

INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE

Deteksi dan Analisis:

ANCAMAN KEAMANAN MARITIM DI ZEE DAN WILAYAH LAUT YURISDIKSI INDONESIA

Periode Oktober s.d. Desember 2022



Kertas Analisis

ANCAMAN KEAMANAN LAUT DI WILAYAH YURISDIKSI DAN PERAIRAN INDONESIA BULAN OKTOBER S.D. DESEMBER 2022

Pendahuluan

Kertas analisis yang disusun tim Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) ini membahas mengenai gangguan keamanan maritim di wilayah yurisdiksi dan perairan Indonesia yang terjadi pada kuartal IV tahun 2022. Area yang menjadi fokus analisis ini adalah Laut Natuna Utara (LNU) dan Laut Arafura.

Salah satu perkembangan terkini terkait kemaritiman Indonesia adalah **kesepakatan garis batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan Vietnam** yang berhasil dicapai pada bulan Desember 2022.¹ Namun, Pemerintah Indonesia hingga saat ini belum secara resmi memublikasikan garis ZEE dimaksud dalam bentuk gambar pada peta wilayah. Oleh karena itu, pada bab analisis pembahasan mengenai LNU, gambar peta dan garis batas maritim yang kami gunakan adalah garis landas kontinen Indonesia-Vietnam Tahun 2003 dan batas klaim unilateral ZEE Indonesia sebelum kesepakatan ZEE Indonesia-Vietnam pada Desember 2022.

Secara umum, gangguan keamanan maritim yang terdeteksi pada periode ini adalah: (i) dugaan kegiatan *illegal fishing* di LNU dan laut Arafura; (ii) operasi/patroli kapal *Vietnam Fisheries Resource Surveillance* (VFRS) di sepanjang garis landas kontinen Indonesia-Vietnam; dan (iii) pergerakan kapal *China Coast Guard* (CCG) 5901 di sisi timur laut dari LNU. Satu hal lain yang patut menjadi perhatian pemerintah RI adalah operasi kapal-kapal ikan Indonesia di perairan Papua New Guinea. Hal ini akan dibahas pada bagian akhir kertas analisis ini.

Metodologi

Pengumpulan data dan informasi mengenai pergerakan kapal-kapal di wilayah yurisdiksi dan perairan Indonesia dilakukan melalui teknologi *Automatic Identification System* (AIS) dan citra satelit. Data AIS diperoleh dari platform MarineTraffic. Sedangkan data citra satelit diperoleh dari Sentinel-2 milik *European Space Agency* (ESA). Analisis dilakukan terhadap pola pergerakan kapal dan hal-hal lainnya yang relevan untuk menilai terjadinya dugaan pelanggaran terhadap kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia. Dasar hukum yang digunakan dalam analisis ini adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), instrumen hukum internasional lainnya yang relevan, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, serta berbagai literatur terkait lainnya.

¹ <https://kemlu.go.id/portal/id/read/4320/berita/pertemuan-bilateral-presiden-jokowi-dengan-presiden-vietnam-bahas-kemitraan-strategis-antar-negera>

I. Dugaan *Illegal Fishing* oleh Kapal Ikan Berbendera Vietnam di Laut Natuna Utara

1.1. Deteksi AIS

Area deteksi di LNU adalah ZEE non-sengketa². Untuk menghasilkan analisis yang valid, berbagai data AIS yang berhasil dikumpulkan di area tersebut “disaring” dengan 2 (dua) metode: (i) AIS kapal ikan dengan 3 digit pertama nomor MMSI 574, yang menandakan kapal tersebut berbendera Vietnam; (ii) AIS kapal (tidak terbatas kapal penangkap atau pengangkut ikan) yang berada di dalam wilayah ZEE Indonesia dalam jangka waktu tertentu dan kapal dimaksud berangkat dari pelabuhan yang berada di Vietnam. Hasil data yang telah diseleksi kemudian disaring untuk menghilangkan AIS *spoofing*.

Dengan metode tersebut di atas, IOJI berhasil mengumpulkan informasi kapal ikan Vietnam di ZEE non-sengketa LNU yang diduga melakukan kegiatan *illegal fishing* sebagaimana pada tabel berikut:

² LNU non-sengketa adalah wilayah ZEE Indonesia di sebelah selatan garis Landas Kontinen Indonesia dan Vietnam yang disetujui tahun 2003.

No.	Nama Kapal	MMSI	Periode Terdeteksi	Kecepatan rata-rata (knot)	Terdeteksi Sebelumnya (Repeated Offender)
1	N/A	574117166	01-10-2022 s.d. 15-10-2022	2,16	Januari - September 2022
			21-12-2022	2,2	
2	TAU 79 A27	574210101	03-10-2022 s.d. 12-10-2022	3,18	
			10-11-2022 s.d. 30-11-2022	1,45	
			06-12-2022 s.d. 16-12-2022	2,33	
3	CHIBAO A27	574704041	03-10-2022 s.d. 12-10-2022	3,18	
			10-11-2022 s.d. 12-11-2022	3,16	
			08-12-2022 s.d. 24-12-2022	2,86	
4	DAT THANH 09A2	574831970	07-10-2022 s.d. 12-10-2022	2,67	
			17-10-2022	2,65	
			03-11-2022 s.d. 12-11-2022	2,55	
5	HAI LNOI C35 04 14	574060275	22-10-2022 s.d. 29-10-2022	0,85	
6	QUOC CUONG4 B14	574602003	08-10-2022 s.d. 23-10-2022	2,65	Maret - Agustus 2022
7	88 LUOI B9 P4	574204088	05-12-2022 s.d. 17-12-2022	2,5	
8	TAU 79 F15	574704076	21-12-2022	4,8	
9	DANG 59 F26	574802002	01-11-2022 s.d. 03-11-2022	3,14	Mei - September 2022
			22-12-2022 s.d. 23-12-2022	3,65	
10	18 A 27	574151209	03-10-2022	2,4	Mar, Apr, Jun, Jul, Agustus 2022
			19-11-2022	2,6	
			25-12-2022	3,8	
11	TIEN HA0	574561095	15-10-2022	3,7	
			17-11-2022	2,5	
			23-12-2022 s.d. 28-12-2022	2,83	

Tabel 1. KIA Vietnam yang diduga kuat melakukan *illegal fishing* di Laut Natuna Utara Non Sengketa pada Oktober-Desember 2022 (Sumber: AIS)

Kesebelas kapal ikan Vietnam di atas beroperasi di ZEE non-sengketa LNU selama 1-20 hari dengan kecepatan 2 - 4 knot (*low speed*). Kombinasi deteksi kecepatan pada AIS dengan analisis data citra satelit (lihat sub-bab 1.2. di bawah) menghasilkan dugaan kuat bahwa kapal-kapal Vietnam ini beroperasi dengan alat tangkap *pair trawl*. Kecepatan 2-3 knot untuk kapal *pair trawl* adalah kecepatan ideal untuk menarik jaring *pair trawl*.³ Gambar perlintasan kapal-kapal tersebut saat terdeteksi pada perangkat *Marine Traffic*, dapat diakses melalui https://docs.google.com/document/d/1aAqycZtgIc6YRq0NKOWzZCeB33KuLX4DKJQp_7Llgbo/edit?usp=sharing.

1.2. Deteksi Dengan Citra Satelit

Dengan teknologi citra satelit, IOJI berhasil mendeteksi keberadaan kapal ikan Vietnam pada bulan Oktober 2022. Pada bulan November dan Desember 2022, tutupan awan yang cukup tebal menyebabkan citra satelit yang tersedia tidak dapat memberikan gambaran kapal-kapal ikan Vietnam secara jelas.

Scene citra satelit tanggal 6 Oktober 2022 berhasil menangkap citra 18 kapal ikan asing (KIA). Selanjutnya, *scene* citra satelit pada tanggal 19 Oktober 2022 berhasil menangkap citra 24 kapal (KIA).

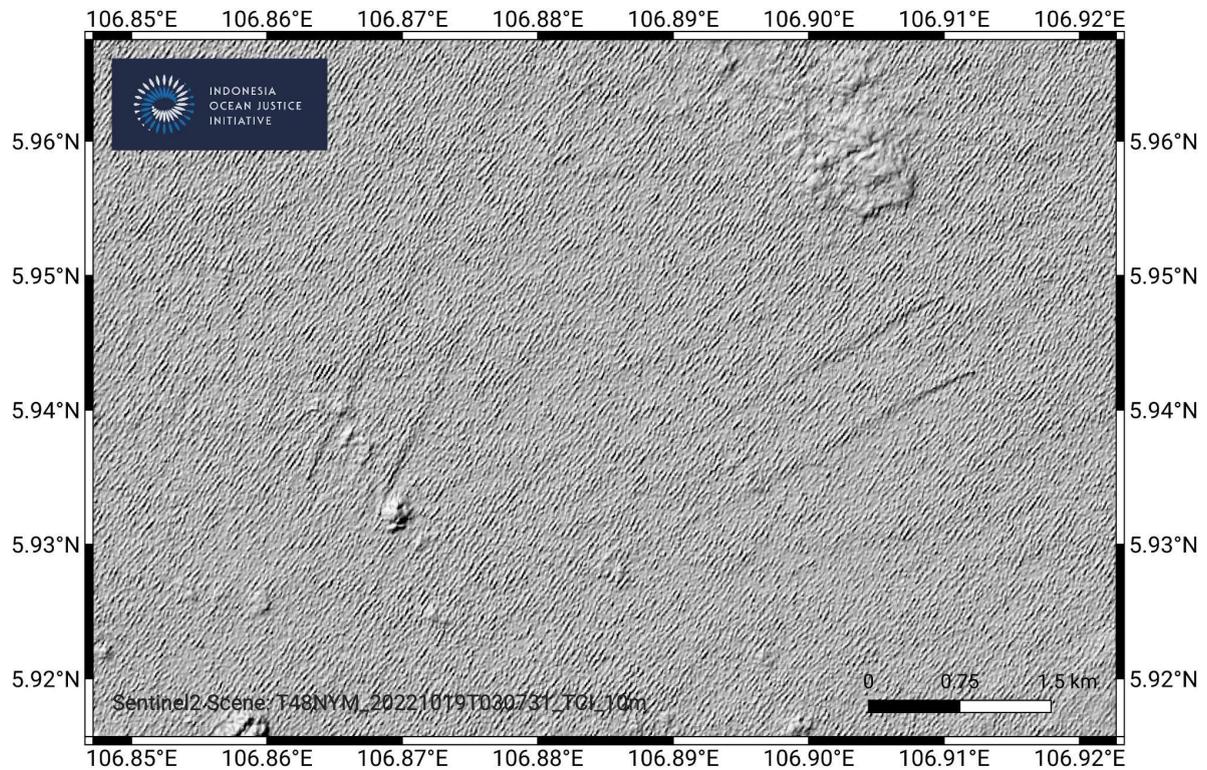
Tanggal	Jumlah KIA Vietnam	<i>Scene</i> citra satelit
6 Oktober 2022	18	(i) T48NZM_20221006T025601_TCI (18 kapal)
19 Oktober 2022	24	(i) T48NYM_20221019T032133_TCI (10 kapal) (ii) T48NXM_20221019T032133_TCI (14 kapal)

Tabel 2. Jumlah KIA Vietnam yang terdeteksi di Laut Natuna Utara Non Sengketa Oktober-Desember 2022 berdasarkan citra satelit

Titik-titik koordinat lokasi kapal yang dideteksi dengan citra satelit dapat diunduh melalui: https://oceanjusticeinitiative.org/wp-content/uploads/2023/01/Sentinel-2_202210.zip. Jumlah kapal ikan Vietnam yang terdeteksi berdasarkan citra satelit lebih banyak daripada jumlah kapal ikan Vietnam yang diamati berdasarkan AIS. Hal ini disebabkan lebih banyak kapal ikan Vietnam yang tidak menggunakan AIS dibandingkan kapal ikan yang menggunakan AIS.

³ Dijelaskan oleh Damian C. Brady dari University of Maine, “*Towing speeds between 2.5 and 4.0 knots are possible, with a norm of about 2.8 knots and fuel consumption can be better than for an equivalent net towed by a single vessel*” dalam Grieve C, Brady DC, dan Polet H (2014) ‘Best practices for managing, measuring and mitigating the benthic impacts of fishing – Part 1’ *Marine Stewardship Council Science Series 2*: 18 – 88, dan Kajian Sea Fish Technology juga menyebutkan bahwa untuk kapal *pair trawl*, “*Towing speed is usually between 2.5 and 3.5 knots depending on target species and conditions etc.*” dalam <https://www.seafish.org/document/?id=6f331014-ec3f-4e62-96a3-a935da5ab277>

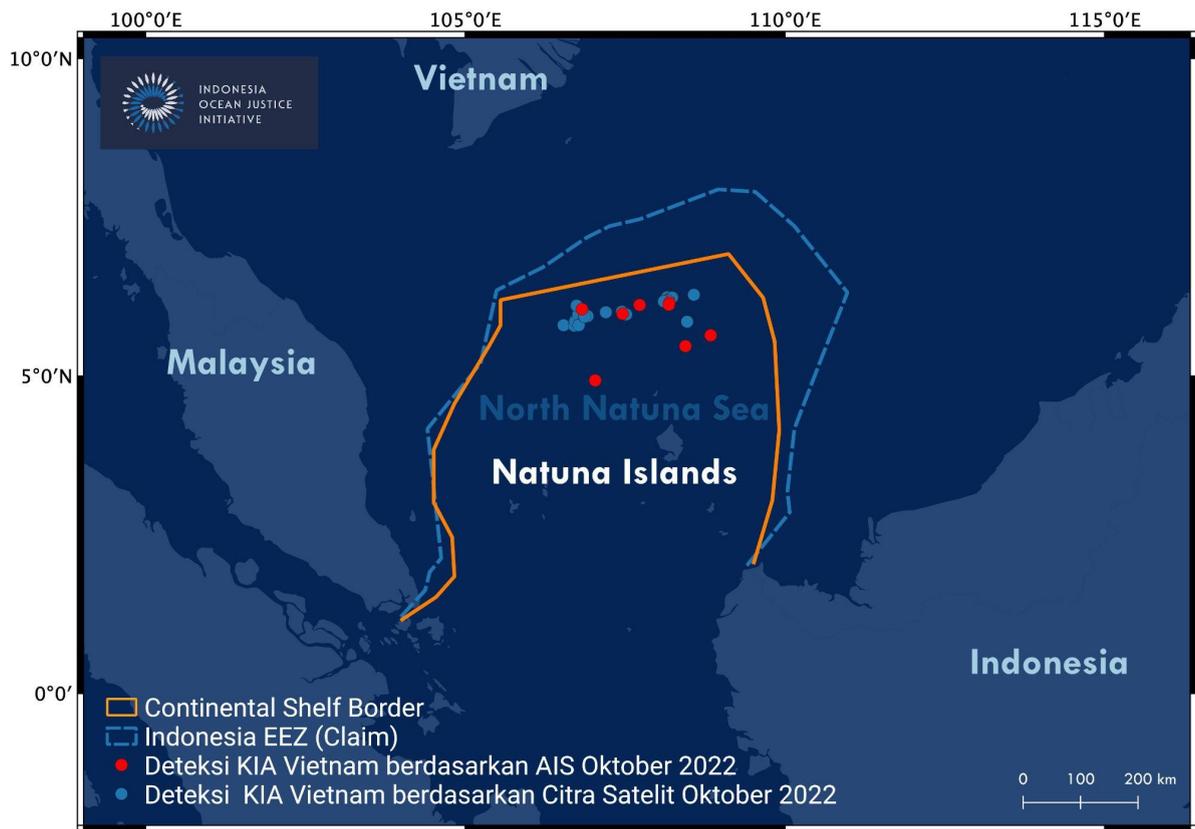
Gambar citra satelit di bawah ini menunjukkan pergerakan objek yang diduga kuat merupakan 2 pasang kapal ikan Vietnam dengan alat tangkap *pair trawl* pada bulan Oktober 2022 di ZEE LNU non-sengketa.



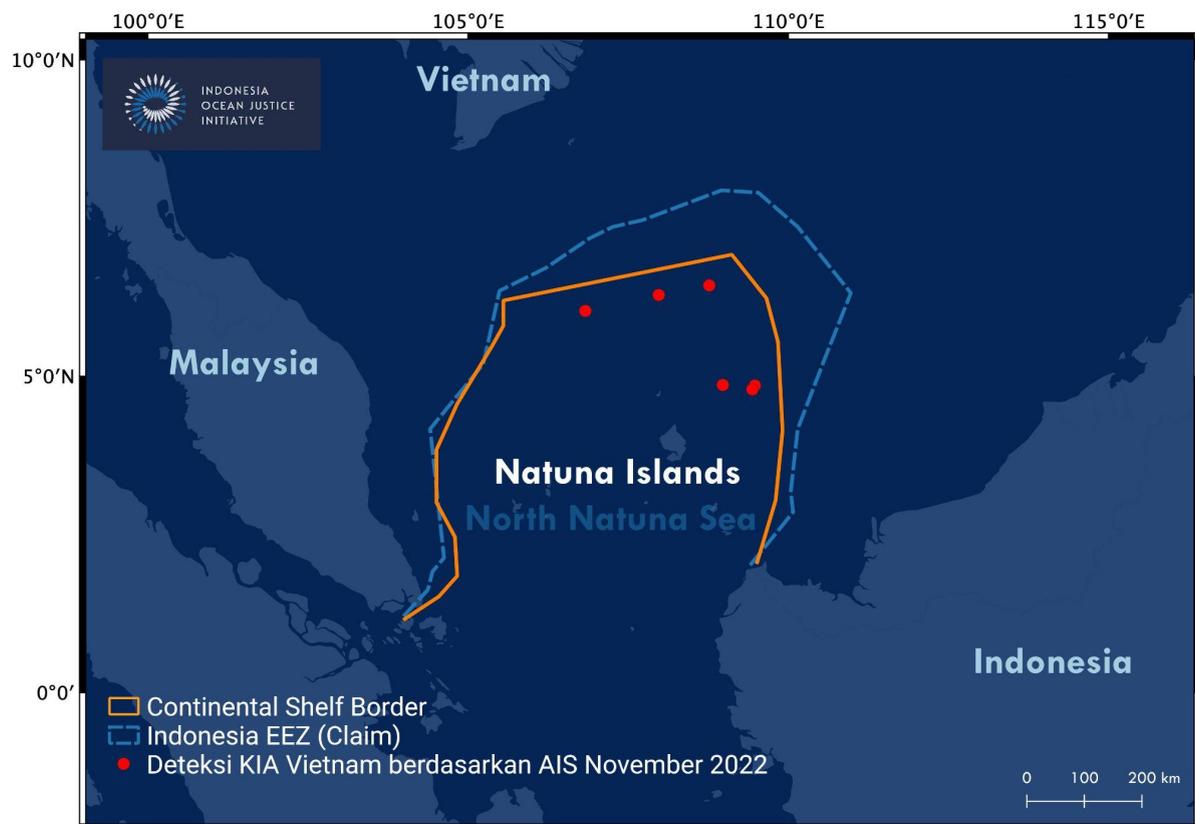
Gambar 1. Contoh KIA Vietnam yang terdeteksi berdasarkan citra satelit di Laut Natuna Utara pada 19 Oktober 2022. (Scene: T48NYM_20221019T030731_TCI_10m, Hillshade Render)

1.3. Lokasi Kapal-Kapal Ikan Vietnam (*overlay* data AIS dan citra satelit)

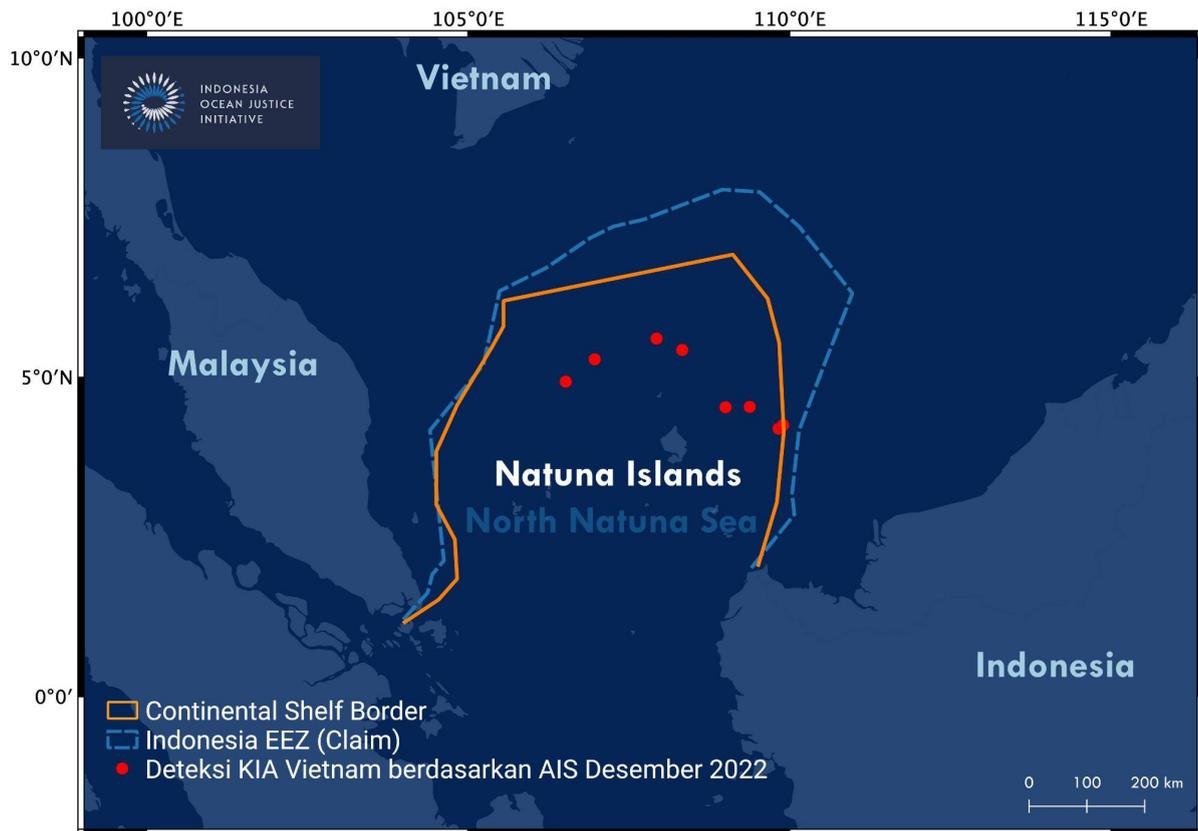
Beberapa gambar di bawah ini menunjukkan lokasi kapal-kapal ikan Vietnam yang terdeteksi dengan AIS dan citra satelit pada bulan Oktober, November dan Desember 2022.



Gambar 2. Deteksi KIA Vietnam di LNU - Oktober 2022



Gambar 3. Deteksi KIA Vietnam di LNU - November 2022

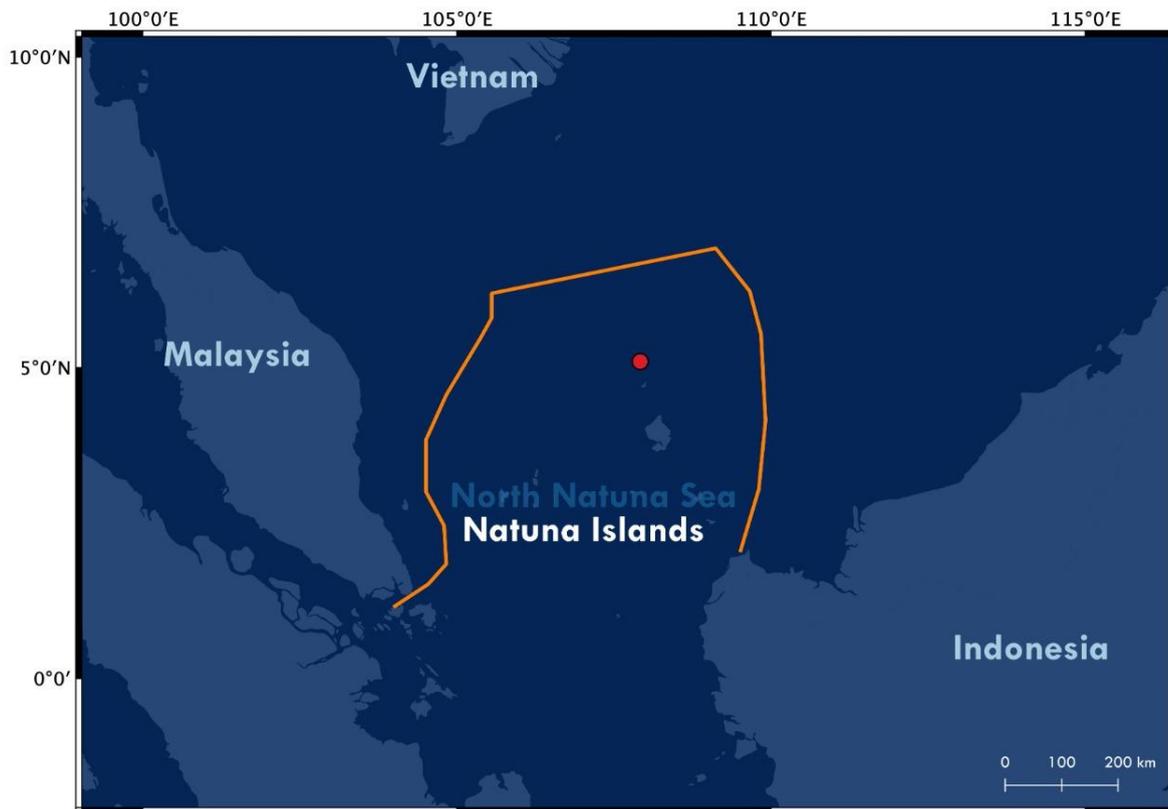


Gambar 4. Deteksi KIA Vietnam di LNU - Desember 2022

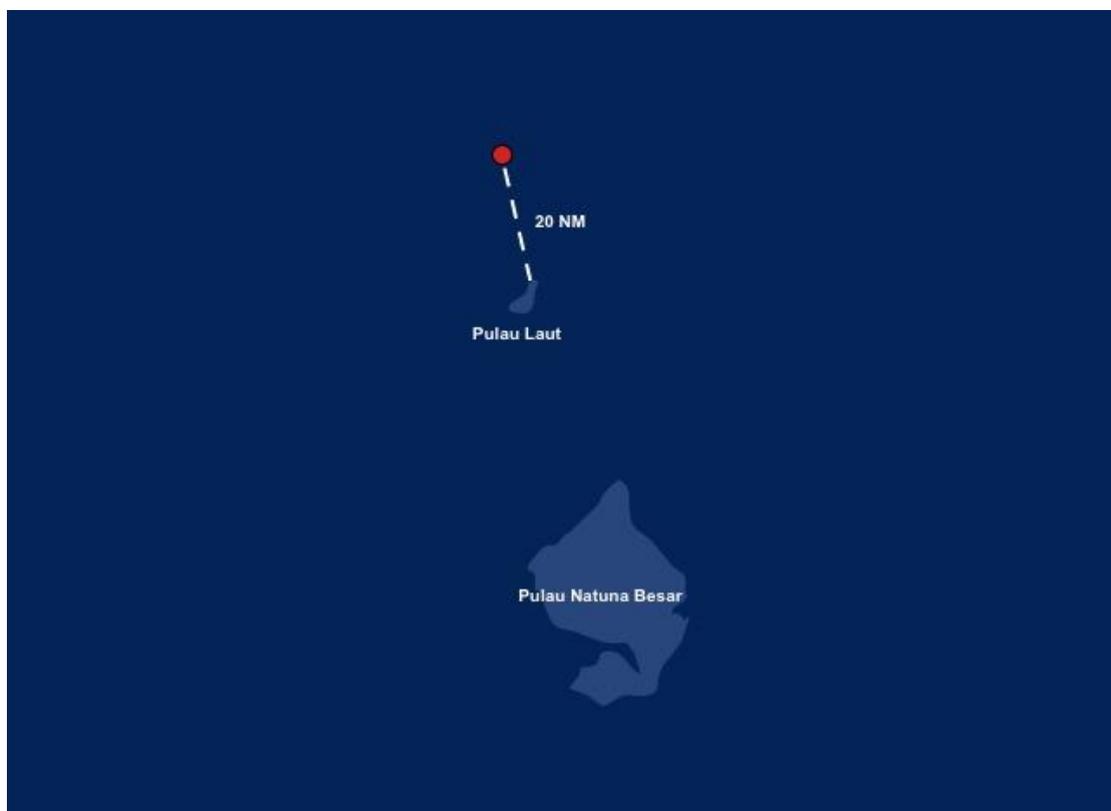
Mengacu pada Gambar 2, 3 dan 4 di atas, nampak jelas bahwa operasi kapal ikan Vietnam terlihat bergerak semakin ke arah selatan mendekati Pulau Natuna menjelang akhir tahun 2022. Berdasarkan AIS, jarak terdekat kapal-kapal tersebut dari pulau terluar adalah 47 mil laut.

IOJI juga menerima informasi bahwa nelayan Natuna mendapati 6 kapal ikan Vietnam beroperasi di LNU pada lokasi yang jaraknya hanya 20 mil laut (sekitar 37 kilometer) dari Pulau Laut. Keberadaan kapal ikan Vietnam tersebut direkam oleh Nelayan Natuna pada 27 Desember 2022 pada koordinat Lon 107 55'.310, Lat 05 06'.464⁴. Jarak 20 mil laut ini merupakan jarak yang paling dekat antara lokasi kapal ikan Vietnam dengan pulau terluar di Laut Natuna yang selama ini terdeteksi, baik menggunakan AIS, Citra Satelit maupun pertemuan langsung dengan nelayan Natuna. Titik koordinat kejadian tersebut ditunjukkan pada Gambar 5 dan Gambar 6.

⁴ Tautan video illegal fishing KIA Vietnam 20 NM dari Pulau Laut. Sumber: Dokumentasi Nelayan Natuna. http://oceanjusticeinitiative.org/analysis/KIA_Vietnam_Dec_2022.mp4



Gambar 5. Lokasi pertemuan (titik merah) kapal ikan Vietnam (6 kapal) dengan Nelayan Natuna



Gambar 6. Lokasi pertemuan (titik merah) kapal ikan Vietnam (6 kapal) dengan Nelayan Natuna



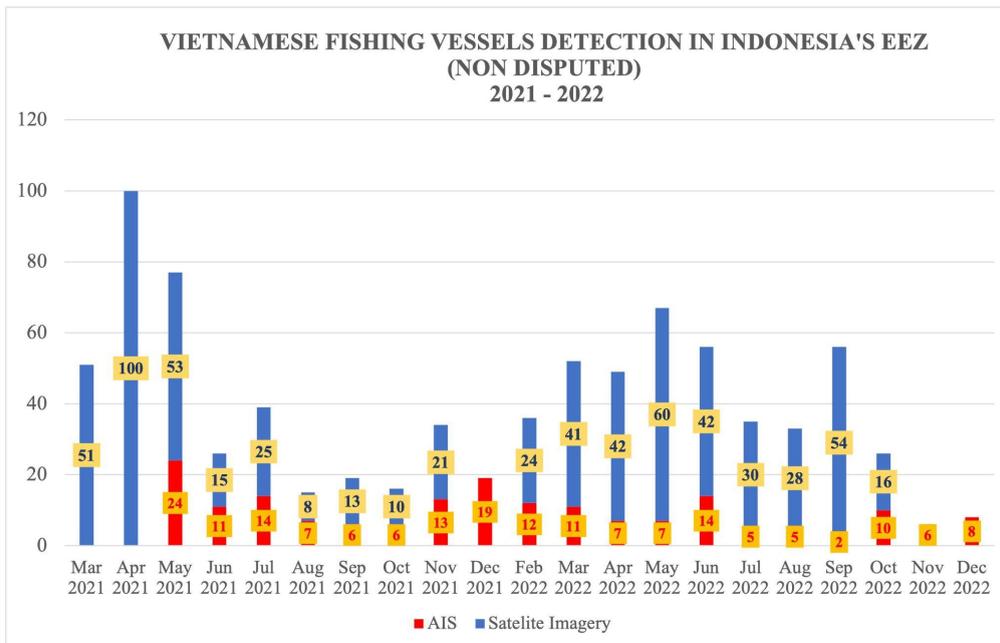
Gambar 7. KIA Vietnam yang terekam Nelayan Natuna di ZEE Indonesia pada 27 Desember 2022, 20 NM dari P. Laut.



Gambar 8. Perangkat GPS yang menunjukkan lokasi koordinat pertemuan Nelayan Natuna dan KIA Vietnam pada 27 Desember 2022 koordinat Lon 107 55'.310, Lat 05 06'.464

1.4. Jumlah Kapal Ikan Vietnam di Laut Natuna Utara (LNU) dari Waktu ke Waktu

Jumlah kapal ikan Vietnam yang diduga kuat melakukan *illegal fishing* di LNU yang terdeteksi oleh IOJI sejak tahun 2021 hingga 2022 tersaji pada grafik di bawah ini (Gambar 9).



Gambar 9. Jumlah kapal ikan Vietnam di Laut Natuna Utara 2021-2022⁵

Sebagaimana telah disampaikan pada sub bab 1.2., pada bulan November dan Desember 2022 tidak tersedia citra satelit dengan kualitas gambar yang baik akibat ketebalan awan. Hal ini menyebabkan perhitungan jumlah kapal ikan di kedua bulan tersebut hanya didasarkan pada deteksi AIS.

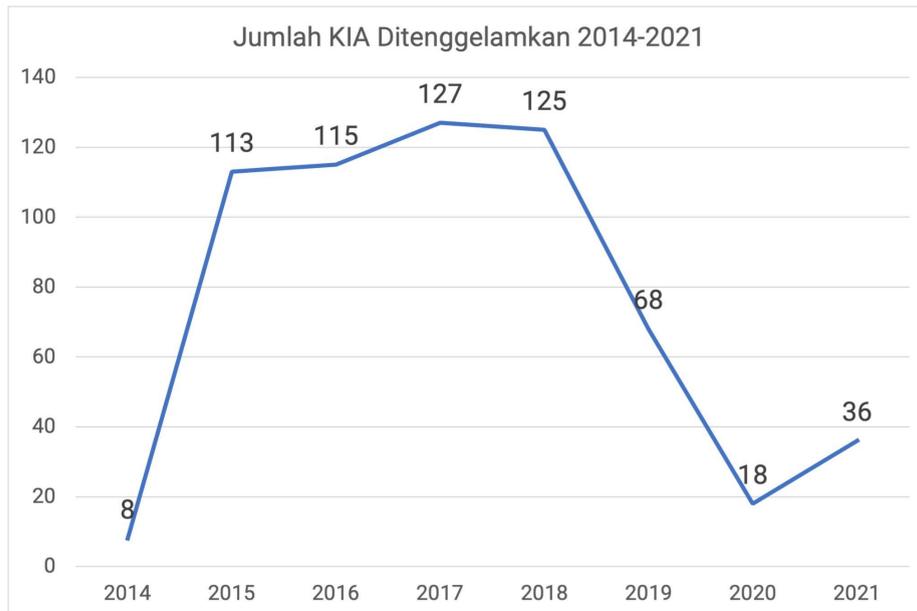
1.5. Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Illegal Fishing KIA Vietnam di Laut Natuna Utara

Tabel 3 di bawah ini menunjukkan data jumlah kapal ikan Vietnam yang ditangkap oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 2021 dan 2022. Lebih lanjut, Gambar 10 menunjukkan jumlah kapal ikan yang dimusnahkan berdasarkan putusan pengadilan yang telah *inkracht*.

Instansi	2021	2022
Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)	25	4
Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA RI)	3	1
Kepolisian Republik Indonesia (POLRI)	8	0
Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL)	2	6
Total	38	11

Tabel 3. Jumlah Kapal Ikan Vietnam yang Ditangkap oleh Pemerintah Indonesia

⁵ Citra satelit yang tersedia pada bulan November dan Desember 2022 tidak dapat dijadikan rujukan informasi akibat hasil gambar yang kurang baik dikarenakan ketebalan awan.



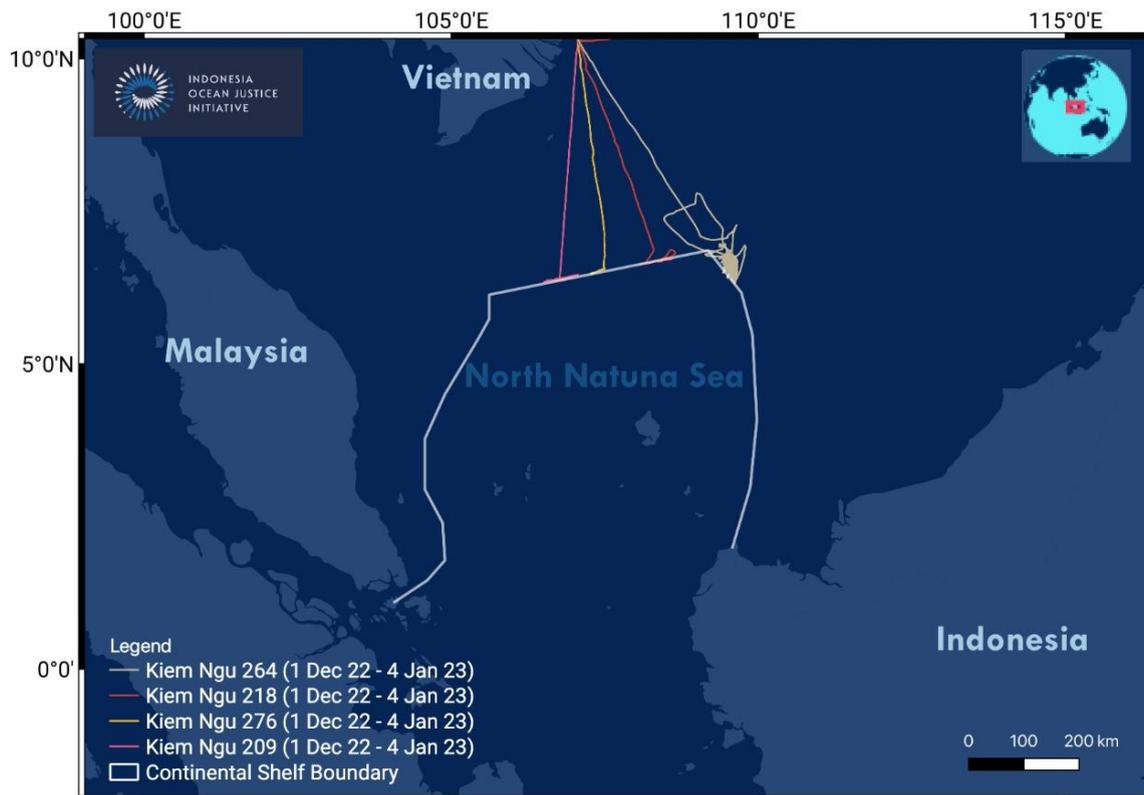
Gambar 10. Jumlah Kapal Ikan Asing yang Ditenggelamkan (Sumber: KKP)⁶

Berdasarkan Tabel 3 dan Gambar 10 di atas, penegakan hukum terhadap kapal ikan asing yang melakukan *illegal fishing* terutama yang berasal dari Vietnam mengalami penurunan sejak tahun 2019.

II. Patroli Kapal *Vietnam Fisheries Resource Surveillance (VFRS)* dan Kesepakatan Batas ZEE Indonesia-Vietnam

Meskipun Pemerintah Indonesia dan Vietnam telah menyepakati garis batas ZEE pada Desember 2022, pantauan IOJI terhadap AIS kapal VFRS menunjukkan bahwa kapal-kapal ini masih melakukan operasinya di sepanjang garis Landas Kontinen Indonesia dan Vietnam. Sejak 1 Desember 2022 sampai 4 Januari 2023 terdapat 4 kapal VFRS yang berpatroli di garis Landas Kontinen Indonesia-Vietnam yaitu kapal Kiem Ngu 264, 218, 276 dan 209. Gambar 11 berikut ini menunjukkan perlintasan dari kapal-kapal tersebut.

⁶ Dokumen Laporan Kinerja Ditjen PSDKP 2019, [https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/Ditjen%20PSDKP/Humas%20PSDKP/LAPO RAN%20KINERJA%20DIPSDKP%20TAHUN%202019.pdf](https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/Ditjen%20PSDKP/Humas%20PSDKP/LAPO%20RAN%20KINERJA%20DIPSDKP%20TAHUN%202019.pdf)



Gambar 11. Patroli Kapal Vietnam Fisheries Resource Surveillance Desember 2022 - Januari 2023 di Sepanjang Garis Batas Landas Kontinen Indonesia-Vietnam.

Analisis

Meskipun pemerintah Indonesia dan Vietnam sudah menyepakati batas ZEE, faktanya sampai Desember 2022 masih marak kapal-kapal ikan Vietnam yang patut diduga kuat melakukan *illegal fishing* di LNU sampai Desember 2022. Seharusnya, Presiden Vietnam sudah dapat menginstruksikan agar kapal-kapal VFRS yang selama ini berpatroli di garis landas kontinen Indonesia-Vietnam serta kapal-kapal ikan Vietnam yang beroperasi di area tersebut untuk mundur sampai ke belakang garis ZEE yang telah disepakati kedua negara.

Berdasarkan UNCLOS, pemerintah Vietnam selaku negara bendera kapal memiliki kewajiban untuk memastikan agar kapal-kapal yang mengibarkan benderanya tidak terlibat dalam IUU *fishing*.⁷ Fakta bahwa kapal ikan Vietnam masih marak beroperasi di garis landas kontinen dan bahkan jauh masuk ke dalam ZEE Indonesia dekat dengan Pulau Laut membuktikan bahwa pemerintah Vietnam gagal melaksanakan kewajibannya, dan pemerintah Indonesia seharusnya sudah dapat mengambil langkah hukum terhadap Vietnam berdasarkan UNCLOS.⁸

⁷ ITLOS Advisory Opinion (Case No. 21, 2 April 2015), para. 124, “It follows from article 58, paragraph 3, and article 62, paragraph 4, as well as from article 192, of the Convention that flag States are obliged to take the necessary measures to ensure that their nationals and vessels flying their flag are not engaged in IUU fishing activities.”

⁸ Pasal 94 ayat (6) dan Pasal 286 UNCLOS.

III. Kapal China Coast Guard (CCG) 5901 dan Blok Tuna

Hanya berselang 11 hari sejak Indonesia dan Vietnam menyepakati batas ZEEnya, tepatnya pada tanggal 2 Januari 2023, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (KESDM) menyetujui *Plan of Development* (PoD) di Blok Tuna⁹, sebuah area di dekat garis Landas Kontinen Indonesia dan Vietnam yang memiliki cadangan minyak dan gas (migas) alam berlimpah.¹⁰ Gambar 12 berikut ini menunjukkan lokasi Blok Tuna.



Gambar 12 Blok Tuna di Laut Natuna Utara.

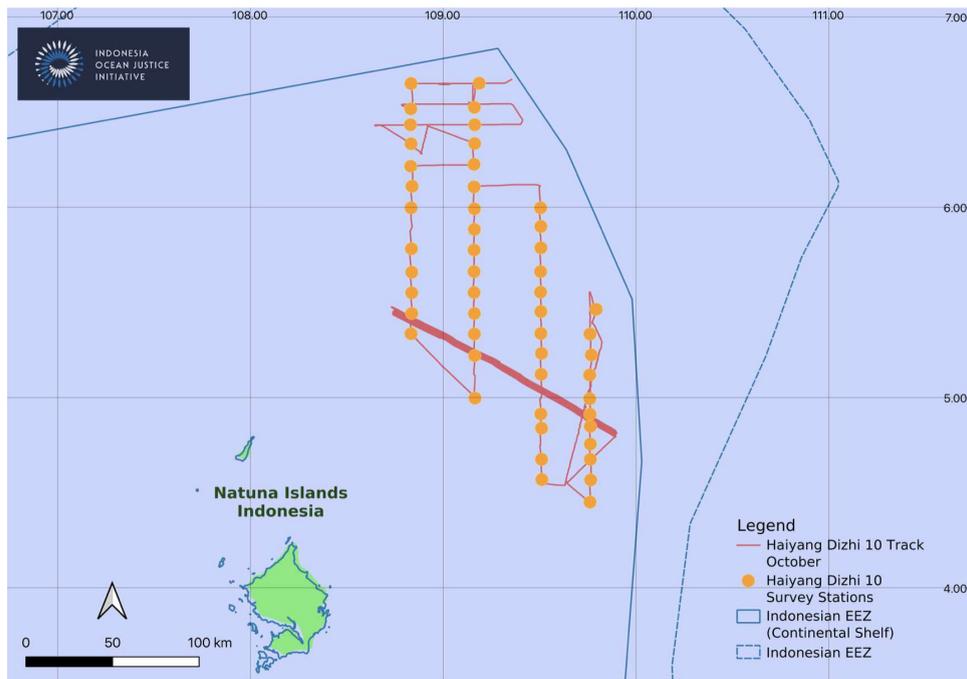
Pada bulan Oktober 2021, kapal Hai Yang Dizhi 10 berbendera Tiongkok beroperasi di area Blok Tuna dengan pergerakan membentuk pola “cetak sawah”.¹¹ Tidak diketahui secara pasti sampai saat ini apakah kegiatan yang patut diduga kuat adalah riset kelautan tersebut dilaksanakan dengan izin dari Pemerintah Indonesia atau tidak. Lebih lanjut, pada Desember 2021, Pemerintah Tiongkok pernah menyampaikan kepada Pemerintah Indonesia untuk menghentikan kegiatan eksplorasi di Blok Tuna karena klaim *nine dash line*.¹² Saat melaksanakan kegiatannya, kapal Hai Yang Dizhi 10 dikawal oleh kapal *China Coast Guard*.

⁹ Definisi *Plan of Development* berdasarkan Surat Keputusan SKK MIGAS Nomor KEP-0098/SKKMA0000/2021/S9 adalah “rencana pengembangan satu atau lebih lapangan minyak dan gas secara terpadu (integrated) untuk mengembangkan atau memproduksi cadangan hidrokarbon secara optimal, antara lain dengan mempertimbangkan aspek teknis, ekonomis, dan *health, safety & environment (HSE)*, peraturan perundang-undangan yang berlaku, *multiplier effect* bagi negara dan aspek kedaulatan negara.”

¹⁰ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20230102/44/1614207/pod-lapangan-tuna-disetujui-investasi-ditaksir-capai-rp4-54-triliun>

¹¹ Lihat analisis keamanan laut Indonesia Ocean Justice Initiative bulan September dan Oktober 2021 <https://oceanjusticeinitiative.org/2021/10/21/ancaman-iuuf-dan-keamanan-laut-indonesia-september-oktober-2021/>

¹² <https://www.cnbcindonesia.com/news/20211202175120-4-296242/china-minta-ri-stop-ngebor-minyak-natuna-ini-kata-skk-migas>



Gambar 13 pergerakan kapal Hai Yang Dizhi 10 bulan Oktober 2021.

Kapal-kapal CCG selama tahun 2022 hingga Januari 2023 terdeteksi beroperasi di perairan Laut Natuna Utara dekat dengan lokasi Blok Tuna. Rekapitulasi lokasi kapal CCG pada tahun 2022 tersaji pada Gambar 14 berikut ini.



Gambar 14. Lokasi kapal-kapal China Coast Guard di Laut Natuna Utara Tahun 2022.

Tabel berikut menyajikan informasi mengenai durasi kehadiran kapal CCG dan jarak kapal-kapal tersebut ke pulau terluar di Laut Natuna Utara, Pulau Laut.

Nama Kapal	Bulan	Jarak Terdekat Dari Pulau Laut (Pulau Terluar)
China Coast Guard 5402	November - Desember 2022	110 NM
China Coast Guard 5304	November 2022	115 NM
China Coast Guard 5403	September 2022	130 NM
China Coast Guard 2204	April - Mei 2022	100 NM
China Coast Guard 5202	Februari 2022	126 NM

Tabel 3. Informasi Patroli 5 (Lima) Kapal China Coast Guard Di ZEE Indonesia Tahun 2022

Selain kelima kapal CCG yang disebutkan di dalam tabel di atas, kapal CCG 5901 juga beroperasi di Laut Natuna Utara. **CCG 5901 yang merupakan kapal *coast guard* terbesar di dunia** mulai berpatroli di Laut Natuna Utara sejak 30 Desember 2022. Kapal ini memiliki ukuran 12.000 GT dengan panjang 165 meter dan lebar 22 meter dengan kecepatan maksimal hingga 25 knot.



Gambar 15. Ilustrasi perbandingan ukuran kapal CCG 5901 dengan kapal CCG lain.

Pergerakan kapal CCG 5901 pada tanggal 30 Desember 2022 sampai 10 Januari 2023 tersaji pada Gambar 16 berikut ini.



Gambar 16. Patroli CCG 5901 (tanggal 30 Desember 2022 s.d. 10 Januari 2023)

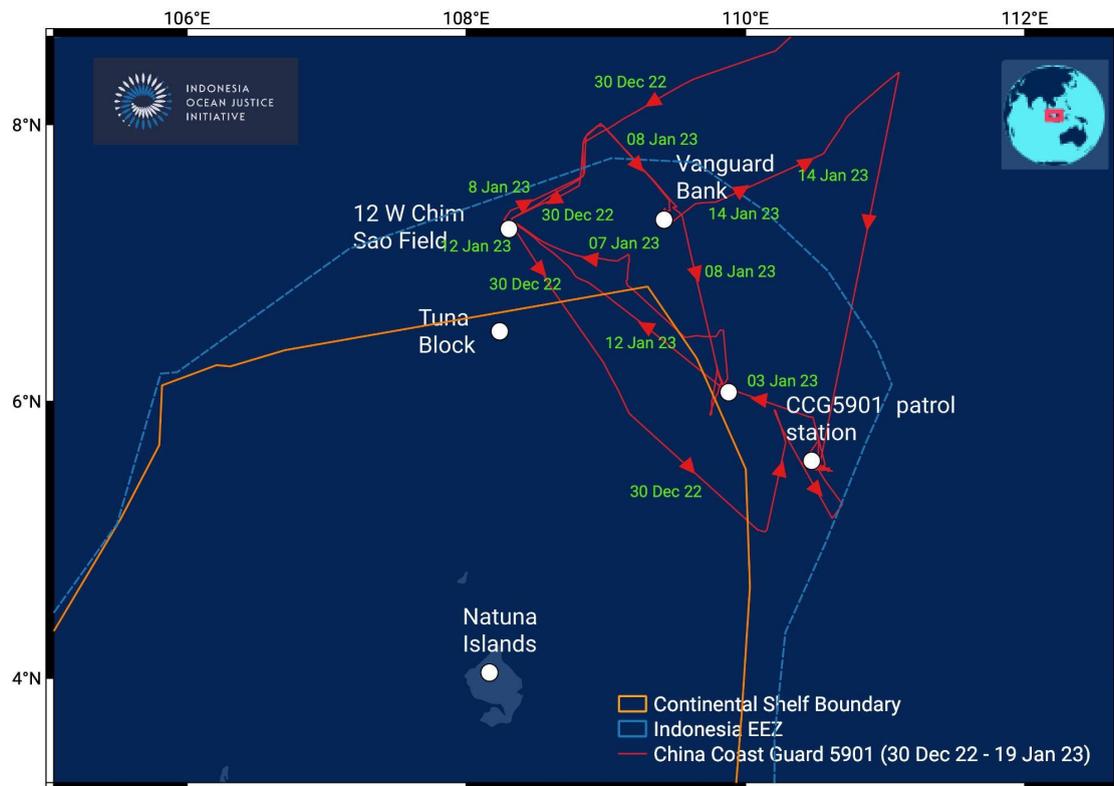
CCG 5901 terpantau bergerak “mondar mandir” dan berhenti dari satu titik ke titik lain di *Vanguard Bank*¹³ dan ladang migas *12W Chim Sao* milik Vietnam.

Pergerakan terkini CCG 5901, yaitu pada tanggal 11-19 Januari 2023 ditunjukkan pada Gambar 17 di bawah. Gambar tersebut menunjukkan CCG 5901 bergerak menuju target yang sama seperti target sebelumnya, yaitu *Vanguard Bank* dan ladang migas *Chim Sao* milik Vietnam.

¹³ Vanguard Bank is an entirely submerged feature in the southern portion of the South China Sea that hosts three Vietnamese outposts. <https://amti.csis.org/vanguard-bank/>



Gambar 17. Patroli CCG 5901 (tanggal 11 s.d. 19 Januari 2023)



Gambar 18. Patroli CCG 5901 - diperbesar (30 Des 2022- 19 Jan 2023)

Analisis

UNCLOS mengatur bahwa setiap kapal memiliki kebebasan untuk berlayar di ZEE negara lain. Namun demikian, terdapat beberapa pembatasan sebagai berikut:

Pertama, meski UNCLOS tidak mengatur definisi tekstual terhadap kata “navigasi” di ZEE, makna atau konteks dari kata ini dapat kita temukan dengan merujuk pada pasal-pasal lain¹⁴ di dalam UNCLOS. Rezim navigasi di laut teritorial (*innocent passage*), di perairan kepulauan (*archipelagic sea lane passage*), di selat untuk pelayaran internasional (*transit passage*) **memaknai navigasi sebagai perlintasan yang cepat (*expeditious*) dan terus-menerus (*continuous*) melalui wilayah perairan negara lain**. Ini berarti, kecuali ada alasan yang sah menurut hukum (misalnya karena *force majeure* atau karena menolong seseorang yang berada dalam keadaan gawat darurat di laut), perlintasan sebuah kapal di perairan negara lain harus terjadi secara cepat dan terus menerus. Makna navigasi ini juga berlaku bagi kebebasan navigasi di ZEE.

Kedua, UNCLOS mengatur mengenai kewajiban *due regard*¹⁵ yang harus dipatuhi oleh negara bendera saat kapal yang mengibarkan benderanya melintas di ZEE negara lain. Kewajiban *due regard* ini mewajibkan kapal yang melintas di ZEE negara lain untuk menghormati hak dari negara yang perairannya dilintasi tersebut. Bentuk penghormatan dimaksud antara lain berhati-hati dan menahan diri untuk tidak melanggar hak berdaulat dari negara yang perairannya sedang dilintasi dan, dalam hal muncul keraguan, berkonsultasi dengan itikad baik dengan negara yang perairannya sedang dilintasi.

Ketiga, UNCLOS juga mengatur mengenai kewajiban beritikad baik (*good faith*) dan tidak sewenang-wenang melaksanakan haknya (*abuse of right*).¹⁶ Pelaksanaan hak yang sewenang-wenang merupakan salah satu wujud dari pelanggaran *good faith*. Yang dimaksud dengan *abuse of right* adalah melaksanakan hak yang dimiliki dengan tidak wajar atau dengan tidak mengindahkan *legitimate expectation* dari pihak lain. 3 (tiga) bentuk *abuse of right* adalah: (i) pelaksanaan hak oleh satu pihak dengan cara-cara yang mengakibatkan pihak lain tidak dapat melaksanakan haknya; (ii) pelaksanaan hak oleh satu pihak dengan tujuan yang tidak sesuai dengan tujuan luhur dari hak tersebut; (iii) pelaksanaan hak oleh satu pihak yang menyebabkan kerugian pada pihak lain. (Reinhold, 2013).

Perlintasan CCG 5901 sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 18 di atas bukanlah perlintasan yang cepat dan terus menerus melintasi ZEE Indonesia dan Vietnam. CCG 5901 berkeliling dari satu titik ke titik lain dan juga berhenti pada lokasi dan periode waktu tertentu dalam rentang waktu 20 hari. Menjadi wajar dan patut jika perlintasan ini tidak dipandang sebagai pelaksanaan kebebasan berlayar atau ada tujuan lain dari perlintasan yang dilakukan CCG 5901 yang berpotensi kuat melanggar prinsip-prinsip navigasi, kewajiban *due regard* dan *good faith* sebagaimana dijelaskan di atas.

¹⁴ Metode interpretasi ini dikenal sebagai *systematic interpretation* sebagaimana diatur dalam Pasal 31 ayat (1) Vienna Convention on the Law of Treaties 1969.

¹⁵ Pasal 58 ayat (3) UNCLOS.

¹⁶ Pasal 300 UNCLOS

IV. Operasi Kapal Ikan Indonesia di ZEE Papua New Guinea

Pada bulan Desember 2022, IOJI mendeteksi 16 kapal ikan Indonesia (KII) beroperasi di ZEE Papua New Guinea. Sebelumnya, IOJI juga mendeteksi 59 KII yang sebagian besar menggunakan alat tangkap pancing cumi pada bulan Februari 2022.¹⁷

Aktivitas KII di wilayah tersebut direspon oleh pemerintah Papua New Guinea dengan mengirimkan kapal patroli angkatan bersenjata HMPNGS Ted Diro 401 di bulan Agustus 2022. Pada tanggal 22 Agustus 2022, terjadi insiden penembakan oleh patroli Papua New Guinea terhadap seorang nelayan Indonesia asal Merauke yang menahkodai kapal ikan KM Calvin 02 (29 GT). Insiden tersebut mengakibatkan nelayan tersebut tewas.¹⁸ Selain itu, terdapat 2 kapal ikan Indonesia lainnya yang ditahan oleh otoritas Papua New Guinea.¹⁹

Tabel berikut ini merupakan daftar KII yang beroperasi di ZEE Papua New Guinea.

MMSI	NAMA KAPAL	GT	ALAT TANGKAP
444440821	LATIMOJONG 5	29	N/A
150101278	SEMANGGA 5	30	N/A
525700393	DEVI CLORA	110	PANCING CUMI
525301018	SURYA NELAYAN 18	75	PANCING CUMI
525101542	ORTEGA 18	N/A	N/A
525800762	BANDAR BAHARI 889	135	PANCING CUMI
525900504	SAHABAT 88	148	PANCING CUMI
525201718	REJEKI SAMUDRA 82	128	PANCING CUMI
525400161	NELAYAN SAMUDRA 11	143	PANCING CUMI
525700959	SANJAYA 103	144	PANCING CUMI
525700961	SANJAYA 101	136	PANCING CUMI
525101544	KM BRONIES 37	N/A	N/A
525800694	KM SAMUDRA SUKSES	85	PANCING CUMI
525700769	SANJAYA 119	138	PANCING CUMI
525700847	BINTANG MUTIARA 1	148	PANCING CUMI
525900809	HASIL LAUT 72	148	JARING INSANG HANYUT

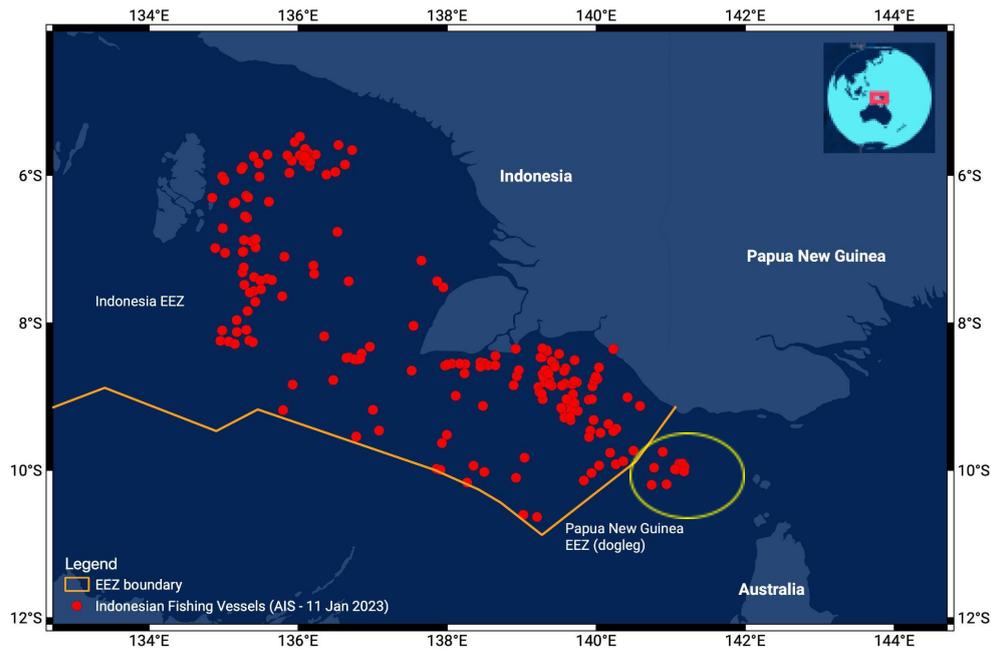
Tabel 5. Daftar Kapal Ikan Indonesia yang Terdeteksi Melakukan Intrusi dan Penangkapan Ikan Secara Ilegal di ZEE Papua New Guinea pada Desember 2022.

Lokasi operasi KII di ZEE Papua New Guinea tersaji pada Gambar 19 berikut ini.

¹⁷ Analisis Illegal Fishing dan Keamanan Laut IOJI, Februari 2022, <https://oceanjusticeinitiative.org/2022/03/01/ancaman-keamanan-laut-dan-iuuf-di-indonesia-februari-2022/>

¹⁸ <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220825142706-113-839051/kemlu-panggil-plt-dubes-papua-nugini-buntut-penembakan-nelayan-ri>

¹⁹ <https://www.benarnews.org/indonesian/berita/indonesia-kirim-nota-diplomatik-png-penembakan-nelayan-08252022131149.html>



Gambar 19. Kapal Ikan Indonesia Terdeteksi beroperasi di ZEE Papua New Guinea pada Desember 2022.
Sumber: AIS.

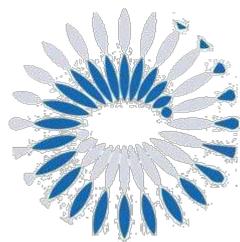
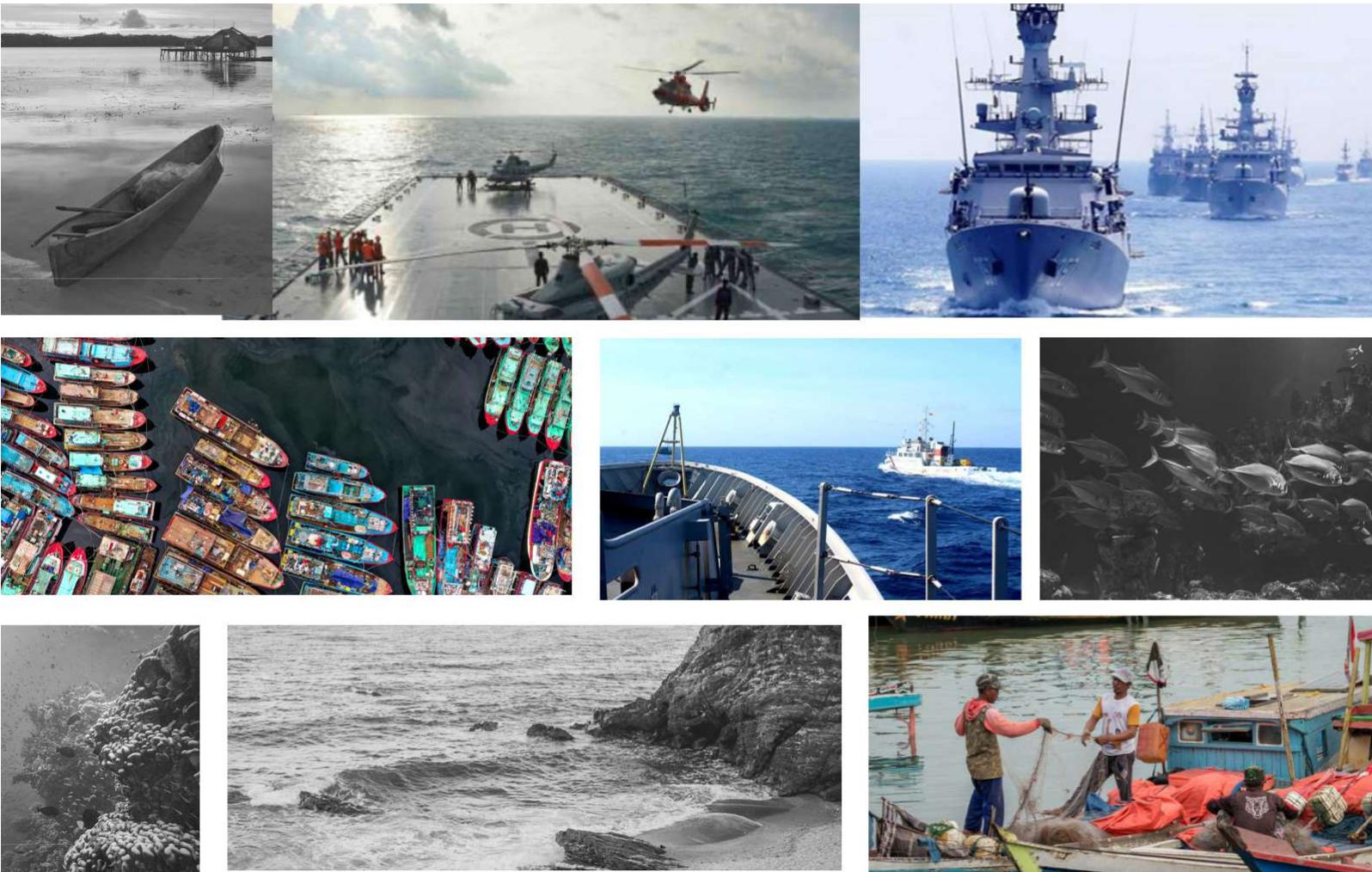
Sebagaimana Indonesia mengharapkan agar negara lain menghormati dan tidak melanggar hak berdaulat Indonesia di ZEE, demikian juga Indonesia harus menjaga agar tidak terjadi pelanggaran hak berdaulat negara lain oleh kapal ikan Indonesia. Gambar 19 menunjukkan bahwa terdapat beberapa kapal ikan Indonesia yang diduga kuat beroperasi di ZEE Papua New Guinea.

V. Rekomendasi

1. Berdasarkan data analisis pergerakan kapal yang telah dijelaskan di atas, kami merekomendasikan:
 - a. Pemerintah RI menyampaikan secara tegas kepada pemerintah Vietnam untuk menghormati kesepakatan ZEE Indonesia Vietnam dengan cara menarik mundur armada kapal VFRS serta kapal ikan sampai ke belakang garis batas ZEE Indonesia Vietnam termasuk menetapkan jangka waktu jika diperlukan.
 - b. Pemerintah RI mempercepat penyelesaian pembangunan infrastruktur serta sarana dan prasarana keamanan laut di Natuna (salah satu *major project* RPJMN yang masuk dalam Rencana Kerja Pemerintah tahun 2023). Keberadaan infrastruktur serta sarana dan prasarana keamanan laut ini akan mampu mewujudkan *continuous presence* pemerintah di Laut Natuna Utara untuk menjaga hak berdaulat Indonesia dan menangkal pergerakan-pergerakan kapal *China Coast Guard* yang mengganggu hak berdaulat Indonesia.

Konsekuensi logis dari *continuous presence* adalah penegakan hukum yang tegas dan konsisten. Penurunan angka pelanggaran, yang merupakan tujuan utama dari penegakan hukum, harus dapat diwujudkan pasca tersedianya infrastruktur pengawasan yang memadai di Natuna.

2. Pemerintah RI melakukan pemeriksaan terhadap kapal-kapal ikan Indonesia yang terdeteksi berada di ZEE Papua New Guinea sebagai bentuk pelaksanaan *flag state effective control* atas kapal-kapal yang mengibarkan bendera Indonesia.



INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE

Wisma Penta Lt. 1
Jalan Kebon Sirih No. 65
Jakarta Pusat, Indonesia 10340

<https://oceanjusticeinitiative.org>