



INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE

DUGAAN PELANGGARAN KEDAULATAN DAN HAK BERDAULAT INDONESIA OLEH KAPAL-KAPAL RISET TIONGKOK

Indonesia Ocean Justice Initiative

Jakarta, 31 Januari 2021

Indonesia Ocean Justice Initiative

Perkumpulan Prakarsa Laut Berkelanjutan dan Berkeadilan Indonesia atau Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) merupakan lembaga *think tank* independen Indonesia yang didirikan untuk (i) melakukan advokasi kebijakan di tingkat nasional, regional dan internasional untuk mendukung tata kelola laut yang baik dan berkelanjutan (*good and sustainable ocean governance*) dengan berbasis bukti (*evidence based*), (ii) memperkuat jaringan kerja sama pemerintah dan masyarakat sipil di tingkat nasional, regional dan internasional untuk mendukung koalisi aksi merealisasikan praktik-praktik pembangunan kelautan yang berkelanjutan termasuk pencapaian tujuan-tujuan dalam *Sustainable Development Goals* (SDGs); (iii) Mendorong dan bekerja sama dengan lembaga-lembaga penegakan hukum di tingkat nasional, regional, dan global terkait penegakan hukum kejahatan terkait kelautan dan kejahatan kelautan lintas negara yang terorganisir, termasuk praktik-praktik kejahatan perikanan, perdagangan orang, perbudakan dan lainnya. IOJI didirikan pada 24 Januari 2020 dalam bentuk perkumpulan dan memperoleh status badan hukum dari Kementerian Hukum dan HAM berdasarkan surat keputusan Nomor AHU0001022.AH.01.07 tahun 2020 tanggal 4 Februari. Pendiri IOJI terdiri dari Hassan Wirajuda, Mas Achmad Santosa, Arif Havas Oegroseno, Yunus Husein, Todung Mulya Lubis, Laode M. Syarif, Josi Khatarina, Aldilla Stephanie, Fadilla Octaviani, Stephanie Pretty Rizka Juwana dan Aditya Salim.





RINGKASAN EKSEKUTIF

Dugaan Pelanggaran Kedaulatan dan Hak Berdaulat Indonesia Kapal-Kapal Riset Tiongkok

Berdasarkan pemantauan AIS (*Automatic Identification System*), ditemukan fakta bahwa terdapat beberapa kapal riset berbendera Tiongkok yang memasuki Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE), Laut Teritorial (LT) dan Perairan Kepulauan (PK) Indonesia dan diduga melakukan kegiatan riset tanpa izin dari Pemerintah Indonesia. Kapal-kapal tersebut adalah Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 19, Xiang Yang Hong 01, dan Yuan Wang 6.

Berdasarkan deteksi AIS, ditemukan bahwa kapal Xiang Yang Hong 03 melintasi ZEE, LT, dan PK Indonesia dengan mematikan *transmitter* AIS sebanyak 3 (tiga) kali. Kapal ini terdeteksi melintas dari arah Laut Natuna Utara menuju ke Selat Sunda.

Pada tanggal 19 Januari 2021, masyarakat kepulauan Anambas menemukan sebuah perangkat yang diduga merupakan alat sensor mengapung (*float*) penelitian bawah laut di lokasi dan waktu yang tidak jauh dengan lokasi dan waktu perlintasan kapal Xiang Yang Hong 03. Diperkirakan alat tersebut memiliki kemampuan komunikasi jarak jauh untuk mengirimkan data yang kemungkinan dari hasil pengukuran akustik. Penggunaan sensor akustik seringkali digunakan untuk tujuan penelitian eksplorasi tambang minyak, estimasi biota laut, kontur dasar laut dan lain sebagainya.¹ Belum dapat disimpulkan secara pasti apakah penemuan *float* ini berkaitan dengan perlintasan kapal Xiang Yang Hong 03.

Kapal riset Tiongkok lainnya yaitu Xiang Yang Hong 19 dan kapal Xiang Yang Hong 01 juga pernah melewati ZEE, LT dan PK Indonesia dengan tidak mengaktifkan AIS pada bulan Maret 2020 dan Desember 2020.

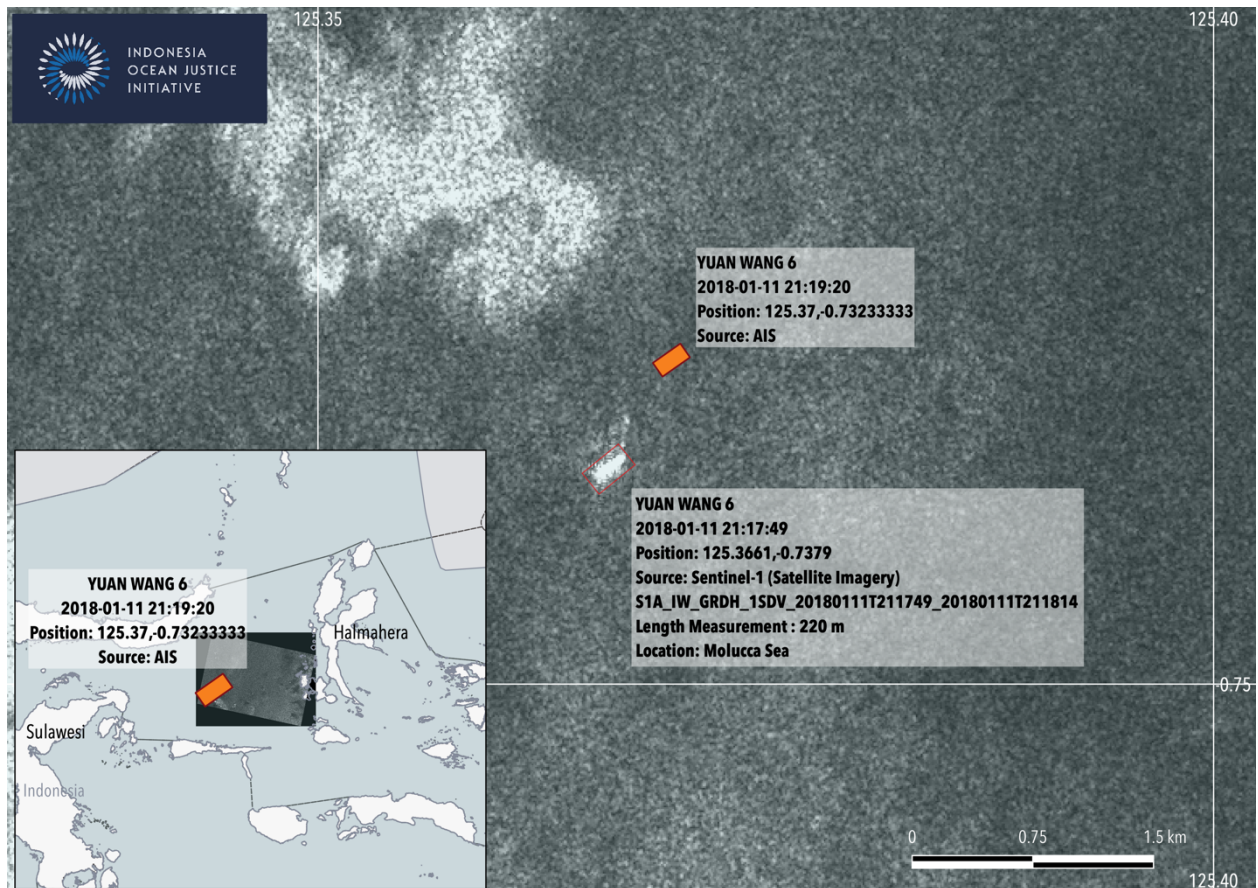
¹ Muhammad Zainuddin Lubis, *et.al.*, "Penerapan Teknologi Hidroakustik Di Bidang Ilmu Dan Teknologi Kelautan," *Jurnal Oseana LIPI*, Vol. XLII No. 2 (2017), hlm. 34-44.





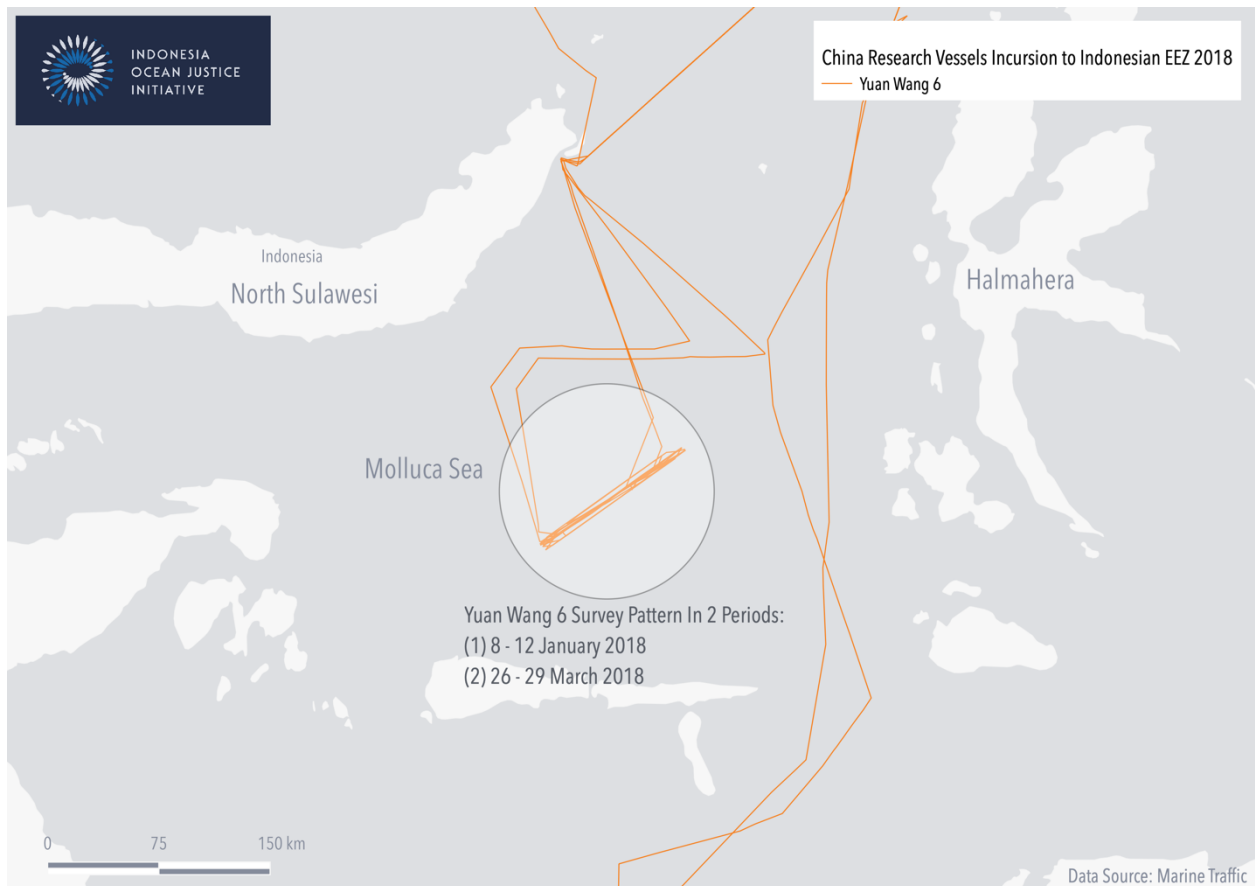
Gambar deteksi kapal riset Xiang Yang Hong 03, 01 dan 19 dari data AIS. Garis putus-putus adalah ketika kapal tidak mengaktifkan AIS.





Gambar deteksi kapal Yuan Wang 6 dari AIS dan citra satelit radar ESA Sentinel-1.

Selain itu, kapal riset Tiongkok Yuan Wang 6 juga pernah melintasi ZEE, LT dan PK Indonesia dari Januari-April 2018. Kapal Yuan Wang 6 berada di area ALKI-III yaitu antara Pulau Sulawesi dan Maluku Utara sampai ke selatan Pulau Nusa Tenggara. Selama periode 8 – 12 Januari 2018 dan 23 – 26 Maret 2018, Yuan Wang 6 melakukan pergerakan dengan lintasan bolak-balik dari satu titik ke titik lain secara berulang. Pola pergerakan ini adalah pola pergerakan kapal survey ketika melakukan penelitian di laut.



Gambar pola riset kapal Yuan Wang 6 di Laut Maluku dari data AIS

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) dan PP Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, setiap kapal berhak melintas di ZEE, LT dan PK Indonesia dengan persyaratan. Kapal asing dilarang melakukan kegiatan riset kelautan tanpa izin tertulis dari Pemerintah Indonesia. Selain itu, kapal harus melintas secara terus menerus (tanpa berhenti) dan cepat (*continuous and expeditious*) di LT dan PK Indonesia serta wajib mengaktifkan AIS selama melintas di ZEE, LT dan PK Indonesia. Apabila mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal Yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia, kapal berbendera Indonesia dan kapal asing yang berlayar di wilayah perairan Indonesia wajib memasang dan mengaktifkan AIS. Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut, dapat dikenakan sanksi pidana berdasarkan Pasal 317 Undang-Undang Pelayaran dengan ancaman hukuman maksimal 1 tahun penjara dan denda paling banyak 200 juta rupiah.

Berdasarkan UNCLOS, penegakan hukum pidana terhadap kapal asing dapat dilakukan jika konsekuensi dari perbuatan kapal tersebut berdampak bagi negara pantai atau jika perbuatan kapal tersebut mengganggu keamanan dari negara yang perairannya dilintasi. Tidak mengaktifkan AIS saat melintas merupakan hal yang berdampak serius bagi keselamatan pelayaran di ALKI. Selain itu, kegiatan riset kelautan oleh kapal asing merupakan hal yang mengganggu keamanan sebuah negara.



Berdasarkan Pasal 75 ayat (2) UU Nomor 11 Tahun 2019, penelitian dapat dilakukan oleh Kelembagaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Asing dan/atau orang asing dengan syarat wajib memperoleh izin dari Pemerintah Pusat, dalam hal ini Menteri Riset dan Teknologi. Perlu ditelusuri lebih lanjut keberadaan izin penelitian asing oleh kapal-kapal ini pada Kementerian Riset dan Teknologi. Apabila ditemukan bahwa tidak ada izin untuk kapal-kapal di atas, UU Nomor 11 Tahun 2019 telah mengatur sanksi administratif maupun pidana bagi lembaga asing atau orang asing yang melakukan penelitian tanpa izin.

Dengan demikian, dapat direkomendasikan langkah-langkah tindak lanjut sebagai berikut:

1. Kementerian Riset dan Teknologi menyampaikan kepada publik mengenai ada atau tidaknya perizinan untuk melaksanakan riset kelautan bagi kapal riset Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 01, Xiang Yang Hong 19 dan Yuan Wang 6 pada periode perlintasan kapal-kapal tersebut di wilayah perairan Indonesia.
2. Apabila tidak ada izin yang diberikan kepada kapal-kapal riset tersebut, Kementerian Luar Negeri mengirimkan nota diplomatik kepada pemerintah Tiongkok yang menegaskan keberatan Pemerintah Indonesia terhadap tidak aktifnya AIS kapal-kapal riset Tiongkok saat melintas di Perairan Indonesia.
3. TNI AL dan Bakamla perlu meningkatkan kewaspadaan terhadap perlintasan kapal-kapal riset berbendera Tiongkok dan negara-negara lainnya melalui peningkatan intensitas patroli di ALKI I, II, dan III.
4. Pemerintah RI perlu secara tegas dan konsisten melaksanakan penegakan hukum terhadap kapal-kapal riset asing yang melakukan kegiatan riset secara ilegal di wilayah perairan Indonesia.



DUGAAN PELANGGARAN KEDAULATAN DAN HAK BERDAULAT INDONESIA OLEH KAPAL-KAPAL RISET TIONGKOK

Berdasarkan pemantauan AIS (*Automatic Identification System*) ditemukan fakta bahwa terdapat beberapa kapal riset berbendera Tiongkok yang memasuki Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE), Laut Teritorial (LT) dan Perairan Kepulauan (PK) Indonesia dan diguga melakukan kegiatan riset tanpa izin dari Pemerintah Indonesia. Kapal-kapal tersebut adalah: (i) *Xiang Yang Hong 03*; (ii) *Xiang Yang Hong 01*; (iii) *Xiang Yang Hong 19*; dan (iv) *Yuan Wang 6*.

1. XIANG YANG HONG 03

Berdasarkan deteksi AIS kapal riset berbendera Tiongkok bernama *Xiang Yang Hong 03*, ditemukan fakta bahwa kapal ini melintasi ZEE, LT, dan PK Indonesia dengan mematikan *transmitter* AIS sebanyak 3 (tiga) kali. Kapal ini terdeteksi melintas dari arah Laut Natuna Utara menuju ke Selat Sunda. Tabel di bawah ini berisi identitas kapal *Xiang Yang Hong 03*.

Nama Kapal	<i>Xiang Yang Hong 03</i>
Bendera	<i>Tiongkok</i>
Nomor IMO	9779680
MMSI	413701510
Pemilik	<i>The Third Of Institute Of Oceanography</i>
Tahun Pembuatan	2016
Pelabuhan Asal	<i>Xiamen</i>
Tonase	5.200
Foto	



Kapal Xiang Yang Hong 03

Rincian mengenai tidak terdeteksinya *transmitter* AIS kapal *Xiang Yang Hong 03* adalah sebagai berikut.

Tabel 1. Transmisi AIS Tidak Terdeteksi dari Kapal *Xiang Yang Hong 03*

No.	Waktu AIS Tidak Terdeteksi	Waktu AIS Terdeteksi Kembali	Durasi	Lokasi	Kecepatan Rata-Rata
1.	09 Januari 2021 20:10 WIB	11 Januari 2021 08:35 WIB	+/- 36 jam	Laut Natuna Utara	+/- 8 knot
2.	11 Januari 2021 13:37 WIB	11 Januari 2021 17:07 WIB	+/- 3,5 jam	Selat Karimata	+/- 9 knot
3.	11 Januari 2021 18:23 WIB	12 Januari 2021 06:53 WIB	+/- 12 jam	Laut Jawa	+/- 9 knot

Perkiraan kecepatan rata-rata ketika kapal *Xiang Yang Hong 03* tidak terdeteksi AIS adalah 8-9 knot. Ketika AIS-nya terdeteksi dan melintas normal, kecepatan kapal adalah sekitar 11 knot. Sepuluh hari setelah perlintasan kapal *Xiang Yang Hong 03*, tepatnya pada tanggal 19 Januari 2021, masyarakat kepulauan Anambas, menemukan sebuah perangkat yang diduga merupakan alat sensor-mengapung (*float*) penelitian bawah laut dengan ciri-ciri berbentuk tabung lonjong berwarna biru, memiliki baling-baling dan memiliki tanda bertuliskan aksara Cina. Perangkat sensor tersebut mirip dengan perangkat sensor *Argo float* tetapi bukan merupakan *Argo float*. Tiongkok berpartisipasi pada program internasional *Argo*¹, namun *Argo float* berbeda dengan dengan sensor-melampung (*float*) yang ditemukan di kepulauan Anambas. *Argo float* biasanya berwarna kuning atau merah jika berasal dari Tiongkok sedangkan alat sensor yang ditemukan di Anambas tersebut berwarna biru. *Argo float* juga tidak memiliki baling-baling. Sekilas dari label aksara Cina yang dapat diamati pada alat sensor-mengapung tersebut, alat tersebut memiliki kemampuan komunikasi jarak jauh untuk mengirimkan data yang kemungkinan dari hasil pengukuran akustik². Penggunaan sensor akustik seringkali digunakan untuk tujuan penelitian eksplorasi tambang minyak, estimasi biota laut, kontur dasar laut dan lain sebagainya. Belum dapat disimpulkan secara pasti apakah penemuan alat sensor-mengapung (*float*) ini berkaitan dengan perlintasan kapal *Xiang Yang Hong 03*.

¹ *Argo* adalah program penelitian internasional pengukuran parameter oseanografi kelautan seperti suhu, kadar garam, arus, bio-optical laut seluruh dunia menggunakan sensor-mengapung yang sering disebut *Argo Float*.

² HI Sutton: <http://www.hisutton.com/Object-found-on-Indonesian-beach.html>

Namun, lokasi dan waktu kejadian penemuannya tidak jauh dengan waktu dan kejadian perlintasan kapal *Xiang Yang Hong 03*. Selain sensor-melampung (*float*), pada tahun 2019, telah beberapa kali ditemukan alat sensor oseanografi berjenis *Seaglider*³ oleh masyarakat lokal di beberapa wilayah di Indonesia.



Gambar 1: Sensor-melampung (*float*) yang ditemukan di Anambas



Gambar 2: aksara Cina pada sensor-melampung (*float*) yang ditemukan di Anambas



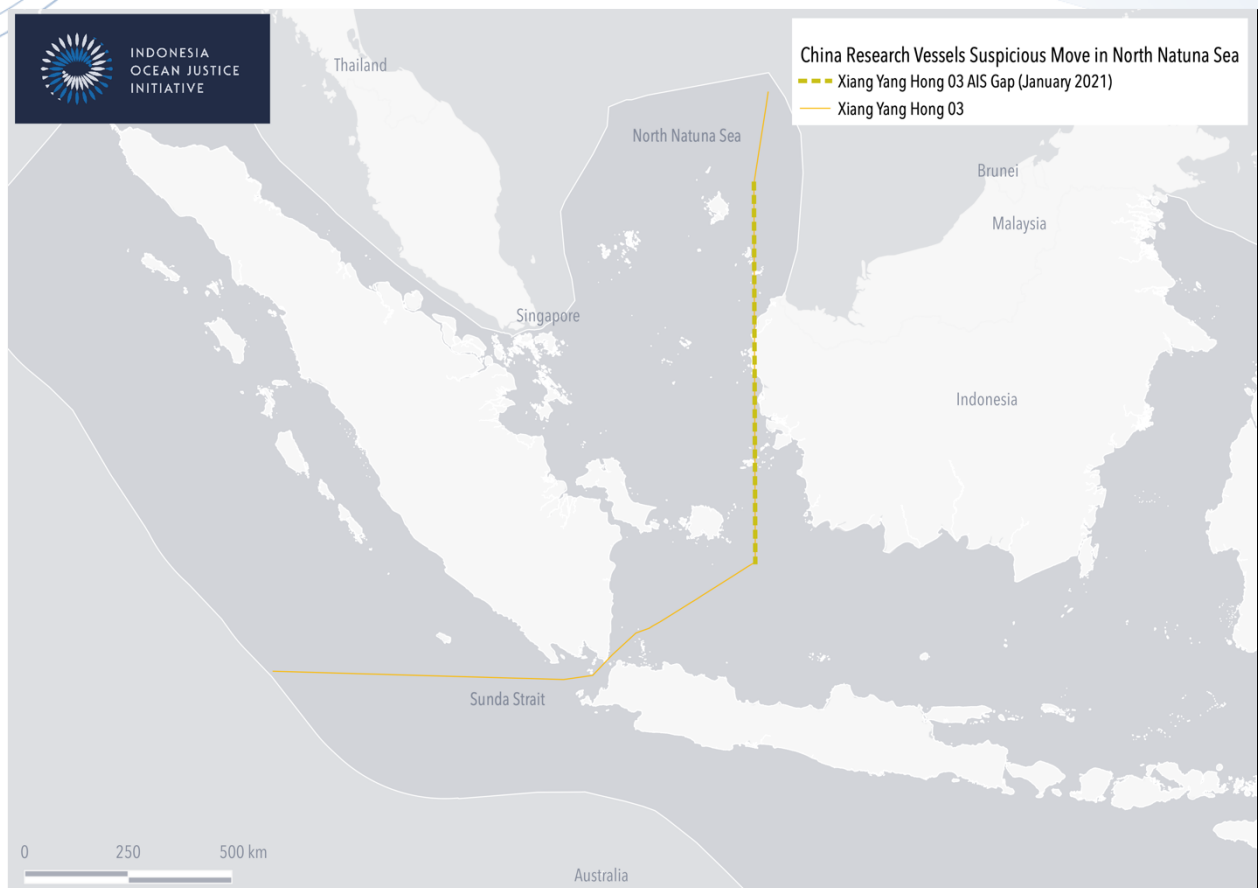
Gambar 3: *Seaglider*



Gambar 4: *Seaglider* yang ditemukan nelayan di Indonesia

Gambar 5 berikut adalah *tracking* lintasan kapal *Xiang Yang Hong 03* saat memasuki ZEE, LT dan PK Indonesia. Garis putus-putus adalah saat kapal tersebut tidak mengaktifkan AIS.

³ *Seaglider* adalah jenis autonomous underwater vehicle (AUV) atau kendaraan tanpa awak yang dapat bergerak di bawah air yang digunakan untuk mengumpulkan data oseanografi (suhu, kadar garam dan kondisi laut). Memiliki sayap atau sirip untuk membantu pergerakannya dan memiliki desain torpedo. Alat ini tidak memiliki mesin dan baling-baling, akan tetapi bekerja dengan system pompa untuk mengubah daya apung untuk bergerak di dalam air. Saat bergerak naik turun, siripnya akan mencuat dan memuat gaya angkat supaya dapat terdorong ke depan. Alat ini dapat bertahan dalam jangka waktu yang lama di laut. (Referensi: China Maritime Security Study)



Gambar 5. Pergerakan kapal *Xiang Yang Hong 03* saat melintas Zona Ekonomi Eksklusif, Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia dengan mematikan AIS pada pertengahan Januari 2021 sebanyak 3 kali (Sumber Data: Marine Traffic)

2. XIANG YANG HONG 19 dan XIANG YANG HONG 01

Selain *Xiang Yang Hong 03*, Kapal *Xiang Yang Hong 19* dan kapal *Xiang Yang Hong 01* (keduanya juga merupakan kapal riset berbendera Tiongkok) juga pernah melewati ZEE, LT dan PK Indonesia dengan tidak mengaktifkan AIS. **Gambar 6** menunjukkan perlintasan kapal *Xiang Yang Hong 19* pada bulan Maret 2020 dan **Gambar 7** menunjukkan perlintasan kapal *Xiang Yang Hong 01* pada bulan Desember 2020. Garis putus-putus **Gambar 6** dan **Gambar 7** menunjukkan kondisi AIS kedua kapal tersebut tidak aktif.



Gambar 6. *Perlindungan kapal Xiang Yang Hong 19 di ZEE, LT dan PK Indonesia dengan AIS tidak aktif pada bulan Maret 2020.*

Nama Kapal	<i>Xiang Yang Hong 19</i>
Bendera	<i>Tiongkok</i>
Nomor IMO	<i>9625279</i>
MMSI	<i>413376370</i>
Pemilik	<i>East China Sea Branch of the State Oceanic Administration</i>
Tahun Pembuatan	<i>2016</i>
Pelabuhan Asal	<i>Shanghai</i>
Tonase	<i>3.281</i>
Foto	



Kapal Xiang Yang Hong 19

Rincian mengenai tidak terdeteksinya *transmitter* AIS kapal *Xiang Yang Hong 19* adalah sebagai berikut.

Tabel 2. Transmisi AIS Tidak Terdeteksi dari Kapal *Xiang Yang Hong 19*

No.	Waktu AIS Tidak Terdeteksi	Waktu AIS Terdeteksi Kembali	Durasi	Lokasi
1.	19 Maret 2020 05:02 UTC	24 Maret 2020 00:41 UTC	5 hari	Laut Natuna Utara, Laut Cina Selatan



Gambar 7. Perlintasan kapal *Xiang Yang Hong 01* di ZEE, LT dan PK Indonesia dengan AIS yang tidak aktif pada bulan Desember 2020.

Nama Kapal	<i>Xiang Yang Hong 01</i>
Bendera	<i>Tiongkok</i>
Nomor IMO	9779692
MMSI	413330890
Pemilik	<i>The First Of Institute Of Oceanography</i>
Tahun Pembuatan	2016
Pelabuhan Asal	<i>Qingdao</i>

Tonase

5.000

Foto



Kapal Xiang Yang Hong 01

Rincian mengenai tidak terdeteksinya *transmitter* AIS kapal *Xiang Yang Hong 01* adalah sebagai berikut.

Tabel 3. Transmisi AIS Tidak Terdeteksi dari Kapal *Xiang Yang Hong 01*

No.	Waktu AIS Tidak Terdeteksi	Waktu AIS Terdeteksi Kembali	Durasi	Lokasi
1.	22 Desember 2020 04:43 UTC	25 Desember 2020 18:36 UTC	3 hari	Laut Cina Selatan, Laut Natuna Utara

Penemuan *seaglider* di wilayah perairan Indonesia⁴ telah terjadi setidaknya tiga kali. *Seaglider* tersebut ditemukan oleh masyarakat lokal di beberapa lokasi yaitu di Kepulauan Riau (Maret 2019), Masalembo (Januari 2020) dan Kepulauan Selayar (Desember 2020). **Gambar 8** merupakan lokasi ditemukannya *seaglider* di Indonesia.

⁴ Berdasarkan Pasal 1 Angka 4 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang dimaksud dengan “Perairan Indonesia” adalah Laut Teritorial, Perairan Kepulauan dan Perairan Pedalaman Indonesia.



Gambar 8. Lokasi penemuan seaglider oleh masyarakat lokal dan lintasan kapal-kapal riset Tiongkok.

Berdasarkan studi yang dilakukan oleh *China Maritime Studies Institute Center For Naval Warfare Studies, US Naval War College* tentang *China Distant-Ocean Survey Activities*⁵, *seaglider* adalah alat penelitian kelautan yang umumnya berada di sebuah kapal riset. Studi tersebut lebih lanjut menjelaskan bahwa pada Agustus-September 2017 kapal *Xiang Yang Hong 03* pernah meluncurkan dua *seaglider* di area laut lepas sebelah selatan Hawaii⁶. Ilmuwan Tiongkok juga pernah melepaskan *seaglider* di wilayah pantai timur ZEE Filipina. Sebagaimana telah dijelaskan di atas, kapal *Xiang Yang Hong 03* adalah kapal yang sama yang melintas di Laut Natuna sampai ke Selat Jawa pada pertengahan Januari 2021.

3. YUAN WANG 6

Selain kapal riset dengan nama *Xiang Yang Hong*, berdasarkan data tahun 2018, Kapal riset Tiongkok bernama *Yuan Wang 6*, yang besarnya 4 kali lipat dari kapal *Xiang Yang Hong*, juga pernah melintasi ZEE, LT dan PK Indonesia. Kapal riset *Yuan Wang 6* adalah kapal riset yang mampu mengendalikan satelit dan roket Tiongkok⁷.

⁵

https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/portals/0/NWCDepartments/China%20Maritime%20Studies%20Institute/China%20Maritime%20Report%20%233_NOV%202018.pdf?sr=b&si=DNNFileManagerPolicy&sig=%2Fuy2RAjBulGTqqfUw%2BJ%2BcPviM2cPLVTsqcXimocOjsw%3D

⁶ http://www.cas.cn/zkyzs/2017/09/117/yxdt/201709/t20170905_4613336.shtml

⁷ The PLA Navy Capabilities and Missions for the 21st Century: <https://fas.org/nuke/guide/china/plan->

Tabel berikut menjelaskan identitas kapal *Yuan Wang 6*.

Nama Kapal	<i>Yuan Wang 6</i>
Bendera	<i>Tiongkok</i>
IMO	<i>9439527</i>
MMSI	<i>413326000</i>
Pemilik	<i>Angkatan Laut Tiongkok (PLA Navy)</i>
Tahun Pembuatan	<i>2008</i>
Pelabuhan Asal	<i>Shanghai</i>
Tonase	<i>22.686</i>
Foto	



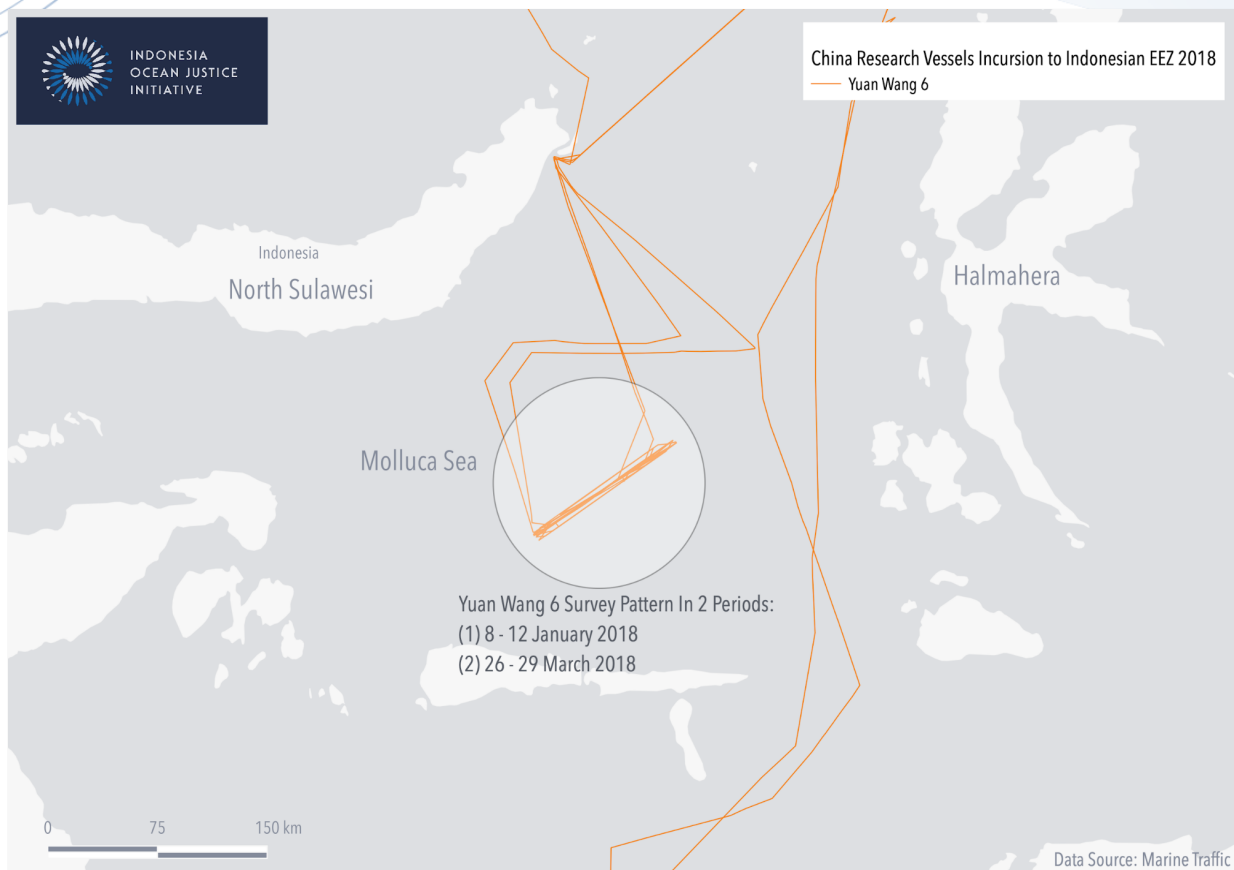
Kapal Yuan Wang 6

Kapal *Yuan Wang 6* berada di PK Indonesia, secara spesifik di area ALKI-III yaitu antara Pulau Sulawesi dan Maluku Utara (di sebelah utara) sampai ke selatan Pulau Nusa Tenggara (di sebelah selatan). **Kapal ini berada di area tersebut selama 4 (empat) bulan** yaitu dari bulan Januari 2018 sampai dengan April 2018. **Gambar 9** menunjukkan pergerakan kapal *Yuan Wang 6*.



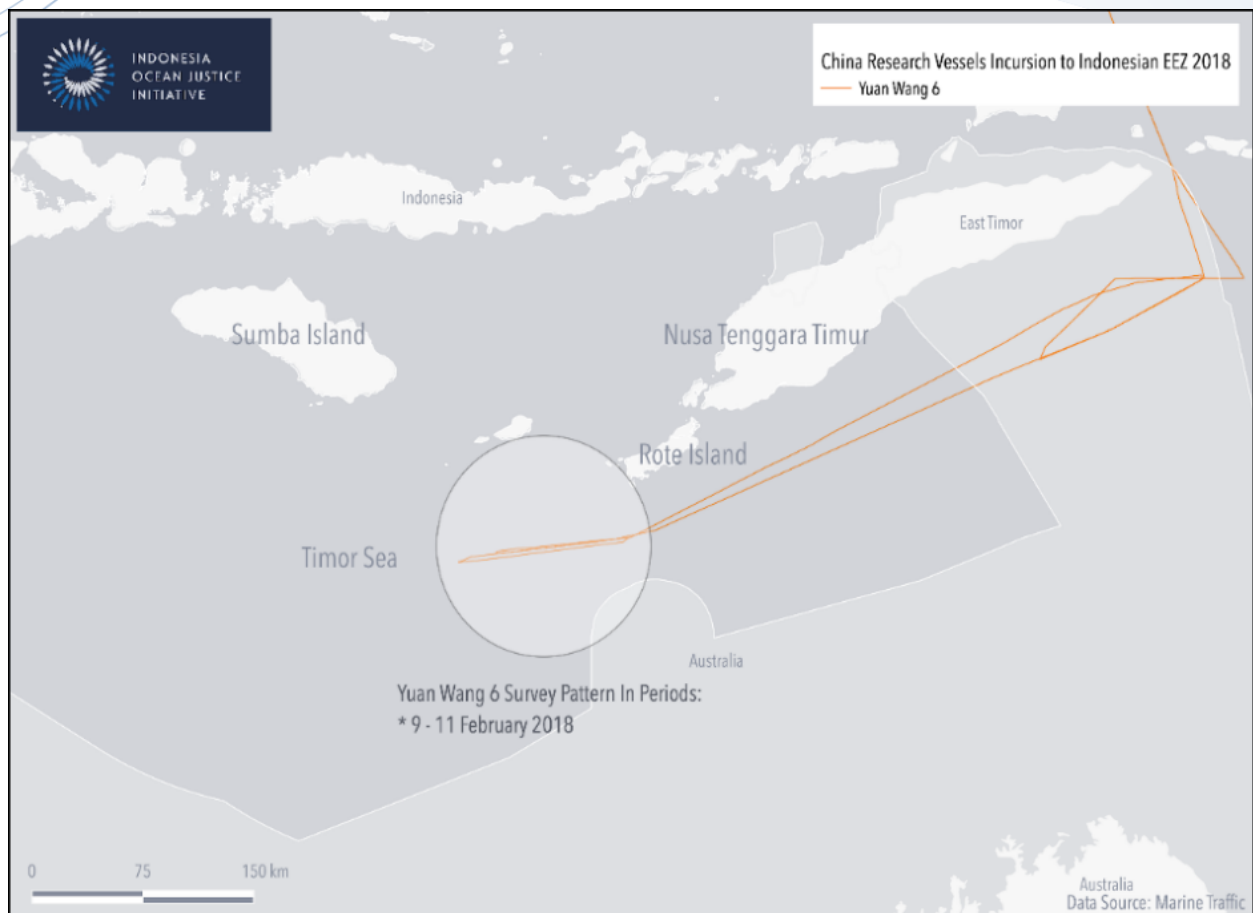
Gambar 9. Pergerakan kapal *Yuan Wang 6* di area ALKI-III.

Kami menyoroti pergerakan kapal *Yuan Wang 6* khususnya pada periode 8 – 12 Januari 2018 dan 23 – 26 Maret 2018 di Laut Maluku (**Gambar 10**). Kapal *Yuan Wang 6*, pada kedua periode waktu tersebut, melakukan pergerakan dengan lintasan bolak-balik dari satu titik ke titik lain secara berulang. **Pola pergerakan ini adalah pola pergerakan kapal survey ketika melakukan penelitian di laut.**



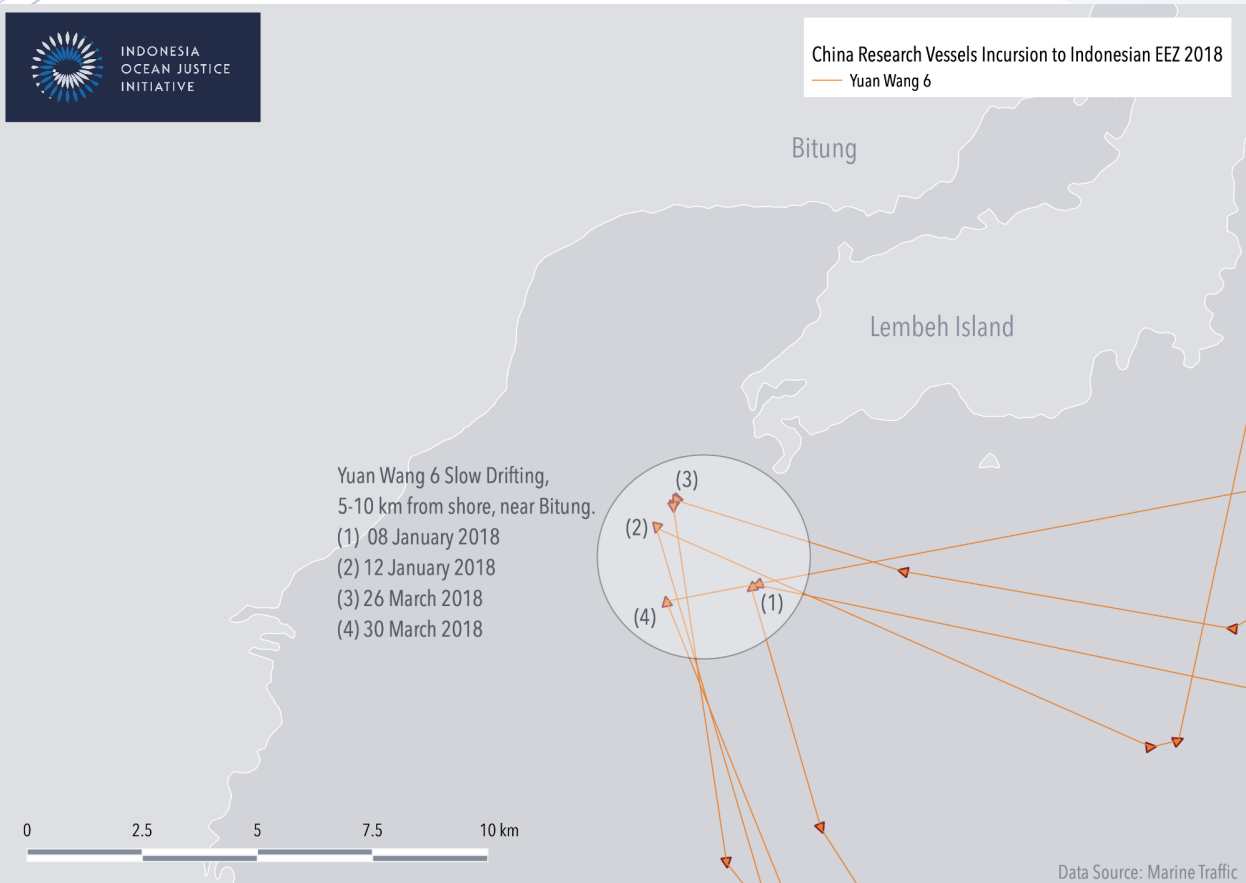
Gambar 10. Pergerakan kapal Yuan Wang 6 di Laut Maluku pada Januari dan Maret 2018.

Selain itu, pada 9 – 11 Februari 2018, kapal ini terdeteksi bolak-balik di Laut Timor sebelah selatan Pulau Rote, Nusa Tenggara Timur (**Gambar 11**).



Gambar 11. Pergerakan kapal Yuan Wang 6 di Laut Timor sebelah selatan Pulau Rote pada Februari 2018

Kapal *Yuan Wang 6* pernah mendekat dengan kecepatan rendah beberapa kali ke daratan Bitung sebagaimana terlihat pada **Gambar 12**. Pada Gambar 12, posisi kapal yang dilingkari adalah posisi pada saat kapal bergerak dengan kecepatan kurang dari 4 knot. Kapal berada pada lokasi tersebut kurang lebih hanya berlangsung kurang dari 1 jam. Jarak dari daratan Bitung adalah sekitar 5 sampai 10 km.



Gambar 12. Kapal Yuan Wang 6 saat mendekat Bitung dengan durasi 1 jam, berjarak 5 - 10 km dari daratan Bitung, pada 8 Januari, 12 Januari, 26 Maret dan 30 Maret 2018.

4. ANALISIS HUKUM

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS ("UNCLOS") dan PP Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia ("PP 36/2002"), kewajiban yang harus dipatuhi oleh kapal asing saat melintas ZEE, LT dan PK Indonesia antara lain:

- (1) **Dalam perlintasannya**, baik di ZEE, LT dan PK Indonesia, **kapal asing dilarang melakukan kegiatan riset kelautan tanpa izin tertulis dari Pemerintah Indonesia**;
- (2) **Kapal harus melintas secara terus menerus (tanpa berhenti) dan cepat (*continuous and expeditious*)** di LT dan PK Indonesia;
- (3) **Kapal wajib mengaktifkan AIS selama melintas** di ZEE, LT dan PK Indonesia;

Penjelasan lengkap mengenai ketiga kewajiban tersebut sebagai berikut:

(1) Riset Kelautan berdasarkan UNCLOS

Izin tertulis dari negara pantai wajib didapatkan sebelum pelaksanaan kegiatan riset.

a. Pasal 245 UNCLOS tentang **Penelitian Kelautan di Laut Teritorial**:

*"Coastal States, in the exercise of their sovereignty, have the exclusive right to regulate, authorize and conduct marine scientific research in their territorial sea. **Marine scientific research therein shall be conducted only with the express consent of and under the conditions set forth by the coastal State.**"*

*"Negara-negara pantai dalam melaksanakan kedaulatannya, mempunyai hak eksklusif untuk mengatur, mengizinkan dan menyelenggarakan riset ilmiah kelautan dalam laut teritorialnya. **Riset ilmiah kelautan termaksud harus diselenggarakan semata-mata dengan ijin yang tegas dinyatakan oleh Negara pantai menurut persyaratan yang ditentukan olehnya.**"*

b. Pasal 246 ayat (1) dan (2) UNCLOS tentang **Penelitian Kelautan di Zona Ekonomi Eksklusif:**

"1. Coastal States, in the exercise of their jurisdiction, have the right to regulate, authorize and conduct marine scientific research in their exclusive economic zone and on their continental shelf in accordance with the relevant provisions of this Convention.

*2. **Marine scientific research in the exclusive economic zone and on the continental shelf shall be conducted with the consent of the coastal State.**"*

"1. Negara-negara pantai dalam melaksanakan yurisdiksinya mempunyai hak untuk mengatur, mengizinkan dan menyelenggarakan riset ilmiah kelautan dalam zona ekonomi eksklusif dan di landas kontinennya sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang relevan Konvensi ini.

*2. **Riset ilmiah kelautan di dalam zona ekonomi eksklusif dan di landas kontinen harus diselenggarakan dengan ijin Negara pantai.**"*

c. **Penelitian Kelautan di Perairan Kepulauan**

Kapal asing menikmati hak lintas damai (*innocent passage*) atau hak alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*) saat melintas di Perairan Kepulauan Indonesia. *Innocent passage* terjadi saat kapal asing melintas di Perairan Kepulauan Indonesia di luar ALKI dan *archipelagic sea lanes passage* terjadi saat kapal asing melintas di dalam ALKI.

UNCLOS menetapkan syarat-syarat bagi setiap kapal dalam melaksanakan haknya, baik *innocent passage* maupun *archipelagic sea lanes passage*, salah satunya adalah **tidak melaksanakan kegiatan riset kelautan tanpa izin**. Uraian lebih rinci mengenai hal ini tercantum dalam poin (2) di bawah ini.

(2) Tentang Hak Lintas Damai, Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dan Kebebasan Berlayar menurut UNCLOS dan PP 36/2002

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UU 17/1985) dan Peraturan Pemerintah

Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (PP 36/2002) mengatur kewajiban kapal asing saat melintas di ZEE, LT dan PK (baik di dalam maupun di luar ALKI) Indonesia.

Setiap kapal berhak melintas di ZEE, LT dan PK Indonesia dengan persyaratan. Perlintasan yang tidak memenuhi persyaratan yang ditetapkan adalah pelanggaran hukum, dan negara pantai berhak untuk mengambil tindakan yang diperlukan terhadap perlintasan tersebut.

Hak melintas di Laut Teritorial disebut sebagai “hak lintas damai” (*innocent passage*). Hak melintas di Perairan Kepulauan terbagi menjadi 2 (dua): yaitu “hak lintas damai” (*innocent passage*) jika perlintasan kapal asing tidak berada di dalam ALKI, dan “hak lintas alur laut kepulauan” *archipelagic sea lanes passage* jika perlintasan kapal asing berada di dalam ALKI. Terdapat perbedaan antara *innocent passage* dan *archipelagic sea lanes passage* yang akan dijabarkan pada tabel di bawah. Hak melintas di Zona Ekonomi Eksklusif disebut “Kebebasan Berlayar” (*freedom of navigation*).

Table 4. Hak Melintas Di Beberapa Zona Maritim Berdasarkan UNCLOS

Zona Ekonomi Eksklusif	Laut Teritorial	Perairan Kepulauan	
		Di luar ALKI	Di dalam ALKI
Kebebasan Berlayar (<i>freedom of navigation</i>)	Hak Lintas Damai (<i>innocent passage</i>)		Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (<i>archipelagic sea lanes passage</i>)
Pasal 58 ayat (1) UNCLOS: <i>"In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation ..."</i> Pasal 87 ayat (1) UNCLOS:	Pasal 17 UNCLOS: <i>"Subject to this Convention, ships of all States, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the</i>	Pasal 52 UNCLOS: <i>"Subject to article 53 and without prejudice to article 50, ships of all States enjoy the right of innocent passage through archipelagic waters, in</i>	Pasal 53 ayat (2) UNCLOS: <i>"All ships and aircraft enjoy the right of archipelagic sea lanes passage in such sea lanes and air routes."</i>

<i>"The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by this Convention and by other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and land-locked States: (a) freedom of navigation; ..."</i>	<u>territorial sea.</u>"	<u>accordance with Part II, section 3.</u>"	
--	--	---	--

Persyaratan bagi kapal asing dalam konteks *freedom of navigation*, *innocent passage* dan *archipelagic sea lanes passage* adalah sebagai berikut

Table 5. Persyaratan Perlintasan Kapal Asing

Jenis Perlintasan	Persyaratan
<i>Innocent passage</i> bagi kapal asing yang melintas di Perairan Kepulauan di luar ALKI.	Part II Section 3 UNCLOS 1. Perlintasan yang kontinu (tanpa berhenti) dan cepat. Pasal 18 UNCLOS: (1) <i>Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of:</i> (a) <i>traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or</i> (b) <i>proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility.</i> (2) <u>Passage shall be continuous and expeditious.</u> However, <u>passage includes stopping and anchoring, but only insofar as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft in danger or distress.</u>" 2. Perlintasan yang damai dan tidak merugikan

	terhadap keamanan negara pantai. <u>Pelaksanaan kegiatan riset selama perlintasan adalah salah satu kategori perlintasan yang tidak damai.</u> Pasal 19 UNCLOS: <i>(1) <u>Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State.</u> Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law.</i> <i>(2) <u>Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities:</u></i> <i>(a) ...</i> <i>(j) <u>the carrying out of research or survey activities;</u></i> <i>(k) ..."</i> PP 36/2002 menegaskan kembali larangan melaksanakan kegiatan riset bagi kapal asing yang melintas di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia (Pasal 5 ayat (1)). Khusus kapal riset asing, berdasarkan Pasal 8 PP 36/2002, diwajibkan melintas dalam Alur Laut dan dalam perlintasannya tersebut wajib menempatkan seluruh peralatan riset dan surveinya dalam keadaan tidak bekerja (non-aktif).
<i>Archipelagic sea lanes passage</i>	1. Perlintasan yang kontinu (tanpa berhenti) dan cepat. Pasal 53 ayat (3) UNCLOS: <i><u>Archipelagic sea lanes passage means the exercise in accordance with this Convention of the rights of navigation and overflight in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious and unobstructed transit between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone."</u></i> Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf a UNCLOS: <i><u>Proceed without delay through or over the (archipelagic sea lanes).</u></i>

	Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf c UNCLOS: <u><i>refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress.</i></u> 2. Perlintasan tidak menimbulkan kekerasan atau ancaman kekerasan terhadap kedaulatan dan kemerdekaan politik negara kepulauan yang dilintasi kapal. Pasal 54 jo. Pasal 39 ayat (1) huruf b UNCLOS: <i>refrain from any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of (the archipelagic States), or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations;</i> 3. Selama perlintasan tidak melaksanakan kegiatan riset kelautan tanpa izin negara kepulauan yang dilintasi kapal. Pasal 54 jo. Pasal 40 UNCLOS: <u><i>During (archipelagic sea lanes passage), foreign ships, including marine scientific research and hydrographic survey ships, may not carry any research or survey activities without the prior authorization of the (archipelagic State).</i></u> PP 36/2002 menegaskan kembali larangan melaksanakan kegiatan riset bagi kapal asing yang melintas di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia (Pasal 5 ayat (1)). Khusus kapal riset asing, berdasarkan Pasal 8 PP 36/2002, diwajibkan melintas dalam Alur Laut dan dalam perlintasannya tersebut wajib menempatkan seluruh peralatan riset dan surveinya dalam keadaan tidak bekerja (non-aktif).
<i>Innocent passage</i> bagi kapal asing yang melintas di laut teritorial	Sama dengan persyaratan <i>innocent passage</i> di perairan kepulauan di luar ALKI yaitu <i>Part II Section 3</i> UNCLOS khususnya Pasal 18 dan Pasal 19 PP 36/2002 menegaskan kembali larangan melaksanakan kegiatan riset bagi kapal asing yang

	melintas di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia (Pasal 5 ayat (1)). Khusus kapal riset asing, berdasarkan Pasal 8 PP 36/2002, diwajibkan melintas dalam Alur Laut dan dalam perlintasannya tersebut wajib menempatkan seluruh peralatan riset dan surveinya dalam keadaan tidak bekerja (non-aktif).
<i>Freedom of navigation</i>	1. Kapal yang melintas wajib memperhatikan hak dan kewajiban dari negara pantai dan tunduk pada hukum yang berlaku di negara pantai sejalan dengan konvensi hukum laut. 2. Pasal 246 ayat (1) dan (2) UNCLOS secara tegas menyebutkan kegiatan riset kelautan di ZEE sebuah negara pantai wajib mendapatkan izin tertulis dari negara tersebut.

(3) Tentang AIS (*Automatic Identification System*)

Pasal 54 jo. Pasal 42 ayat (1) jo. Pasal 42 ayat (4) UNCLOS memberikan kewenangan bagi negara kepulauan untuk mengatur beberapa hal yang berkaitan dengan perlintasan kapal asing di perairannya, salah satunya mengenai aspek keamanan dan keselamatan pelayaran. Kapal asing wajib untuk pada ketentuan hukum yang ditetapkan oleh negara kepulauan ini.⁸

AIS (*Automatic Identification System*) merupakan salah satu perangkat keselamatan pelayaran yang diatur dalam BAB V Bagian 19 sub-bagian 2 dari Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Konvensi SOLAS mewajibkan kapal dengan kriteria tertentu wajib untuk memasang AIS dan mengaktifkannya selama berlayar.⁹

Pemerintah Indonesia, berdasarkan ketentuan UNCLOS dan SOLAS tersebut, mengatur mengenai navigasi kapal melalui Undang-Undang Pelayaran¹⁰, Peraturan Pemerintah tentang Kenavigasian¹¹ dan Peraturan Menteri

⁸ Pasal 54 jo. Pasal 42 ayat (1) jo. Pasal 42 ayat (4) UNCLOS:

(1) *Subject to the provisions of this section, (the archipelagic State) may adopt laws and regulations relating to transit passage through (archipelagic waters), in respect of all or any of the following:*

(a) *the safety of navigation and the regulation of maritime traffic, as provided in article 41;*

(b) ...

(4) ***Foreign ships exercising the right of (archipelagic sea lanes passage) shall comply with such laws and regulations.***

⁹ Poin 2.4. dan poin 2.7. pada BAB V Bagian 19 sub-bagian 2 dari Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*)

¹⁰ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

¹¹ Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian

Perhubungan tentang tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal Yang Berlayar Di Wilayah Perairan Indonesia ("Permenhub AIS")¹².

Pasal 3 Permenhub AIS menyebutkan bahwa, "Kapal Berbendera Indonesia dan Kapal Asing yang berlayar di wilayah Perairan Indonesia wajib memasang dan mengaktifkan AIS". Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut, dapat dikenakan sanksi pidana berdasarkan Pasal 317 Undang-Undang Pelayaran¹³.

(4) Penegakan Hukum Pidana bagi Kapal Riset Asing

UNCLOS mengatur bahwa penegakan hukum pidana terhadap kapal asing dapat dilakukan jika, diantaranya, konsekuensi dari perbuatan kapal tersebut berdampak bagi negara pantai atau jika perbuatan kapal tersebut mengganggu keamanan dari negara yang perairannya dilintasi.¹⁴

Tidak mengaktifkan AIS dalam perlintasan merupakan hal yang berdampak serius bagi keselamatan pelayaran di ALKI karena dapat mengakibatkan tabrakan antar kapal yang akan mengakibatkan hilangnya nyawa atau pencemaran laut. Selain itu, tidak terpantaunya kapal akibat tidak aktifnya AIS mengakibatkan tidak dapat diketahui apakah kapal dimaksud hanya melintas atau melakukan kegiatan lain yang dilarang, misalnya kegiatan riset kelautan. Kegiatan riset kelautan oleh kapal asing merupakan hal yang mengganggu keamanan sebuah negara. Pasal 19 UNCLOS mengkategorikan kegiatan riset tanpa izin sebagai perlintasan yang tidak damai. Dampak yang timbul dari kegiatan riset tanpa izin ini bisa menjadi fatal bagi keamanan sebuah negara bergantung pada data dan informasi apa yang berhasil dikumpulkan dari kegiatan riset tersebut.

Oleh karena itu, berdasarkan Pasal 27 UNCLOS, Pemerintah RI berhak untuk menggunakan kewenangan penegakan hukum pidananya terhadap kapal-kapal riset asing yang dalam perlintasannya mematikan AIS dan melakukan riset tanpa izin dari Pemerintah Indonesia.

¹² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal Yang Berlayar Di Wilayah Perairan Indonesia

¹³ Pasal 317 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: "*Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).*"

¹⁴ Pasal 27 UNCLOS: "*The criminal jurisdiction of the coastal State should not be exercised on board a foreign ship passing through the territorial sea to arrest any person or to conduct any investigation in connection with any crime committed on board the ship during its passage, save only in the following cases:*

(a) if the consequences of the crime extend to the coastal State;

(b) if the crime is of a kind to disturb the peace of the country or the good order of the territorial sea;

(c) ... "

3. Kewajiban Perizinan bagi Kapal Riset Asing Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi

Penelitian adalah kegiatan yang dilakukan menurut metodologi ilmiah untuk memperoleh data dan informasi yang berkaitan dengan pemahaman tentang fenomena alam dan/atau sosial, pembuktian kebenaran atau ketidakbenaran suatu asumsi dan/atau hipotesis, dan penarikan kesimpulan ilmiah.

Berdasarkan Pasal 75 ayat (2) UU Nomor 11/2019, penelitian dapat dilakukan oleh Kelembagaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Asing dan/atau orang asing dengan syarat **wajib memperoleh izin dari Pemerintah Pusat, dalam hal ini Menteri Riset dan Teknologi.** Dalam proses pemberian izin penelitian, komisi etik akan melakukan kelayakan etik sesuai dengan Pasal 39 ayat (4) UU 11/2019. Kemudian, Pasal 2 ayat (3) jo. Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 2006 tentang Perizinan Melakukan Kegiatan Penelitian dan Pengembangan Bagi Perguruan Tinggi Asing, Lembaga Penelitian dan Pengembangan Asing, Badan Usaha Asing, dan Orang Asing ("**PP 41/2006**") mengatur bahwa Menteri Riset dan Teknologi mengkoordinasikan penilaian atas objek perizinan dan sifat kerugian yang dapat ditimbulkan dari kegiatan penelitian dengan memperhatikan dan mempertimbangkan, antara lain: kemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi, hubungan luar negeri, kelestarian lingkungan hidup, politik, pertahanan, keamanan, sosial, budaya, agama dan ekonomi.

Di dalam UU Nomor 11/2019, Kelembagaan ilmu pengetahuan dan teknologi asing meliputi:

1. Lembaga penelitian dan pengembangan asing;
2. Lembaga pengkajian dan penerapan asing;
3. Perguruan tinggi asing;
4. Badan usaha asing;
5. Organisasi nirlaba asing.

Kapal Xiang Yang Hong 03, Xiang Yang Hong 01, dan Xiang Yang Hong 19 masing-masing dimiliki oleh *Third of Institute of Oceanography, First of Institute of Oceanography dan East China Sea Branch of the State Oceanic Administration* ¹⁵ yaitu lembaga penelitian yang berada di bawah Kementerian Sumber Daya Alam Tiongkok yang bertujuan memberikan dukungan teknis untuk pengelolaan kelautan, pelayanan publik, dan pengembangan ekonomi kelautan dengan terlibat dalam penelitian kelautan dasar, terapan penelitian, dan penelitian

15

https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/portals/0/NWCDepartments/China%20Maritime%20Studies%20Institute/China%20Maritime%20Report%20%233_NOV%202018.pdf?sr=b&si=DNNFileManagerPolicy&sig=%2Fuy2RAjBulGTqqfUw%2BJ%2BcPviM2cPLVTsqcXimocOjsw%3D

teknologi tinggi. Sementara, kapal Yuan Wang 6 dimiliki oleh Angkatan Laut Tiongkok (*People's Liberation Army Navy*). Keempat lembaga ini masuk ke dalam kategori kelembagaan ilmu pengetahuan dan teknologi asing berdasarkan UU Nomor 11/2019.

Kemudian, *seaglider* dan sensor-mengapung (*float*) merupakan alat penelitian kelautan yang umumnya diluncurkan oleh sebuah kapal riset di bawah laut untuk mendapatkan data oseanografi antara lain suhu, kadar garam, arus dan kondisi laut. Sehingga keberadaan *seaglider* dan *float* yang ditemukan di sejumlah wilayah di Indonesia masuk ke dalam definisi penelitian berdasarkan UU 11/2019.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka kegiatan penelitian yang dilakukan oleh keempat lembaga asing tersebut wajib memperoleh izin dari Pemerintah Pusat. Perlu ditelusuri lebih lanjut keberadaan izin penelitian asing oleh kapal-kapal ini pada Kementerian Riset dan Teknologi, khususnya Direktorat Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan.

UU Nomor 11/2019 telah mengatur sanksi administratif maupun pidana bagi lembaga asing atau orang asing yang melakukan penelitian tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (2) UU Nomor 11/2019, yaitu:

a. Sanksi Administratif (Pasal 92 UU Nomor 11/2019)

Pencantuman dalam daftar hitam orang asing yang melakukan kegiatan penelitian, pengembangan, pengkajian, dan penerapan ilmu pengetahuan dan teknologi di Indonesia

b. Sanksi Pidana (Pasal 93 UU Nomor 11/2019)

Pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000 (empat miliar rupiah) apabila lembaga asing atau orang asing melakukan kembali pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92, yaitu melakukan penelitian tanpa izin.

c. Sanksi Pidana (Pasal 96 UU Nomor 11/2019)

Tuntutan dan penjatuhan pidana dilakukan terhadap badan usaha dan/atau pengurusnya dalam hal tindak pidana yang dimaksud dalam Pasal 93 dilakukan oleh Badan Usaha. Pidana pokok kepada Badan Usaha hanya dalam bentuk pidana dengan ketentuan maksimum pidana dari Pasal 93 masing-masing ditambah $\frac{1}{3}$. Selain pidana denda, Badan Usaha tersebut juga dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan izin.

KESIMPULAN

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas maka dapat disimpulkan:

1. Apabila Kapal *Xiang Yang Hong 03*, *Xiang Yang Hong 19*, *Xiang Yang Hong 01* dan *Yuan Wang 6* tidak memiliki izin penelitian dari Pemerintah Indonesia, maka kapal-kapal tersebut **diduga kuat** melaksanakan kegiatan riset kelautan secara ilegal berdasarkan ketentuan Pasal 245, 246, Pasal 19 ayat (2) huruf j, Pasal 54 jo. Pasal 40 UNCLOS dan Pasal 75 ayat (2) UU Nomor 11/2019. Perbuatan ini dapat

dikenakan ancaman hukuman pidana berdasarkan Pasal 27 UNCLOS jo. Pasal 92, 93 dan 96 UU Nomor 11/2019.

2. Kapal *Xiang Yang Hong 03*, *Xiang Yang Hong 19* dan *Xiang Yang Hong 01*, melanggar Pasal 3 Permenhub AIS yang mewajibkan kapal asing mengaktifkan AIS saat melintas di perairan Indonesia. Terhadap ketiga kapal ini dapat dikenakan sanksi pidana berdasarkan Pasal 27 UNCLOS jo. Pasal 317 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

REKOMENDASI

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka *Indonesia Ocean Justice Initiative* menyampaikan rekomendasi sebagai berikut:

1. **Kementerian Riset dan Teknologi (Kemristek)** menyampaikan kepada publik mengenai ada atau tidaknya perizinan untuk melaksanakan riset kelautan bagi kapal riset *Xiang Yang Hong 03*, *Xiang Yang Hong 01*, *Xiang Yang Hong 19* dan *Yuan Wang 6* pada periode perlintasan kapal-kapal dimaksud di wilayah perairan Indonesia.
2. Dalam hal tidak ada izin yang diberikan kepada kapal-kapal riset dimaksud, **Kementerian Luar Negeri** mengirimkan nota diplomatik kepada pemerintah Tiongkok. Nota diplomatik tersebut menegaskan keberatan Pemerintah Indonesia terhadap tidak aktifnya AIS kapal-kapal riset Tiongkok saat melintas di Perairan Indonesia, dugaan aktivitas riset kelautan ilegal, dan meminta pertanggungjawaban Pemerintah Tiongkok (*flag state responsibility*) terkait pelanggaran yang terjadi.
3. **Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kementerian Perhubungan, dan Badan Keamanan Laut** perlu meningkatkan kewaspadaan terhadap perlintasan kapal-kapal riset berbendera Tiongkok serta meningkatkan kemampuan deteksi untuk menghalau operasi peralatan riset/survey bawah laut (*autonomous underwater vehicle*). Kesiapsiagaan kapal patroli TNI-AL, Kementerian Perhubungan, dan BAKAMLA perlu lebih ditingkatkan di area ALKI-I, ALKI-II dan ALKI-III untuk mencegah dan menindak kapal asing yang dalam perlintasannya melanggar hukum yang berlaku di Indonesia.
4. Ke depannya, **Pemerintah RI** perlu secara tegas dan konsisten melaksanakan penegakan hukum pidana terhadap kapal-kapal riset asing yang ditemukan melakukan kegiatan riset secara ilegal di wilayah Perairan Indonesia berdasarkan ketentuan Pasal 27 UNCLOS dan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi.
5. **Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut** mempercepat pemeriksaan terhadap *seaglider* dan perangkat penelitian lain yang ditemukan di sejumlah wilayah perairan Indonesia dan mengumumkan hasil pemeriksaannya sesuai dengan tugas dan kewenangan TNI-AL.

Jakarta, 31 Januari 2021