Kelima, pelaksanaan undang-undang yang telus. Keenam, penglibatan masyarakat sebagai 'mata' dan 'telinga' kepada pihak keselamatan.<sup>87</sup>

APMM bertanggungjawab secara bersama dengan komponen maritim ESSCOM yang lain bagi mempertahankan kedaulatan dan keselamatan kawasan tanggungjawab (KTJ) daripada sebarang pencerobohan. Kerjasama dijalankan dalam bentuk rondaan keselamatan, siasatan dan tindakan undang-undang. Tugas APMM dalam ESSCOM meliputi memperagakan kehadiran di KTJ dalam mewujudkan *visual deterrence* dan memeriksa semua vessel yang keluar masuk perairan KTJ. APMM juga perlu melakukan penguatkuasaan terhadap sebarang kesalahan yang berlaku termasuk orang yang disyaki penganas. Selain itu, APMM dikehendaki melakukan pengawasan udara dalam membantu memperkasakan keberkesanan operasi maritim. Pada masa yang sama, APMM turut diminta membantu ATM dalam menerima dan menyiasat kes-kes tangkapan. Paling penting, bantuan APMM sangat diperlukan bagi membangunkan maklumat risikan dalam pengawalan KTJ.<sup>88</sup>

Pada tahun pertama penubuhan ESSCOM, terdapat lima pegawai APMM yang terlibat secara langsung dalam pengoperasian ESSCOM. Individu yang terlibat ialah Laksamana Pertama Maritim Karunanithi A/L Munusamy, Kapten Maritim Amir Azwan Bin Alias, Kapten Maritim Wan Mat Bin Wan Abdullah, Kapten Maritim Rozali Bin Mohd Said dan Komander Maritim Ahmad Faridi Bin Ferdaus.<sup>89</sup> Manakala dari sudut pentadbiran pula, terdapat 24 pegawai APMM yang terlibat dalam pengurusan perjalanan pengawalan ESSCOM.<sup>90</sup> Sebanyak tujuh buah kapal dan tujuh buah bot milik APMM di bawah Ketua Komponen Maritim telah ditugaskan mengawasi perairan ESSCOM. Pada masa yang sama, empat bot pengawal dan tiga bot kilat milik APMM turut dihantar bagi kegunaan kerja-kerja pengawalan di kawasan tersebut.<sup>91</sup> Untuk meningkatkan lagi kawalan keselamatan di Sabah, APMM telah mewujudkan enam pangkalan di pesisir Pantai Sabah yang meliputi kawasan Kudat, Felda Sahabat, Kunak, Indera Sabah, Beluran dan Jambongan.<sup>92</sup>

Pada tahun 2013, satu strategi operasi yang dikenali sebagai OPS Daulat telah dijalankan oleh APMM dan TLDM apabila unit risikan TLDM berjaya mematahkan cubaan pencerobohan penganas di perairan negara melalui pengawasan bersama dengan APMM. Seramai 37 pegawai APMM bersama lima buah kapal milik APMM terlibat dalam operasi ini.<sup>93</sup> Melalui operasi ini, seramai 27 warganegara Filipina dan tiga rakyat tempatan yang terlibat dalam pencerobohan di Lahad Datu telah berjaya ditangkap dan dihadapkan ke Mahkamah Tinggi.<sup>94</sup> Walaupun insiden pencerobohan dapat dipatahkan, namun insiden penculikan masih berterusan. Sepanjang tahun 2014, terdapat empat kes penculikan berlaku melibatkan seorang anggota Polis Marin (Konst Zakia Aleip), seorang pengusaha ladang ternakan ikan (Chan Sai Chuin), seorang warga China (Gao Hua Yuan) dan seorang warga Filipina (Marcy Dayawan).<sup>95</sup> Sehubungan peristiwa tersebut, APMM telah bertindak dengan menempatkan lima buah kapal dan 10 bot di ESSCOM untuk memperketatkan lagi tahap keselamatan di kawasan tersebut.<sup>96</sup>

## Kesimpulan

Kepentingan zon maritim negara yang sangat lumayan daripada pelbagai dimensi mengharuskan kawalan dan perlindungan keselamatannya diletakkan pada darjah yang perlu diutamakan. Proses penubuhan APMM yang telah dibawa ke parlimen pada tahun 2004 merupakan isyarat yang jelas bahawa kerajaan mahukan kawalan perairan negara perlu dilonjakkan kepada tahap yang setara dengan negara maju. Atas dorongan tersebut, penubuhan institusi ini dilihat mengambil jalan pintas apabila sebahagian besar kakitangan dan asetnya diserap serta diperoleh daripada agensi keselamatan yang sedia ada. Apa yang menarik meskipun APMM merupakan agensi yang bertanggungjawab terhadap keselamatan negara, namun skim perkhidmatan kakitangannya tidak sejajar dengan skim perkhidmatan Polis Marin mahupun TLDM. Kakitangan agensi ini berada di bawah skim sektor awam dan diletakkan di bawah Jabatan Perdana Menteri.

Peranan APMM dalam tempoh 10 tahun penubuhannya meskipun diakui sangat penting namun terpaksa menghadapi pelbagai bentuk cabaran. Peranannya yang terbesar dan mencabar ialah tanggungjawab pengawasan dan penyelarasan. Dalam mengawasi zon perairan negara, isu keluasan perairan merupakan satu masalah yang sukar ditangani. Kedudukan geografi negara yang dikelilingi perairan yang luas merupakan satu faktor yang memudahkan kegiatan pelanun, penyeludupan, pencerobohan nelayan asing dan kemasukan PATI mudah berlaku. Dalam konteks penyelarasan, masalah pokok yang mengganggu peranan APMM berpunca daripada peruntukan perundangan yang masih tidak jelas. Akta 633 dikatakan masih membuka ruang kepada agensi-agensi keselamatan lain seperti Polis Marin dan Kastam melakukan operasi dilingkungan portfolio APMM. Pertindihan fungsi yang sebegini menjadi punca ketidakcekapan dan menimbulkan masalah kepada peranan penyelarasan dipihak APMM. Dalam tempoh 10 tahun penubuhannya juga memperlihatkan keupayaan APMM dalam menjalankan fungsi mencari dan menyelamatkan. Atas pencapaian tersebut, APMM telah dijadikan salah satu agensi yang berperanan besar di zon perairan ESSCOM.

## Penghargaan

Kajian ini merupakan hasil penyelidikan di bawah geran Universiti Malaya No. BKS005-2020.

---

### Nota

\***Dr Ahmad Kamal Ariffin bin Mohd Rus** (akamal@um.edu.my) merupakan Pensyarah Kanan di Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya (UM)

\*\***Profesor Madya Dr. Zulkarnain Bin Abdul Rahman** (zulkana@um.edu.my) merupakan Ketua Jabatan Sejarah di Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya (UM)

\*\*\* **Muhammad Hidayatur Rahman Bin Mustazar** (hidayaturrehman3192@gmail.com) merupakan Calon Sarjana di Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya (UM)

<sup>1</sup> Norcikeyonn Samuni et al, "Penelitian Cabaran Agensi Penguatkuasaan Maritim dalam Menangani Jenayah Perdagangan Orang di Zon Maritim Sabah", *GEOGRAFI*, Vol. 3, No. 1, 2015, hlm. 2.

<sup>2</sup> *Sejarah Penubuhan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia*, Putrajaya: Bahagian Hal Ehwal Penguatkuasaan Maritim Malaysia, 2013, hlm. 18.

- <sup>3</sup> Pusat Hidrografi Nasional Tentera Laut Diraja Malaysia, *Panjang Pesisir Pantai*, <http://www.hydro.gov.my/index.php/en/component/k2/item/276-panjang-pesisir-pantai> (tarikh diakses 12 Januari 2021)
- <sup>4</sup> Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, "Navigational Hazards in International Maritim Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore" *Journal of International Studies*, Vol 8, 2020, hlm. 49. Lihat juga Amriah Buang, "Selat Melaka 1992 - 2006: Iktibar Beberapa Aspek Permasalahan dalam Mengurus Kesejahteraan Sumber Sekitaran Serantau", *Geografia: Malaysian Journal of Society and Space*, Vol. 2, 2006, hlm. 59 & 60.
- <sup>5</sup> *Laporan Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia 2010*, Putrajaya: Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia, 2011, hlm. 16 & 18.
- <sup>6</sup> MATRADE, *Siaran Media Prestasi Perdagangan Luar Bagi Tahun 2014 dan Bulan Disember 2014*, <https://www.miti.gov.my/miti/resources/fileupload/Press%20Release%20Dec%202014%20BM.pdf>, (tarikh diakses 10 Januari 2021)
- <sup>7</sup> *Statistik Pengangkutan Malaysia*, Putrajaya: Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2016, hlm. 52.
- <sup>8</sup> *Ibid.*
- <sup>9</sup> *Laporan Tahunan Pelabuhan Klang 2012*, Pelabuhan Klang: Lembaga Pelabuhan Klang, 2012, hlm.23 dan *Laporan Tahunan Pelabuhan Klang 2014*, Pelabuhan Klang: Lembaga Pelabuhan Klang, 2014, hlm. 48.
- <sup>10</sup> *Sejarah Penubuhan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia*, hlm. 7.
- <sup>11</sup> Jabatan Perangkaan Malaysia, *Perangkaan Petroleum dan Gas Asli 2012*, [https://www.dosm.gov.my/v1/images/stories/files/LatestReleases/petroleum/Ringkasan\\_Penemuan2012.pdf](https://www.dosm.gov.my/v1/images/stories/files/LatestReleases/petroleum/Ringkasan_Penemuan2012.pdf), (diakses pada 16 Februari 2021)
- <sup>12</sup> *Sejarah Penubuhan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia*, hlm. 7.
- <sup>13</sup> *Mstar*, 3 Jun 2013.
- <sup>14</sup> Hanizah Idris dan Ruhanas Harun, "Malaysia as a Maritime Situation: Prospects and Challenges", *JATI*, Vol. 9, 2004, hlm. 23.
- <sup>15</sup> *Berita Harian*, 15 Februari 2014.
- <sup>16</sup> Sutarji Kasmin, *Efficiency Measurement of Malaysia's Maritime Enforcement Agencies*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2009, hlm. 35.
- <sup>17</sup> *Ibid.*, hlm. 33.
- <sup>18</sup> Jabatan Laut Malaysia, *Profil*, <https://www.marine.gov.my/jlm/halaman/profil>, (diakses pada 17 Februari 2021).
- <sup>19</sup> Azrul Nor Fadzilah dan Hanizah Idris, "Perubahan Peranan Tentera Laut dan Agensi-Agensi Penguatkuasaan Maritim Lain di Malaysia dalam Mengawal Perairan Negara pada Abad Ke-21", *JATI*, Vol. 12, 2017, hlm. 123-124.
- <sup>20</sup> *Ibid.*, hlm. 119.
- <sup>21</sup> *Akta Perikanan 1985 (Akta 317)*, Kuala Lumpur: Pesuruhjaya Penyemak Undang-undang Malaysia, 1985, hlm. 9 & 11.
- <sup>22</sup> Hanizah Idris dan Ruhanas Harun, "Malaysia as a Maritime Situation: Prospects and Challenges", hlm. 25.
- <sup>23</sup> Hanizah Idris, "Isu Perlanungan di Selat Melaka dan Selat Singapura: ke arah Kerjasama Serantau dan Antarabangsa", *JATI*, Vol. 11, 2006, hlm 51.
- <sup>24</sup> Penyata Rasmi Parlimen, Dewan Rakyat, 12 September 2003, hlm. 21-22.
- <sup>25</sup> *Sejarah Penubuhan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia*, hlm. 24.
- <sup>26</sup> Penyata Rasmi Parlimen, Dewan Rakyat, 14 Jun 2004, Bil. 17, hlm. 2.
- <sup>27</sup> *Ibid.*
- <sup>28</sup> Agensi Penguatkuasaan Maritim, *Sejarah Penubuhan*, <https://www.mmea.gov.my/index.php/ms/orang-awam-latest/53-sejarah-penubuhan-apmm>, (diakses pada 17 Februari 2021).
- <sup>29</sup> *Ibid.*
- <sup>30</sup> Penyata Rasmi Parlimen, Dewan Rakyat, 14 Jun 2004, Bil. 17, hlm. 3.
- <sup>31</sup> *Utusan Malaysia*, 13 Julai 2004.
- <sup>32</sup> Abdul Ghafur Hamid et. al, "Entrusting Coast Guards with Maritime Law Enforcement Powers: Lessons for Malaysia", *IJUMMLJ*, Vol. 24, No. 1, 2016, hlm. 85.
- <sup>33</sup> *Bernama*, 19 Jun 2004.
- <sup>34</sup> *Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633) Pindaan 2006*, Kuala Lumpur: Pesuruhjaya Penyemak Undang-undang Malaysia, 2006, hlm. 8.
- <sup>35</sup> *Bernama*, 19 Jun 2004.
- <sup>36</sup> Penyata Rasmi Parlimen, Dewan Rakyat, 14 Jun 2004, Bil. 17, hlm. 2.
- <sup>37</sup> Azrul Nor Fadzilah dan Hanizah Idris, "Perubahan Peranan Tentera Laut dan Agensi-Agensi Penguatkuasaan Maritim Lain di Malaysia dalam Mengawal Perairan Negara pada Abad Ke-21", hlm. 111.
- <sup>38</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2010*, Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, 2010, hlm. 71.

- <sup>39</sup> *Bernama*, 7 Jun 2014.
- <sup>40</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2010*, hlm. 71.
- <sup>41</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2011*, Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, 2011, hlm. 82.
- <sup>42</sup> *Ibid.*, hlm. 66.
- <sup>43</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2009*, Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, 2009, hlm. 43.
- <sup>44</sup> Fuad Mohamed Berawi, "Pendatang Asing Tanpa Izin (PATI) di Johor: Profil Demografi dan Dokumen Kemasukan", *Journal of Advanced Research in Social and Behavioural Sciences*, Vol. 16, No. 1, 2019, hlm. 74.
- <sup>45</sup> *Bernama*, 28 Oktober 2014.
- <sup>46</sup> Norcikeyonn Samuni et al, "Penelitian Cabaran Agensi Penguatkuasaan Maritim dalam Menangani Jenayah Perdagangan Orang di Zon Maritim Sabah", hlm. 4.
- <sup>47</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2011*, hlm. 64.
- <sup>48</sup> *Ibid.*
- <sup>49</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2012*, Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, 2012, hlm. 15.
- <sup>50</sup> *Bernama*, 1 November 2013.
- <sup>51</sup> Hanizah Idris, "Isu Perlanungan di Selat Melaka dan Selat Singapura: ke arah Kerjasama Serantau dan Antarabangsa", *JATI*, Vol. 11, 2006, hlm. 49.
- <sup>52</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2013*, Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, 2013, hlm. 17.
- <sup>53</sup> Ruhanas Harun, "Peningkatan Keselamatan Bersama Melalui Kerjasama Dua Hala Malaysia dan Negara-negara Jiran", *Jebat*, Vol. 36, 2009, hlm. 26.
- <sup>54</sup> *Bernama*, 1 November 2013.
- <sup>55</sup> *Ibid.*
- <sup>56</sup> Azrul Nor Fadzilah dan Hanizah Idris, "Perubahan Peranan Tentera Laut dan Agensi-Agensi Penguatkuasaan Maritim Lain di Malaysia dalam Mengawal Perairan Negara pada Abad Ke-21", hlm. 108.
- <sup>57</sup> *Berita Harian*, 13 Februari 2014.
- <sup>58</sup> *Ibid.*
- <sup>59</sup> Azrul Nor Fadzilah dan Hanizah Idris, "Perubahan Peranan Tentera Laut dan Agensi-Agensi Penguatkuasaan Maritim Lain di Malaysia dalam Mengawal Perairan Negara pada Abad Ke-21", hlm. 109.
- <sup>60</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2010*, hlm. 79.
- <sup>61</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2009*, hlm. 103.
- <sup>62</sup> *Bernama*, 18 November 2008.
- <sup>63</sup> Abdul Ghafur Hamid et. al, "Entrusting Coast Guards with Maritime Law Enforcement Powers: Lessons for Malaysia", hlm. 85.
- <sup>64</sup> Ui Joo Ooi Irwin, "The Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004: Malaysia's Legal Response to the Threat of Maritime Terrorism", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Vol. 21, No. 1, 2007, hlm. 74-75.
- <sup>65</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2010*, hlm. 79.
- <sup>66</sup> Abdul Ghafur Hamid et. al, "Entrusting Coast Guards with Maritime Law Enforcement Powers: Lessons for Malaysia", hlm. 85.
- <sup>67</sup> *Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633) Pindaan 2006*, hlm. 11.
- <sup>68</sup> Abdul Ghafur Hamid et. al, "Entrusting Coast Guards with Maritime Law Enforcement Powers: Lessons for Malaysia", hlm. 96-97.
- <sup>69</sup> *Ibid.*
- <sup>70</sup> *Ibid.*
- <sup>71</sup> *Ibid.*
- <sup>72</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2010*, hlm. 79.
- <sup>73</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2009*, hlm. 51.
- <sup>74</sup> *Ibid.*
- <sup>75</sup> *Bernama*, 1 Mac 2007.
- <sup>76</sup> *Ibid.*
- <sup>77</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2011*, hlm. 66.
- <sup>78</sup> *Ibid.*, hlm. 67.
- <sup>79</sup> *Bernama*, 19 Ogos 2009.
- <sup>80</sup> *Bernama*, 5 Disember 2011.
- <sup>81</sup> *Bernama*, 15 Mac 2014.

<sup>82</sup> *Berita Harian*, 14 Februari 2015.

<sup>83</sup> Ramli Dollah dan Mohd Zambri Suharani, "Fungsi Dan Peranan ESSCOM dalam Menjamin Keselamatan Sabah: Satu Perbandingan Persepsi antara Komuniti 'Luar' dan Komuniti ESSZONE", *Jurnal Komunikasi Borneo*, Vol. 2, 2015, hlm. 7.

<sup>84</sup> Astro Awani, *Kronologi Pencerobohan Pantai Timur Sabah*, <https://www.astroawani.com/berita-malaysia/kronologi-pencerobohan-pantai-timur-sabah-9460>, (diakses pada 11 Januari 2021).

<sup>85</sup> Bahagian Hal Ehwal Penguatkuasaan Maritim Malaysia, *Sejarah Penubuhan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia*, hlm. 18.

<sup>86</sup> *Ibid.*, hlm. 18.

<sup>87</sup> *Ibid.*, hlm. 19.

<sup>88</sup> *Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2010*, hlm. 23.

<sup>89</sup> *Ibid.*, hlm. 19.

<sup>90</sup> *Ibid.*, hlm. 22.

<sup>91</sup> *Ibid.*

<sup>92</sup> *Bernama*, 27 Mac 2013.

<sup>93</sup> *Bernama*, 2 April 2013 dan *NS Kini*, 14 Mac 2013.

<sup>94</sup> *Bernama*, 17 Disember 2014.

<sup>95</sup> *Ibid.*

<sup>96</sup> *Bernama*, 9 Julai 2014.

## **Rujukan**

### **Sumber Primer**

### **Akhbar**

*Bernama*, Jun 2004 – Disember 2014.

*Berita Harian*, 14 Februari 2015.

*Mstar*, 3 Jun 2013.

*NS Kini*, 14 Mac 2013.

*Utusan Malaysia*, 13 Julai 2004.

### **Akta**

*Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004 (Akta 633) Pindaan 2006*, Kuala Lumpur: Pesuruhjaya Penyemak Undang-undang Malaysia, 2006.

*Akta Perikanan 1985 (Akta 317)*, Kuala Lumpur: Pesuruhjaya Penyemak Undang-undang Malaysia, 1985.

### **Laporan**

*Laporan Tahunan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2009-2013*, Putrajaya: Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia.

*Laporan Tahunan Pelabuhan Klang 2012 & 2014*, Pelabuhan Klang: Lembaga Pelabuhan Klang.

*Laporan Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia 2010*, Putrajaya: Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia, 2011.

*Statistik Pengangkutan Malaysia*, Putrajaya: Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2016.

## **Penyata Rasmi Parlimen**

Penyata Rasmi Parlimen, Dewan Rakyat, 12 September 2003.

Penyata Rasmi Parlimen, Dewan Rakyat, 14 Jun 2004, Bil. 17.

## **Sumber Sekunder**

### **Buku dan Artikel**

Abdul Ghafur Hamid, Maizatun Mustafa dan Su Wai Mon, "Entrusting Coast Guards with Maritime Law Enforcement Powers: Lessons for Malaysia", *IIUMLJ*, Vol. 24, No. 1, 2016.

Amriah Buang, "Selat Melaka 1992 - 2006: Iktibar Beberapa Aspek Permasalahan dalam Mengurus Kesejahteraan Sumber Sekitaran Serantau", *Geografia: Malaysian Journal of Society and Space*, Vol. 2, 2006.

Azrul Nor Fadzilah dan Hanizah Idris, "Perubahan Peranan Tentera Laut dan Agensi-Agensi Penguatkuasaan Maritim Lain di Malaysia dalam Mengawal Perairan Negara pada Abad Ke-21", *JATI*, Vol. 12, 2017.

Fuad Mohamed Berawi, "Pendatang Asing Tanpa Izin (PATI) di Johor: Profil Demografi dan Dokumen Kemasukan", *Journal of Advanced Research in Social and Behavioural Sciences*, Vol. 16, No. 1, 2019.

Hanizah Idris, "Isu Perlanungan di Selat Melaka dan Selat Singapura: ke arah Kerjasama Serantau dan Antarabangsa", *JATI*, Vol. 11, 2006.

Hanizah Idris dan Ruhanas Harun, "Malaysia as a Maritime Situation: Prospects and Challenges", *JATI*, Vol. 9, 2004.

Irwin, Ui Joo Ooi, "The Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004: Malaysia's Legal Response to the Threat of Maritime Terrorism", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Vol. 21, No. 1, 2007.

Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, "Navigational Hazards in International Maritim Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore" *Journal of International Studies*, Vol 8, 2020.

Norcikeyonn Samuni, Nor- Ina Kanyo dan Ahmad Tarmizi Abdul Rahman, "Penelitian Cabaran Agensi Penguatkuasaan Maritim dalam Menangani Jenayah Permerdagangan Orang di Zon Maritim Sabah", *GEOGRAFI*, Vol. 3, No. 1, 2015.

Ramli Dollah dan Mohd Zambri Suharani, "Fungsi Dan Peranan ESSCOM dalam Menjamin Keselamatan Sabah: Satu Perbandingan Persepsi antara Komuniti 'Luar' dan Komuniti ESSZONE", *Jurnal Komunikasi Borneo*, Vol. 2, 2015.

Ruhanas Harun, "Peningkatan Keselamatan Bersama Melalui Kerjasama Dua Hala Malaysia dan Negara-negara Jiran", *Jebat*, Vol. 36, 2009.

*Sejarah Penubuhan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia*, Putrajaya: Bahagian Hal Ehwal Penguatkuasaan Maritim Malaysia, 2013.

Sutarji Kasmin, *Efficiency Measurement of Malaysia's Maritime Enforcement Agencies*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2009.

### Sumber Internet

- Agensi Penguatkuasaan Maritim, *Sejarah Penubuhan*,  
<https://www.mmea.gov.my/index.php/ms/orang-awam-latest/53-sejarah-penubuhan-apmm>.
- Jabatan Laut Malaysia, *Profil*, <https://www.marine.gov.my/jlm/halaman/profil>.
- Astro Awani, *Kronologi Pencerobohan Pantai Timur Sabah*,  
<https://www.astroawani.com/berita-malaysia/kronologi-pencerobohan-pantai-timur-sabah-9460>.
- Jabatan Perangkaan Malaysia, *Perangkaan Petroleum dan Gas Asli 2012*,  
[https://www.dosm.gov.my/v1/images/stories/files/LatestReleases/petroleum/Ringkasan\\_Penemuan2012.pdf](https://www.dosm.gov.my/v1/images/stories/files/LatestReleases/petroleum/Ringkasan_Penemuan2012.pdf).
- MATRADE, *Siaran Media Prestasi Perdagangan Luar Bagi Tahun 2014 dan Bulan Disember 2014*,  
<https://www.miti.gov.my/miti/resources/fileupload/Press%20Release%20Dec%202014%20BM.pdf>
- Pusat Hidrografi Nasional Tentera Laut Diraja Malaysia, *Panjang Pesisir Pantai*,  
<http://www.hydro.gov.my/index.php/en/component/k2/item/276-panjang-pesisir-pantai>.