

BAB II

KONTEKS HISTORIS ANCAMAN DAN EVALUASI INSTITUSIONAL: STUDI KASUS JARINGAN KAPTEN BRAM

Bab ini menyajikan analisis mendalam mengenai latar belakang ancaman penyelundupan manusia di kawasan Asia-Pasifik melalui studi kasus Abraham Louhenapessy atau Kapten Bram. Fokus pembahasan meliputi profil kriminal, mekanisme operasi penyelundupan, hingga kronologi penangkapan Kapten Bram yang menjadi titik balik bagi reformasi institusional Divisi Hubungan Internasional Kepolisian Negara Republik Indonesia (Divhubinter Polri). Bab ini berfungsi menjadi landasan historis untuk memahami mengapa penguatan kerja sama di periode 2019-2024 yang akan dibahas di bab 3 menjadi sebuah keharusan strategis bagi Indonesia dan Australia dalam menutup celah keamanan masa lalu.

2.1 Konteks Historis Penyelundupan Manusia dan Tantangan Keamanan Maritim

Isu penyelundupan manusia telah lama menjadi isu keamanan non-tradisional yang paling kompleks di kawasan Asia-Pasifik, terutama penyelundupan yang melewati rute maritim menuju Australia. Kejahatan ini bukan hanya persoalan pelanggaran administratif keimigrasian, melainkan juga sebagai bentuk kejahatan transnasional terorganisir yang mengancam kedaulatan negara. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki banyak

titik strategis yang dimanfaatkan para imigran yang berasal dari wilayah konflik atau krisis ekonomi. Kondisi geografis Indonesia ini dimanfaatkan oleh jaringan kriminal untuk membuat beberapa jalur tikus yang sulit terpantau secara konsisten oleh otoritas keamanan laut. Selama bertahun-tahun, aktivitas penyelundupan manusia di perbatasan Indonesia dan Australia seringkali berubah-ubah, tetapi selalu menunjukkan resiliensi yang tinggi terhadap tindakan hukum. Hal ini disebabkan oleh permintaan terus-menerus dari pencari suaka yang menganggap Australia sebagai tempat perlindungan menurut Konvensi Pengungsi PBB 1951. Sebaliknya, kebijakan keamanan perbatasan Australia yang ketat menciptakan pasar gelap untuk penyelundupan ilegal. Sindikat kriminal mengisi celah ini dengan memberi tawaran janji keselamatan, meskipun pada kenyataannya mereka hanya mementingkan keuntungan finansial semata. (Hardanto, 2019)

Masalah utama untuk mengatasi fenomena ini di masa lalu adalah adanya ketidaksesuaian antara kebijakan politik di tingkat pusat dan operasional teknis di garis depan perbatasan. Sebelum penguatan institusional 2019-2024, penanganan penyelundupan manusia seringkali dilakukan secara parsial oleh masing-masing lembaga tanpa adanya payung kolaborasi yang permanen. Hal ini menyebabkan "informasi asimetris", di mana pelaku penyelundupan lebih memahami celah patroli daripada petugas keamanan yang bekerja dalam sekat-sekat birokrasi. Selama bertahun-tahun, karakter penyelundup seperti Kapten Bram telah membangun jaringan kejahatannya berkat kegagalan koordinasi ini.

2.2 Profil Jaringan Abraham Louhenapessy (Kapten Bram) sebagai Pelaku Kejahatan Transnasional

Abraham Louhenapessy, atau yang lebih dikenal dengan nama Kapten Bram, menjadi figur penting dalam sejarah penyelundupan manusia di Asia-Pasifik. Kapten Bram merupakan seorang arsitek kejahatan transnasional yang memahami logistik maritim dan celah hukum antar-negara. Kapten Bram berbeda dengan citra umum penyelundup yang sering dianggap sebagai nelayan kecil. Ia diidentifikasi sebagai warga negara Indonesia yang membangun jaringan kriminalnya secara bertahap dan konsisten selama lebih dari 10 tahun. Jejak operasinya sejak tahun 1999 membuatnya menjadi salah satu buronan yang paling dicari oleh otoritas Indonesia dan Australia selama bertahun-tahun. (Dutton & Keenan, 2016)

Pada 2001, Kapten Bram memberangkatkan 100 warga negara Irak menuju Australia. Pada 2006, ia kembali menyelundupkan warga negara Irak ke Australia, tetapi kapal yang digunakan mengalami kerusakan mesin, sehingga para imigran gagal ke Australia dan terombang-ambing di lautan. Kapten Bram tidak sendirian dalam melancarkan operasi penyelundupan manusia. Pada kasus terbaru, 31 Mei 2015, ditemukan dua kapal terdampar yang mengangkut 65 imigran tujuan Selandia Baru di Pulau Landu, Rote Ndao. Dari peristiwa ini, ditetapkan 6 orang tersangka yang terdiri dari 5 ABK dan 1 kapten kapal yang berhasil ditangkap. Berdasarkan hasil penyelidikan Bareskrim Polri, ditemukan

adanya 5 daftar pencarian orang (DPO) yang berperan sebagai organisator, perekrut dan penyedia kapal dengan nama Thines Kumar al-Kugan, yaitu warga negara Sri Lanka yang menjadi koordinator pendanaan, Abadul, warga negara Bangladesh yang menjadi koordinator imigran dan Sri Lanka dan Myanmar, Arman Yohanis Humiang dari Indonesia yang menjadi penyedia ABK, serta Abrahaman Louhenapessy alias Kapten Bram yang menyediakan kapal dan menentukan titik atau lokasi pemberangkatan. (Rote Online News, 2016). Selain nama-nama tersebut, terdapat para pelaku lain yang tergabung dalam jaringan Kapten Bram. Kapolda Nusa Tenggara Timur menyatakan para tersangka lainnya adalah Yapi Aponno, Steven Ivan Janny, Medi Ampow, Marthen Karaeng, dan Arman Johanes. (Pratama, 2016)

Kemampuan Kapten Bram dan para pelaku lainnya di dalam jaringan tersebut untuk beradaptasi dengan perubahan iklim keamanan regional terbukti dalam profil kriminal mereka. Kapten Bram dan jaringannya tidak berhenti ketika Australia memperketat kebijakan maritim. Sebaliknya, jaringan ini mencari jalan alternatif yang lebih berbahaya atau menggunakan titik transit yang tidak diawasi di wilayah timur Indonesia. Peran Kapten Bram "perantara ideal" untuk menjembatani kebutuhan migran dengan ketersediaan kapal nelayan lokal membuat peran seperti ini sulit digantikan oleh sindikat lain. Tidak hanya keahlian logistik, Kapten Bram juga memiliki kemampuan menjaga anonimitas operasional melalui penyamaran identitas sebagai orang di tengah masyarakat maritim. Ia sering membangun citra dirinya sebagai pengusaha logistik atau

penyedia kapal yang legal, yang membuat intelijen lapangan sulit membedakan antara bisnis ilegal dan legal. Kemampuan Kapten Bram dalam berbaur di tengah masyarakat memungkinkannya beroperasi di berbagai pelabuhan kecil tanpa menjadi sasaran kecurigaan aparat setempat selama bertahun-tahun. Melalui penyamaran ini, Kapten Bram memperkuat reputasinya sebagai aktor yang sulit dilacak oleh otoritas keamanan domestik. (Hardanto, 2019, 58).

Jaringan penyelundupan manusia yang dilakukan oleh Kapten Bram dan para pelaku lainnya memenuhi kriteria *Transnational Organized Crime* (TOC) sebagaimana dirumuskan dalam United Nations Convention against Transnational Organized Crime (UNTOC) tahun 2000. Pasal 2 huruf (a) UNTOC mendefinisikan kelompok kejahatan terorganisir sebagai suatu kelompok terstruktur yang terdiri dari tiga orang atau lebih, telah ada dalam jangka waktu tertentu, dan bertindak secara terkoordinasi dengan tujuan memperoleh keuntungan finansial atau material lainnya. (United Nations, 2000). Jaringan Kapten Bram mencerminkan struktur tersebut melalui pembagian peran yang sistematis antara perekrut internasional seperti Thines Kumar al-Kugan dan Suresh dan Kapten Bram sebagai penyedia logistik dan kapal, serta pelaku-pelaku lain dengan perannya masing-masing. Selain itu, unsur *transnationality* sebagaimana yang diatur dalam Pasal 3 UNTOC terpenuhi karena kasus kejahatan ini melibatkan lebih dari satu negara, baik dalam tahap perencanaan, pelaksanaan, hingga dampaknya, yakni negara asal migran yaitu Sri Lanka, Bangladesh, dan Myanmar, negara transit yaitu Indonesia, dan negara tujuan

yaitu Australia. Motif keuntungan finansial yang menjadi penggerak utama jaringan ini menegaskan bahwa penyelundupan manusia oleh Kapten Bram bukan hanya fenomena migrasi ilegal, melainkan sebagai bentuk kejahatan terorganisir lintas negara yang terintegrasi, adaptif, dan resisten terhadap penegakan hukum konvensional. Dengan demikian, kasus Kapten Bram relevan untuk dianalisis dalam kerangka UNTOC, sekaligus menjelaskan mengapa pendekatan institusional berbasis kerja sama internasional menjadi kebutuhan strategis, bukan pilihan kebijakan semata.

Jaringan Kapten Bram merupakan representasi dari tantangan kejahatan transnasional yang dihadapi NCB-Interpol Indonesia. Kapten Bram mencerminkan era kejahatan terorganisir yang lebih terintegrasi dibandingkan mekanisme penegakan hukum negara. Langkah pertama untuk menilai relevansi pembentukan unit seperti Bagian Perbatasan Internasional (Bagbatanas) NCB-Interpol Indonesia Divhubinter Polri adalah untuk memahami kompleksitas jaringan penyelundupan manusia. Meskipun Bagian Perbatasan Internasional tidak menangani kasus Kapten Bram, bagian ini dibentuk sebagai respon institusional yang bertujuan menangani kompleksitas kejahatan transnasional oleh aktor-aktor seperti Kapten Bram melalui spesialisasi kerja sama dan koordinasi internasional yang lebih baik.

2.3 Mekanisme Operasi Penyelundupan: Logistik, Finansial, dan Strategi

Operasi penyelundupan manusia dilaksanakan oleh Kapten Bram dengan memanfaatkan celah dalam prosedur keimigrasian dan pengawasan perbatasan maritim. Posisi Indonesia sebagai persimpangan maritim yang langsung berhadapan dengan Samudra Hindia dan perairan Australia juga dimanfaatkan secara strategis. Berdasarkan Konvensi Pengungsi PBB 1951, tujuan utama penyelundupan adalah Australia, karena negara ini dianggap memiliki kemampuan untuk memberikan perlindungan. Dalam perjalanan operasinya, Kapten Bram dikenal sebagai aktor utama yang melakukan koordinasi pengiriman migran dalam jumlah yang benar menggunakan kapal nelayan tradisional. Kapten Bram berkoordinasi dalam menyiapkan kebutuhan logistik untuk pelayaran, tetapi tidak berada di atas kapal atau berada secara langsung di lapangan untuk meminimalisir risiko penangkapan. (Pengadilan Negeri Rote Ndao Kelas II, 2017).

Tidak hanya korban, para pelaku yang dipekerjakan juga berasal dari masyarakat dengan ekonomi rendah seperti pekerja harian yang bekerja sebagai nelayan atau buruh kasar. Para pekerja yang direkrut biasanya menempati “posisi bawah” di dalam jaringan penyelundupan, yang berperan sebagai pengangkut maupun fasilitator yang bertanggung jawab dalam mengatur transportasi, akomodasi, dan makanan klien. Beberapa faktor yang membuat para penyelundup menjadi perantara ideal untuk melancarkan kejahatan transnasional meliputi kontak yang andal dengan calon klien di negara asal, terutama di

wilayah konflik, serta memiliki keterampilan bahasa, pengetahuan lokal, dan jaringan yang mereka miliki di Indonesia dan Australia. Jaringan Kapten Bram memanfaatkan fasilitator tingkat bawah yang bersifat sekali pakai atau *disposable*. Fasilitator tingkat bawah ini seringkali tidak mengenal atau mengetahui dalang utama penyelundupan, sehingga jaringan ini sulit dibongkar oleh penegak hukum. (Missbach, 2013). Selama menunggu kedatangan kapal, sindikat ini aktif memantau kondisi cuaca dan pergerakan patroli maritim. Dalam melancarkan penyelundupan manusia, Kapten Bram turut berperan dalam mempersiapkan kapal dan menjadi bos penyelundupan ke Australia dan Selandia Baru. Kapten Bram juga mengelola dan melaksanakan logistik, bertanggung jawab untuk mengatur pelayaran, membeli, dan mempersiapkan kapal, dan terkadang bertindak sebagai nahkoda pada sejumlah pelayaran. (Kholid, 2016). Kapten Bram berperan dalam memastikan kapal-kapal yang akan digunakan sebagai alat transportasi, meskipun kapal-kapal tersebut sudah tidak layak digunakan atau tidak sesuai dengan kapasitas penumpang. (Srey, 2024)

2.3.1 Logistik dan Jalur Penyelundupan

Operasi penyelundupan manusia yang dilakukan jaringan Kapten Bram memerlukan logistik sebagai komponen utama untuk memfasilitasi mobilisasi imigran lintas batas. Kapten Bram tidak hanya bertindak sebagai koordinator jaringan, tetapi juga sebagai penyedia kapal dan terkadang bertugas sebagai nahkoda yang mengoperasikan rute penyelundupan menuju Australia dan Selandia Baru. (Doran, 2016).

Penggunaan kapal sebagai sarana utama menunjukkan bahwa jaringan Kapten Bram memanfaatkan infrastruktur logistik maritim, dimana hal ini mencakup pengadaan kapal, pengaturan kru, navigasi rute laut, serta penyediaan bahan bakar dan logistik pelayaran. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) dalam laporan *UNODC Global Study on Smuggling of Migrants*, menyatakan bahwa, kapal kayu atau kapal nelayan yang dimodifikasi sering digunakan untuk operasi penyelundupan manusia karena biayanya yang murah, sulit dilacak, dan dapat berbaur dengan aktivitas perikanan ilegal. (United Nations Office on Drugs and Crime, 2018)

Operasi logistik penyelundupan manusia yang dilakukan jaringan Kapten Bram mencakup penyediaan kapal, bahan bakar, dan bahan makanan untuk perjalanan lintas negara. Penyediaan logistik ini diatur melalui titik-titik persinggahan (*transit points*) di wilayah terpencil di Indonesia, yang menunjukkan adanya koordinasi dengan penyedia logistik lokal (vendor informal) di beberapa pelabuhan di Indonesia, seperti Pelabuhan Tegal, Jawa Tengah dan Pelabuhan Merak, Banten.



Gambar 2.1. Peta Rekonstruksi Rute Penyelundupan Manusia oleh Jaringan Kapten Bram

Source: Kombinasi Sumber dari Pengadilan Negeri Rote Ndao, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Media Nasional, Australian Federal Police, dan Australian Embassy Indonesia

Jaringan Kapten Bram melakukan operasi penyelundupan manusia di berbagai wilayah di Indonesia. Wilayah-wilayah tersebut menjadi tempat transit, keberangkatan, dan lokasi kejadian. Secara umum, Indonesia berfungsi sebagai negara transit untuk jaringan penyelundupan imigran dari Asia Selatan menuju Australia dan Selandia Baru. Kapten Bram memanfaatkan kondisi strategis Indonesia dengan mengoperasikan rute-rute yang dekat dengan jalur pelayaran internasional dan minim pengawasan. Operasi penyelundupan oleh jaringan Kapten Bram

melintasi kawasan Sumatra (jalur masuk), Jawa (sebagai titik transit), dan Nusa Tenggara Timur.

Pelabuhan Merak di Banten, merupakan tempat penting bagi jaringan Kapten Bram untuk melakukan operasi penyelundupan, terutama pada tahun 2008. Pada saat itu, Kapten Bram membawa 255 orang asal Sri Lanka dan Bangladesh ke Australia melalui melalui Pelabuhan Merak Banten. Wilayah ini dipilih karena merupakan jalur laut yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatra dan memiliki akses ke Samudra Hindia. Operasi ini kemudian gagal karena kapal yang menampung para imigran ditangkap oleh petugas gabungan Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Laut, Bareskrim Mabes Polri, Kepolisian Australia, dan petugas imigrasi Merak. (Sumandoyo, 2016)

Selain Banten, Tegal, Jawa Tengah, juga menjadi lokasi penyelundupan Kapten Bram. Tegal sering digunakan sebagai titik keberangkatan untuk kapal yang membawa imigran ilegal ke wilayah perairan Australia. Pada tahun 2015, Kapten Bram diketahui mengatur keberangkatan 65 orang dari Myanmar dan Bangladesh dari pelabuhan Tegal menggunakan kapal yang telah disiapkan. Pemilihan Tegal didasarkan pada karakteristik pelabuhan nelayan yang luas, tingkat pengawasan yang tidak ketat dari pelabuhan internasional besar, dan adanya jaringan lokal yang dapat membantu operasi logistik seperti penyediaan kapal, bahan bakar, dan awak kapal. Oleh karena itu, dalam

kasus ini, Tegal menjadi salah satu titik transit bagi para imigran yang menuju Australia melalui jalur laut. (Sumandoyo, 2016)

Pulau Rote Ndao juga menjadi salah satu lokasi penting karena wilayah ini merupakan lokasi investigasi penting dalam kasus penyelundupan oleh Kapten Bram pada tahun 2015. Diketahui bahwa kapal yang membawa para imigran dipukul mundur oleh otoritas Australia dan kemudian terdampar di Pulau Rote, sehingga wilayah ini menjadi pendaratan paksa para imigran sekaligus menjadi tempat penyelidikan bagi aparat penegak hukum Indonesia. Secara aspek geografis, Nusa Tenggara Timur khususnya Pulau Rote adalah wilayah di Indonesia yang berdekatan dengan Australia. Kawasan ini juga memiliki keterbatasan pengawasan maritim pada saat itu sehingga sering dimanfaatkan oleh para penyelundup manusia sebagai jalur maritim untuk memasuki kawasan perairan Australia. (Sumandoyo, 2016)

Wilayah Malaysia dan Sumatra umumnya diidentifikasi sebagai salah satu jalur masuk ilegal bagi para imigran, karena jarak geografis yang dekat dan banyaknya jalur lintas batas tidak resmi di wilayah pesisir timur Sumatra. Para imigran yang berasal dari Sri Lanka masuk melalui rute ilegal lintas Malaysia dan Sumatra sebelum masuk ke negara ketiga (Australia). Indonesia dianggap sebagai negara transit dalam rantai migrasi global karena imigran dari Asia Selatan, termasuk Sri Lanka, sering menggunakan negara transit sebelum menuju negara tujuan akhir

seperti Australia. Sindikat penyelundupan manusia biasanya memanfaatkan wilayah transit untuk menampung para imigran sambil menunggu kesiapan logistik, kapal, dan kondisi lingkungan yang mendukung pelayaran jarak jauh. (United Nations Office on Drugs and Crime, 2024)

Meskipun tidak terdapat data empiris yang spesifik menunjukkan Kapten Bram memanfaatkan jalur Sumatra dan Malaysia sebagai jalur masuk migran, pola tersebut menunjukkan struktur operasional yang sering digunakan oleh jaringan penyelundupan manusia di kawasan Asia Tenggara. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia tidak hanya dijadikan sebagai titik keberangkatan atau transit, tetapi juga sebagai bagian dari rantai operasi kejahatan transnasional yang terhubung antara negara asal, negara transit, dan negara tujuan imigran.

Sementara itu, dari segi logistik manusia (awak kapal) biasanya direkrut dari komunitas nelayan yang memiliki pengetahuan mendalam tentang navigasi tradisional dan celah pengawasan maritim. Kapten Bram memastikan setiap kapal dilengkapi dengan peralatan navigasi *global positioning system* (GPS) untuk memastikan ketepatan rute menuju perbatasan Australia. Jaringan Kapten Bram memanfaatkan sistem logistik yang terfragmentasi. Hal ini yang membuatnya sulit ditangkap selama belasan tahun. Dimana terdapat satu tim yang bertugas membeli makanan dan bahan bakar minyak, tim lain bertugas dalam merekrut kru

kapal, dan tim lainnya bertugas membawa imigran ke titik keberangkatan. Dikarenakan tim logistik yang terpisah ini, aparat seringkali hanya menangkap kru kapal, sementara Kapten Bram selaku otak logistik masih aman karena tidak bersentuhan langsung di lapangan. (Doran, 2016)

Dalam jaringan penyelundupan manusia yang dikoordinasikan oleh Kapten Bram, perekrutan awak kapal yang bertugas untuk mengantar para imigran, umumnya berasal dari kelompok ekonomi yang rentan dan memiliki pengalaman navigasi laut yang mendalam. Perekrutan biasanya dilakukan oleh Kapten Bram selaku koordinator lokal di wilayah transit, seperti pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia, yang memiliki akses terhadap nelayan lokal. Perekrutan awak kapal dilakukan secara informal melalui jaringan sosial lokal seperti nelayan, pemilik kapal kecil, atau perantara (broker) yang memiliki hubungan sosial dengan jaringan penyelundup. Proses perekrutan dilakukan dengan pendekatan personal dan memberi penawaran insentif yang tinggi kepada para nelayan dibandingkan dengan pendapatan melaut biasa, dengan iming-iming jaminan keselamatan dan perlindungan hukum. Namun, dalam beberapa kasus, awak kapal yang direkrut tidak menyadari sepenuhnya terkait risiko keselamatan dan hukum dari aktivitas penyelundupan tersebut. Pola perekrutan semacam ini menunjukkan bagaimana strategi jaringan Kapten Bram memanfaatkan kerentanan sosial-ekonomi masyarakat pesisir. (Doran, 2016)

Selain penyediaan awak kapal, Kapten Bram juga menyediakan bahan bakar kapal yang dibeli melalui jaringan lokal atau pelabuhan setempat menggunakan dana kolektif yang didapatkan dari pembayaran imigran kepada penyelundup. Perhitungan jumlah bahan bakar dilakukan berdasarkan jarak pelayaran dan jenis kapal yang digunakan, dengan tambahan cadangan untuk mengantisipasi cuaca buruk. Bahan bakar yang dibeli juga terkadang disimpan dalam jerigen tambahan di dek kapal. Selain bahan bakar, jaringan Kapten Bram juga menyediakan makanan dan air minum bagi imigran selama pelayaran yang dapat berlangsung selama sehari-hari hingga beberapa minggu. Logistik ini biasanya dibeli secara grosir untuk menekan biaya operasional dan disimpan di kapal tanpa standar higienitas yang memadai.

Pendanaan logistik yang dilakukan jaringan Kapten Bram berasal dari biaya yang dibayarkan oleh imigran kepada agen perekrut di negara asal, dan kemudian biaya tersebut dialirkan ke jaringan lokal di Indonesia termasuk Kapten Bram untuk membeli kapal, bahan bakar, dan perbekalan. Sistem ini menunjukkan adanya rantai keuangan transnasional yang menghubungkan negara asal imigran, negara transit, dan negara tujuan. Setelah pelayaran berhasil, keuntungan dibagi kepada kapten kapal, awak kapal, koordinator lokal, dan koordinator internasional sebagai bentuk pembagian peran dalam jaringan kriminal. (Hardanto, 2019)

2.3.2 Finansial

Berdasarkan aspek ekonomi, Kapten Bram melihat tindakan penyelundupan manusia hanya sebagai bisnis ilegal dengan potensi keuntungan yang sangat besar. Setiap tahun, Kapten Bram mengawasi aliran uang masuk dari ratusan imigran, yang diperkirakan mencapai miliaran rupiah untuk setiap operasi. Penyelundupan manusia yang menggunakan jasa Kapten Bram dilakukan dengan sederhana. Para imigran yang akan diselundupkan harus membayar US\$4.000 sampai US\$8.000 (Rp52 juta-Rp104) kepada Kapten Bram. Uang tersebut kemudian dikirim ke orang yang tergabung dalam jaringan Kapten Bram melalui rekening ELA (*Electronic Account*). Setelah pembayaran terkonfirmasi, penyelundup akhirnya membeli kapal dan membayar nahkoda untuk melakukan proses penyelundupan ke negara tujuan. (Hardanto, 2019, 926)

2.3.3 Strategi

Kapten Bram secara spesifik menargetkan para pencari suaka dari negara-negara konflik seperti Sri Lanka, Myanmar, dan Bangladesh yang mencari suaka di negara lain. Para korban dijanjikan akan mendapatkan uang dengan jumlah yang besar, keamanan dan hidup yang lebih layak di Australia melalui rute ilegal sebagai satu-satunya cara yang cepat. Para migran yang diselundupkan akan melewati Indonesia dengan menggunakan dokumen palsu. Salah satu kasus operasi yang paling

menonjol adalah penggunaan kapal kayu yang membawa para migran ke lokasi-lokasi rahasia di daratan Indonesia terlebih dahulu seperti di kawasan Tegal, Jawa Tengah, sebagai titik keberangkatan jalur laut yang strategis. (Pengadilan Negeri Rote Ndao Kelas II, 2017).

Dalam mencari calon imigran, Kapten Bram bekerja sama dengan jaringan perekrut internasional dari Sri Lanka dan Bangladesh, yaitu Suresh dan Vishvanathan Thines Kumar al-Kugan. Mereka berperan dalam mendatangkan dan mengumpulkan imigran gelap di negara asal maupun negara transit. Setelah para imigran terkumpul, Bram kemudian berperan sebagai penyedia kapal, logistik, dan rute. Kapten Bram biasanya menyediakan kapal besar yang memuat puluhan hingga ratusan orang, serta mempersiapkan perlengkapan perjalanan laut. Pada November 2006, Kapten Bram memberangkatkan para imigran melalui Pantai Umbul Asem, Bandar Lampung. Kapten Bram kemudian menugaskan Medi Aryanto dan Holik Harja selaku anak buah kapal untuk mengantar para imigran menuju Australia. Namun, kapal berisi 43 imigran asal Sri Lanka tersebut ditangkap oleh otoritas Australia dan para imigran ditampung di tempat penampungan Australia.

Pada kasus penyelundupan imigran tahun 2008, Kapten Bram bekerja sama dengan Chandra Babu selaku perekrut imigran asal Sri Lanka yang ingin ke Australia. Chandra Babu bekerja sama dengan Kapten Bram dalam menyediakan akomodasi menuju Australia dengan cara ilegal.

Dalam dokumen persidangan Chandra Babu, para imigran tertarik dengan tawaran Chandra Babu untuk pergi mencari suaka di Australia. Mereka dikenakan biaya \$6.000 per orang untuk bisa singgah di Indonesia. Chandra Babu juga menjanjikan pekerjaan di Australia kepada para imigran. Imigran yang telah direkrut kemudian ditampung di vila-vila kawasan Cisarua, Kabupaten Bogor. Terdapat 107 warga negara Sri Lanka yang direkrut Chandra Babu untuk diselundupkan ke Australia. Sebelum diselundupkan, para imigran tersebut terjaring razia Kantor Imigrasi Kota Bogor. Mereka kemudian dibawa oleh petugas imigrasi ke Rumah Detensi Imigrasi Makassar. Chandra Babu dan Kapten Bram berhasil ditangkap oleh kepolisian karena menjadi aktor penyelundupan manusia menuju Australia.

Setelah bebas dari penjara selama 18 bulan, Kapten Bram kembali menjalankan profesinya sebagai penyelundup manusia. Kapten Bram kembali menyelundupkan manusia melalui pelabuhan Merak, Banten, dengan membawa 255 imigran asal Sri Lanka dan Bangladesh. Kapten Bram membawa para imigran dengan menggunakan Kapal Jaya Lestari V. Namun, saat melewati perairan anak Gunung Krakatau, kapal tersebut ditangkap oleh petugas gabungan TNI Angkatan Laut, Bareskrim Polri, Kepolisian Australia, Polda Banten, dan petugas imigrasi Merak. Penangkapan dilakukan atas permintaan Perdana Menteri Australia, Kevin Rudd, kepada Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Kasus ini

menyebabkan Kapten Bram dijerat dengan pelanggaran maritim. (Sumandoyo, 2016)

Meski telah ditangkap dan dihukum berkali-kali, Kapten Bram selalu melancarkan operasi penyelundupan manusia. Kasus yang terakhir adalah pada tahun 2015, dimana Kapten Bram kembali menyelundupkan 65 imigran asal Sri Lanka, Bangladesh, dan Myanmar menuju Selandia Baru dan Australia melalui Pelabuhan Tegal, Jawa Tengah. Kasus terakhir ini menimbulkan ketegangan diplomatik antara Menteri Luar Negeri Indonesia, Retno Marsudi dan pemerintahan Tony Abbott akibat adanya skandal suap yang dilakukan otoritas Bea Cukai Australia kepada anak buah kapal jaringan penyelundupan Kapten Bram agar pergi dari perairan Australia dan kembali ke Indonesia.

Berdasarkan laporan hasil kegiatan *International Border Forum* di Darwin, Australia, terdapat berbagai modus operandi penyelundupan manusia yang teridentifikasi secara umum, seperti penggunaan kapal kecil atau perahu tanpa identitas untuk menurunkan imigran ilegal di lokasi terpencil. Para imigran diturunkan dan tanpa perbekalan yang memadai dan diarahkan untuk menyembunyikan diri hingga ditemukan aparat atau masyarakat setempat. Para imigran yang diselundupkan umumnya memberikan keterangan yang sama dan mengaku tidak saling mengenal guna menyulitkan proses pendalaman jaringan. Para imigran biasanya diselundupkan ke lokasi *Dundee (Dandy) Beach*, yang memiliki

akses laut yang relatif mudah dijangkau, minim aktivitas masyarakat, serta jarak pandang yang terbatas dari pusat pengawasan aparat keamanan. Kondisi ini dimanfaatkan oleh para pelaku penyelundupan untuk melakukan aksi ilegal mereka. Hal ini mendorong peningkatan pengawasan, optimalisasi patroli terpadu, dan penguatan koordinasi antarinstansi untuk meminimalisir potensi terjadinya pelanggaran hukum di wilayah tersebut.

Berdasarkan pemaparan Chad Daniel Aston, perwakilan Australian Federal Police (AFP) pada Bimbingan Teknis *Border Transnational Crime Liaison Officer* (BTNCLO) 2025, risiko bahaya yang dihadapi para imigran ilegal tidak hanya berada pada perjalanan laut dari Indonesia ke Australia, tetapi juga pada perjalanan darat di wilayah Australia yang sangat panjang. Karakteristik geografis wilayah *Northern Territory* (wilayah utara Australia) yang berbahaya dan ekstrem sering menjadi penyebab para imigran mengalami dehidrasi berat bahkan kematian karena bergerak tanpa membawa kebutuhan logistik setelah diturunkan oleh penyelundup di pelabuhan. Ketidakhahaman imigran akan bahaya yang dihadapi ini seringkali dimanfaatkan oleh sindikat yang lebih mementingkan pemutusan kontrak jasa dibandingkan keselamatan nyawa klien mereka. (Australian Federal Police, 2025)

Kasus Kapten Bram menunjukkan bahwa jaringan penyelundupan manusia dapat bertahan, sehingga perlu adanya perubahan institusional

yang berfokus pada pencegahan daripada reaktif. Sebagai langkah pencegahan jangka panjang, Polri dan AFP kini bekerja sama secara insentif dalam program *community awareness* atau edukasi masyarakat di daerah pesisir mengenai tanda-tanda dan pencegahan penyelundupan manusia. Program ini memberikan pemahaman mengenai risiko penyelundupan manusia, serta melatih masyarakat pesisir dan para nelayan untuk mendokumentasikan dan melaporkan aktivitas kapal atau orang asing yang mencurigakan di daerah atau pelabuhan mereka. Kesadaran kolektif ini merupakan langkah krusial sebagai bagian dari sistem peringatan dini. Hal ini bertujuan agar Polri dapat segera melaksanakan penindakan di darat sebelum kapal yang menampung para migran berangkat menuju perairan internasional.

2.4 Dampak yang Ditimbulkan oleh Jaringan Penyelundupan Kapten Bram

Kasus penyelundupan manusia yang dipimpin oleh Abraham Louhenapessy atau Kapten Bram menyebabkan Indonesia dan Australia mengalami kerugian tidak langsung melalui biaya penanganan imigrasi ilegal dan operasi patroli maritim. Meskipun data kerugian finansial yang spesifik tidak dijelaskan secara publik, kejahatan penyelundupan oleh Kapten Bram menimbulkan berbagai beban biaya bagi Indonesia dan Australia.

- Pertama, biaya penegakan hukum dan pengadilan. Proses penangkapan, penyidikan, sidang, dan penahanan Kapten Bram

melibatkan berbagai sumber daya seperti kepolisian, pengadilan, jaksa, dan lembaga lainnya baik di Indonesia dan Australia. Proses ini membutuhkan biaya operasional jangka panjang, termasuk fasilitas, tenaga, dan logistik.

- Kedua, biaya pengelolaan pengungsi dan pencari suaka. Australia sebagai negara tujuan perlu menyediakan fasilitas penanganan, detensi, *processing*, hingga relokasi atau penanganan administrasi untuk para imigran yang tertangkap. Negara transit seperti Indonesia juga perlu mengalokasikan sumber daya pemerintah untuk menangani para imigran yang berada di wilayahnya sembari menunggu keputusan *resettlement* atau deportasi. (Arie Afriansyah et al., 2022,). Berdasarkan dokumen riset (*fact sheet*) dari University of New South Wales (UNSW), estimasi biaya yang dikeluarkan pemerintah Australia untuk detensi dan pemrosesan setiap pencari suaka atau imigran adalah A\$429.000 untuk detensi di Australia, hampir A\$22 juta di luar negeri, dan A\$3.962 untuk biaya hidup di komunitas saat *processing*, serta total pengeluaran final pemerintah Australia untuk *offshore processing* bisa mencapai ratusan juta dolar. (UNSW Kaldor Centre for International Refugee Law, 2024)

Jaringan Kapten Bram juga menimbulkan dampak buruk di aspek lain seperti risiko jiwa, ketegangan diplomatik, dan eksploitasi sosial. Penyelundupan

yang dilancarkan menyebabkan bahaya yang tinggi bagi ribuan imigran rentan seperti terdampar, kekurangan bahan bakar dan makanan, intersepsi laut yang mempertaruhkan nyawa, hingga kematian akibat perahu yang digunakan tenggelam. Salah satu kasus yang pernah disorot adalah 65 imigran dari Sri Lanka, Bangladesh, dan Myanmar terdampar di Pulau Landu pada 2015. Selain itu, Kapten Bram juga memicu ketegangan diplomatik antara Indonesia dan Australia. Hal ini disebabkan karena skandal suap, dimana kapten dan kru kapal mengklaim bahwa mereka dibayar US\$32.000 oleh otoritas Bea Cukai Australia agar membawa para imigran kembali ke Indonesia. Australia kemudian membantah dan menolak tuduhan tersebut. Hal ini membebani sumber daya patroli maritim kedua negara dan merusak citra keamanan perbatasan regional. Selain dampak finansial dan diplomatik, Kapten Bram juga melakukan eksploitasi terhadap para imigran dengan biaya tinggi per orang, bahkan para imigran sering diminta membayar dengan jumlah yang lebih tinggi.

2.5 Kronologi Runtuhnya Sindikat: Investigasi Lintas Batas dan Penangkapan Final

Keruntuhan jaringan penyelundupan manusia oleh Kapten Bram tidak terjadi secara singkat, melainkan melalui proses investigasi lintas batas yang membutuhkan waktu yang lama dan penuh tantangan. Penangkapan terakhir pada tahun 2016 menjadi puncak dari tekanan diplomatik dan penguatan kerja sama antara Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) dan Australian Federal

Police (AFP). Selama bertahun-tahun, Kapten Bram dikenal sebagai “hantu” yang keberadaannya dirasakan melalui kapal-kapal yang dicegat, namun sosoknya secara fisik sulit dijangkau. Runtuhnya jaringan ini diawali dari sebuah kegagalan operasi pelaku penyelundupan di laut yang kemudian membuka “kotak pandora” atau seluruh rahasia besar dan jaringan kompleks yang dijalankan Kapten Bram selama bertahun-tahun. (Kholid, 2016)

Kegagalan kasus penyelundupan manusia oleh salah satu kapal kayu yang membawa 65 pencari suaka dari Bangladesh dan Sri Lanka pada Mei 2015 menjadi titik balik investigasi bagi Polri dan AFP untuk melihat gambaran sindikat ini. Kapal tersebut dicegat oleh otoritas perbatasan Australia di dekat Pulau Christmas, dan para migran kemudian dipaksa kembali ke perairan Indonesia dengan menggunakan sekoci darurat. Para migran mengaku telah membayar ribuan dolar kepada agen di Indonesia untuk dibawa ke Selandia Baru sebagai tujuan akhir dengan melewati perairan Australia. Para migran ini memberikan kesaksian kunci mengenai keterlibatan Kapten Bram sebagai pelaku operasi penyelundupan, sehingga kasus ini menjadi momen krusial sebagai awal mula keruntuhan jaringan Kapten Bram. (Pengadilan Negeri Rote Ndao Kelas II, 2017)

Setelah menangkap nahkoda dan para migran ilegal, Polri melanjutkan investigasi pada pelacakan alur komunikasi dan saksi-saksi kunci di Tegal, Jawa Tengah, tempat kapal tersebut diberangkatkan. Menurut kesaksian pelaku, Kapten Bram adalah dalang yang membeli kapal, menyediakan kebutuhan

logistik, dan memberikan koordinat pelayaran. Kapten Bram sempat menghindari pantauan petugas selama beberapa bulan, dimana hal ini menunjukkan kemampuannya dalam melakukan *counter-intelligence*. Pada September 2016, tim gabungan dari Bareskrim Polri melalui operasi intelijen yang intensif, berhasil melacak posisi Kapten Bram di kawasan Kalideres, Jakarta Barat. Penangkapan oleh tim gabungan Bareskrim Polri dilaksanakan dengan sangat hati-hati agar Kapten Bram tidak memiliki kesempatan untuk melarikan diri dan menghilangkan barang bukti. Saat penangkapan terjadi, Kapten Bram tidak melakukan perlawanan yang berarti. (Kholid, 2016)

Setelah ditangkap, Kapten Bram dibawa ke Rote Ndao, Nusa Tenggara Timur (NTT), sesuai dengan lokasi tindak pidana maritim yang didakwakan kepadanya. Pada Januari 2017, Pengadilan Negeri Rote Ndao menjatuhkan vonis 6 tahun penjara dan denda Rp 500 juta kepada Kapten Bram. Vonis ini menjadi kemenangan besar bagi kerja sama bilateral Indonesia dan Australia. Hukuman yang dijatuhkan kepada Kapten Bram relatif dianggap ringan dibandingkan dampak kejahatannya selama bertahun-tahun. Meski begitu, secara institusional, hal ini menjadi pengakuan hukum pertama bahwa aktor utama penyelundupan manusia bisa diadili dan dipenjara tanpa harus tertangkap tangan di laut. Vonis dan putusan ini merupakan yurisprudensi penting bagi kasus-kasus sejenis di masa yang akan datang.

Keberhasilan penangkapan Kapten Bram tidak terlepas dari kontribusi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) yang memfasilitasi koordinasi dan

komunikasi rahasia antara-lembaga selama masa pelacakan berlangsung. Tanpa adanya koordinasi dan komunikasi ini, Australian Federal Police (AFP) tidak dapat mengirimkan bukti-bukti intelijen maritim yang dibutuhkan Kepolisian Negara Polri untuk menangkap Kapten Bram. Proses ini tidak berjalan mulus karena menunjukkan betapa birokratisnya koordinasi pada saat itu, yang membutuhkan lebih dari satu tahun sejak insiden 2015 hingga penangkapan Kapten Bram pada tahun 2016. Keterlambatan ini menjadi salah satu alasan reformasi institusi perlu dilakukan. (Hardanto, 2019, 72)

Keruntuhan sindikat penyelundupan manusia oleh Kapten Bram memberikan *deterrence effect* atau efek gentar bagi sindikat penyelundupan lain untuk melakukan operasi dengan lebih hati-hati dan rahasia. Bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri), kasus Kapten Bram menjadi bukti bahwa mereka mampu menangani kasus kejahatan transnasional tingkat tinggi dan kompleks, sekaligus menyadari akan sistem yang masih lemah. Ketergantungan pada sistem investigasi berbasis kasus individu harus direformasi ke sistem pengawasan perbatasan yang tetap dan berkelanjutan. Penangkapan Kapten Bram menjadi awal dari reformasi di dalam tubuh Divisi Hubungan Internasional Kepolisian Negara Republik Indonesia (Divhubinter Polri).

Alur penangkapan Kapten Bram merupakan sebuah proses penegakan hukum yang menunjukkan kerja sama yang masih memiliki tantangan. Kelemahan koordinasi pada masa lalu menyebabkan adanya reformasi di dalam tubuh Polri seperti pembentukan Bagian Perbatasan Internasional (Bagbatanas)

Sekretariat NCB-Interpol Indonesia pada 2024 dan pembentukan *Border Transnational Crime Liaison Officer* (BTNCLO), serta penandatanganan *Arrangement* antara Polri dan AFP pada 2023. Bab ini menegaskan bahwa kegagalan koordinasi yang membuat pelaku penyelundupan manusia seperti Kapten Bram berhasil lolos selama belasan tahun tidak boleh terjadi kembali. Periode 2019-2024 bukan merupakan sebuah kebetulan, tetapi merupakan sebuah respon struktural yang bertujuan menutup berbagai celah yang dimanfaatkan oleh Kapten Bram dan para pelaku lainnya. Pembentukan Bagian Perbatasan Internasional dan pembentukan *Border Transnational Crime Liaison Officer* (BTNCLO), serta penandatanganan *Arrangement 2023* menjadi sebuah langkah nyata yang bertujuan memangkas panjangnya proses birokrasi dan mengintegrasikan koordinasi intelijen. Bab ini menjadi jembatan menuju Bab 3 yang akan membahas secara detail bagaimana “obat” dari penyakit kegagalan di masa lalu diterapkan melalui sistem yang lebih terspesialisasi.

2.6 *Transaction Costs* dan Ketidakpastian Institusional dalam Kerja Sama Penanganan Penyelundupan Manusia Pra-*Arrangement 2023*

Kerja sama penanganan penyelundupan manusia antara Indonesia dan Australia sebelum penandatanganan *Arrangement 2023* dapat dilihat sebagai *institutional void*, yakni kelemahan institusi formal yang mengatur interaksi antar aktor secara terstruktur. Khanna dan Palepu menjelaskan bahwa ketika aturan, prosedur, dan mekanisme koordinasi tidak cukup, maka terjadi

institutional void yang menyebabkan aktor bergantung pada mekanisme informal dan hubungan personal. (Khanna & Palepu, 2012). Dalam konteks hubungan kerja sama antara Indonesia dan Australia, meskipun ada aturan hukum di masing-masing negara, tidak adanya kerangka operasional tetap yang mengikat Polri dan AFP menyebabkan kurangnya koordinasi. Hal ini memungkinkan jaringan penyelundupan manusia yang dijalankan jaringan Kapten Bram beroperasi secara fleksibel di antara yurisdiksi transit dan tujuan.

Kondisi ini menyebabkan adanya peningkatan *transaction costs* dalam kerja sama penanganan penyelundupan manusia. Hal ini mencakup biaya uang dan waktu, serta sumber daya birokrasi dan organisasi yang diperlukan untuk negosiasi, koordinasi, dan pelaksanaan kebijakan lintas batas. (Keohane, 1984, 89-90) Biaya transaksi yang tinggi disebabkan oleh prosedur perizinan yang memerlukan berbagai jaringan komando, kekurangan mekanisme penyelidikan bersama, dan prosedur pertukaran intelijen yang belum terstandarisasi sebelum adanya *Arrangement 2023* yang menyederhanakan mekanisme tersebut. Akibatnya adalah respon terhadap jaringan Kapten Bram sering tertunda dan terpecah, dimana hal ini memungkinkan jaringan tersebut untuk mengubah rute, mengganti awak kapal, dan menyesuaikan modus operandi sebelum aparat melakukan intervensi terpadu.

Sebelum *Arrangement Between the Indonesian National Police (INP) and the Australian Federal Police (AFP) on Cooperation in Preventing and Combating Transnational Crime* tahun 2023 disepakati, kerja sama operasional

antara Polri dan AFP dalam penanganan penyelundupan manusia cenderung bersifat *ad-hoc* dan tidak terinstitusionalisasi secara komprehensif. Hal ini menyebabkan *transaction costs* meningkat karena setiap pertukaran intelijen, operasi lintas batas, maupun permintaan investigasi bersama harus melewati prosedur birokrasi yang panjang. Tingginya biaya transaksi ini memperlambat respon kolektif terhadap jaringan penyelundupan manusia. Dalam kasus Kapten Bram, biaya transaksi yang tinggi ditunjukkan oleh kemampuan jaringan penyelundupan yang bertahan selama bertahun-tahun dengan menggunakan koordinasi yang terpisah antara negara transit dengan negara tujuan. Ketika informasi terkait pergerakan kapal atau jaringan perekrut tidak segera terintegrasi ke dalam kerangka koordinasi terpadu antara Polri dan AFP, maka jaringan Kapten Bram dapat mengubah rute, mengganti awak kapal, dan mengubah modus operandi sebelum aparat mengambil tindakan. Dengan kata lain, tidak adanya unit atau institusi khusus yang menangani kasus penyelundupan manusia dapat meningkatkan biaya koordinasi negara dan secara tidak langsung menurunkan biaya operasional jaringan kriminal. Akibatnya, hal ini menciptakan *asymmetric transaction* antara negara dan aktor kejahatan terorganisir.

Sesuai dengan argumen Keohane, rezim internasional dapat menurunkan *transaction costs* pada kerja sama antar negara dengan menyediakan standar, prosedur, dan mekanisme pengawasan yang stabil. (Keohane, 1984, 90). Upaya ini dapat dilihat pada pembentukan *Arrangement 2023* antara Polri dan AFP

yang berfokus menangani kejahatan transnasional, termasuk penyelundupan manusia, dan reformasi kelembagaan Polri pada 2024. Hal ini menunjukkan penerapan logika Keohane dalam penanggulangan *transnational organized crime*, khususnya penyelundupan manusia. Tujuan dari institusionalisasi mekanisme pertukaran informasi, investigasi bersama, dan pembagian peran operasional adalah mengurangi kebutuhan negosiasi *ad-hoc*, mempercepat koordinasi lintas yurisdiksi, dan meningkatkan konsistensi respons terhadap jaringan penyelundupan manusia.

Permasalahan koordinasi juga diperburuk dengan *information asymmetry*, yakni ketidakseimbangan pertukaran informasi antar pihak yang bekerja sama. Hal ini menjadi penyebab utama kegagalan kontrak dan peningkatan biaya pengawasan. Dalam kasus Kapten Bram, terdapat *information asymmetry* karena data intelijen tentang pergerakan kapal di perairan Indonesia tidak selalu disampaikan secara instan oleh Polri kepada AFP, dan sebaliknya. Kondisi seperti ini bisa terjadi karena protokol birokrasi yang berbeda, klasifikasi intelijen dan sensitivitas keamanan nasional pada periode sebelum 2023. Fragmentasi informasi ini mengakibatkan pembentukan kesadaran situasi terhambat, dan penegak hukum bereaksi terlambat dan secara terpisah terhadap dinamika jaringan penyelundupan manusia. Keohane berargumen bahwa lembaga internasional dapat menyediakan informasi dan mengurangi ketidakpastian di antara para aktor, sehingga memfasilitasi kerja sama. Berdasarkan logika ini, ketidakseimbangan informasi muncul ketika

mekanisme berbagi informasi yang terinstitusionalisasi tersebut tidak ada atau tidak efektif. (Keohane, 1984, 88-89)

Dengan demikian, periode penelitian 2019-2024, dimana kerja sama antara Polri dan AFP sebelum adanya *Arrangement* 2023 dan pembentukan Bagian Perbatasan Internasional pada 2024 dapat dilihat sebagai fase *transaction costs* dan ketidakpastian penanganan yang masih tinggi. Reformasi institusional pada 2024 adalah salah satu bentuk evaluasi atas kegagalan koordinasi pada periode sebelumnya, sekaligus upaya untuk menurunkan *institutional void* dan mengurangi biaya transaksi melalui institusionalisasi kerja sama yang lebih konsisten dan permanen. Hal ini bukan hanya inovasi kebijakan teknis, tetapi juga sebagai respon struktural terhadap kerentanan institusi yang dimanfaatkan oleh jaringan kejahatan terorganisir lintas negara.