



INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE



Laporan Deteksi dan Analisis Ancaman Keamanan Laut

di Wilayah Perairan dan Wilayah
Yurisdiksi Indonesia

PERIODE:

**NOVEMBER 2024 –
MEI 2025**

**ANCAMAN *IUU FISHING* PERIODE NOVEMBER 2024
HINGGA MEI 2025 DI WILAYAH PENGELOLAAN
PERIKANAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA (WPPNRI)**

Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI)



Daftar Isi

Daftar Isi	1
Ringkasan Eksekutif	3
Bab 1 : Pendahuluan	10
A. Metodologi	10
Bab 2: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 711	11
A. Deteksi di WPPNRI 711	11
B. Respon Pemerintah Indonesia terhadap Praktik IUU Fishing di LNU	17
C. Analisis terkait Deteksi Illegal Fishing di WPPNRI 711	21
C.1. Perkembangan Masalah Sengketa Batas Wilayah di WPPNRI 711	23
C.2. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 711	26
Bab 3: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 716	28
A. Deteksi di WPPNRI 716	28
Kapal Riset Perikanan Filipina	28
Kapal Ikan Berbendera Filipina	30
B. Analisis terkait Deteksi di WPPNRI 716	35
B.1. Tentang WPPNRI 716	36
B.2. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 716	39
Dugaan Riset Ilmiah Kelautan Tanpa Izin	39
Dugaan IUU Fishing	40
Menjaga Keamanan Laut di Garis Batas Indonesia-Filipina	40
Bab 4: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 717	42
A. Deteksi di WPPNRI 717	42
B. Analisis terkait Deteksi di WPPNRI 717	48
B.1. Tentang WPPNRI 717	48
B.2. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 717	53
B.2.1. Kegiatan alih muat di tengah laut (transshipment-at-sea)	53
Aturan Transshipment at Sea menurut WCPFC	60
Aturan Transshipment di WPPNRI menurut Peraturan Perundang-undangan Nasional	61
Potensi Pelanggaran dari Aktivitas Transshipment	65
B.2.2. Mengangkut Ikan tanpa Izin	66
B.2.3. Interpretasi Ketentuan Hukum untuk Memperkuat	

Pemberantasan Unreported Fishing by Illegal Transshipment	67
Bab 5: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 572	70
A. Deteksi di WPPNRI 572	70
B. Analisis terkait Deteksi di WPPNRI 572	73
B.1. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 572	73
Tindak Pidana terkait Perikanan (Fisheries-Related Crimes)	73
Dugaan People Smuggling di atas Kapal 2508	75
Bab 6: Kesimpulan dan Rekomendasi	77
A. Kesimpulan	77
B. Rekomendasi	78

Ringkasan Eksekutif

Dengan luasnya laut Indonesia, praktik *illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* adalah ancaman keamanan laut yang selalu terjadi di Indonesia dan tentunya tidak dapat diabaikan. Sejak 2021, Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) secara rutin melakukan deteksi dan analisis terhadap ancaman keamanan laut di wilayah perairan¹ dan wilayah yurisdiksi² Indonesia, terutama yang melibatkan kapal-kapal berbendera asing. Program ini dilakukan sebagai bentuk nyata partisipasi masyarakat sipil dalam penyelenggaraan keamanan, keselamatan dan penegakan hukum (KKPH) di wilayah laut Indonesia sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 31 Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.³ Deteksi dan analisis dalam laporan ini dilakukan selama periode November 2024 hingga Mei 2025.

Dalam proses deteksi dan analisisnya, IOJI menggunakan berbagai perangkat dan sumber data, antara lain *Lloyd's List Intelligence Seasearcher AIS Monitoring*, *Global Fishing Watch (GFW)*, *Sentinel Hub Observation Browser*, *Skylight* dan *Geographical Information System (GIS) Qgis*. Pada dasarnya, sumber data tersebut berisi informasi *Automatic Identification System (AIS)* dan citra satelit yang diolah, divalidasi dan dianalisis sedemikian rupa sehingga menghasilkan informasi yang bermakna dalam memetakan ancaman keamanan laut. Setelah deteksi dilakukan melalui perangkat teknologi tersebut, selanjutnya dilakukan analisis pola pergerakan kapal dan analisis hukum, guna memperkuat analisis data terkait

¹ Wilayah perairan terdiri dari laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

² Wilayah yurisdiksi terdiri dari Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), Landas Kontinen dan Zona Tambahan.

³ Pasal 31 PP 13/2022 mengatur, “*Dalam hal adanya dugaan pelanggaran hukum atau kecelakaan di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, kapal dan/ atau masyarakat wajib segera melaporkan kepada pusat informasi keamanan dan keselamatan laut.*”

potensi pelanggaran.

Pembahasan deteksi dimulai dari Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) 711, dimana Laut Natuna Utara (LNU) masih terus dipenuhi dengan kapal-kapal ikan yang patut diduga kuat berasal dari Vietnam melakukan *illegal fishing*. Praktik *illegal fishing* oleh kapal ikan Vietnam ini terjadi secara berulang dan kontinu dan mencapai intensitas tertinggi pada bulan April s.d. Mei dan Agustus s.d. September setiap tahunnya. Kapal-kapal ikan Vietnam ini menggunakan alat tangkap *pair trawl*, menjerat berbagai jenis ikan termasuk ikan rucah, yang diduga menjadi bahan baku industri *fishmeal* di Vietnam.

April 2025 merupakan waktu terdeteksinya 74 kapal ikan Vietnam di LNU berdasarkan citra satelit. Beberapa kapal tersebut bahkan beroperasi pada jarak yang cukup dekat dengan Pulau Seluan di Kabupaten Natuna, yaitu sekitar 72 km atau 39 mil laut. Dapat diperkirakan potensi kerugian negara dengan beroperasinya ke-74 kapal ikan Vietnam di LNU tersebut dapat mencapai Rp5,6 triliun.

Kapal-kapal Vietnam yang melakukan operasi pada April 2025 berasal dari provinsi Kien Giang, delta sungai Mekong. Berbeda dengan tahun-tahun sebelumnya dimana kapal ikan Vietnam kebanyakan berasal dari provinsi Ba Ria. Kien Giang adalah salah satu provinsi di Vietnam dengan produksi pakan ikan budidaya atau *fish meal* terbesar di Vietnam. Vietnam sendiri adalah negara terbesar yang memproduksi *fish meal* di kawasan Asia Tenggara. Rantai pasok bahan mentah mereka membutuhkan ikan rucah sebagai bahan baku. Dengan demikian ikan rucah yang diambil oleh kapal ikan Vietnam dari LNU dapat menyumbang produksi dan ekspor *fish meal* Vietnam. Ikan rucah di Vietnam pada

akhirnya dimanfaatkan sebagian besar untuk *fish meal* dalam memajukan ekspor pakan untuk budidaya perikanan (*seafood*) dan peternakan di Vietnam.

Sengketa batas ZEE Indonesia dengan Vietnam seyogyanya tidak dapat dijadikan dalih masih maraknya aktivitas *illegal fishing* oleh kapal ikan Vietnam yang sudah berlangsung kurang lebih 10 tahun terakhir, sebab kedua negara telah sepakat mengenai garis batas ZEE pada tahun 2022. Lebih lanjut, saat ini kesepakatan tersebut sudah dalam proses ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia. Pola pergerakan puluhan ribu kapal ikan Vietnam dan kapal pemerintah Vietnam pun sudah mundur ke utara sejak April 2024. Hal ini mengindikasikan usaha Vietnam mematuhi batas ZEE yang disepakati. Sayangnya, puluhan hingga ratusan kapal ikan Vietnam masih melakukan operasi penangkapan ikan tanpa izin di LNU hingga dekat dengan pulau terluar Indonesia walaupun telah terjadi kesepakatan batas ZEE.

Selain di WPPNRI 711, WPPNRI 716 yaitu di wilayah ZEE Indonesia Laut Sulawesi khususnya di wilayah perbatasan Indonesia Filipina, pada area rawan/*hotspot illegal fishing* yang disebut “area dinosaurus”, mengalami ancaman *illegal fishing* oleh kapal-kapal ikan dari Filipina dengan metode *hit and run*. Artinya, aktivitas *illegal fishing* tidak berlangsung lama, dan segera setelah selesai melaksanakan aksinya, mereka keluar dari ZEE Indonesia. Sebagai contoh, sebuah kapal ikan berbendera Filipina dengan alat tangkap *purse seine* bernama Princess Janice 168 terdeteksi melakukan *illegal fishing* di Laut Sulawesi dengan modus *hit and run* tanpa mengoperasikan AIS. Selain itu, IOJI mendeteksi kapal riset Filipina MV Northern Ice yang terpantau melakukan survei hidrografi dalam rangka penelitian perikanan di Laut Sulawesi selama periode November 2024.

Wilayah laut ZEE Indonesia di Samudera Pasifik utara Papua, yaitu di WPPNRI 717 mulai menunjukkan tanda-tanda pelanggaran *IUU fishing* seiring dengan meningkatnya aktivitas kapal-kapal ikan Indonesia di wilayah tersebut. Kapal pengangkut ikan asing berbendera Panama, bernama Zhong Yu Marine berangkat dari pelabuhan Bangkok, Thailand pada 16 November 2024 dengan tujuan Pohnpei, Republik Federasi Mikronesia. Sesampainya di ZEE Indonesia sebelah utara Papua, sejak tanggal 26 November 2024 hingga 18 Desember 2024 (selama 22 hari) kapal tersebut bergerak mondar-mandir di WPPNRI 717, tepatnya di Samudera Pasifik bagian utara Papua. Aktivitas mondar-mandir kapal pengangkut ikan asing di WPPNRI 717 memunculkan dugaan adanya kegiatan alih muat atau *transshipment* ilegal dengan kapal ikan lain. Penelitian lanjutan terhadap data AIS menunjukkan bahwa terdapat potensi “interaksi” antara kapal Zhong Yu Marine dengan kapal penangkapan ikan berbendera Indonesia.

Kapal perikanan berpotensi untuk menjadi alat bagi pelaku tindak pidana perikanan maupun bukan perikanan di laut, contohnya penyelundupan (*smuggling*) dan/atau tindak pidana perdagangan orang (*human trafficking*). Hal ini dapat terjadi secara lintas batas negara dan terorganisir sebagaimana temuan IOJI atas sebuah kapal yang berlayar dari Hongkong sampai ke perairan laut lepas di Samudera Hindia dekat dengan batas terluar ZEE Australia sebelah barat dan kemudian masuk ke perairan Indonesia tepatnya di WPP 572 (sebelah selatan Pulau Jawa).

Berdasarkan AIS, kapal ini bernama “2508”. Ia terdeteksi berangkat dari Hongkong pada tanggal 26 Maret 2025 dan tiba di perairan Johor, Malaysia pada 31 Maret 2025. Kapal ini kemudian menuju Selat Malaka dan melanjutkan perjalanan hingga ke laut lepas Samudra Hindia sisi luar ZEE Australia sebelah

barat. Pergerakan kapal ikan ini, saat ia berada di laut lepas dekat dengan batas terluar ZEE Australia sebelah barat, masuk dalam kategori *loitering* yang mengindikasikan adanya peristiwa tertentu. Pemeriksaan oleh negara pantai berdasarkan ketentuan UNCLOS diperlukan untuk memastikan ada tidaknya indikasi tindak pidana yang dilakukan oleh awak kapal ini. Melalui sebuah *alert*, IOJI melaporkan peristiwa *loitering* ini dan Direktorat Jenderal PSDKP merespon dengan melaksanakan pemeriksaan terhadap kapal tersebut di perairan sekitar Prigi pada 7 Mei 2025. Dari pemeriksaan tersebut, diketahui bahwa kapal tersebut bernama FV Yue Lu Yu 28359 dan ditemukan juga beberapa indikasi tindak pidana. Pemeriksaan dilanjutkan dengan berkoordinasi dengan instansi lain yang terkait.⁴

Dengan berbagai deteksi dan analisis ancaman *IUU fishing* dan dugaan tindak pidana di laut sebagaimana diuraikan di atas, IOJI merekomendasikan:

1. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 711**, Pemerintah Indonesia perlu segera mengesahkan Undang-Undang garis batas ZEE di Laut Natuna Utara dan memublikasikan titik-titik koordinat yang membentuk garis batas ZEE Indonesia-Vietnam kepada seluruh pemangku kepentingan terutama para nelayan dan pelaku industri perikanan tangkap sehingga mereka dapat memanfaatkan sumber daya perikanan sampai pada garis batas terluar ZEE tersebut. Lebih lanjut, penangkapan terhadap kapal-kapal ikan asing yang melakukan penangkapan ikan tanpa izin di LNU harus lebih intensif dilakukan mengingat jumlahnya yang sangat banyak dan terlebih penggunaan alat tangkap *pair trawl* yang sangat merusak.
2. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 716**, Pemerintah Indonesia perlu melaporkan dugaan *IUU fishing* di perbatasan ZEE Indonesia dan Filipina

⁴ <https://kkp.go.id/djpsdkp/kkp-tangkap-kapal-ikan-asing-berbendera-china-oZKL/detail.html>

oleh KIA Filipina dengan pola *hit and run* serta dugaan kegiatan alih muatan ilegal secara resmi ke Sekretariat WCPFC. Sementara itu, terkait aktivitas kapal riset Filipina hingga ke ZEE Indonesia, Pemerintah Indonesia perlu meminta klarifikasi kepada Pemerintah Filipina mengenai dugaan aktivitas riset kelautan yang dilakukan MV Northern Ice di Laut Sulawesi. Pemerintah Indonesia juga harus mengambil langkah yang tegas apabila ditemukan hal yang merugikan negara, misalnya pelaksanaan penelitian tersebut dilakukan tanpa izin, terdapat pengambilan sampel tanpa prosedur dan/atau adanya kerusakan lingkungan laut.

3. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 717**, Kementerian Kelautan dan Perikanan melakukan penyelidikan lebih lanjut menggunakan sumber data yang komprehensif, termasuk *vessel monitoring system* (VMS), *logbook*, data tangkapan ikan, dokumentasi perizinan dan kepemilikan kapal terkait dugaan adanya interaksi kapal ikan Indonesia dengan kapal pengangkut ikan berbendera asing (KIA) Zhong Yu Marine di WPPNRI 717. Hal ini perlu dilakukan dalam rangka penggalian lebih lanjut atas dugaan *transshipment* ilegal yang dilakukan di ZEE Indonesia.
4. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 572**, kerjasama yang kuat antar lembaga penegak hukum (*inter-agency cooperation*) di Indonesia sangat dibutuhkan. Dalam konteks kasus kapal FV Yue Lu Yu 28359 (kapal 2508), Pemerintah Indonesia juga harus memberikan notifikasi kepada lembaga internasional, seperti UNODC dan INTERPOL, untuk mengidentifikasi dan memverifikasi modus operandi yang dilakukan oleh kapal tersebut. Selain itu, Indonesia juga perlu berkoordinasi dengan pemerintah negara tetangga yang diduga menjadi tempat tujuan/transit kapal tersebut untuk menurunkan para korban penyelundupan orang (*people smuggling*).

5. **Mengenai aspek pengawasan dan penegakan hukum**, Pemerintah Indonesia harus memperkuat sistem keamanan laut dengan fokus utama “*the 3A+1 abilities*”, yaitu:

- 1) *ability to detect* - kemampuan pendeteksian aktivitas di laut yang cepat dan akurat dengan teknologi pemantauan multi-sumber data dan informasi yang terintegrasi antar kementerian dan lembaga yang didukung dengan sarana dan prasarana pemantauan di lapangan yang memadai;
- 2) *ability to respond* - kemampuan merespons dan/atau menindak tegas pelanggaran yang terjadi;
- 3) *ability to punish* - kemampuan menjatuhkan sanksi dan/atau hukuman yang menjerakan pelaku sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku; dan
- 4) *ability to cooperate with the international community* - kemampuan untuk mengatasi ancaman keamanan laut melalui kerja sama internasional, baik secara langsung dengan pemerintah negara lain maupun dengan lembaga internasional yang secara khusus menangani isu ancaman laut tertentu, contohnya berkoordinasi dengan UNODC dan INTERPOL dalam menangani kasus *illegal fishing* dan *transnational organized fisheries crime*.

Bab 1 : Pendahuluan

A. Metodologi

Deteksi terhadap aktivitas kapal-kapal dilakukan dengan menggunakan *Lloyds Intelligence Seasearcher AIS monitoring*, GFW, Sentinel Hub *Earth Observation Browser*, *Skylight*, dan GIS *Qgis*.

Analisis dilakukan merujuk pada pola lintasan kapal, jenis kapal, durasi kapal pada lokasi laut tertentu, dan parameter-parameter data lainnya seperti kecepatan kapal yang umumnya melambat saat melakukan penangkapan ikan atau saat mendukung kegiatan penangkapan ikan, misalnya *ship to ship transshipment*.

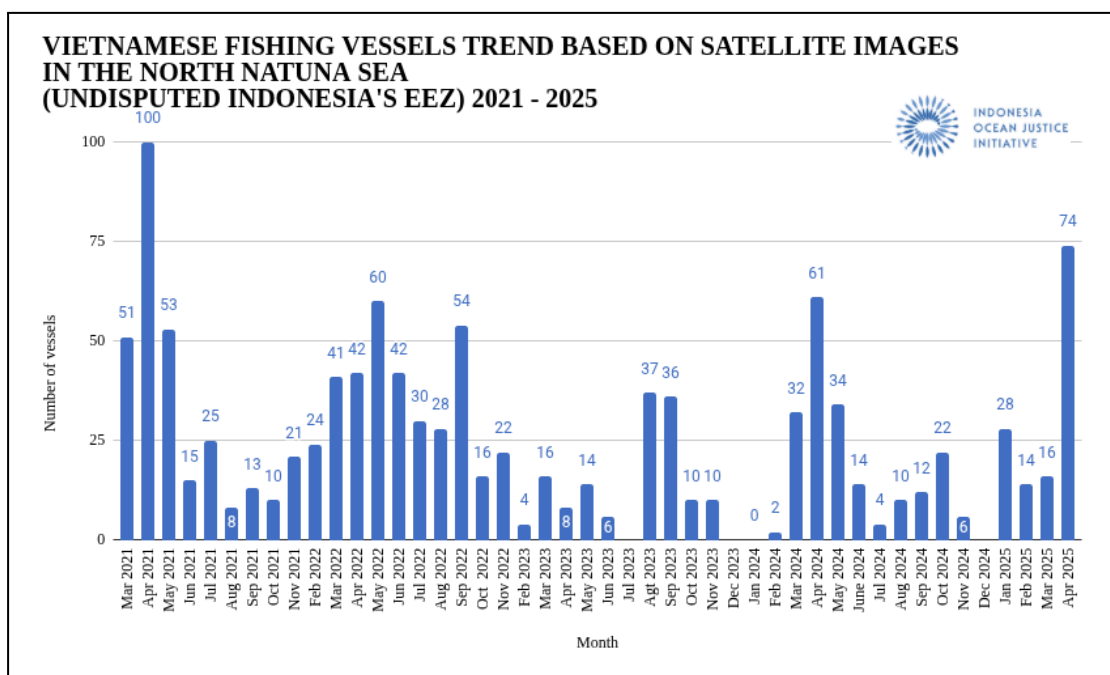
Citra satelit memperkuat indikasi terjadinya aktivitas tertentu di laut, misalnya penangkapan ikan. Sebagai contoh, citra satelit dapat menunjukkan keberadaan kapal-kapal yang berpasangan di LNU yang mana hal tersebut merupakan indikasi kuat aktivitas penangkapan ikan dengan menggunakan alat tangkap pair trawl (jaring pukat yang ditarik oleh dua kapal secara berpasangan).

Setelah data primer dikumpulkan, analisis hukum diuraikan dengan mengacu pada ketentuan-ketentuan hukum internasional, seperti Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*) dan peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku di Indonesia.

Bab 2: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 711

A. Deteksi di WPPNRI 711

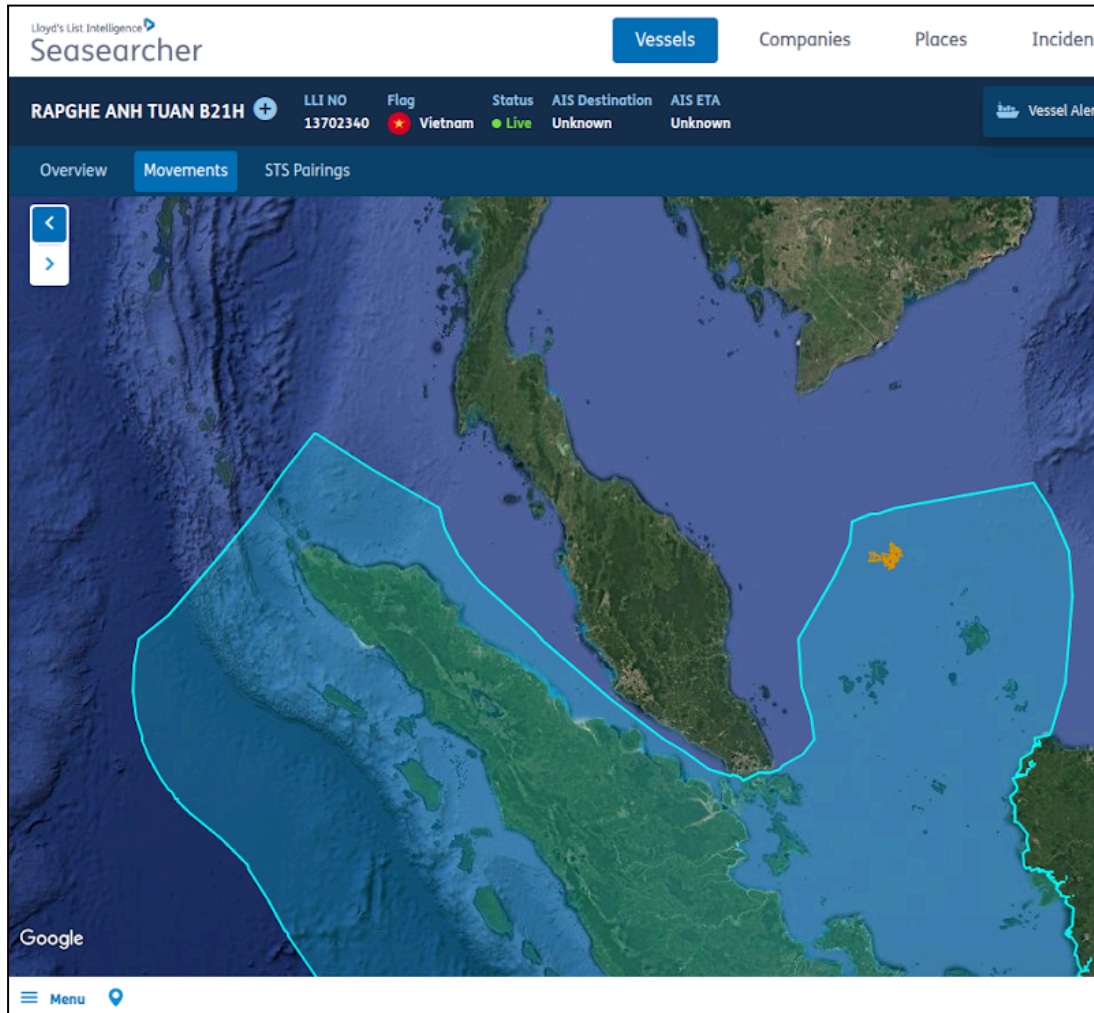
Deteksi di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) 711 dengan citra satelit pada periode November 2024 sampai April 2025 melengkapi data historis pola intensitas operasi kapal-kapal ikan Vietnam di Laut Natuna Utara sebagaimana ditunjukkan pada grafik berikut.



Gambar 1. Grafik Pola Intensitas Operasi Kapal Ikan Vietnam di LNU Berdasarkan Citra Satelit Pada Maret 2021 hingga April 2025.

Grafik tersebut di atas menunjukkan bahwa pada bulan Maret-April-Mei dan Agustus-September setiap tahunnya, selalu terjadi peningkatan jumlah kapal ikan Vietnam yang beroperasi secara tanpa izin di LNU. Deteksi terkini, yaitu pada 11 April 2025, ditemukan sebanyak 74 kapal ikan Vietnam yang beberapa diantaranya bahkan beroperasi dekat dengan Pulau Seluan di Kabupaten Natuna, yaitu sejauh kurang lebih 72 km atau 39 mil laut.

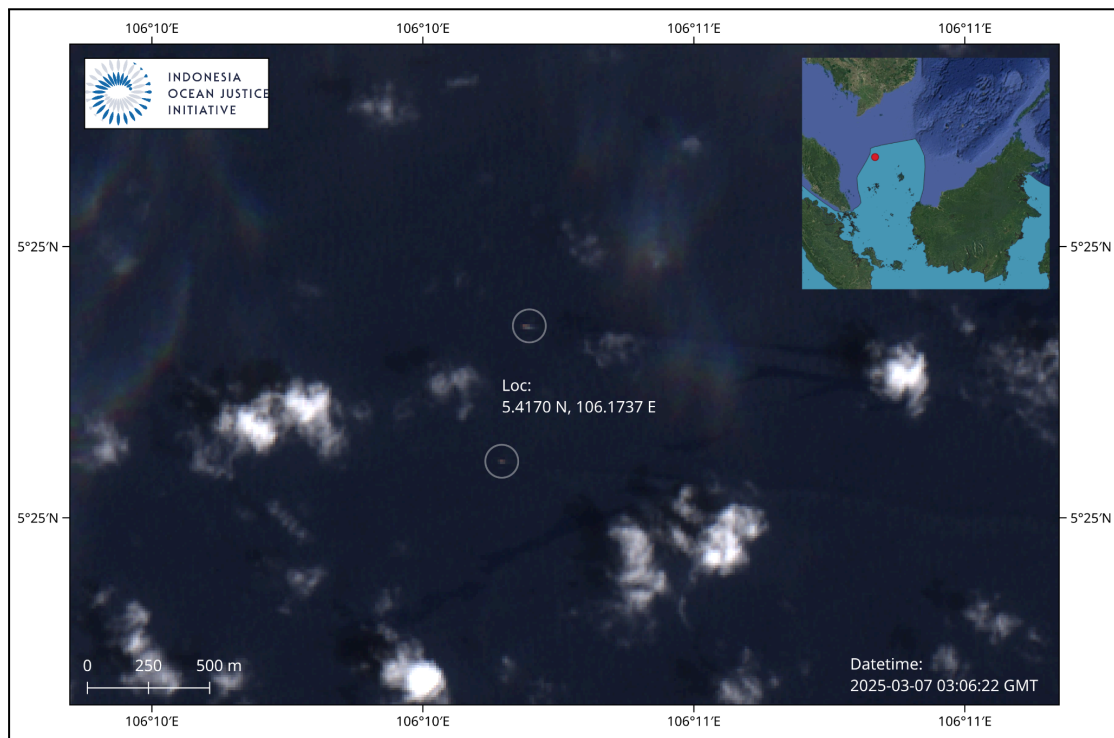
Selain citra satelit, IOJI juga menggunakan AIS⁵ untuk memantau keberadaan kapal ikan Vietnam di LNU. Berikut ini adalah contoh kapal ikan Vietnam terdeteksi berdasarkan pemantauan citra satelit dan AIS yang saling memvalidasi.



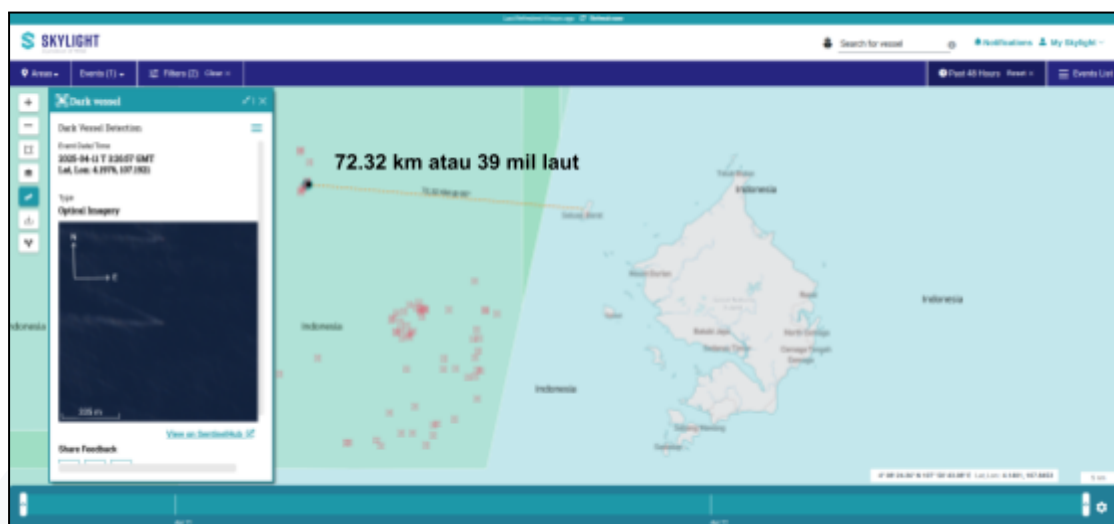
Gambar 2. Kapal Ikan Vietnam RAPGHE ANH TUAN B21H (MMSI 574150420) Beroperasi di LNU Bagian Barat Laut, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia Pada Koordinat 5° 24' 3" N 106° 16' 8" E (5.4008 N, 106.2688 E) mulai 7 Maret 2025 (Sumber: Data AIS *Seasearcher* Lloyd's Intelligence).

⁵AIS singkatan dari *Automated Identification System*. AIS merupakan sebuah teknologi yang digunakan di atas kapal di tengah laut untuk mengetahui keberadaan kapal di sekitarnya untuk mencegah tabrakan. Teknologi ini juga dapat digunakan untuk mengetahui posisi kapal di laut oleh pihak-pihak tertentu di darat, misalnya pemilik kapal, pusat pemantauan karena teknologi ini mengirimkan berbagai data salah satunya adalah data posisi kapal di tengah laut.

Keberadaan kapal RAPGHE ANH TUAN B21H di atas dikonfirmasi dengan pemantauan citra satelit area barat-laut LNU sebagai berikut:



Gambar 3. Deteksi Sepasang Kapal Pair Trawl di ZEE Indonesia Pada 7 Maret 2025 (Sumber: Sentinel-2 T48NXM_20250307T030621_TCI_10m, Hillshade Rendering).



Gambar 4. Deteksi Kapal Ikan Vietnam pada 11 April 2025 yang Berjarak 39 Mil Laut dari Pulau Seluan di Natuna (Sumber: Skylight).

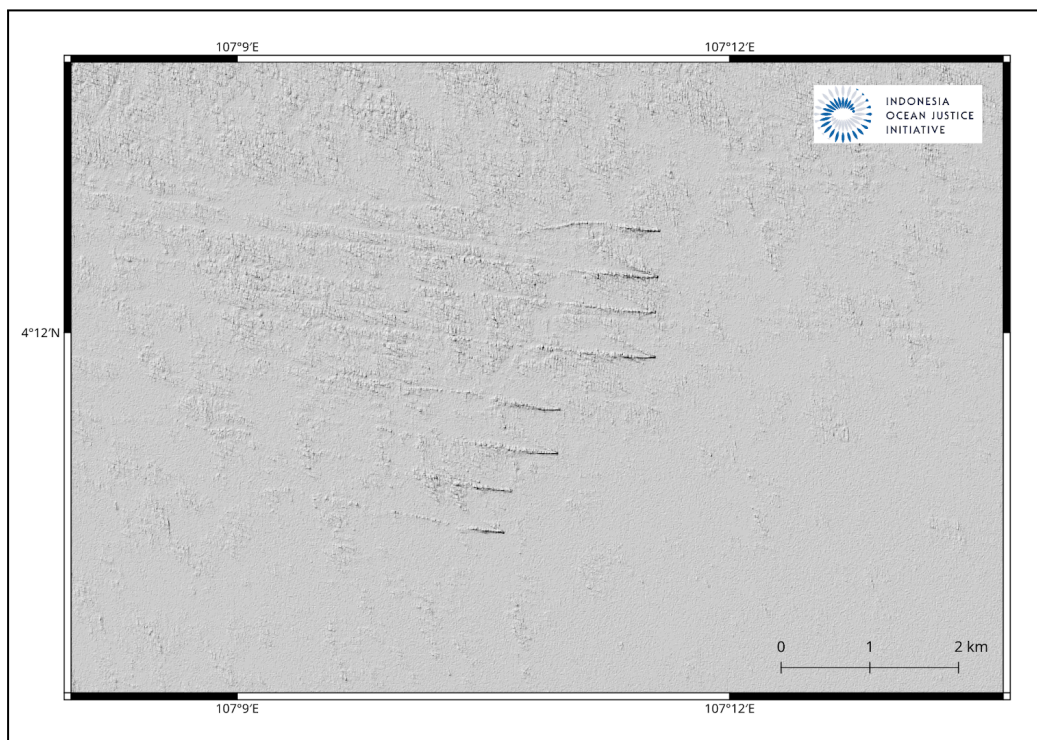
Tabel berikut ini berisi data citra satelit yang berhasil dikumpulkan yang menunjukkan jumlah dan lokasi keberadaan 74 kapal pair trawl yang diduga kuat merupakan kapal ikan Vietnam pada tanggal 11 April 2025.

Tanggal/Pukul	Koordinat (Lat,Lng)	# of Vessels Detected
2025-04-11 T 3:26:29 GMT	6.2120, 107.0709	2
2025-04-11 T 3:26:29 GMT	6.2269, 107.0582	2
2025-04-11 T 3:26:29 GMT	6.1403, 107.2964	2
2025-04-11 T 3:26:29 GMT	6.0556, 107.0884	2
2025-04-11 T 3:26:29 GMT	6.0187, 107.1680	2
2025-04-11 T 3:26:32 GMT	5.8093, 106.7451	2
2025-04-11 T 3:26:32 GMT	5.6737, 106.8372	2
2025-04-11 T 3:26:32 GMT	5.6211, 106.7600	2
2025-04-11 T 3:26:29 GMT	5.4364, 106.9906	2
2025-04-11 T 3:26:29 GMT	5.4107, 106.9960	2
2025-04-11 T 3:26:43 GMT	5.3878, 106.8504	2
2025-04-11 T 3:26:46 GMT	5.2588, 106.8047	2
2025-04-11 T 3:26:46 GMT	5.2208, 106.6519	2
2025-04-11 T 3:26:46 GMT	4.5451, 106.7659	2
2025-04-11 T 3:26:43 GMT	4.7052, 107.0990	2

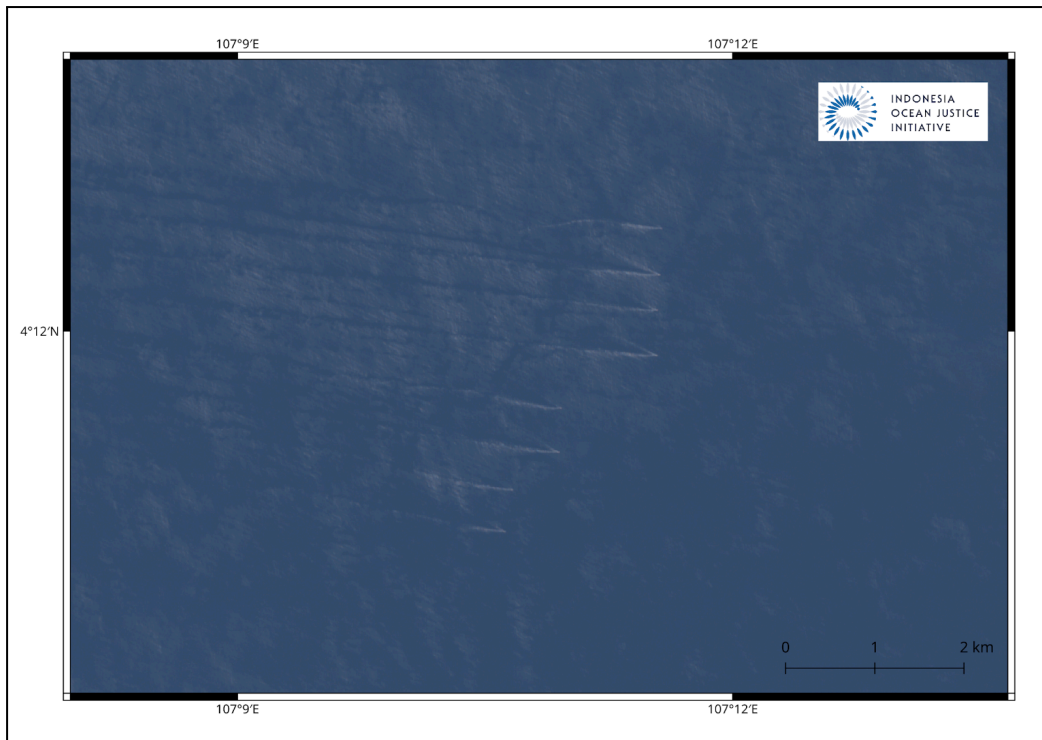
2025-04-11 T 3:26:43 GMT	4.6779, 107.1262	2
2025-04-11 T 3:26:43 GMT	4.1995, 107.1428	20
2025-04-11 T 3:26:43 GMT	4.9037, 107.2277	22
	Total	74

Tabel 1. Tabel Deteksi Lokasi Kapal Ikan Vietnam Berdasarkan Citra Satelit Menunjukkan Keberadaan 74 kapal Ikan Pair Trawl di LNU pada 11 April 2025.

Gambar di bawah ini merupakan salah satu contoh dari citra satelit yang menangkap keberadaan kapal-kapal ikan *pair trawl* Vietnam.

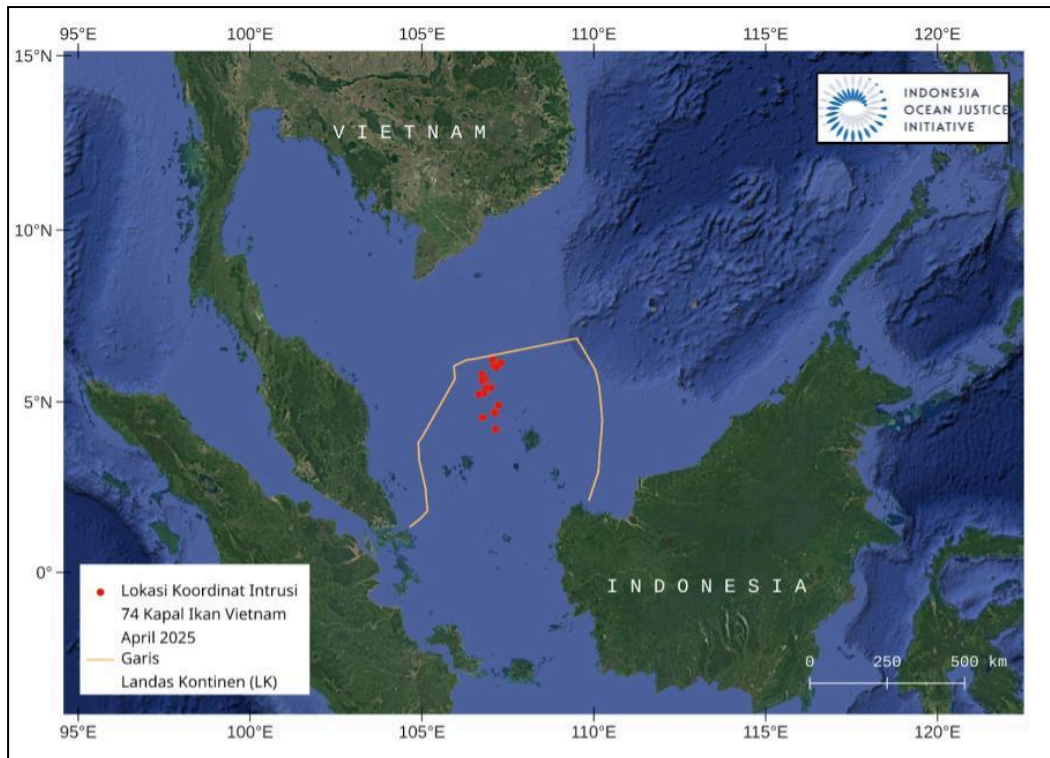


Gambar 5. Tangkapan layar citra satelit 8 kapal Vietnam (4 pasang kapal pair trawl) beroperasi di LNU koordinat 4.1967 N, 107.1785 E pada 11 April 2025 (Sumber: Sentinel-2, *hillshade rendering*).



Gambar 6. Tangkapan layar citra satelit 8 kapal Vietnam (4 pasang kapal pair trawl) beroperasi di LNU koordinat 4.1967 N, 107.1785 E pada 11 April 2025 (Sumber: Sentinel-2, *true color rendering*).

Selanjutnya, gambar berikut ini adalah plot koordinat lokasi 74 kapal ikan Vietnam di Natuna pada April 2025 sesuai data pada Tabel 1 di atas.



Gambar 7. Lokasi Koordinat Intrusi 74 Kapal Ikan Vietnam di LNU pada April 2025 (Sumber Data: citra satelit).

Selain sumber data digital dari AIS dan citra satelit, IOJI juga menerima video⁶ dari nelayan Natuna yang mengkonfirmasi keberadaan kapal ikan Vietnam yang beroperasi di LNU pada April 2025.

B. Respon Pemerintah Indonesia terhadap Praktik *IUU Fishing*⁷ di LNU

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melalui siaran pers pada 18 April 2025 di Batam⁸ menyatakan telah menangkap dua kapal ikan berbendera

⁶ Link video dapat diunduh pada tautan berikut:

<https://oceanjusticeinitiative.org/main/media/VIDEO-2025-03-16-00-00-00.mp4>;

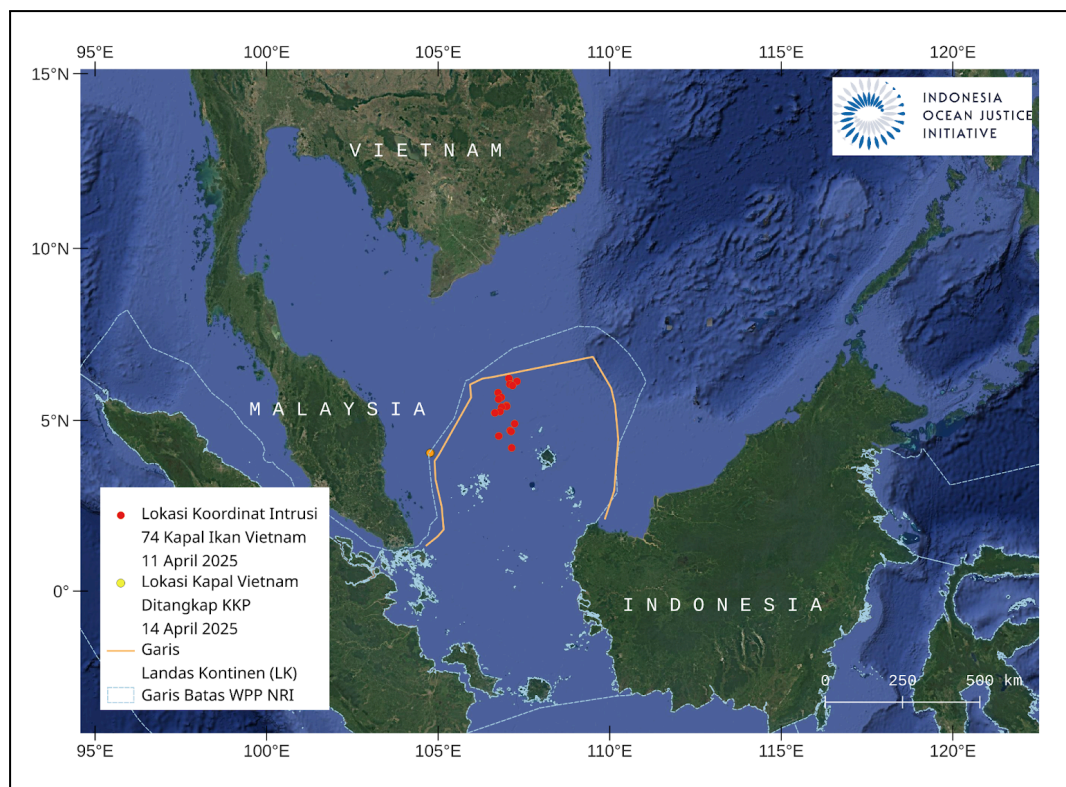
<https://oceanjusticeinitiative.org/main/media/VIDEO-2025-04-12-17-22-43.mp4>.

⁷ *IUU Fishing* adalah *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*.

⁸ "Tangkap 2 Kapal Vietnam, KKP Selamatkan Kerugian NEgara Rp152 M," Siaran Pers KKP Nomor: SP.161/SJ.5/IV/2025, 18 April 2025, <https://kkp.go.id/news/news-detail/tangkap-2-kapal-vietnam-kkp-selamatkan-kerugian-negara-rp152-m-1670.html>

Vietnam di WPPNRI 711, LNU pada tanggal 14 April 2025. Jumlah awak kapal yang ditahan sebanyak 30 orang. Penangkapan tersebut dilakukan pada koordinat 04° 03,001 N - 104° 46,941 E dan 04° 02,971 N - 104° 45,748 E,⁹ yang dekat dengan perbatasan Indonesia-Malaysia.

Gambar peta berikut menunjukkan lokasi penangkapan kapal ikan Vietnam dengan lokasi 74 kapal ikan Vietnam yang terdeteksi dengan menggunakan citra satelit.



Gambar 8. Lokasi Deteksi (11 April 2025) dan Penangkapan Dua Kapal Vietnam (14 April 2025).

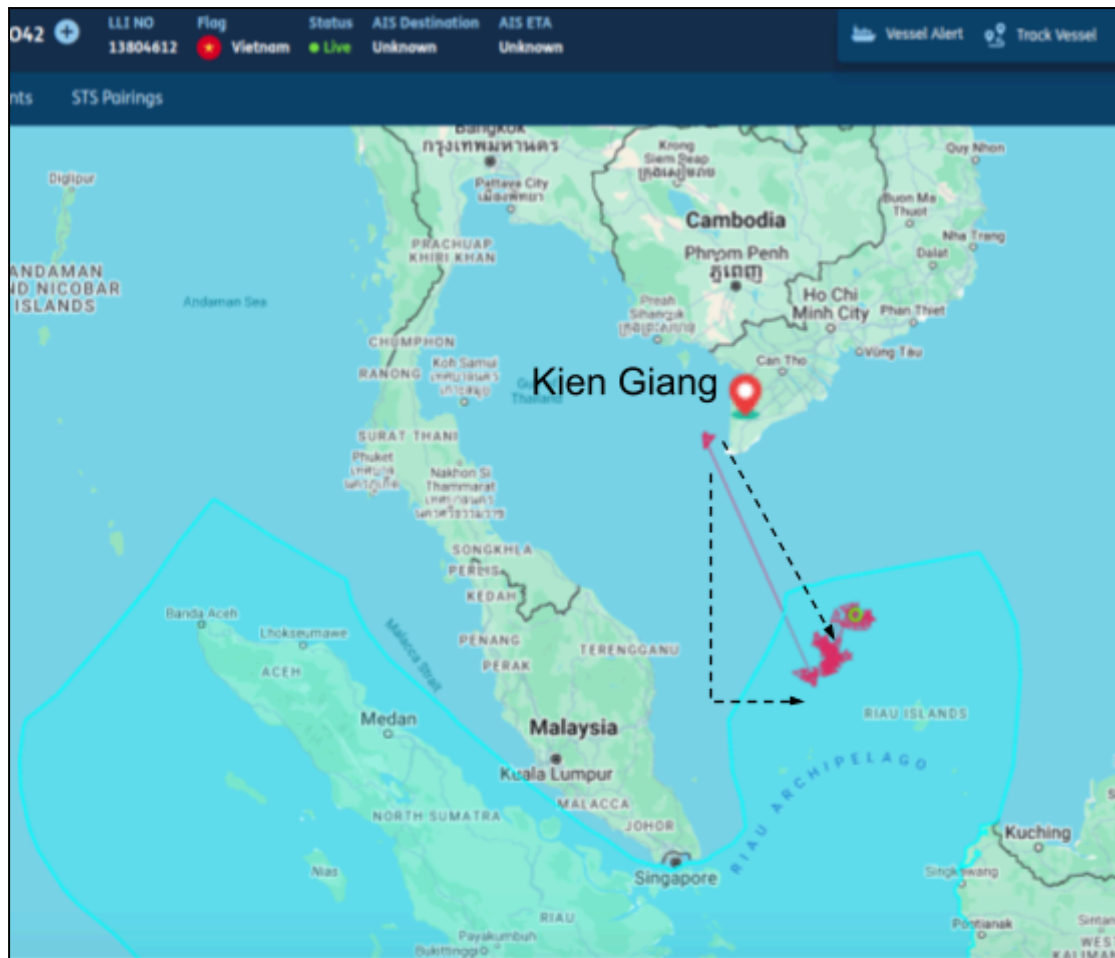
⁹ Sumber: Hasil Operasi Ditjen PSDKP Batam 18 April 2025.

Lokasi penangkapan yang berada di perbatasan Indonesia-Malaysia mengindikasikan ZEE Malaysia di barat Natuna merupakan salah satu jalur keluar masuk kapal Vietnam menuju LNU di ZEE Indonesia, termasuk perairan utara Kepulauan Anambas. Selain jalur Malaysia, kapal-kapal tersebut juga masuk secara langsung dari perairan Vietnam menuju LNU.

Berdasarkan pengakuan salah satu awak kapal Vietnam yang ditangkap, mereka berasal dari provinsi Kien Giang, Vietnam.¹⁰ Ia dan teman-temannya sudah 15 hari melaut, berangkat dari Kien Giang menuju perairan Malaysia lalu masuk ke Laut Anambas Utara.¹¹ Hal ini sejalan dengan data AIS salah satu kapal yang terdeteksi oleh IOI yang menunjukkan kapal berasal dari perairan Kien Giang, seperti yang ditunjukkan pada Gambar berikut ini.

¹⁰ Kien Giang adalah sebuah provinsi di Vietnam yang terletak di delta Sungai Mekong.

¹¹ Putra Gema Pamungkas, "Dua Kapal, Satu Berita," *Malaka*, 21 April 2025, <https://malakapost.com/dua-kapal-satu-berita/>



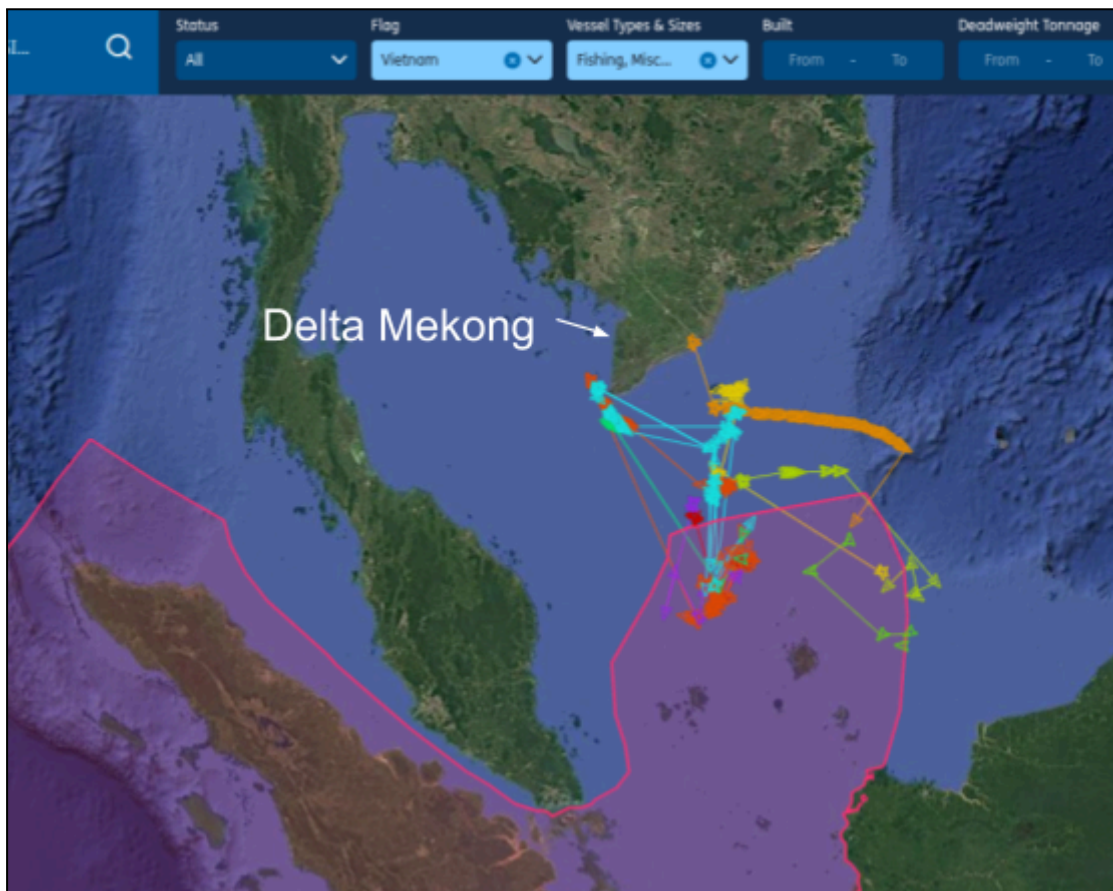
Gambar 9. Data AIS Kapal Ikan Vietnam (MMSI 574403399) pelaku *Illegal Fishing* yang berasal dari Provinsi Kien Giang Masuk dari Jalur Malaysia (barat) dan Vietnam (utara).

Berdasarkan lintasan kapal AIS, aktivitas kapal Vietnam di LNU pada bulan April 2025 dilakukan oleh kapal-kapal yang berasal dari wilayah delta Sungai Mekong (Gambar 10), provinsi Kien Giang. Pada tahun 2023, kapal-kapal ikan Vietnam di LNU kebanyakan berasal dari Vung Tau provinsi Ba Ria.

Berdasarkan siaran pers KKP,¹² potensi kerugian negara dari aktivitas ilegal dua kapal Vietnam tersebut mencapai Rp152,8 miliar. Jika angka tersebut digunakan

¹² "Tangkap 2 Kapal Vietnam, KKP Selamatkan Kerugian NEgara Rp152 M," Siaran Pers KKP NOMOR: SP.161/SJ.5/IV/2025, 18 April 2025, <https://kkp.go.id/news/news-detail/tangkap-2-kapal-vietnam-kkp-selamatkan-kerugian-negara-rp152-m-1670.html>

sebagai acuan, maka potensi kerugian negara dengan aktivitas ilegal 74 kapal ikan Vietnam di LNU pada April 2025 adalah Rp5,6 triliun.¹³



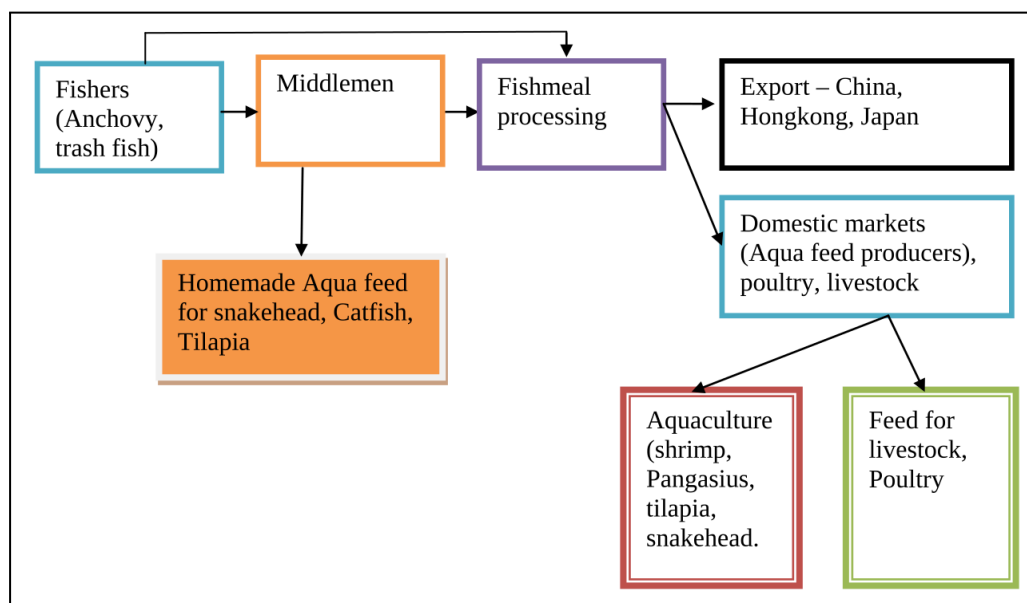
Gambar 10. Data AIS menunjukkan intrusi Kapal ikan Vietnam Berasal dari Wilayah Delta Sungai Mekong. (Sumber: Lloyds *Intelligence Seasearcher*).

C. Analisis terkait Deteksi *Illegal Fishing* di WPPNRI 711

IUU Fishing oleh kapal ikan Vietnam di Laut Natuna Utara tidak terlepas dari kebutuhan target tangkapan berupa ikan rucah (*trash fish*) oleh kapal-kapal pelaku kegiatan ilegal tersebut. Sebagaimana disebutkan di atas, Kien Giang adalah provinsi di Vietnam tempat kapal ikan yang ditangkap oleh KKP pada 14 April 2025 berasal. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh pemerintah

¹³ 74 kapal ikan Vietnam adalah 37 pasang kapal *pair trawl*, sehingga: 37 x Rp152,8 miliar = Rp5,6 triliun.

Vietnam pada tahun 2015 yang berjudul “*Study on trawl fishery socio-economics and supply chain in Kien Giang, Vietnam*”, 95% kapal yang mendaratkan hasil tangkapan di Provinsi Kien Giang adalah kapal pair trawl. Hasil tangkapan kapal-kapal tersebut 72% merupakan ikan rucah, yang terdiri atas “*trash fish*” sejumlah 55.5%, dan “*mixed fish*” 18.5%. Artinya, kebutuhan Vietnam akan ikan rucah tergolong tinggi. Laporan tersebut juga menyebutkan secara umum di Vietnam, khususnya provinsi Kien Giang, industri pakan ikan budidaya (*fishmeal*) sangat tergantung pada hasil tangkapan kapal-kapal *pair trawl* yang berupa ikan rucah. Dalam perkembangannya dan berdasarkan studi terbaru pada 2025, Vietnam adalah negara dengan industri pakan ikan budidaya terbesar di kawasan Asia Tenggara.¹⁴ Berikut ini diagram rantai pasok pemanfaatan ikan rucah di Vietnam.



Gambar 11. Diagram Rantai Pasok Pemanfaatan Ikan Rucah di Vietnam.

Diagram rantai pasok di atas mengungkap bahwa ikan rucah di Vietnam pada

¹⁴ Edward Carver, “New study maps the fishmeal factories that supply the world’s fish farms,” *Mongabay*, 15 Mei 2025, <https://news.mongabay.com/2025/05/new-study-maps-the-fishmeal-factories-that-supply-the-worlds-fish-farms/>

akhirnya dimanfaatkan sebagian besar untuk industri pakan ikan (*fishmeal*) dalam memajukan ekspor pakan untuk budidaya perikanan (*seafood*) dan peternakan di Vietnam.



Gambar 12. Ilustrasi Ikan Rucah (sumber: Mongabay).

Lebih lanjut, hal ini berarti ikan rucah yang selama ini juga ditangkap secara ilegal di LNU oleh kapal ikan Vietnam (khususnya yang berasal dari Provinsi Kien Giang) selama kurang lebih satu dekade terakhir ini, dapat menyumbang ekspor pakan ikan dan produksi budidaya di Vietnam, khususnya budidaya *seafood*. Pada sebuah laporan tahun 2025, hingga tahun 2030, nilai pertumbuhan produksi pakan budidaya Vietnam diproyeksikan meningkat 4.3%.¹⁵ Hal ini mengindikasikan potensi aktivitas *illegal fishing* di LNU oleh kapal ikan Vietnam masih tetap tinggi pada tahun-tahun mendatang.

C.1. Perkembangan Masalah Sengketa Batas Wilayah di WPPNRI 711

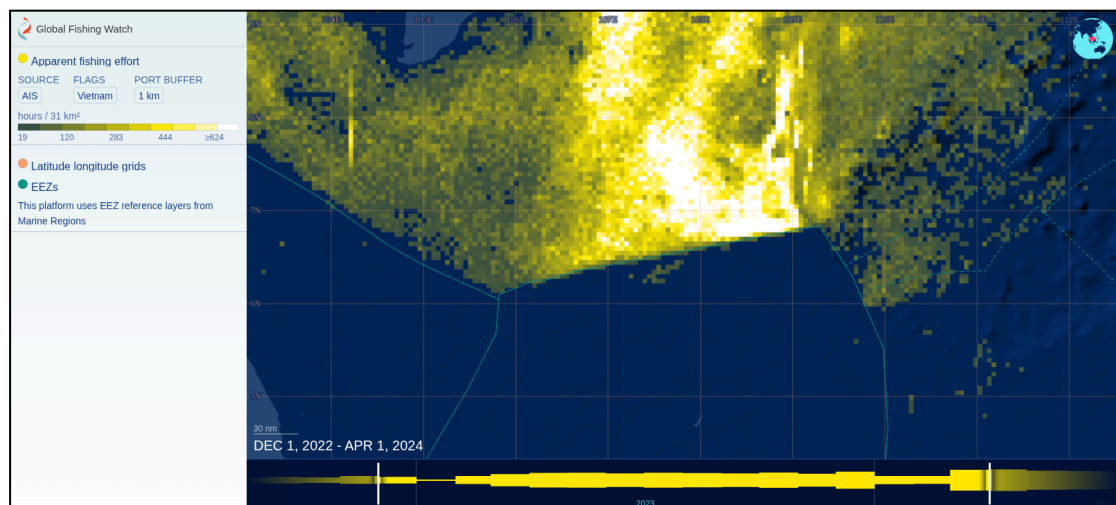
Permasalahan sengketa batas dan wilayah ZEE antara Indonesia dan Vietnam ditengarai sebagai salah satu penyebab maraknya *illegal fishing* di LNU oleh kapal asing Vietnam.

¹⁵ Mordor Intelligence, "Vietnam Aquafeed Market Size & Share Analysis - Growth Trends & Forecasts (2025-2030)," <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/vietnam-aquaculture-feed-market> (diakses pada tanggal 11 Mei 2025).

Idealnya, terhitung sejak 22 Desember 2022 hal ini tidak lagi terjadi karena Indonesia dan Vietnam diberitakan telah menyepakati batas ZEE. Pada 13 November 2024, Badan Pembinaan Hukum Nasional telah menyelesaikan proses penelarasan naskah akademik Rancangan Undang-Undang tentang Pengesahan Persetujuan Batas ZEE Indonesia-Vietnam.

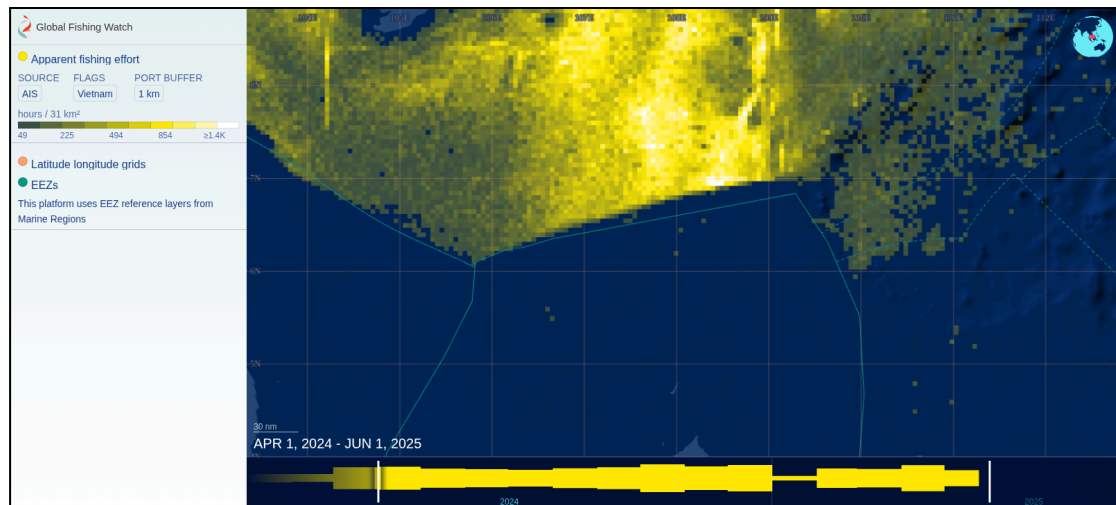
Meskipun belum ada publikasi resmi titik-titik koordinat yang membentuk garis batas ZEE Indonesia-Vietnam, melalui pengamatan AIS, ditemukan pergeseran lokasi operasi kapal ikan Vietnam, yang biasanya sampai pada garis batas Landas Kontinen Indonesia-Vietnam, menjadi sedikit lebih ke arah utara. Pergeseran ini terjadi mulai dari April 2024. Namun, pergeseran ini tidak disertai dengan berhentinya *illegal fishing* oleh kapal ikan Vietnam di LNU bahkan sampai pada jarak yang dekat dengan pulau-pulau di sekitar Kepulauan Riau.

Sebelum April 2024.



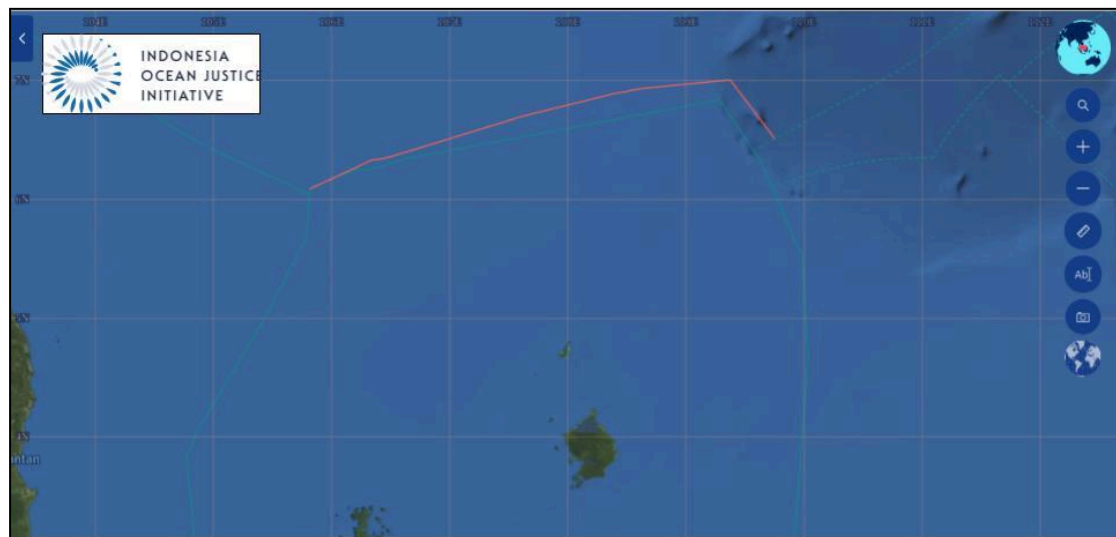
Gambar 13. Sebaran Kapal Ikan Vietnam **Sebelum** April 2024. (Sumber: Global Fishing Watch)

Setelah April 2024



Gambar 14. Sebaran Kapal Ikan Vietnam **Setelah** April 2024. (Sumber: Global Fishing Watch)

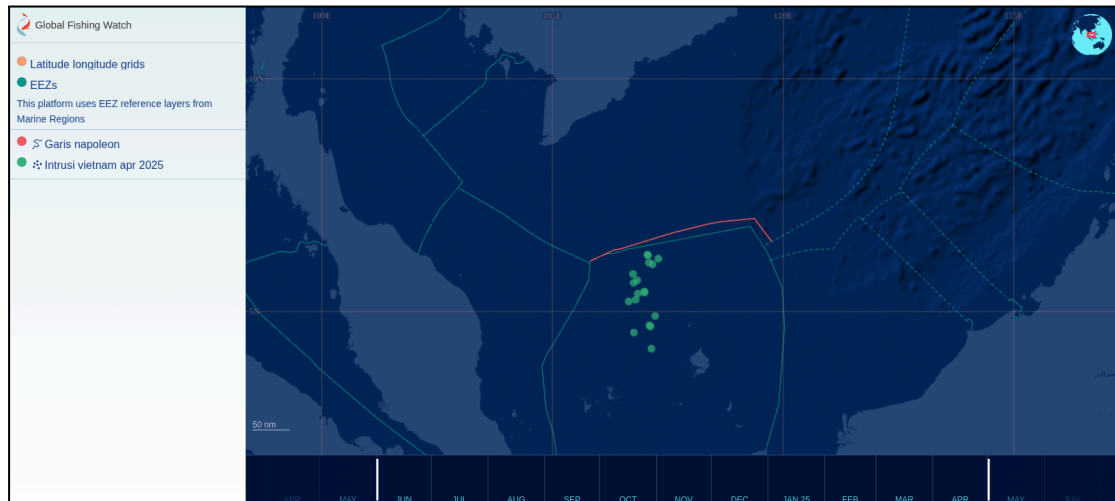
Lokasi baru dari kapal-kapal ikan Vietnam ini mengindikasikan lokasi garis batas ZEE Indonesia-Vietnam yang telah disepakati. Terbatas untuk kepentingan laporan ini, garis ini disebut “Garis Napoleon.”¹⁶



Gambar 15. Garis Napoleon (Warna Merah) Yang Diyakini Sebagai ZEE final Indonesia Vietnam.

¹⁶ Napoleon diambil dari nama ikan (*Cheilinus undulatus*) yang dibudidayakan di Laut Natuna Utara dengan nilai ekonomi yang tinggi sebagai komoditas ekspor.

Overlay lokasi dari 74 kapal ikan Vietnam di LNU pada April 2025 (mengacu pada data di Tabel 1) dengan Garis Napoleon menunjukkan bahwa lokasi operasi ke-74 kapal tersebut berada di sebelah selatan Garis Napoleon yang mana area tersebut mutlak merupakan ZEE Indonesia.



Gambar 16. Overlay Garis Napoleon (Warna Merah) Yang Diyakini Sebagai ZEE final Indonesia Vietnam dengan Koordinat Deteksi Kapal Ikan Vietnam di LNU Pada April 2025.

C.2. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 711

Pasal 56 UNCLOS mengatur bahwa sebuah negara pantai memiliki hak berdaulat untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya yang ada pada wilayah ZEE-nya, termasuk untuk mengelola dan melindungi lingkungan laut. Lebih lanjut, UNCLOS juga mengatur kewajiban negara lain untuk memperhatikan hak dan kewajiban negara pantai (*due regard*) dan mematuhi hukum dan peraturan yang ditetapkan oleh negara pantai sesuai dengan ketentuan-ketentuan UNCLOS dan peraturan-peraturan hukum internasional lainnya. Untuk mempertahankan hak berdaulat tersebut, Negara pantai dapat mengambil tindakan, termasuk menaiki kapal, melakukan pemeriksaan, melakukan penangkapan, dan melakukan proses peradilan, yang diperlukan untuk memastikan dipatuhinya

peraturan perundang-undanganannya.

Berdasarkan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, kapal asing yang ingin melakukan penangkapan ikan di ZEE Indonesia wajib untuk mendapatkan izin dari Pemerintah Indonesia. Pasal 27 ayat 2 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan UU Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja (UU Perikanan), mengatur bahwa “Setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan di ZEEI wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat.” Pasal 30 secara lebih detail mengharuskan adanya perjanjian perikanan, pengaturan akses, atau pengaturan lainnya antara Pemerintah Indonesia dan pemerintah negara bendera kapal sebelum dapat diterbitkannya Perizinan Berusaha.

Jika kapal berbendera asing, dalam konteks kajian ini adalah kapal pair trawl Vietnam, tidak memenuhi ketentuan sebagaimana tercantum dalam Pasal 27 dan yang menimbulkan kecelakaan dan/atau menimbulkan korban/kerusakan terhadap kesehatan, keselamatan, dan/atau lingkungan, dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp30.000.000.000,00.¹⁷ Kapal berbendera asing yang melakukan pengangkutan Ikan atau kegiatan yang terkait dan tidak memenuhi ketentuan Perizinan Berusaha dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.500.000.000,00.¹⁸

¹⁷ Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan UU Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, Pasal 93(2).

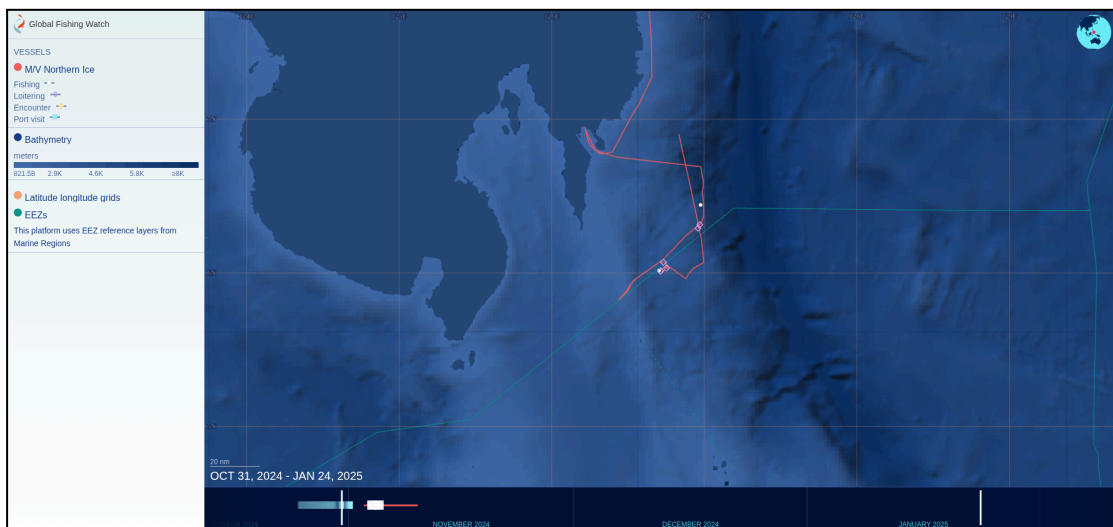
¹⁸ *Ibid.*, Pasal 94.

Bab 3: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 716

A. Deteksi di WPPNRI 716

Kapal Riset Perikanan Filipina

IOJI mendeteksi kapal riset perikanan berbendera Filipina bernama MV Northern Ice diduga melakukan survei akustik di wilayah perbatasan Indonesia Filipina hingga memasuki ZEE Indonesia pada tanggal 3 - 4 November 2024. Di ZEE Indonesia, kapal beroperasi pada kecepatan 1.5 sampai 4.3 knot di area yang memiliki kedalaman kurang lebih 3000 hingga 5000 meter.



Gambar 17. Kapal Riset Berbendera Filipina Melakukan Riset di Perbatasan Indonesia-Filipina Hingga Masuk Ke ZEE Indonesia. (Sumber: Global Fishing Watch)

MV Northern Ice berangkat dari pelabuhan Calero Filipina dan langsung menuju wilayah survei-nya hingga masuk ke ZEE Indonesia. Tabel berikut ini menunjukkan identitas dan spesifikasi kapal MV Northern Ice.

Informasi	Rincian
Nama Kapal	MV Northern Ice
Nomor IMO	8717582
Nomor MMSI	548561300
Bendera	Filipina
Ukuran GT	140 GT
Jenis Kapal	Kapal Riset Perikanan
Nama Pemilik	Subsee Philippines, Inc.



Gambar 18. Kapal MV *Northern Ice*.

Kapal MV Northern Ice dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan di Filipina yang bernama Subsee Philippines, Inc yaitu sebuah perusahaan penyedia jasa survei hidrografi di laut. Penggunaan kapal MV Northern Ice adalah salah satu layanan perusahaan ini dalam menggelar survei hidrografi di laut yang berkaitan dengan penelitian perikanan, seperti: (i) mendeteksi keberadaan dan kepadatan ikan, (ii) mencari informasi habitat ikan, (iii) mengetahui karakteristik fisik perairan, dan (iv) mendukung pengelolaan perikanan. Kapal ini dilengkapi

dengan peralatan *fish finder*.¹⁹ Aktivitas kapal ini di wilayah perbatasan Indonesia Filipina hingga masuk ZEE Indonesia di Laut Sulawesi mengindikasikan bahwa wilayah tersebut menjadi daya tarik Filipina memanfaatkan sumber daya perikanan di wilayah tersebut. Jika tidak dilengkapi izin dari pemerintah Indonesia, survei hidrografi kapal tersebut di wilayah ZEE Indonesia adalah sebuah aktivitas survei yang ilegal.

Kapal Ikan Berbendera Filipina

IOJI mendeteksi kapal bernama Princess Janice 168 (nomor IMO 7930723) yang patut diduga kuat melakukan *illegal fishing* di wilayah Laut Sulawesi dengan modus *hit and run* sebagaimana disampaikan oleh Direktur POA Ditjen PSDKP KKP pada saat melakukan penangkapan dua kapal ikan Filipina tanggal 9 Mei 2025 di perairan sebelah utara Biak, Papua.²⁰

Informasi mengenai kapal Princess Janice 168 sebagai berikut:

Informasi		Rincian
Nama Kapal		Princess Janice 168
Nomor IMO		7930723
Bendera		Filipina
Ukuran GT		754 GT
Jenis Alat Tangkap		Purse Seine

¹⁹ Subsee Philippines, "MV Northern Ice," http://www.subsee-philippines.com/MV_Northern_Ice.php.

²⁰ "KKP Tangkap Kapal Ikan Filipina di Laut Sulawesi," Siaran Pers KKP Nomor: SP.147/SJ.5/IV/202, 12 April 2025, <https://kkp.go.id/news/news-detail/kkp-tangkap-kapal-ikan-filipina-di-laut-sulawesi-nRIY.html>

Spesies Target	Tuna dan jenis ikan Tuna
Nama Pemilik (Perusahaan)	TSP LIVESTOCK & DEVELOPMENT CORPORATION
 Gambar 19. Kapal Ikan Princess Janice 168. (Sumber: Marine Traffic)	

Kapal ini terdaftar di Western Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC), sebuah lembaga pengelola stok ikan regional untuk ikan beruaya jauh.



Western and
Central Pacific
Fisheries
Commission

Record of Fishing Vessels

[Browse the RFV](#)
[Summary Statistics](#)

RFV / F/V PRINCESS JANICE-168 (VID: 9568)

F/V PRINCESS JANICE-168 (VID: 9568)

Vessel Flag: Philippines

Submitted by CCM: Philippines

Vessel Type: Purse seiner

Registration Number: 12-0001653

IRCS: DYUV

WIN: DYUV

Port of Registry: General Santos, Philippines

Normal Crew Complement: 32

Gear Type: With purse lines (purse seine)
One boat operated purse seines

Vessel Communication Types and Numbers: CLS TRITON ADVANCED
A43123500456 (TID NO. 541376)

Previous Names: JUDITH 1

Previous flag (if any): Mexico

IMO/LR: 7930723

Built in Country: Mexico

Built in Year: 1981

RFV Listed

Last Updated: 29-Apr-2025

Vessel Characteristics

Length: 45.6 Meters

Moulded depth: 7.92 Meters

Beam: 11 Meters

Tonnage: 754 Gross Tonnage (GT)

Power of Main Engine or Engine(s): 2144 Kilowatts (kW)

Fish hold capacity: 900 Cubic Metres

Freezers

Freezer type(s): BRINE AND DRY

Freezer Type Count(s): 14

Freezing capacity: 900 CBM

Owner/Master

Vessel Owner Name(s): TSP LIVESTOCK & DEVELOPMENT CORPORATION

Vessel Owner Address: CABU BAWING, GENERAL SANTOS CITY, PHILIPPINES

Vessel Master Name: CUENCA, SALDY

Nationality of Master: Philippines

Gambar 20. Informasi Kapal Princess Janice 168 (Sumber: WCPFC).

Kapal ini berada dalam status charter (sewa) oleh perusahaan berlokasi di Papua Nugini dengan nama South Seas Tuna Corporation Limited.

Active Charters

Flag CCM Notification of Charter	
Host CCM:	Papua New Guinea
From:	01-Jan-2025
To:	31-Dec-2025
Notified:	29-Apr-2025
Notified By:	Philippines
Charterer Name:	SOUTH SEAS TUNA CORPORATION LIMITED
Charterer Address:	1ST WHARF ROAD, P.O BOX 543, WEWAK 531, EAST SEPIK PROVINCE, ESP, 531, PAPUA NEW GUINEA
Notes:	New Charter

Gambar 21. Penyewa Kapal Princess Janice 168 (Sumber: WCPFC).

Penelusuran pada pangkalan data perizinan kapal milik Kementerian Kelautan dan Perikanan RI menunjukkan bahwa kapal dengan nama Princess Janice 168 tidak memiliki izin dari pemerintah Indonesia.



LAYANAN PERIZINAN BERUSAHA
SUBSEKTOR PENANGKAPAN DAN PENGANGKUTAN IKAN

PROFIL

LAYANAN ▾

STANDAR LAYANAN ▾

PUBLIKASI ▾

PIT ▾

FAQ

[Beranda](#) > [Kinerja Direktorat Perizinan dan Kenelayanan](#) > [SIPI / SIKPI Aktif](#)

Show

10

 entries

Search: Princess Janice 168

PERORANGAN / BADAN HUKUM	NOMOR SIUP	NAMA KAPAL	NOMOR SIPI/SIKPI	TANGGAL BERLAKU	ALAT TANGKAP	GT KAPAL	TANDA SELAR	DAERAH PENANGKAPAN	PELABUH/ PANGKALAN
No matching records found									

Showing 0 to 0 of 0 entries (filtered from 13,632 total entries)

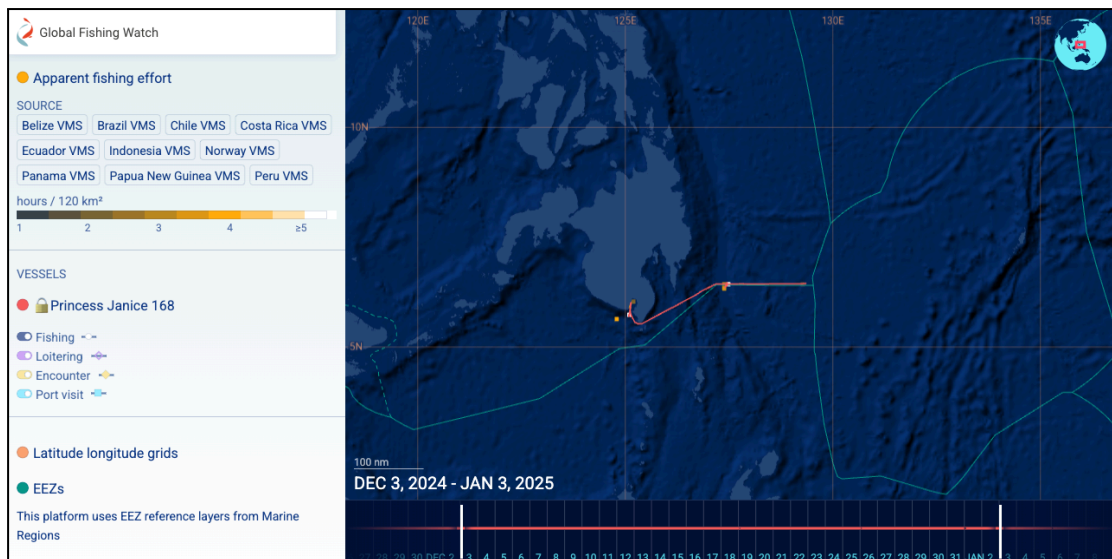
Previous

Next

HAK CIPTA ©2025 DITJEN PERIKANAN TANGKAP

Gambar 22. Kapal Princess Janice 168 Tidak Mendapatkan izin dari Pemerintah Indonesia. (Sumber: Layanan Perizinan Berusaha, KKP).

Pergerakan kapal Princess Janice 168 adalah sebagai berikut:



Gambar 23. Deteksi Pergerakan Kapal Princess Janice 168 di perbatasan Indonesia - Filipina pada 1 Januari 2025. (Sumber: *Global Fishing Watch*).



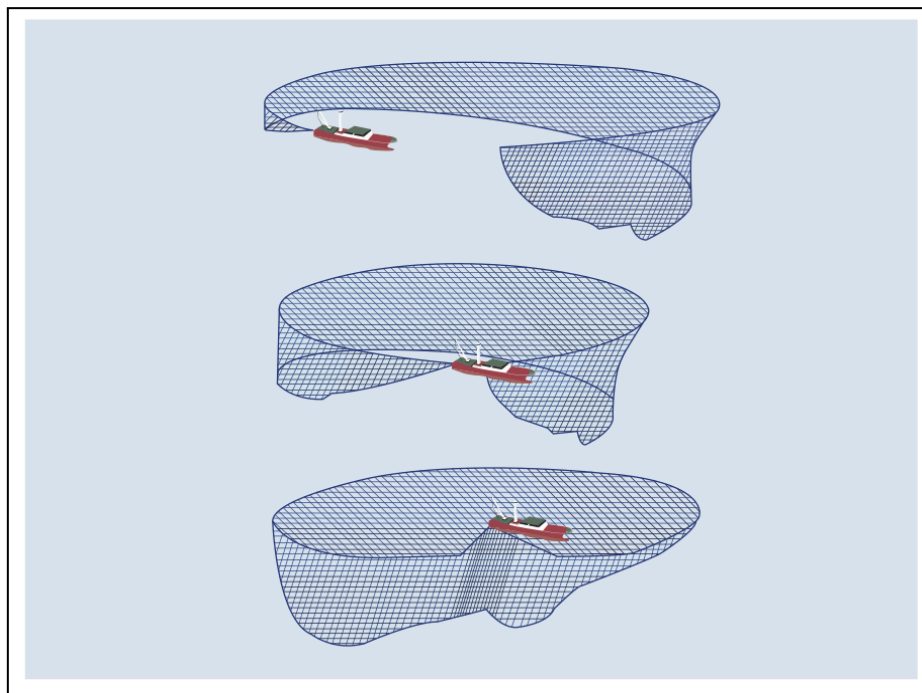
Gambar 24. Pergerakan Kapal Princess Janice 168 Masuk ke ZEE Indonesia tanggal 1 Januari 2025. (Sumber: *Global Fishing Watch*).

Dalam sepanjang perjalanannya dari General Santos menuju Papua New Guinea kapal tersebut mematikan AIS, IOJI dapat mendeteksi pergerakan kapal ini berdasarkan data VMS negara Papua New Guinea yang tersedia untuk publik melalui platform Global Fishing Watch. Kapal tersebut mengubah haluan ketika

masih di ZEE Filipina (koordinat 127.4535 E, 6.4326 N) sehingga memasuki ZEE Indonesia pada 1 Januari 2025 pukul 20:00 GMT. Kapal ini berada selama kurang lebih 16 jam di wilayah tersebut dan diduga mengejar *schooling fish* hingga masuk ke ZEE Indonesia.

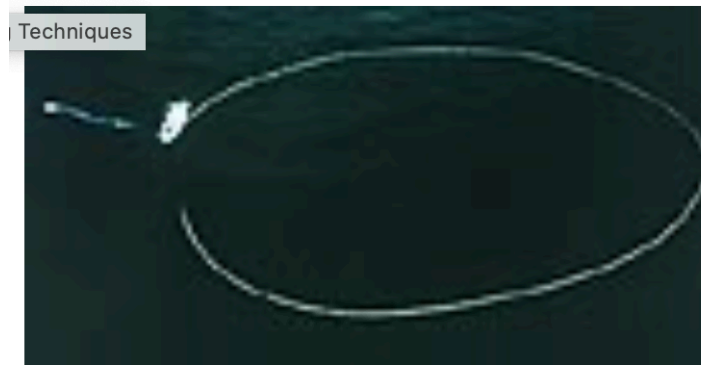
B. Analisis terkait Deteksi di WPPNRI 716

Merujuk pada publikasi TMT dan IMCS Network berjudul *MCS Practitioner's Guide to Purse Seine Fishing*, kapal purse seine dioperasikan dengan “mengurung” ikan yang menjadi target di tengah jaring. Dengan demikian, sehingga lintasan kapal ini jika dilihat dari atas akan menyerupai bentuk lingkaran. Titik-titik oranye pada Gambar di atas (Gambar 24) adalah lokasi diduga kapal purse seine ini sedang mengitari sekumpulan ikan jenis tuna yang menjadi target tangkapan.



Gambar 25. Ilustrasi Operasi Kapal Purse Seine (Sumber: IMCS Network).

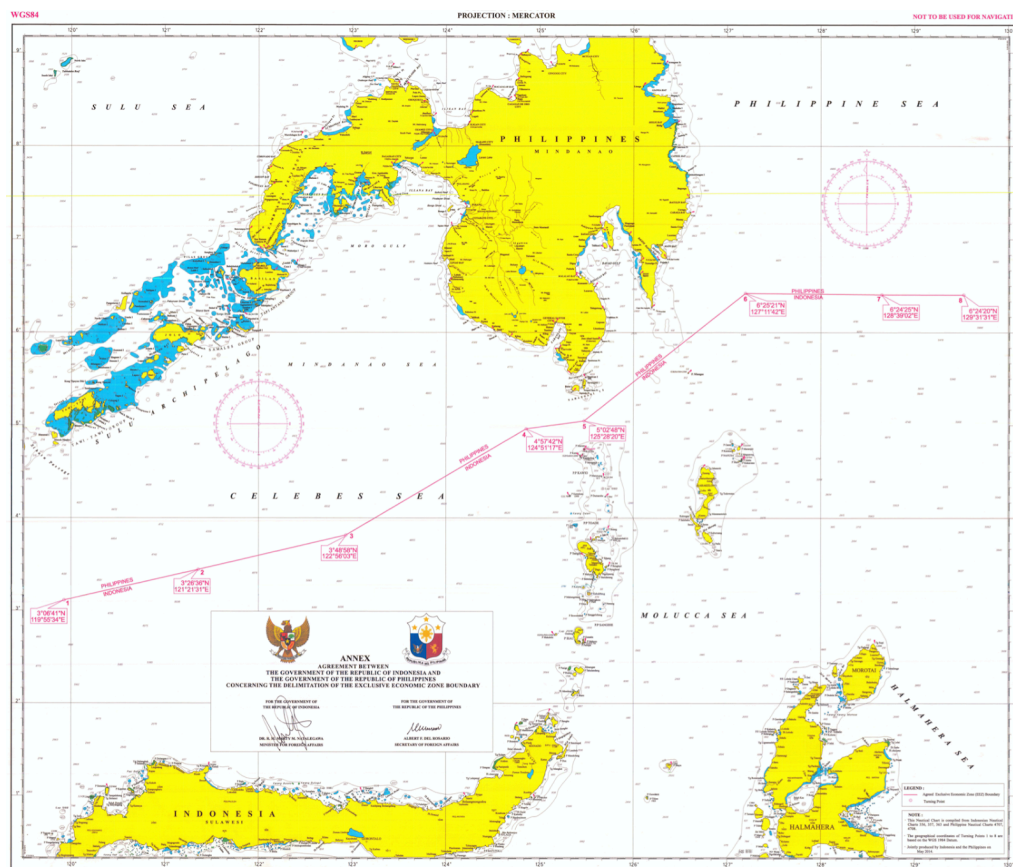
Sejalan dengan penjelasan di atas, FAO juga menjelaskan cara operasi kapal purse seine adalah dengan melingkari ikan yang akan ditangkap sebagai berikut:



Gambar 26. Ilustrasi kapal purse seine (Sumber: FAO).

B.1. Tentang WPPNRI 716

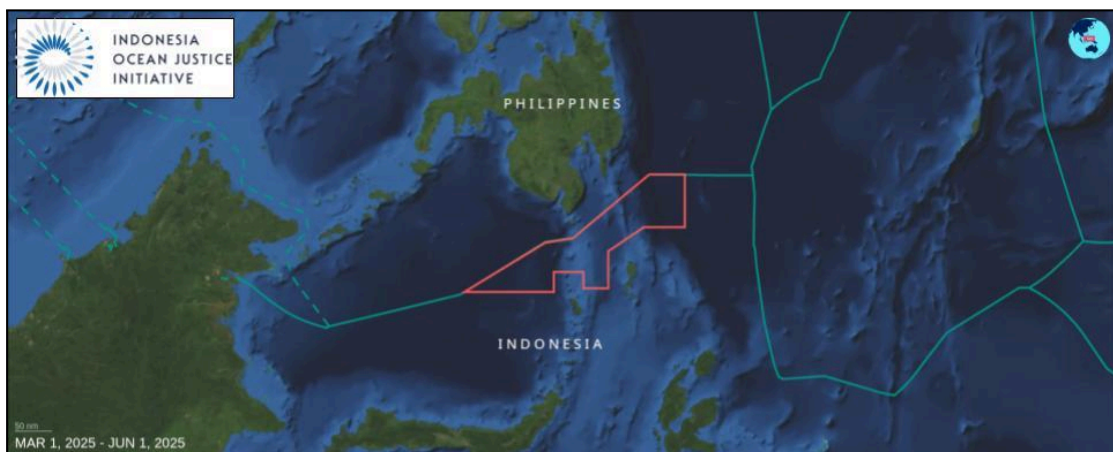
Indonesia dan Filipina berbatasan langsung di *Celebes Sea* dan telah memiliki perjanjian batas ZEE pada tahun 2014 sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut:



Gambar 27. Batas ZEE Indonesia dan Filipina ditunjukkan dengan garis merah (Sumber: Treaty Room Kementerian Luar Negeri RI).

Meskipun telah memiliki garis batas ZEE, aktivitas illegal fishing oleh kapal ikan Filipina masih sering terjadi. Penelitian yang dilakukan IOJI bersama Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) tahun 2022 - 2023 menunjukkan bahwa area yang disebut sebagai “Area Dinosaurus” yang sangat dekat perbatasan ZEE Indonesia dan Filipina adalah area rawan atau *hotspot* terjadinya *illegal fishing*.²¹ Sepinya area ini terhadap aktivitas kapal ikan Indonesia, menyebabkan kapal ikan Filipina dengan target tangkapan ikan tuna, sering keluar masuk wilayah ini dan menangkap ikan secara ilegal dengan menggunakan rumpon.

Area *hotspot* tersebut ditunjukkan pada gambar berikut.



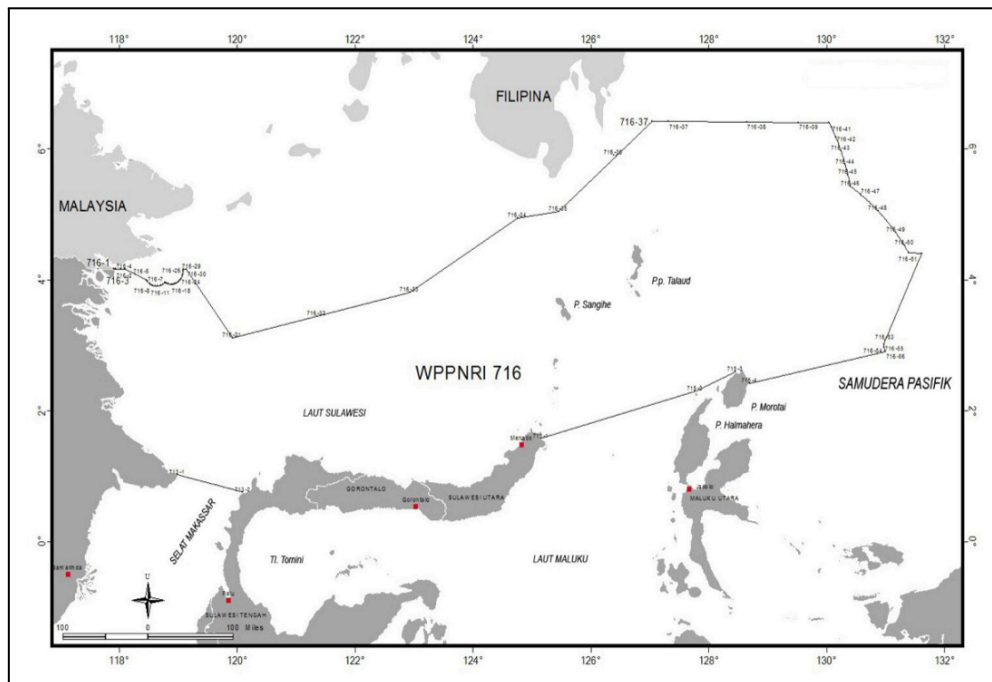
Gambar 28. Area Hotspot Illegal Fishing dekat perbatasan ZEE Indonesia-Filipina. (Sumber: Global Fishing Watch).

Pada tanggal 12 April 2025, Kapal Pengawas Napoleon 17 milik Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen PSDKP) KKP menangkap kapal ikan Filipina bernama M/BCA CHRISTIAN JAME yang diduga kuat melakukan illegal fishing dengan alat tangkap hand line dan ikan yang diburu adalah jenis tuna. Operasi ilegal kapal Filipina bahkan sampai ke perairan sebelah utara Biak ditunjukkan dengan penangkapan 2 kapal ikan Filipina

²¹ Narasi Newsroom, “The Fish Thieves Who Return to Jokowi’s Second Period,” 2024. Video laporan dapat ditonton pada tautan berikut: <https://www.youtube.com/watch?v=r6yU0M8WOM8> (Laporan investigasi pencurian ikan di Laut Sulawesi).

dengan alat tangkap purse sein bernama FB TWIN J-04 (130,12 GT) dan FB YANREYD-293 (116 GT) oleh Kapal Pengawas Ditjen PSDKP KKP Macan 04 pada tanggal 9 Mei 2025. Kerugian akibat illegal fishing ini diperkirakan mencapai 50,4 miliar rupiah. Lebih lanjut, Direktur Pengendalian Operasi Armada (POA) Ditjen PSDKP Saiful Umam menyebutkan bahwa modus pelaku adalah menangkap di daerah perbatasan, hit and run menghindari petugas, kadang masuk dan keluar perairan Indonesia, sehingga sulit untuk ditangkap.

ZEE Indonesia di sebelah utara pulau Sulawesi masuk ke dalam WPPNRI 716 sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut:



Gambar 29. WPPNRI 716.

WPPNRI 716 meliputi perairan Laut Sulawesi, dan sebelah utara Pulau Halmahera. WPPNRI 716 adalah salah satu WPP dengan potensi sumber daya ikan yang cukup kaya yaitu 626.045 ton/tahun dan jumlah tangkapan yang diperbolehkan sebesar 476.432 ton/tahun. Dari sembilan spesies, hanya 1

spesies, yaitu ikan karang, yang berada dalam kondisi *overexploited*.

Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia			Ikan Pelagis Kecil	Ikan Pelagis Besar*	Ikan Demersal	Ikan Karang	Udang Penaeid	Lobster	Kepiting	Rajungan	Cumi-cumi
Perairan Laut Sulawesi dan sebelah Utara Pulau Halmahera	WPPNRI 716	Estimasi Potensi (ton)	197.012	176.382	215.900	24.909	6.705	1.494	1.470	265	1.908
		JTB (ton)	137.908	123.468	194.310	12.455	4.694	1.046	1.029	186	1.336
		Tingkat Pemanfaatan	0,7	0,5	0,4	1,6	0,5	0,9	0,8	0,5	0,9

Gambar 30. Profil Sumber Daya Ikan WPPNRI 716, Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan (KepmenKP) Nomor 19 Tahun 2022 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan.

WPPNRI 716 masuk ke dalam area manajemen *Regional Fisheries Management Organization* bernama WCPFC yang mengelola stok beruaya jauh (*highly migratory species*). Sesuai dengan ketentuan UNCLOS mengenai pengelolaan stok ikan beruaya jauh, penghitungan stok beberapa spesies, yaitu Tuna Mata Besar (*Bigeye Tuna*), Tuna Sirip Kuning (*Yellowfin Tuna*), Cakalang (*Skipjack Tuna*), mengikuti mekanisme perhitungan stok WCPFC dan di Indonesia hal ini diatur dalam KepmenKP 121/2021, bukan KepmenKP 19/2022.

B.2. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 716

Dugaan Riset Ilmiah Kelautan Tanpa Izin

Kapal riset perikanan berbendera Filipina MV Northern Ice diduga melakukan survei hidrografi di wilayah ZEE Indonesia di Laut Sulawesi pada tanggal 3 hingga 4 November 2024. Kemampuan kapal dan kecepatan kapal pada saat berada di wilayah ZEE Indonesia memperkuat dugaan bahwa kapal telah melakukan survei ilmiah kelautan. Penelitian ilmiah kelautan adalah salah satu hak berdaulat Indonesia berdasarkan Pasal 56 UNCLOS. Karenanya, kapal asing yang ingin melakukan riset kelautan di ZEE Indonesia wajib untuk terlebih dahulu mendapatkan izin tertulis dari Pemerintah Indonesia.

Penelitian kelautan tanpa izin adalah tindak pidana yang dapat dikenai sanksi

penjara dan/atau denda serta *blacklist*.²² Dalam hal terjadi pengulangan, dikenakan sanksi denda maksimal Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah)²³ dan sanksi tambahan berupa tidak dapat memperoleh izin melakukan penelitian di Indonesia selama 5 (lima) tahun.²⁴

Selain itu, Pasal 55 ayat (1) UU Perikanan mengatur bahwa setiap orang asing wajib mendapatkan izin dari pemerintah jika ingin melakukan penelitian perikanan. Izin diberikan oleh Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang penelitian, pengembangan dan penerapan ilmu pengetahuan dan teknologi.²⁵ Penelitian perikanan tanpa izin adalah sebuah tindak pidana yang diancam dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).²⁶

Dugaan IUU Fishing

Sebagaimana telah dianalisa sebelumnya, kapal asing yang ingin melakukan penangkapan ikan di ZEE Indonesia wajib untuk mendapatkan izin dari Pemerintah Indonesia. Pasal 27 ayat 2 UU Perikanan mengatur kewajiban ini. Pelanggaran terhadap ketentuan ini diancam sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 93 UU Perikanan.

Menjaga Keamanan Laut di Garis Batas Indonesia-Filipina

Melihat rawannya *illegal fishing* pada daerah perbatasan ZEE Indonesia dan Filipina, seperti “area dinosaurus”, dan potensi kerugian negara yang muncul, intensitas patroli untuk menangkal dan menangkap kapal-kapal asing pelaku

²² Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, Pasal 92.

²³ *Ibid.*, Pasal 93 ayat (1).

²⁴ *Ibid.*, Pasal 93 ayat (2).

²⁵ Pasal 23 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Penelitian dan Pengembangan Perikanan.

²⁶ Pasal 99 UU Perikanan.

illegal fishing perlu ditingkatkan.

Berdasarkan UNCLOS, selain menegakkan hukum berdasarkan ketentuan Pasal 73, Indonesia sebagai negara pantai dapat melaporkan peristiwa ini kepada Filipina selaku negara bendera kapal dan meminta pertanggungjawaban. Pelaporan indikasi *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal Princess Janice juga dapat dilaporkan oleh Indonesia kepada WCPFC.

Bab 4: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 717

A. Deteksi di WPPNRI 717

IOJI mendeteksi keberadaan Kapal Zhong Yu Marine, berbendera Panama, pada periode November hingga Desember 2024 masuk ke ZEE Indonesia, tepatnya di Samudera Pasifik utara Provinsi Papua. Profil kapal Zhong Yu Marine adalah sebagai berikut.

Informasi	Detail
Nama Kapal	Zhong Yu Marine
IMO/MMSI	9287845 / 354342000
Bendera	Panama
Ukuran GT	5103 GT
Kapasitas Ikan	9095.00 m ³
Jenis Kapal	Kapal Pengangkut Ikan
Periode Izin	09-08-2022 s.d. 26-08-2025
Vessel Master	Lin, Ghuanghui (Kewarganegaraan: China)
Spesies Target	Tuna and Tuna Like
Nama Perusahaan	ZHONG YU INTERNATIONAL ENERGY COMPANY LIMITED
Alamat Perusahaan	Unit 03F, 15th Floor, Carnival Commercial Building, 18, Java Road, North Point, Hong Kong, China
RFMO	Western and Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC)



Gambar 31. Kapal Zhong Yu Marine.

Zhong Yu Marine adalah kapal pengangkut ikan yang terdaftar di WCPFC. Kapal ini memiliki izin dari Pemerintah Panama untuk melakukan aktivitas “*fishing related activities*”, yang meliputi persiapan penangkapan ikan, misalnya, pendaratan ikan (*landing*), pengalengan ikan (*packaging*), pemrosesan (*processing*), alih muat (*transshipping*), atau pengangkutan (*transporting*) ikan yang belum didaratkan di pelabuhan. Kapal Zhong Yu Marine tidak memiliki izin sebagai kapal pengangkut ikan dari Pemerintah Indonesia.



Western and
Central Pacific
Fisheries
Commission

Record of Fishing Vessels

Browse the RFV
Summary Statistics

RFV / ZHONG YU MARINE (VID: 12072)

ZHONG YU MARINE (VID: 12072)

Vessel Flag:
Submitted by CCM:
Vessel Type:
Registration Number:
IRCS:
WIN:
Port of Registry:
Normal Crew Complement:
Gear Type:
Vessel Communication Types and Numbers:

Panama
Panama
FISH CARRIER
52666-21-B
3ENT8
3ENT8
Panama, Panama
20
TEL: 86-13705937931 EMAIL: : mflsc@163.com MASTER.ZHONGYUMARINE@FLEET MAILINMARSAT.COM INMARSAT C-TID: 422805245

RFV Listed

Last Updated: 19-Dec-2024

Vessel Characteristics

Length:
Moulded depth:
Beam:
Tonnage:

91.65 Meters
11.8 Meters
18.8 Meters
5103 Gross Register Tonnage (GRT)

Power of Main Engine or Engine(s):
Fish hold capacity:

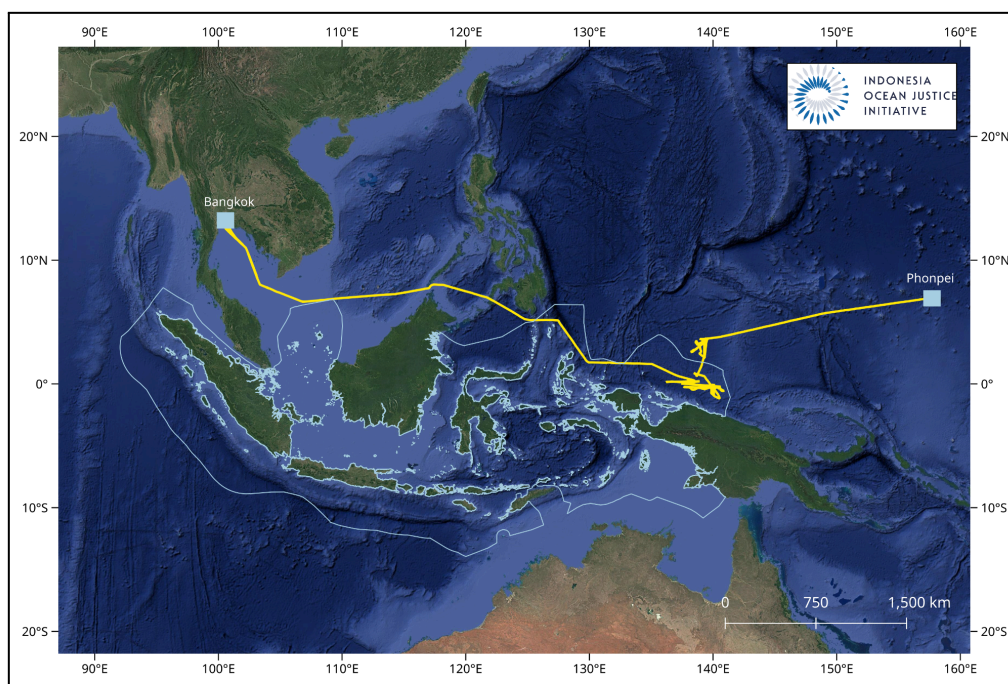
3250 Kilowatts (kW)
9095 Cubic Metres

Previous Names:
Previous flag (if any):

GLORY WISDOM
SINGAPORE

Freezers

Gambar 32. Identitas Kapal Zhong Yu Marine.



Gambar 33. Tracking Zhong Yu Marine dari Bangkok, Thailand menuju Pohnpei, Micronesia 16 November 2024 - 10 Januari 2025 (Sumber: AIS).

Berdasarkan AIS, kapal Zhong Yu Marine diketahui berangkat dari pelabuhan Bangkok, Thailand pada 16 November 2024. Sejak tanggal 26 November 2024 hingga 18 Desember 2024 (selama 22 hari) kapal tersebut bergerak mondar-mandir di WPPNRI 717, tepatnya di Samudera Pasifik bagian utara Papua.

Pergerakan mondar-mandir kapal ini di WPPNRI 717 memunculkan dugaan adanya kegiatan alih muat atau *transshipment* dengan kapal ikan lain. Penelitian lanjutan terhadap data AIS menunjukkan bahwa terdapat potensi “interaksi” antara kapal Zhong Yu Marine dengan kapal penangkapan ikan berbendera Indonesia.

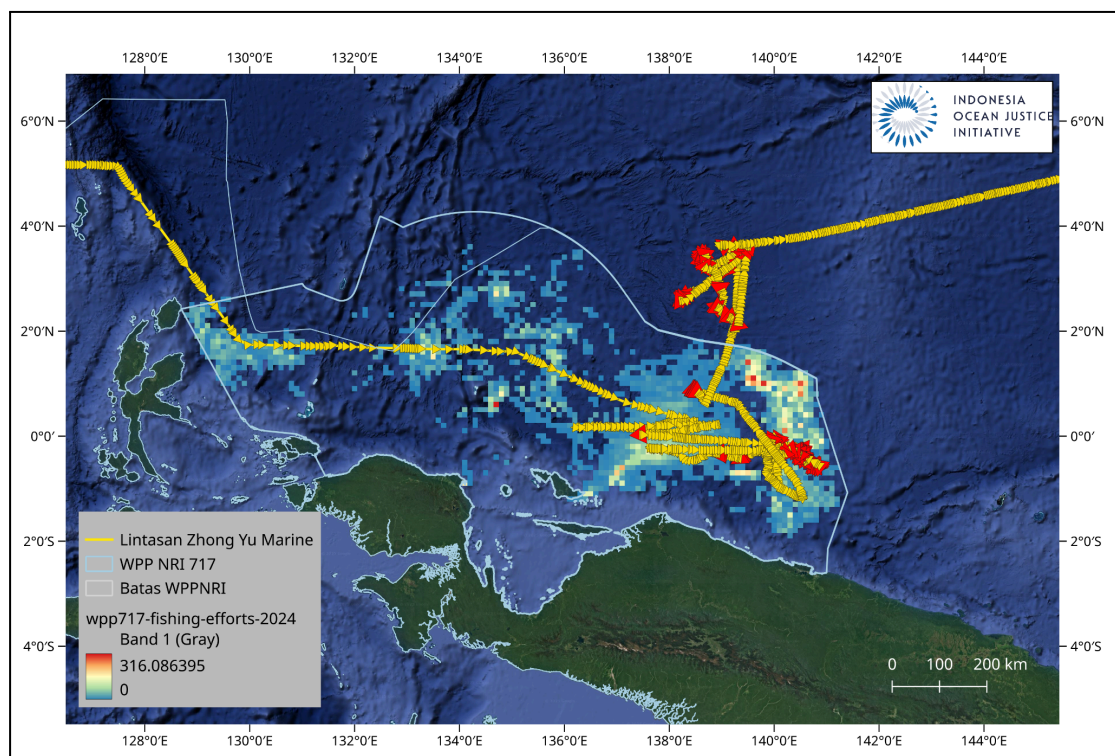
Pada 18 Desember 2024, kapal ikan berbendera Indonesia bernama Trans Mitramas 31 terdeteksi berada di lokasi yang berdekatan dengan Kapal Zhong Yu Marine. Trans Mitramas 31 adalah kapal penangkap ikan dengan alat tangkap pancing ulur (*handline*) tuna berbobot 42 GT.²⁷ Trans Mitramas 31 mempunyai izin penangkapan ikan dari KKP. Kapal ini terpantau berangkat dari Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara pada 2 Desember 2024.

Pada tanggal 18 Desember 2024, Trans Mitramas 31 terpantau berdekatan dengan kapal Zhong Yu Marine. Pada saat itu juga lah AIS kapal Trans Mitramas 31 berada dalam keadaan mati selama 19 jam, terhitung sejak 18 Desember 2024 pukul 22:23 WIT hingga 19 Desember 2024 pukul 18:09 WIT. Peristiwa ini menimbulkan dugaan terjadinya kegiatan alih muat (*transshipment*) antara kedua kapal tersebut. Dugaan ini perlu diverifikasi lebih lanjut.

²⁷ <https://perizinan.kkp.go.id/grid.php?target=aktif&doc=6&q=>

Setelah peristiwa di atas, kapal Zhong Yu Marine langsung berlayar menuju Pelabuhan Pohnpei, Micronesia dan tiba di pelabuhan tersebut pada tanggal 10 Januari 2025.

Gambar berikut menunjukkan lintasan kapal Zhong Yu Marine yang dikombinasikan dengan informasi aktivitas penangkapan ikan di *fishing ground* oleh kapal ikan Indonesia di WPPNRI 717.

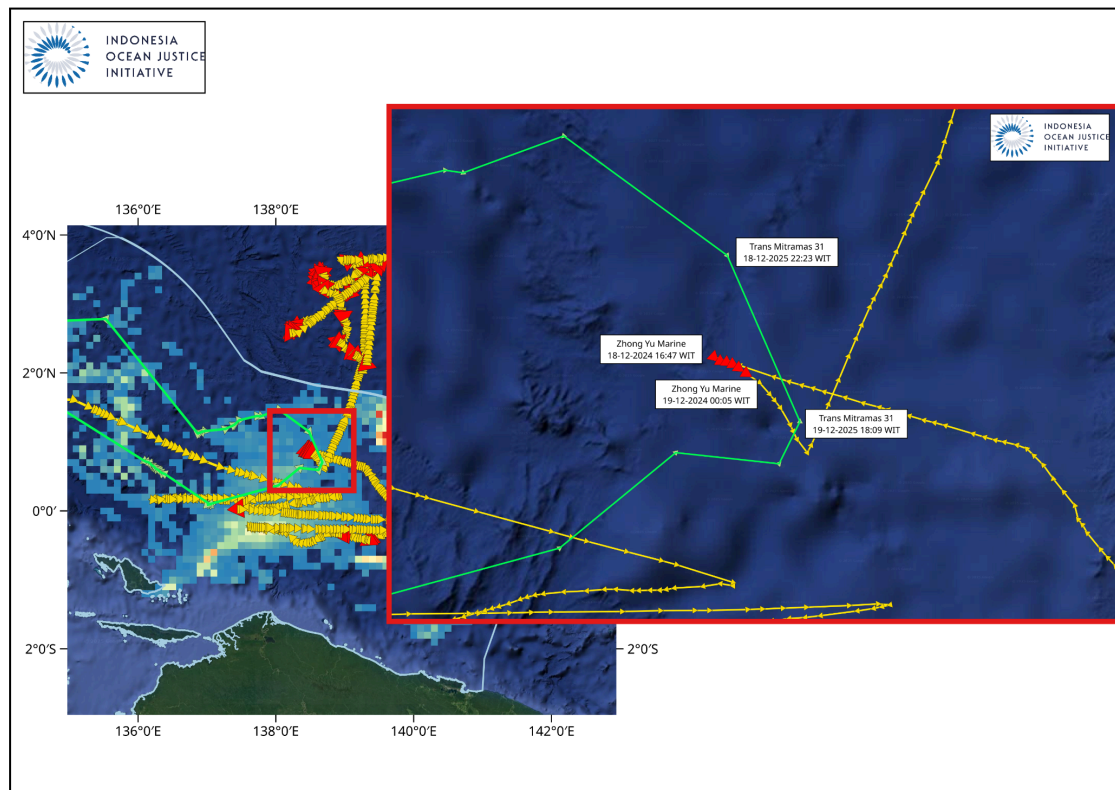


Gambar 34. Lintasan Kapal Pengangkut Ikan Zhong Yu Marine di ZEE Indonesia Utara Papua WPP NRI 717 selama 22 Hari pada November-Desember 2024 Dikombinasikan dengan Aktivitas Penangkapan Ikan oleh Kapal Ikan Indonesia pada 2024 (Sumber: AIS).

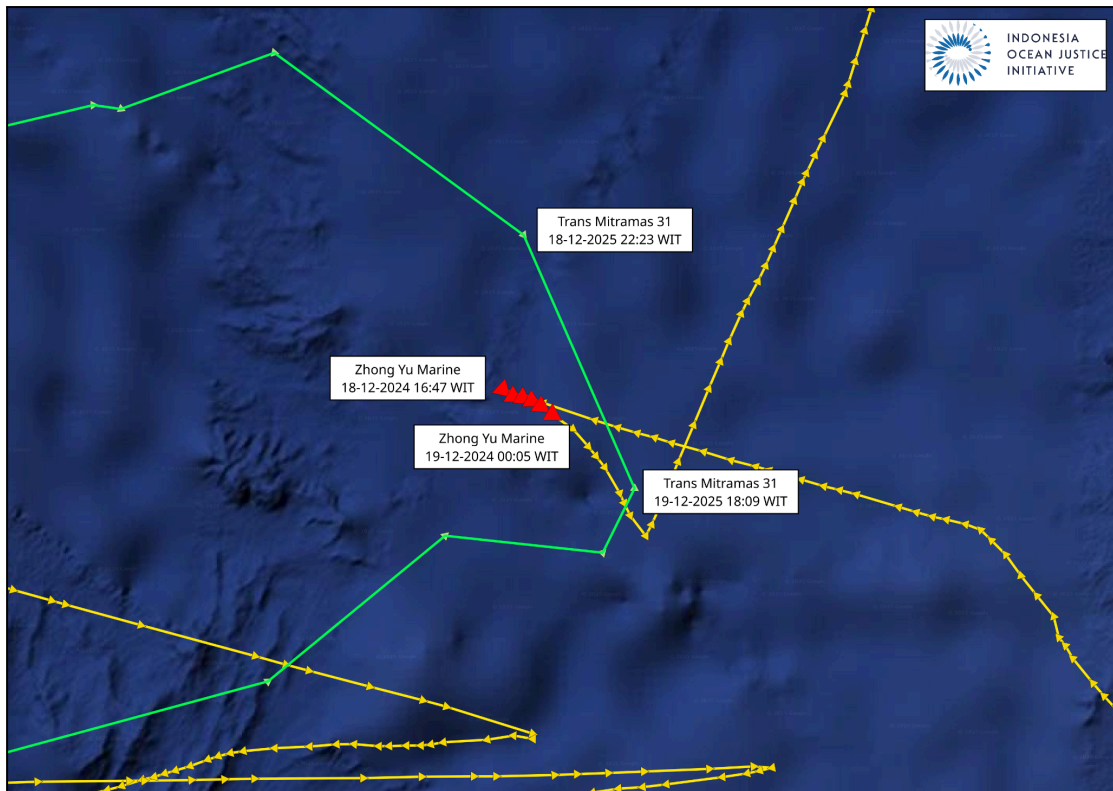
Titik-titik yang berwarna merah pada Gambar 34 merupakan lokasi kapal Zhong Yu Marine saat berkecepatan sangat lambat (kurang dari 1 knot). Terlihat dari Gambar tersebut, pada saat kapal Zhong Yu Marine berada dalam kecepatan sangat lambat, kapal berada di lokasi *fishing ground* kapal-kapal ikan Indonesia

di WPPNRI 717.

Selanjutnya, gambar berikut ini menunjukkan dugaan interaksi antara kapal Zhong Yu Marine dengan Trans Mitramas 31.



Gambar 35. Lokasi potensi *rendezvous* Zhong Yu Marine dan Trans Mitramas 31 di WPPNRI 717 Pada 18 Desember 2024.

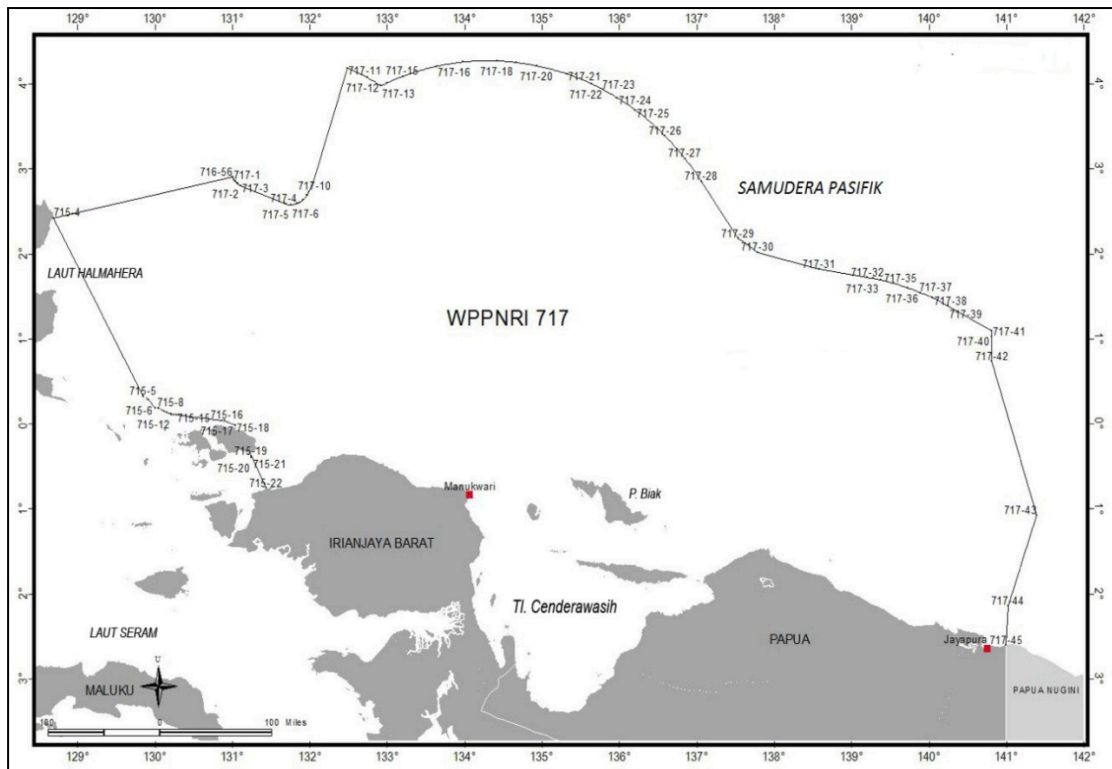


Gambar 36. Lokasi potensi *rendezvous* Kapal Zhong Yu Marine dengan Trans Mitramas 31 Pada 18 Desember 2024.

B. Analisis terkait Deteksi di WPPNRI 717

B.1. Tentang WPPNRI 717

WPPNRI 717 adalah satu dari 11 WPP yang dimiliki oleh Indonesia, yang meliputi perairan Teluk Cendrawasih dan Samudera Pasifik.



Gambar 37. Peta WPPNRI 717 (Sumber: Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan (PermenKP) Nomor 18/PERMEN-KP/2014).

WPPNRI 717 adalah salah satu area penangkapan ikan dengan sumber daya ikan yang melimpah. Berdasarkan estimasi potensi tahun 2022, sumber daya ikan di WPPNRI 717 adalah sebagai berikut:

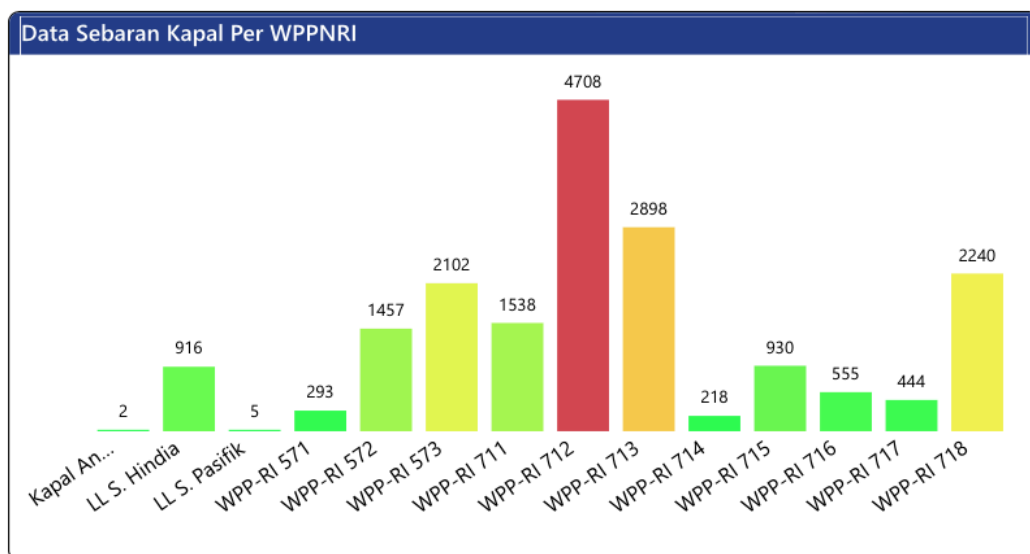
Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia			Ikan Pelagis Kecil	Ikan Pelagis Besar*	Ikan Demersal	Ikan Karang	Udang Penaeid	Lobster	Kepiting	Rajungan	Cumi-cumi
Perairan Teluk Cenderawasih dan Samudera Pasifik	WPPNRI 717	Estimasi Potensi (ton)	135.140	189.718	69.210	19.814	7.423	736	545	291	1.826
		JTB (ton)	121.626	132.803	48.447	9.907	6.681	515	491	146	1.278
		Tingkat Pemanfaatan	0,3	0,9	0,5	1,2	0,5	0,8	0,2	1,5	0,6

Gambar 38. Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di WPPNRI 717 (Sumber: KepmenKP Nomor 19/2022).

Dari sembilan spesies, dua spesies yaitu ikan karang dan rajungan yang telah berada pada status overexploited (tingkat pemanfaatan lebih dari 1). Karena status yang demikian, jumlah tangkapan yang diperbolehkan (JTB) untuk kedua spesies tersebut adalah 50% dari estimasi potensi. Dua spesies, yaitu ikan

pelagis kecil, dan kepiting statusnya moderate (tingkat pemanfaatan dibawah 0,5). Lima spesies lain, yaitu ikan pelagis besar, ikan demersal, udang penaeid, lobster, dan cumi-cumi statusnya fully exploited (tingkat pemanfaatan 0,5 sampai dengan 1).

Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap tahun 2025, terdapat 444 kapal yang mendapatkan izin dari pusat dan beroperasi di WPPNRI 717.



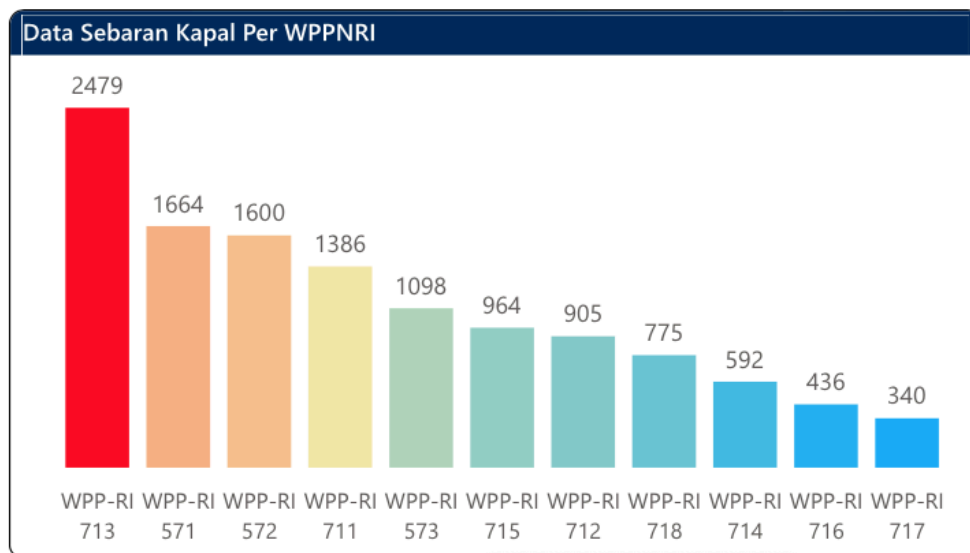
Gambar 39. Jumlah kapal izin pusat yang beroperasi di WPPNRI. Di WPPNRI 717 terdapat 444 kapal. (Sumber: <https://perizinan.kkp.go.id/>).

Kapal-kapal penangkap ikan yang beroperasi di WPPNRI 717 di atas adalah jumlah tertinggi dalam empat tahun terakhir sebagaimana ditunjukkan pada grafik berikut di bawah ini.



Gambar 40. Grafik Jumlah Kapal Indonesia di WPPNRI 717 2022-2025 (Sumber: DJPT, Diolah).

Selain kapal-kapal yang mendapatkan izin dari pusat, terdapat juga kapal-kapal yang mendapatkan izin dari pemerintah daerah. Di WPPNRI 717, terdapat 340 kapal yang izinnya dari pemerintah daerah.



Gambar 41. Jumlah kapal izin daerah yang beroperasi di WPPNRI. Di WPPNRI 717 terdapat 340 kapal izin daerah (Sumber: <https://perizinan.kkp.go.id/>).

Dari 444 kapal penangkap ikan yang mendapatkan izin pusat, sebanyak 25 kapal

ikan menggunakan alat tangkap rawai tuna; 1 kapal ikan menggunakan alat tangkap rawai dasar; 231 kapal ikan menggunakan alat tangkap pukat cincin pelagis kecil dengan satu kapal; 66 kapal ikan menggunakan alat tangkap pukat cincin pelagis besar dengan satu kapal; 57 kapal ikan menggunakan alat tangkap pancing ulur tuna; dan 64 kapal ikan menggunakan alat tangkap pancing ulur.

Alat Tangkap	Jumlah kapal di WPP 717
Pancing Ulur	64
Pancing Ulur Tuna	57
Pukat Cincin Pelagis Besar dengan Satu Kapal	66
Pukat Cincin Pelagis Kecil dengan Satu Kapal	231
Rawai Dasar	1
Rawai Tuna	25
Total	444

Tabel 2. Jumlah kapal izin pusat di WPPNRI 717 dan alat tangkap yang digunakan
(Sumber: <https://perizinan.kkp.go.id/>, 30 April 2025).

Sebagaimana penjelasan WPPNRI 716 pada bab sebelumnya, WPPNRI 717 juga termasuk ke dalam area manajemen Regional Fisheries Management Organization bernama *Western Central Pacific Fisheries Commission* (WCPFC) yang mengelola stok beruaya jauh (*highly migratory species*). Sesuai dengan ketentuan UNCLOS mengenai pengelolaan stok ikan beruaya jauh, penghitungan stok beberapa spesies, yaitu Tuna Mata Besar (*Bigeye Tuna*), Tuna Sirip Kuning (*Yellowfin Tuna*), Cakalang (*Skipjack Tuna*), mengikuti mekanisme perhitungan stok

WCPFC dan diuraikan di dalam KepmenKP 121/2021, bukan KepmenKP 19/2022.

B.2. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 717

B.2.1. Kegiatan alih muat di tengah laut (*transshipment-at-sea*)

Dari deteksi dan lokasi kedua kapal sebagaimana diuraikan di atas, kapal Zhong Yu Marine dan kapal Trans Mitramas 31 patut diduga melakukan kegiatan alih muat di tengah laut (*transshipment at sea*).

Transshipment at sea atau pemindahan muatan kapal di tengah laut adalah praktik lazim dalam dunia perikanan. *Transshipment* mengacu pada kegiatan peralihan tangkapan (seperti ikan dan produk perikanan) dari satu kapal perikanan ke kapal perikanan lain, atau ke kapal jenis lainnya. Peralihan ini terjadi baik secara langsung maupun tidak langsung melalui kapal, kendaraan, kontainer, instalasi, fasilitas, atau tempat yang digunakan untuk pengangkutan, penyimpanan atau fasilitas alih muat atau transit untuk tangkapan tersebut sebelum didaratkan.²⁸

Menurut kajian FAO, praktik ini ada di berbagai lapisan aktivitas perikanan tangkap, dari skala kecil hingga skala industri yang menangkap ikan di laut lepas. Menurut pelaku usaha, *transshipment* penting untuk mendapatkan keuntungan dari operasi penangkapan ikan mereka.²⁹

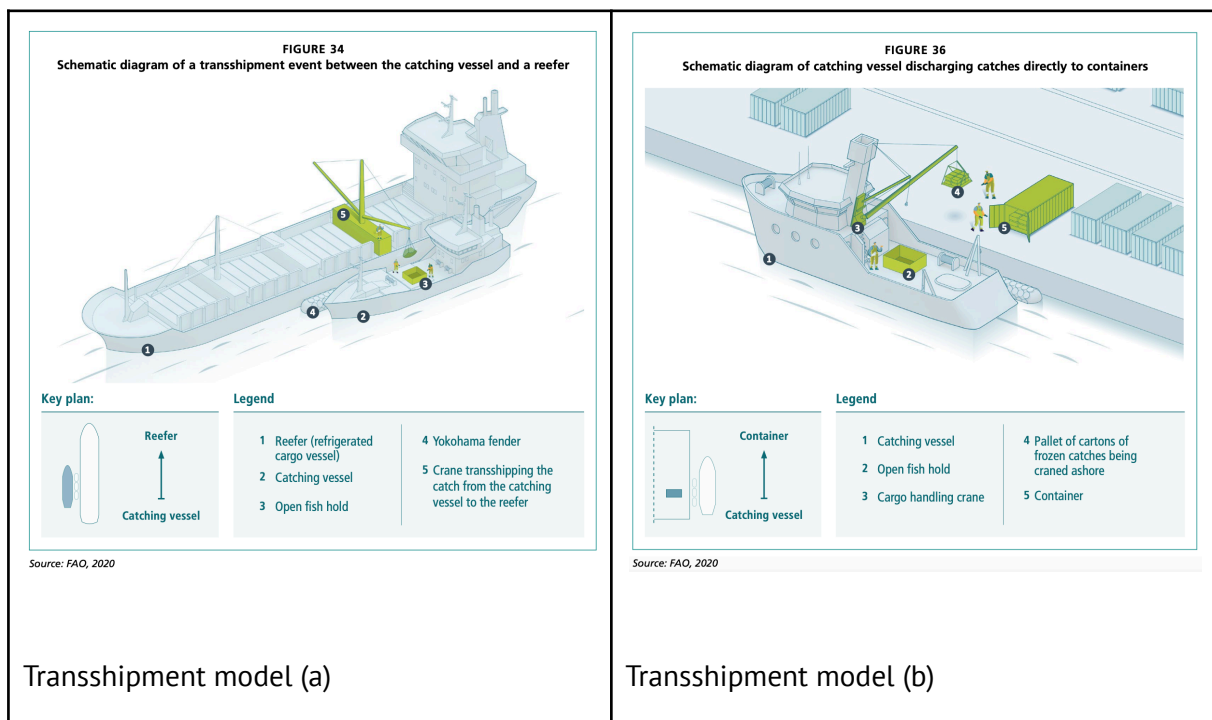
Beberapa jenis *transshipment* yang teridentifikasi oleh FAO adalah sebagai

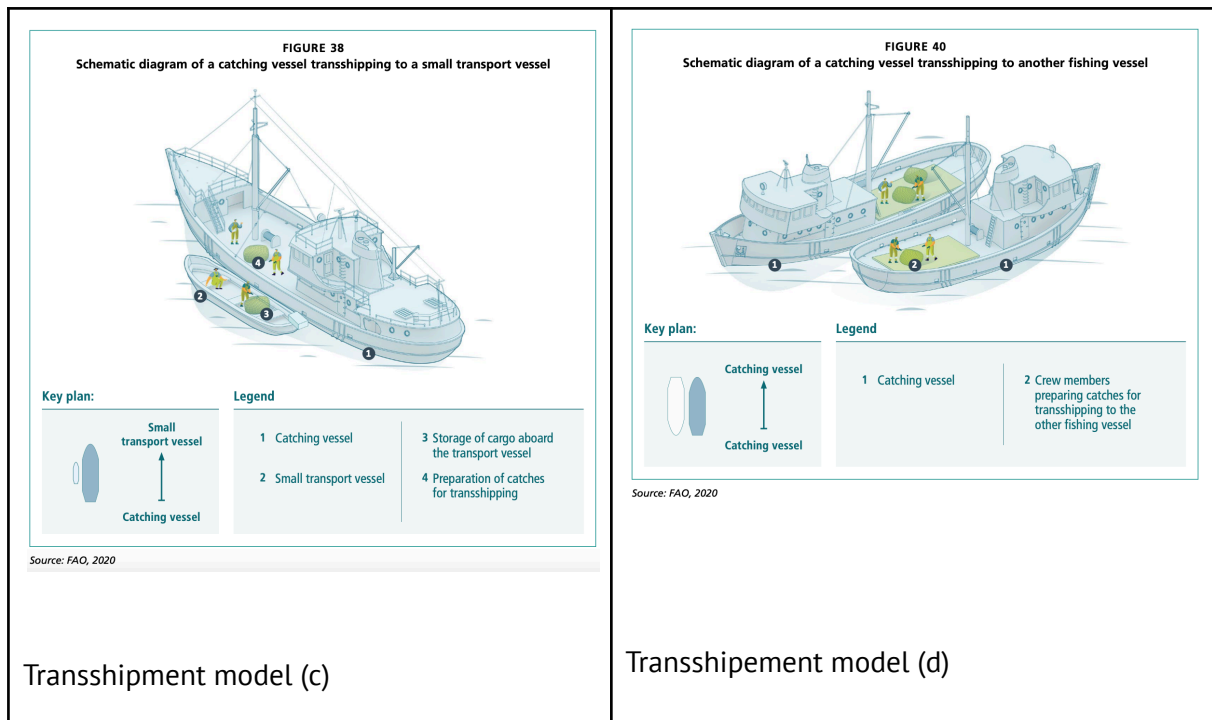
²⁸ FAO Voluntary Guidelines for Catch Documentation Schemes (VGCDS), "*Transshipment*" refers to the transfer of catch (i.e. fish and fish products) from one fishing vessel to another fishing vessel, or other vessel. This transfer happens either directly or indirectly through other vessels, vehicles, points, containers, installations, facilities or premises used for the carriage, storage or facilitating the transfer or transit of such catch prior to the landing.

²⁹ FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper 661, *Transshipment: a closer look*, An in-depth study in support of the development of international guidelines, 2020, <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/a2c70851-7ca5-4a98-8ea0-7cf4d3abc616/content>

berikut:

- Kapal penangkap ikan ke kapal pengangkut berpendingin;
- Kapal penangkap ikan ke kontainer;
- Kapal penangkap ikan ke kapal penangkap ikan lainnya;
- Kapal penangkap ikan ke *floating storage vessel* / *Floating storage vessel* ke kapal pengangkut;

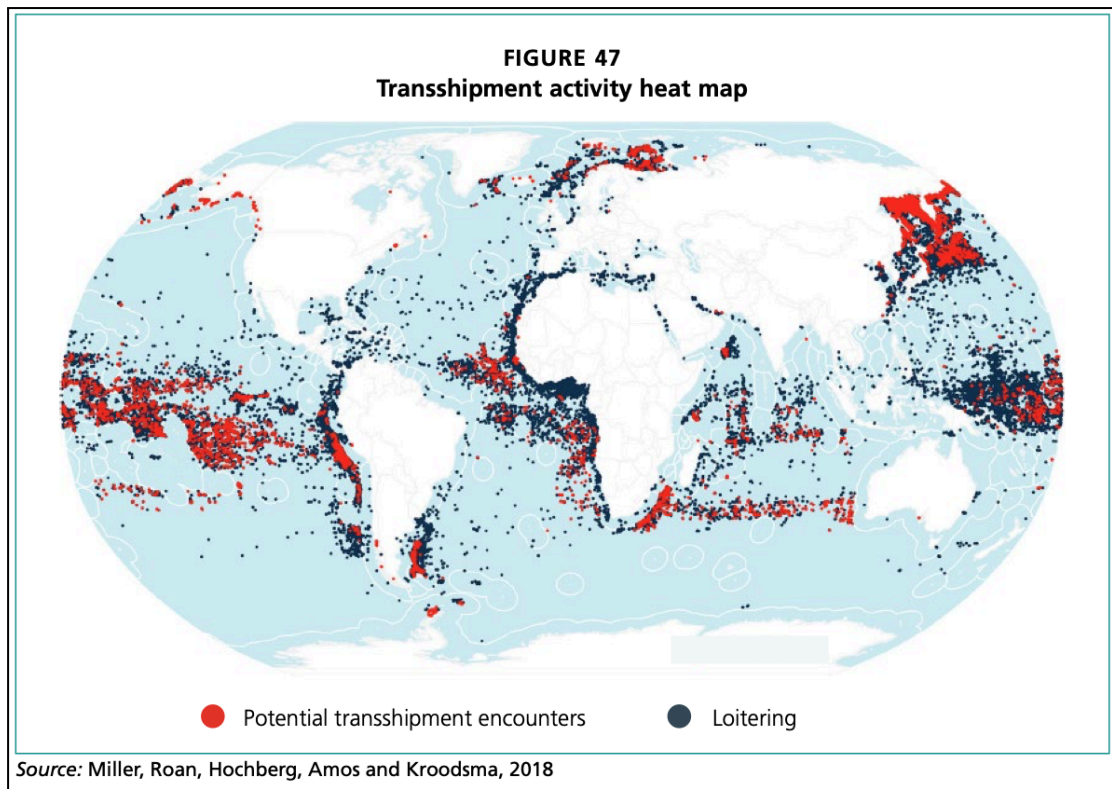




Gambar 42. Empat model transshipment (FAO, 2020).

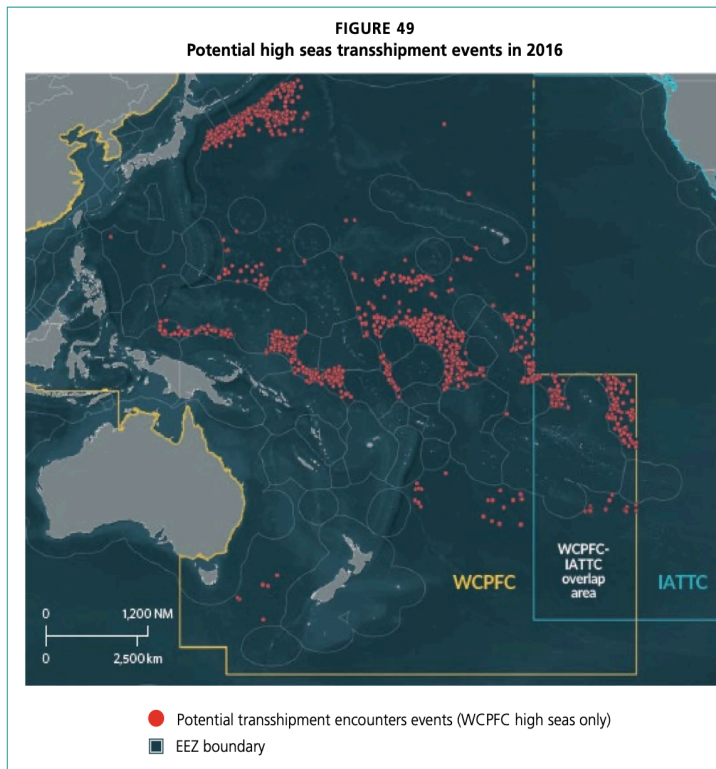
Dari keempat jenis bentuk *transshipment*, pemindahan ikan dari kapal penangkap ikan ke kapal pengangkut berpendingin adalah yang paling banyak terjadi dan industri penangkapan ikan tuna dan cumi adalah yang paling banyak mendayagunakan metode *transshipment*.

FAO menunjukkan beberapa area dimana *transshipment* marak terjadi sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut:



Gambar 43. Peta area/sebaran *transshipment at sea* secara global (FAO, 2020).

Transshipment at sea pada area WCPFC



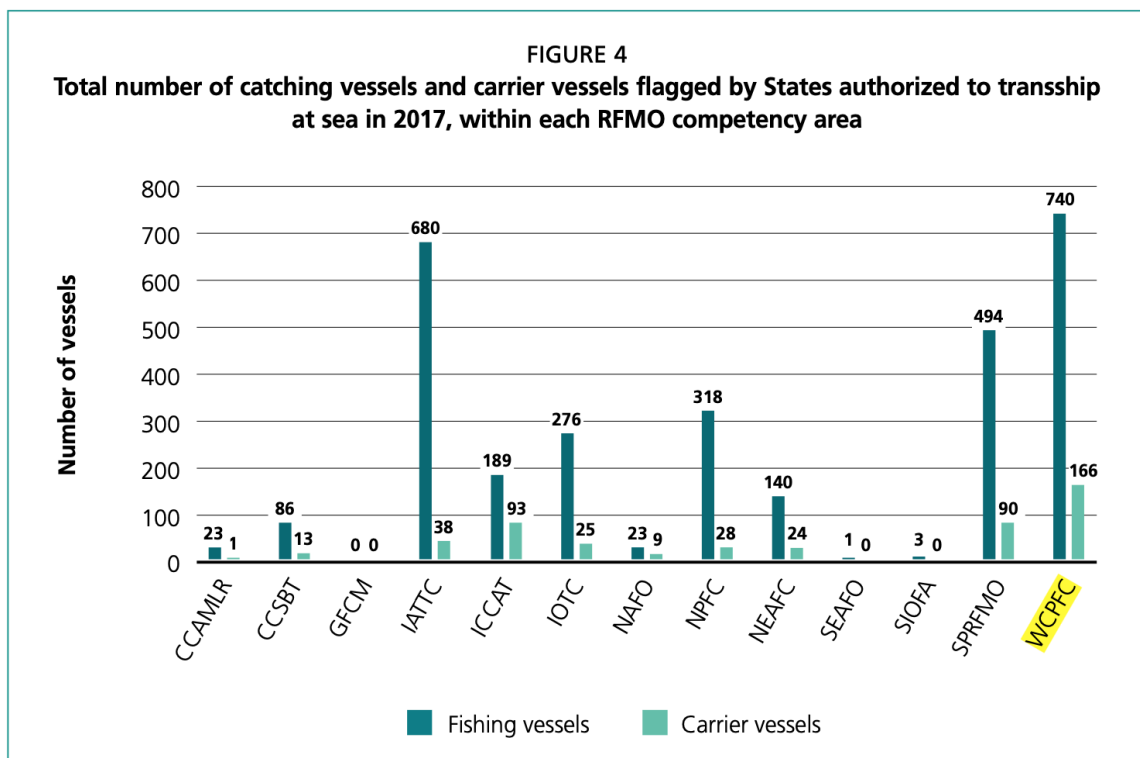
Source: PEW, 2019

Gambar 44. Transshipment pada area laut lepas dan yurisdiksi negara yang masuk dalam wilayah pengelolaan WCPFC (FAO, 2020).

Salah satu area laut lepas (*high seas*) yang ramai dengan *transshipment* adalah Western and Central Pacific Ocean sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 44 di samping.

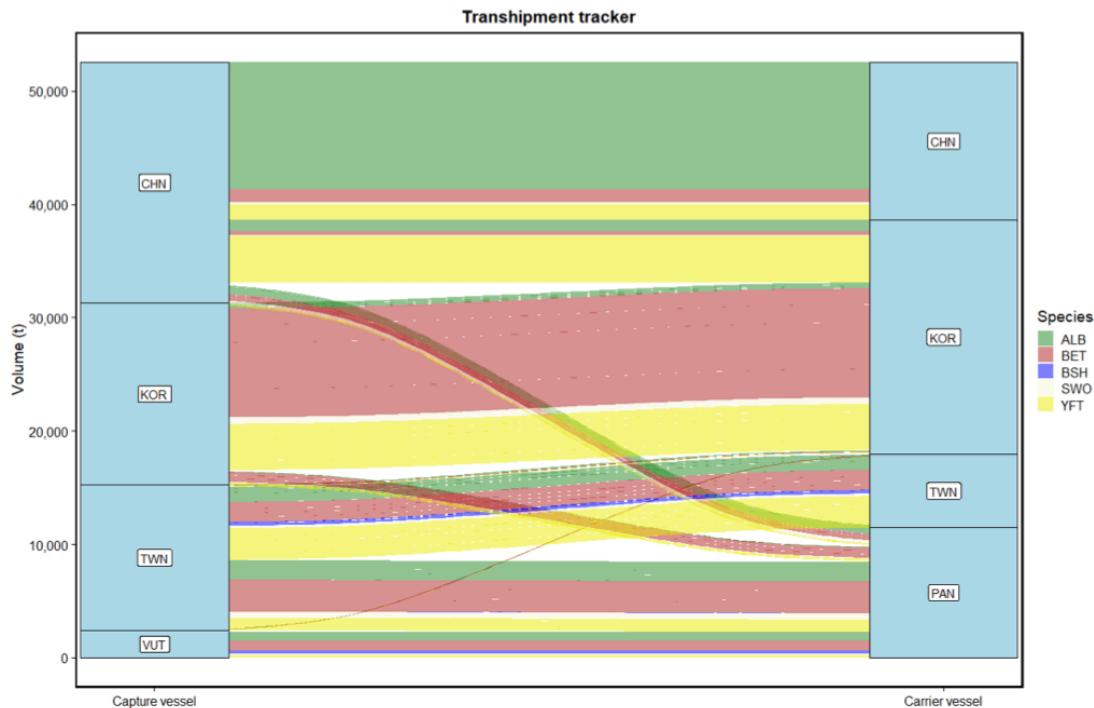
Selain di laut lepas, transshipment juga marak terjadi di wilayah yurisdiksi negara-negara yang berada di dalam area pengelolaan WCPFC.

Jika dibandingkan dengan jumlah transshipment yang terjadi di area pengelolaan RFMO lain, WCPFC adalah yang tertinggi (2017).



Gambar 45. Jumlah kapal yang diizinkan melakukan transshipment per area RFMO, Terbanyak WCPFC (FAO, 2020).

Jika dilihat dari sisi volume ikan yang dipindahkan melalui transshipment di laut lepas, merujuk pada kompilasi data WCPFC dari tahun 2018 hingga 2023, empat negara “pengirim” terbesar adalah Tiongkok (CHN), Korea (KOR), Taiwan (TWN) dan Vanuatu (VUT). Sedangkan empat negara “penerima” terbesar adalah Tiongkok (CHN), Korea (KOR), Taiwan (TWN) dan Panama (PAN).



Gambar 46. Empat negara yang paling banyak melakukan transshipment di area laut lepas WCPFC 2018 - 2023 (Sumber: WCPFC).

Data WCPFC di atas merupakan kegiatan alih muat di laut lepas yang notifikasi dan deklarasinya disampaikan oleh negara-negara anggota WCPFC. Di sisi lain, sebagaimana riset yang dilakukan oleh The Pew Charitable Trusts (Pew) pada tahun 2016, terdapat lebih banyak kegiatan alih muat di laut yang tidak dilaporkan, seperti *transshipment* yang terjadi di ZEE serta potensi *transshipment* yang dilakukan oleh kapal-kapal yang AIS-nya tidak dapat terdeteksi.

Riset Pew juga menemukan bahwa pada tahun 2016 terdapat kemungkinan terdapat 1.538 *transshipment* di laut lepas di area WCPFC, dengan hanya 956 *transshipment* yang dilaporkan. Di luar angka ini, terdapat kurang lebih 700 *transshipment* yang terjadi di ZEE negara-negara yang berada di area pengelolaan WCPFC.

Aturan *Transshipment at Sea* menurut WCPFC

WCPFC mengatur *transshipment* dalam *Conservation and Management Measure on the Regulation of Transshipment 2009-06 (CMM Transshipment)*, yang berlaku pada *Convention Area*.³⁰ *Transshipment* yang dilakukan di pelabuhan atau di perairan yang berada dalam yurisdiksi negara anggota *Convention*, harus dilakukan berdasarkan peraturan nasional negara setempat terkait *transshipment*.³¹

Negara bendera kapal harus memastikan kapal-kapal yang menggunakan bendera negaranya mematuhi ketentuan yang ada dalam CMM 2009-6. Negara bendera bertanggung jawab untuk melaporkan kapal-kapal tersebut sesuai dengan ketentuan CMM ini. Ketentuan tersebut di antaranya memastikan tiap kapal yang melakukan *transshipment* memiliki *observer* dari WCPFC *Regional Observer Programme*.³²

CMM 2009-06 mengatur secara spesifik terkait *transshipment* oleh kapal ikan purse seine dalam paragraf 25 - 32. Sementara itu, terkait *transshipment* yang dilakukan oleh kapal ikan selain purse seine diatur dalam Paragraf 33 - 38. *Transshipment* yang dilakukan oleh kapal *longline*, *troll*, *pole* dan *line* yang dilakukan pada perairan nasional harus mengikuti ketentuan yang berlaku dalam hukum nasional. *Transshipment* yang dilakukan pada laut bebas (*high sea*) tidak boleh dilakukan, kecuali pada ketentuan yang diatur dalam paragraf 37.

³⁰ *Convention Area* WCPFC meliputi seluruh laut Samudra Pasifik ke selatan dan ke timur sebagaimana telah ditetapkan dalam Convention on the Conservation and Management of High Migratory Fish Stocks in the Western and Central Pacific Ocean, Article 3.

³¹ Convention on the Conservation and Management of High Migratory Fish Stocks in the Western and Central Pacific Ocean, Article 29(2): "*Transshipment at a port or in an area within waters under the national jurisdiction of a member of the Commission shall take place in accordance with applicable national laws.*"

³² Para 13.

Ketika terjadi *transshipment* di *high seas* oleh kapal berbendera negara anggota, maka negara bendera harus melakukan pelaporan terkait *offloading* dan *receiving vessels*, yang terdiri dari:

- a. Memberitahukan prosedur pemantauan dan verifikasi *transshipment*
- b. Memberitahukan kapal-kapal yang akan melakukan *transshipment*
- c. Memberitahukan informasi sebagaimana Annex III kepada *Executive Director* setidaknya 36 jam sebelum *transshipment*
- d. Memberikan *Transshipment Declaration* sebagaimana telah ditetapkan oleh WCPFC minimal 15 hari setelah kegiatan *transshipment* selesai
- e. Mengajukan kepada Komisi terkait rencana *transshipment* yang akan dilakukan di pelabuhan di masa yang akan datang.

Apabila dinilai *transshipment* di perairan bebas yang dilakukan oleh kapal-kapal memiliki prosedur pemantauan dan verifikasi yang tidak efektif, maka *transshipment* dapat dilarang.

Aturan Transshipment di WPPNRI menurut Peraturan Perundang-undangan Nasional

Kegiatan mengenai alih muat (*transshipment*) tidak diatur secara khusus oleh UU Cipta Kerja. Ketentuan alih muat diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 11 tahun 2023 tentang Penangkapan Ikan Terukur (PP PIT), yang kemudian diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2023 tentang Peraturan Pelaksanaan PP PIT (Permen KP 28/2023).

UU Perikanan Pasal 41 ayat (3) mengatur, “*Setiap kapal penangkap Ikan dan kapal pengangkut Ikan harus mendaratkan Ikan tangkapan di Pelabuhan Perikanan yang ditetapkan atau pelabuhan lainnya yang ditunjuk*”. Pelanggaran terhadap ketentuan

tersebut dikenai sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan Perizinan Berusaha, atau pencabutan Perizinan Berusaha.³³

Selanjutnya, Pasal 18 PP PIT mengatur kewajiban Kapal Penangkap Ikan pada Zona Penangkapan Ikan Terukur untuk mendaratkan ikan hasil tangkapannya di pelabuhan pangkalan yang ditentukan.³⁴ Demikian juga Kapal Pengangkut Ikan yang melakukan pengangkutan ikan dari Daerah Penangkapan Ikan pada Zona Penangkapan Ikan Terukur wajib mendaratkan ikan hasil tangkapan di Pelabuhan Pangkalan yang sama dengan Pelabuhan Pangkalan dari Kapal Penangkap Ikan.³⁵

Dengan demikian, UU Ciptaker maupun PP PIT mewajibkan Kapal Penangkap Ikan maupun Kapal Pengangkut Ikan untuk mendaratkan ikan di pelabuhan pangkalan, sehingga tidak diperbolehkan ikan hasil tangkapan dialih-muatkan dan langsung dibawa ke luar negeri.

Pasal 22 PP PIT mengatur bahwa Setiap Orang yang melakukan kegiatan penangkapan ikan pada Zona Penangkapan Ikan Terukur dapat melakukan alih muatan, dengan ketentuan (wajib): (a) Kapal Penangkap Ikan menggunakan alat penangkapan **ikan rawai tuna dan pancing ulur tuna**; dan (b) Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan dalam satu kesatuan usaha.

Dalam hal ini, kapal Zhong Yu Marine tidak diketahui berada dalam satu kesatuan usaha dengan kapal Trans Mitramas-31. Alih-alih berada dalam kesatuan usaha dengan kapal Trans Mitramas-31, nama Zhong Yu Marine tidak

³³ Undang-Undang 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Pasal 41 ayat (4).

³⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2023 tentang Penangkapan Ikan Terukur, Pasal 18 ayat (1).

³⁵ *Ibid.*, Pasal 19 ayat (1).

terdapat dalam daftar kapal yang memiliki Perizinan Berusaha untuk kapal pengangkut ikan.

Pasal 72 Permen KP 28/2023 mengatur ketentuan alih muat, sebagai berikut: *“Dalam hal ikan hasil tangkapan dilakukan alih muatan dari Kapal Penangkap Ikan ke Kapal Pengangkut Ikan, nakhoda Kapal Penangkap Ikan dan nakhoda Kapal Pengangkut Ikan membuat berita acara alih muatan melalui aplikasi yang disediakan oleh Kementerian”*. Berita acara alih muatan paling sedikit memuat data tentang: (a) Kapal Penangkap Ikan; (b) Kapal Pengangkut Ikan; (c) jenis dan berat ikan hasil tangkapan yang dialihmuatkan; (d) waktu alih muat; dan (e) titik koordinat alih muat.

Kemudian, setiap nakhoda Kapal Penangkap Ikan dan nakhoda Kapal Pengangkut Ikan menyatakan kebenaran berita acara alih muatan dan bagi Pemilik Kapal Penangkap Ikan dan pemilik Kapal Pengangkut Ikan juga bertanggung jawab atas kebenaran berita acara alih muatan yang dibuat oleh nakhoda Kapal Penangkap Ikan dan nakhoda Kapal Pengangkut Ikan.³⁶

Lebih lanjut Permen KP 28/2023, mengatur secara khusus tentang alih muatan, dengan membagi wilayah alih muatan menjadi dua, yakni: (a) alih muatan pada WPPNRI di perairan laut selain di area kompetensi/konvensi RFMO; dan (b) alih muatan pada perairan laut di area kompetensi/konvensi RFMO.

³⁶ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2023 tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2023 tentang Penangkapan Ikan Terukur, Pasal 72 ayat (3) dan ayat (4).

Dalam konteks kapal Zhong Yu Marine dan Trans Mitramas 31, alih muatan terjadi pada perairan laut di area kompetensi/Konvensi RFMO, sehingga berlaku ketentuan sebagai berikut:³⁷

- (a) alih muatan dipantau oleh Pemantau di atas Kapal dari RFMO atau Pemantau di atas Kapal yang memenuhi standar RFMO, yang ditempatkan di atas Kapal Pengangkut Ikan; dan
- (b) tercantum dalam daftar kapal di RFMO yang sama.

Selain harus memenuhi ketentuan tersebut, Kapal Penangkap Ikan wajib memenuhi ketentuan:

- (a) nakhoda atau pemilik Kapal Penangkap Ikan/penanggung jawab perusahaan memberitahukan rencana alih muatan secara tertulis kepada Direktur Jenderal dan otoritas perikanan di Pelabuhan Pangkalan paling lambat 48 jam sebelum pelaksanaan alih muatan;
- (b) nakhoda Kapal Penangkap Ikan harus mengisi berita acara alih muatan yang ditandatangani oleh nakhoda Kapal Penangkap Ikan, nakhoda Kapal Pengangkut Ikan, dan Pemantau di atas Kapal; dan
- (c) nakhoda atau pemilik Kapal Penangkap Ikan/penanggung jawab perusahaan menyampaikan berita acara alih muatan secara elektronik kepada otoritas perikanan di Pelabuhan Pangkalan paling lambat 5 (lima) hari setelah pelaksanaan alih muatan.

Selain memenuhi ketentuan di atas, Kapal Pengangkut Ikan wajib memenuhi ketentuan:

- (a) nakhoda atau pemilik Kapal Pengangkut Ikan/penanggung jawab perusahaan memberitahukan rencana alih muatan secara tertulis kepada

³⁷ *Ibid.*, Pasal 85.

- Direktur Jenderal dan otoritas perikanan di Pelabuhan Pangkalan paling lambat 72 jam sebelum pelaksanaan alih muatan; dan
- (b) nakhoda Kapal Pengangkut Ikan harus menyampaikan laporan secara elektronik kepada Direktur Jenderal, otoritas perikanan di Pelabuhan Pangkalan, dan sekretariat RFMO paling lambat 24 jam setelah pelaksanaan alih muatan.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Satria, Sadiyah, Widodo, Wilcox, dan Ford di tahun 2018,³⁸ kapasitas pemantauan, pengendalian dan pengawasan (*monitoring, control, surveillance/MCS*) aparat penegak hukum di Indonesia masih kurang memadai untuk memastikan semua indikator alih muatan di tengah laut dapat dipenuhi. Para peneliti menekankan adanya berbagai risiko terjadinya konsekuensi yang tidak diharapkan yang berhubungan dengan minimnya MCS di tengah laut.

Pemeriksaan terhadap kapal **Trans Mitramas 31** diperlukan untuk dapat memastikan dugaan *transshipment* yang dilakukan oleh kapal dimaksud dengan kapal **Zhong Yu Marine**.

Potensi Pelanggaran dari Aktivitas *Transshipment*

Meskipun praktik *transshipment* lazim dalam dunia perikanan, seruan agar *transshipment* diatur secara ketat bahkan dilarang penuh telah mengemuka mengingat aktivitas ini berpotensi menjadi “jalan” bagi terjadinya berbagai pelanggaran di laut. Beberapa contoh pelanggaran hukum yang dapat terjadi adalah:

³⁸ Satria, F., Sadiyah, L., Widodo, A. A., Wilcox, C., & Ford, J. H. 2018. *Characterizing transshipment at-sea activities by longline and purse seine fisheries in response to recent policy changes in Indonesia*. Marine Policy, 95, 8-13.

Fish Laundering

Yaitu praktik pengelabuan informasi mengenai asal usul ikan yang ditangkap sehingga ikan tersebut dapat masuk ke pasar yang legal, yang dapat dilakukan dengan modus antara lain: (a) menggabungkan ikan yang ditangkap secara ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur (*IUU fishing*) dengan ikan yang ditangkap dengan sah, dilaporkan dan diatur; dan (b) memalsukan dokumen.

Peredaran Gelap Narkotika

Merujuk pada laporan UNODC, *“Most trafficking incidents or suspected incidents both in New Zealand and Australia have used the ‘vessel to vessel transfer at sea’ methodology. The ‘mothership’ in these cases was typically a foreign-flagged yacht or fishing vessel, while the receiving vessel was a smaller local yacht or fast-moving power craft, capable of carrying illicit drug loads of at least 500 kg.”*

B.2.2. Mengangkut Ikan tanpa Izin

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, nama kapal Zhong Yu Marine tidak ditemukan dalam daftar kapal pengangkut berbendera asing yang memiliki Perizinan Berusaha di WPPNRI. Sementara itu, Pasal 28 ayat (2) UU Perikanan mengatur, *“Setiap Orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal pengangkut Ikan berbendera asing yang digunakan untuk melakukan pengangkutan Ikan di wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat.”* Pelanggaran terhadap ketentuan ini akan mendapat sanksi berupa pidana penjara paling lama lima tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.500.000.000 (satu miliar lima ratus juta rupiah).³⁹

Oleh karena itu, Kementerian Kelautan dan Perikanan perlu untuk

³⁹ Undang-Undang Perikanan, Pasal 94.

menyampaikan kepada negara bendera kapal, dalam hal ini Panama, dugaan alih muat *illegal* yang dilakukan oleh kapal Zhong Yu Marine dengan Transmitramas 31 dan meminta agar dilakukan kerjasama investigasi.

B.2.3. Interpretasi Ketentuan Hukum untuk Memperkuat Pemberantasan *Unreported Fishing by Illegal Transshipment*

Unreported fishing yang dilaksanakan melalui alih muat di tengah laut tanpa izin, selain melanggar ketentuan di bidang perikanan, juga berpotensi melanggar ketentuan Kegiatan alih muat di tengah laut sangat rentan dengan pelanggaran penangkapan ikan yang tidak dilaporkan karena terbatasnya pemantauan, pengendalian dan pengawasan oleh aparat penegak hukum di wilayah tersebut. Oleh karena itu, dibutuhkan kerjasama antar lembaga penegak hukum dalam melakukan pengawasan di tengah laut, khususnya untuk memastikan keamanan dan keselamatan di laut.

Dalam konteks praktik *unreported fishing by illegal transshipment*, ketentuan UU Kepabeanan⁴⁰ dapat dimaknai secara luas utamanya karena definisi dari “daerah pabean” menurut UU Kepabeanan mencakup juga “tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan Landas Kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang ini.” Selain hal tersebut, penting untuk dicatat bahwa Transmitramas 31 adalah kapal berbendera Indonesia. Ini berarti ketentuan hukum Indonesia berlaku atas kapal tersebut dan Indonesia sebagai negara bendera kapal (*flag State*) memiliki yurisdiksi atas kapal dimaksud.

UNCLOS menyebut secara spesifik kata “*customs*” atau kepabeanan di dalam pasal yang mengatur mengenai Zona Tambahan (*contiguous zone*) dan pasal yang mengatur yurisdiksi negara pantai atas *artificial islands, installations and*

⁴⁰ Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan jo. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006.

structures di ZEE (pasal 60) dan di Landas Kontinen (Pasal 80). Dapat disimpulkan bahwa ketiga area ini -zona tambahan, *artificial islands-installations-and-structures* di ZEE, dan *artificial islands-installations-and-structures* di LK- masuk dalam cakupan makna “tempat-tempat tertentu di ZEE dan LK” sebagaimana dimaksud oleh UU Kepabeanan.

Disamping itu, penting untuk dicatat pula bahwa yurisdiksi negara tidaklah terbatas pada *artificial islands, installations and structures* saja karena Pasal 94 UNCLOS mengatur mengenai kewajiban negara bendera untuk melaksanakan kontrol yang efektif terhadap aspek administratif, teknis dan sosial dari **kapal-kapal** yang mengibarkan benderanya. Dalam konteks ini, “aspek administratif” yang dimaksud dalam Pasal 94 UNCLOS dapat dimaknai mencakup juga ketentuan kepabeanan. Konsekuensi logisnya, sebagai negara bendera kapal, pemerintah Indonesia berhak melaksanakan ketentuan kepabeanan atas kapal Transmitramas 31 sebagai kapal yang mengibarkan bendera Indonesia (*flag State jurisdiction*).

Produk perikanan yang akan diekspor ke luar negeri wajib untuk dilaporkan. Pasal 11A ayat (1) UU Kepabeanan mengatur, “*Barang yang akan diekspor wajib diberitahukan dengan pemberitahuan pabean*”. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dikenakan sanksi sebagaimana ditentukan dalam Pasal 102A huruf (a) dan (b) UU Kepabeanan, yaitu “*Setiap orang yang mengekspor barang tanpa menyerahkan pemberitahuan pabean dan dengan sengaja memberitahukan jenis dan/atau jumlah barang ekspor dalam pemberitahuan pabean secara salah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11A ayat (1) yang mengakibatkan tidak terpenuhinya pungutan negara di bidang ekspor dipidana karena melakukan penyelundupan di bidang ekspor*”.

dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan pidana denda paling sedikit Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).”

Jika dipahami secara sistematis dan utuh, yaitu dengan menghubungkan ketentuan Pasal 18 PP PIT (yaitu kewajiban Kapal Penangkap Ikan pada Zona Penangkapan Ikan Terukur untuk mendaratkan ikan hasil tangkapannya di pelabuhan pangkalan yang ditentukan) dan Pasal 19 PP PIT (yaitu kewajiban Kapal Pengangkut Ikan yang melakukan pengangkutan ikan dari Daerah Penangkapan Ikan pada Zona Penangkapan Ikan Terukur wajib mendaratkan ikan hasil tangkapan di Pelabuhan Pangkalan yang sama dengan Pelabuhan Pangkalan dari Kapal Penangkap Ikan) dengan Pasal 11A ayat (1) UU Kepabeanan, jelas bahwa ekspor ikan juga terikat pada kewajiban pemberitahuan pabean.

Interpretasi ini berpotensi memperkuat penegakan hukum terhadap praktik *unreported fishing* melalui *illegal transshipment at sea*, sebagaimana yang dilakukan oleh Zhong Yu Marine dan Transmitramas 31 di ZEE Indonesia, karena ketentuan kepabeanan juga dapat diterapkan selain dari ketentuan di bidang perikanan.

Bab 5: Deteksi dan Analisis di WPPNRI 572

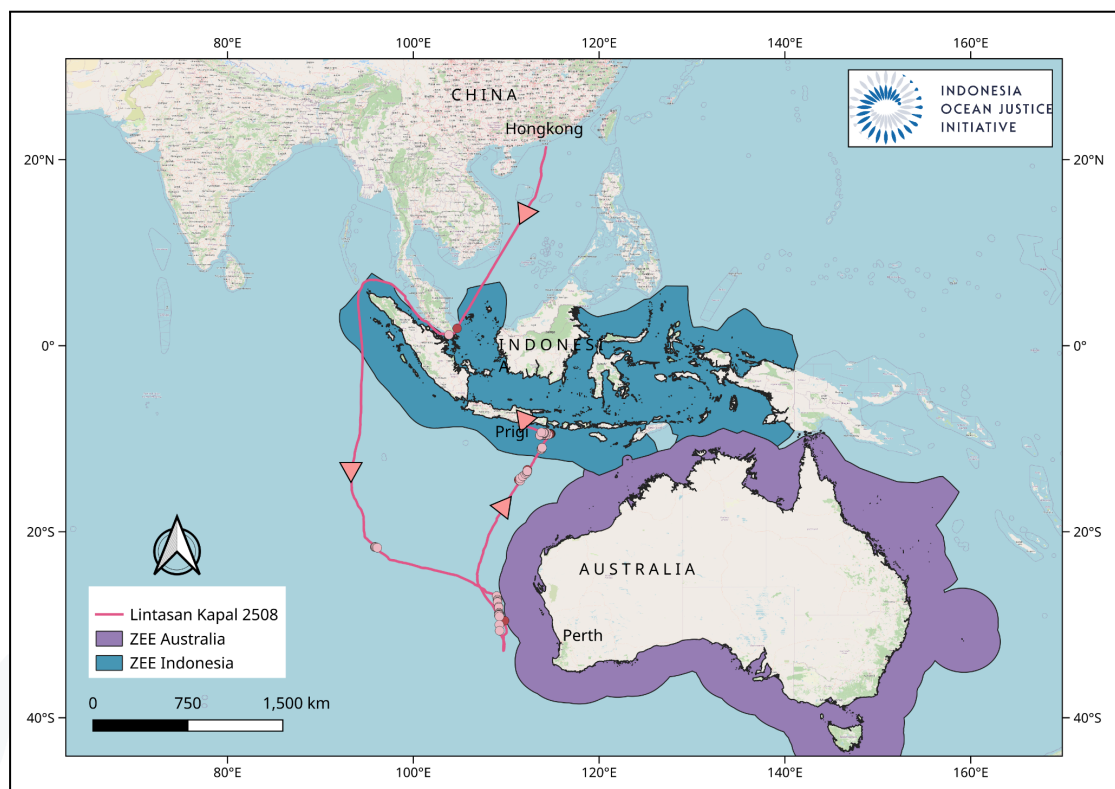
A. Deteksi di WPPNRI 572

Berdasarkan AIS, sebuah kapal ikan (*fishing vessel*) tidak dikenal dengan nama AIS 2508 dan nomor MMSI 412451763 terdeteksi **berangkat dari Hongkong, Tiongkok** pada 26 Maret 2025, Kapal tiba di **perairan Johor, Malaysia** pada 31 Maret 2025 kemudian menuju **Selat Malaka** dan melanjutkan perjalanan hingga ke **laut lepas Samudra Hindia sisi luar ZEE Australia pantai barat Australia** dan beraktivitas di wilayah ini. Aktivitas kapal di sisi luar ZEE Australia dan ZEE Indonesia adalah **aktivitas yang dapat dikatakan anomali dengan pertimbangan dan kronologi** sebagai berikut.

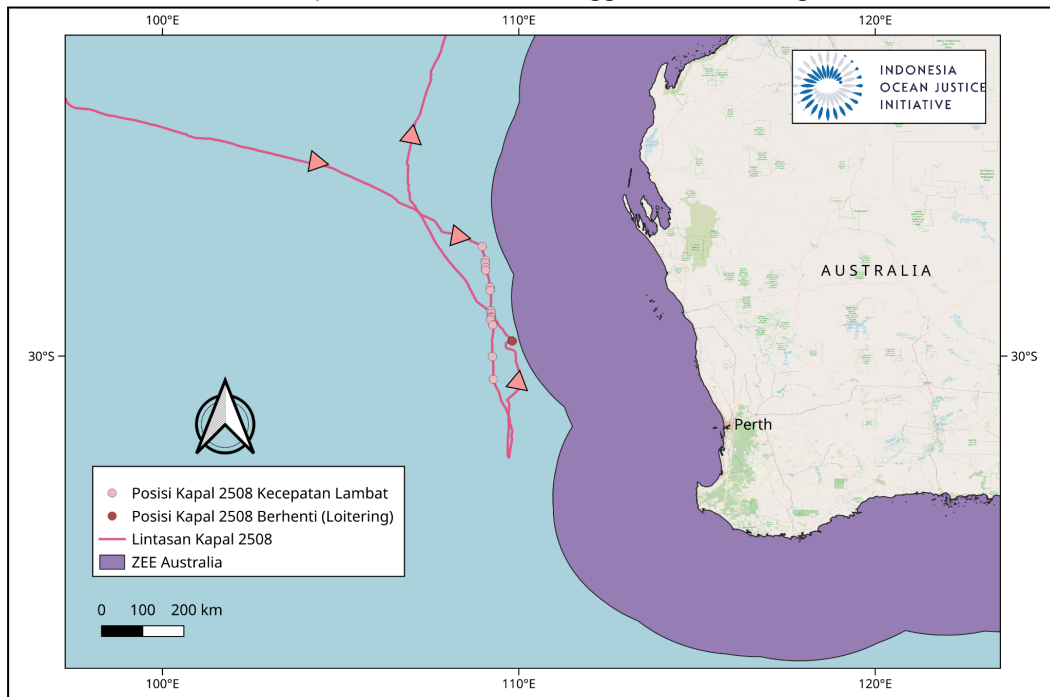
- a. Kapal beroperasi dengan pola menyusuri sisi luar garis ZEE Australia yang **bukan** merupakan wilayah penangkapan ikan (*fishing ground*) yang biasa dituju oleh kapal-kapal ikan Tiongkok di Samudera Hindia.
- b. Kapal ikan Tiongkok yang menangkap ikan di Samudera Hindia pada umumnya **tidak** berasal dari Hongkong.
- c. Selama kapal **beroperasi di laut lepas Samudra Hindia sisi luar ZEE Australia pantai barat Australia** (pada 15 hingga 23 April 2025), kapal berlayar dengan kecepatan lambat, yaitu 0 s.d. 1 knot pada waktu yang lama di beberapa titik lokasi (*loitering*).
- d. Pada 23 April 2025 kapal mulai bergerak (*travelling*) kembali menuju ke arah utara dengan kecepatan 10 knot.
- e. Kapal **masuk ZEE Indonesia di Samudra Hindia** pada 30 April 2025 dan berhaluan yang **mengarah ke Selat Bali** dengan kecepatan sedang antara 3 s.d. 5 knot.

- f. Pada tanggal 2 Mei 2025, di ZEE Indonesia, kapal mulai **mengubah haluan** dan kecepatan tidak lagi mengarah ke Selat Bali, namun **menuju selatan Jawa** dengan kecepatan lambat sekitar 1 s.d. 2 knot.
- g. Hingga tanggal 5 Mei 2025, masih berada di ZEE Indonesia selatan Pulau Jawa, masih dengan kecepatan lambat 1 s.d. 2 knot.
- h. Pada tanggal 6 Mei 2025, kapal kembali bergerak (*travelling*) dengan kecepatan sedang, yaitu 5 s.d. 6 knot, dengan haluan yang **mengarah ke selatan Pulau Jawa, yaitu wilayah Kabupaten Trenggalek atau Pacitan**.
- i. Pada 7 Mei 2025, kapal **dihentikan oleh patroli Indonesia Ditjen PSDKP KKP di laut teritorial** perairan Kabupaten Trenggalek lalu dibawa ke Teluk Prigi untuk dilakukan pemeriksaan.

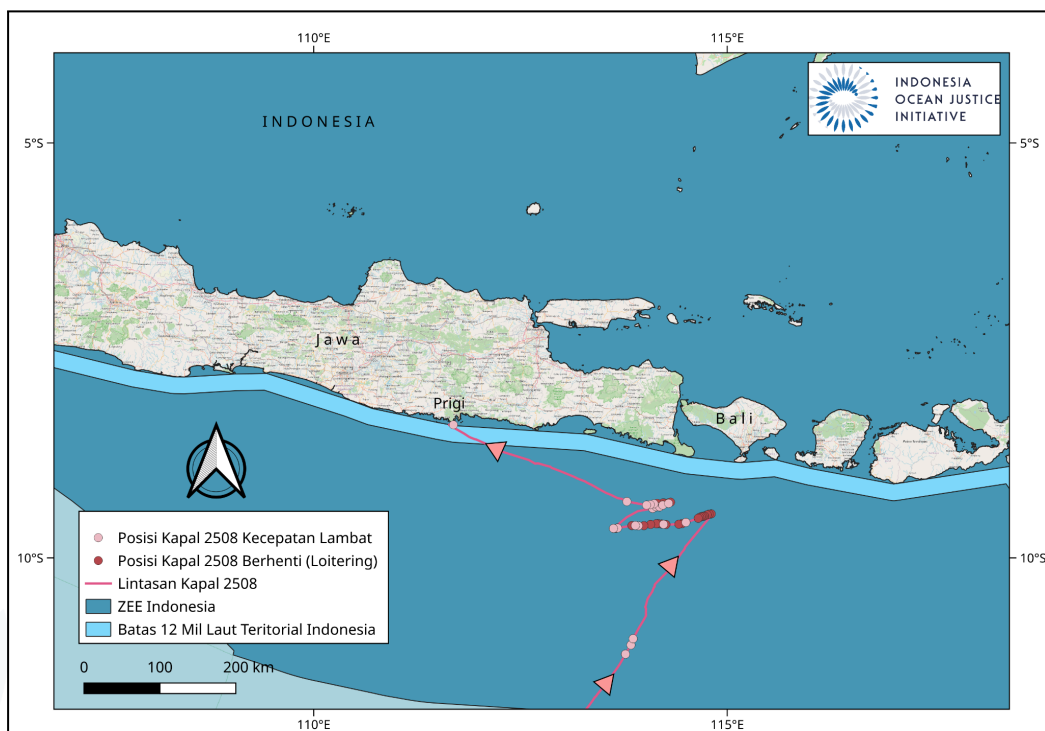
Gambar di bawah ini menampilkan lintasan kapal tersebut berdasarkan AIS.



Gambar 47. Lintasan Kapal 2508 Berangkat Dari Hongkong dan Berperilaku Anomali di Laut Lepas Samudra Hindia Hingga Ditahan Di Prigi.



Gambar 48. Lintasan Kapal 2508 Melakukan Kegiatan Anomali Di Samudra Hindia Sisi Luar ZEE Australia (15-23 April 2025).



Gambar 49. Lintasan Kapal 2508 Melakukan Kegiatan Anomali Di Samudera Hindia ZEE Indonesia Dan Menepi Ke Perairan Prigi, Jawa Timur (2-7 Mei 2025).

B. Analisis terkait Deteksi di WPPNRI 572

KKP menangkap kapal ikan tak dikenal berbendera Tiongkok tersebut di atas pada tanggal 7 Mei 2025 di perairan Prigi. Melalui pemberitaan yang dirilis KKP,⁴¹ kapal tersebut terungkap bernama FV Yue Lu Yu 28359 yang berjenis kapal ikan dan berbendera Tiongkok. Temuan anomali pada saat pemeriksaan adalah kapal tersebut sebagai kapal ikan telah dimodifikasi untuk mengangkut *sensitive cargo*, diduga untuk melakukan aktivitas penyelundupan. Modifikasi dilakukan terhadap palka kapal. Palka kapal diubah bentuknya menjadi barak-barak, dengan kipas angin dan fasilitas *air conditioning* (AC). Tidak ditemukan alat tangkap dan tangkapan ikan di dalam kapal. Saat ini kapal dimaksud diperiksa oleh instansi lain yang relevan.

B.1. Analisis Hukum terkait Ancaman di WPPNRI 572

Tindak Pidana terkait Perikanan (*Fisheries-Related Crimes*)

Konsep tindak pidana perikanan (*fisheries crime*) adalah konsep yang relatif baru, dimana, berdasarkan penjelasan UNODC, merupakan suatu tindak pidana yang kompleks dan membutuhkan penegakan hukum yang bersifat kooperatif.⁴²

Dari penjelasan di atas, terlihat bahwa tindak pidana perikanan itu sangat luas, terjadi di sepanjang rantai industri perikanan: persiapan, penangkapan, pemasaran, pendistribusian, hingga penggunaan uang hasil kegiatan perikanan. Dari industri ini, banyak sekali tindak pidana yang terjadi, mulai dari:

⁴¹ Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, “KKP Tangkap Ikan Asing Berbendera China,” 12 Mei 2025, <https://www.kkp.go.id/news/news-detail/kkp-tangkap-kapal-ikan-asing-berbendera-china-oZKL.html>

⁴² UNODC, *UNODC Approach to Crimes in the Fisheries Sector*, https://www.unodc.org/documents/Wildlife/UNODC_Approach_to_Crimes_in_the_Fisheries_Sector.pdf

perdagangan orang, pemalsuan dokumen imigrasi, penghindaran pajak, hingga transaksi narkoba melalui kapal perikanan. Apabila tidak ada “*core business*”-nya, yaitu kegiatan perikanan itu sendiri, maka rangkaian tindak pidana tersebut sangat mungkin dihindari. Oleh karena itu, konsep tindak pidana perikanan harus dipahami oleh negara-negara di dunia agar pemberantasannya dapat dilakukan secara terintegrasi.

Tindak pidana di bidang perikanan (*fisheries crime*) dapat dikategorikan pula sebagai tindak pidana transnasional yang terorganisir (*transnational organised fisheries crime*) apabila memenuhi beberapa unsur yang melibatkan aktor atau faktor lintas negara. *Transnational organised fisheries crime* merupakan segala jenis tindak pidana yang terjadi di sepanjang rantai nilai industri perikanan (*crimes committed along the whole value chain of fisheries industry*). Seringkali, tindak pidana perikanan ini melibatkan empat unsur utama dalam konsep *transnational organized crime* (TOC)⁴³, yaitu:

- (a) melibatkan dua atau lebih negara (baik dari segi kewarganegaraan pelaku atau dari segi tempat terjadinya tindak pidana),
- (b) dilakukan oleh dua orang atau lebih dalam suatu kelompok yang terorganisir (*organized group*),
- (c) melakukan tindak pidana yang serius (*serious crime*, yaitu tindak pidana dengan ancaman hukuman penjara empat tahun atau lebih), dan
- (d) bertujuan untuk mendapatkan manfaat material (biasanya dalam bentuk uang).

Unsur-unsur ini terdapat dalam sebagian besar tindak pidana perikanan lintas batas yang terjadi di industri perikanan berskala besar. Dengan demikian,

⁴³ Uraian mengenai *transnational organized crime* dalam *United Nations Convention against Transnational Organized Crime* (UNTOC), Article 1, 2, 3.

transnational organized fisheries crime (TOFC) pada umumnya berlaku bagi industri perikanan dengan jangkauan bisnis yang luas (*large-scale fisheries business*).

Dugaan People Smuggling di atas Kapal 2508

Dari hasil pantauan IOJI, kapal 2508 patut diduga telah melakukan tindak pidana yang berkaitan dengan pemindahan warga negara dari negaranya ke negara lain secara ilegal dalam rangka meraup keuntungan finansial.⁴⁴

Menurut UNODC, metode yang paling tipikal dalam menyelundupkan migran melalui laut adalah dengan menggunakan dua kapal.⁴⁵ Kapal yang lebih besar, seperti kapal ikan *trawler* atau kapal pengangkut, akan mengangkut para migran selama perjalanan di laut ke lokasi yang telah ditentukan di laut lepas dimana mereka akan dipindahkan ke kapal yang lebih kecil untuk transit ke lokasi pendaratan. Di titik tersebut, kru kapal dan para penyelundup migran akan meninggalkan para migran dan kembali lagi ke titik berangkat di kapal kedua tersebut.

Kapal ikan banyak digunakan sebagai sarana pengangkut imigran gelap karena kapasitasnya yang dapat menampung jumlah penumpang yang jauh lebih banyak dari perahu apung (*inflatable boat*). Berkurangnya stok ikan di berbagai belahan dunia menyebabkan ketersediaan kapal ikan menjadi berlebihan (*oversupply*), sehingga memudahkan para penyelundup migran untuk mengakses kapal ikan untuk operasi aktivitas ilegal mereka. Selain akses ketersediaannya

⁴⁴ UNTOC, *Migrant Smuggling Protocol*, Article 3 dan Article 6.

⁴⁵ UNODC, *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea*, 2011, https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_-_Smuggling_of_Migrants_by_Sea.pdf

yang mudah, kapal ikan juga jarang dicurigai karena memang memiliki alasan yang kuat dan sah sesuai jenisnya untuk berada di laut untuk waktu yang lama. Lebih lanjut, kapal ikan seringkali tidak harus terdaftar baik secara nasional (domestik) maupun internasional, dan tidak diwajibkan untuk selalu menyalakan AIS atau sistem pemantauan (*tracking system*) lainnya di atas kapal, sehingga para penyelundup dapat memanfaatkan situasi ini untuk tetap beroperasi secara ilegal.⁴⁶

Oleh karena itu, pemeriksaan atas kapal 2508 perlu dilakukan secara menyeluruh dengan melibatkan juga negara-negara lain seperti: negara bendera kapal (Tiongkok), dan Australia (mengingat lokasi *loitering* kapal 2508) yang dekat dengan batas terluar ZEE Australia sebelah barat.

⁴⁶ UNODC, *Issue Paper: Transnational Organized Crime in the Fishing industry*, 2011, p.72.

Bab 6: Kesimpulan dan Rekomendasi

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian deteksi dan analisis di atas, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) 711, Laut Natuna Utara, masih rentan terhadap *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal ikan berbendera Vietnam sepanjang periode November 2024 hingga Mei 2025. Pada April 2025, deteksi IOJI menunjukkan intensitas operasi kapal ikan Vietnam tertinggi pada tahun 2025 (berjalan), sesuai dengan pengamatan pada tahun-tahun sebelumnya. Berdasarkan citra satelit terdapat 74 kapal ikan Vietnam dengan alat tangkap *pair trawl* yang diduga melakukan kegiatan *illegal fishing* di Laut Natuna Utara (LNU). Bahkan, beberapa kapal terdeteksi beroperasi dekat dengan Pulau Seluan di Kabupaten Natuna, dengan jarak hanya sekitar 72 km atau 39 mil laut dari Pulau Seluan.
2. Kesepakatan batas ZEE Indonesia dan Vietnam yang diberitakan terjadi pada Desember 2022, nyatanya tidak mengurangi intensitas operasi kapal ikan Vietnam di LNU secara ilegal. Ke depan, ketegasan dari sisi patroli di laut dan diplomasi perlu dilaksanakan oleh Pemerintah Indonesia kepada Vietnam.
3. WPPNRI 716, yaitu di wilayah ZEE Indonesia Laut Sulawesi yang berbatasan dengan Filipina, rentan terhadap *illegal fishing* oleh kapal ikan asing, utamanya pada area rawan/*hotspot illegal fishing* yang disebut “area dinosaurus”. Modus operandi yang ditemukan oleh Ditjen PSDKP adalah *hit and run* yang berarti sebuah kapal melakukan *illegal fishing* dalam waktu yang cukup singkat di dalam ZEE Indonesia, dan segera berlayar keluar dari ZEE Indonesia setelah selesai. Deteksi IOJI terhadap kapal

berbendera Filipina bernama Princess Janice 168 membuktikan kerentanan ini. Selain itu, IOJI mendeteksi kapal riset Filipina MV Northern Ice yang terpantau melakukan survei hidrografi di dalam ZEE Indonesia di Laut Sulawesi pada bulan November 2024.

4. Di WPPNRI 717, IOJI mendeteksi dugaan *illegal transshipment* yang dilakukan oleh Kapal pengangkut ikan asing berbendera Panama, Zhong Yu Marine, dengan kapal ikan Indonesia bernama Trans Mitramas 31. Kapal Zhong Yu Marine diketahui tidak memiliki Izin Berusaha di Indonesia.
5. Di laut lepas Samudera Pasifik dan WPPNRI 572, IOJI mendeteksi sebuah kapal melakukan *loitering* yang mengindikasikan adanya dugaan tindak pidana lintas batas negara dan terorganisir. Kapal bernama 2508 terdeteksi berangkat dari Hongkong, menuju perairan Johor, Malaysia dan kemudian menuju Selat Malaka dan setelah sampai di sebelah utara Pulau Sumatera kapal bergerak ke arah selatan sampai ke perairan laut lepas yang dekat (*adjacent*) dengan batas terluar ZEE Australia sebelah barat. IOJI menyampaikan *alert* kepada aparat penegak hukum terkait dan Ditjen PSDKP KKP merespon dengan melaksanakan pemeriksaan kapal dimaksud pada tanggal 7 Mei 2025 di perairan Prigi, sebelah selatan Pulau Jawa. Dari pemeriksaan awal ditemukan informasi bahwa Kapal tersebut bernama FV Yue Lu Yu 28359 dan beberapa temuan lain yang mengindikasikan adanya penyelundupan orang (*people smuggling*).

B. Rekomendasi

Dengan berbagai deteksi dan analisis ancaman *IUU fishing* dan dugaan tindak pidana di laut sebagaimana diuraikan di atas, IOJI merekomendasikan:

1. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 711**, Patroli oleh kapal Pemerintah Indonesia perlu diintensifkan pada bulan Maret-April-Mei dan

Agustus-September setiap tahunnya di LNU dan diarahkan ke sebelah utara sampai batas terluar garis ZEE Indonesia-Vietnam. Lebih lanjut, penangkapan-penangkapan yang dilakukan dan/atau koleksi informasi mengenai maraknya operasi ilegal kapal ikan Vietnam di LNU agar didokumentasikan untuk kepentingan diplomasi oleh Pemerintah RI dengan penekanan kepada *market measures* dan/atau upaya penyelesaian sengketa melalui pilihan-pilihan penyelesaian sengketa yang diatur di dalam UNCLOS.

2. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 716**, Pemerintah Indonesia perlu melaporkan dugaan *illegal fishing* di perbatasan ZEE Indonesia oleh kapal Princess Janice 168 berbendera Filipina dengan modus *hit and run*. Selain itu, terkait aktivitas kapal riset Filipina hingga ke ZEE Indonesia, sebagai langkah awal, Pemerintah Indonesia perlu meminta klarifikasi kepada Pemerintah Filipina mengenai dugaan aktivitas riset kelautan yang dilakukan MV Northern Ice di Laut Sulawesi secara tanpa izin, kecuali ternyata jika kapal ini telah mendapatkan izin dari pemerintah Indonesia. Dalam hal tidak ada izin yang diberikan, dan hasil pemeriksaan menemukan bahwa terdapat kerugian yang dialami oleh Pemerintah Indonesia, maka pemerintah agar menuntut ganti rugi terhadap kerugian yang diderita akibat aktivitas yang dilakukan oleh MV Northern Ice.
3. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 717**, Kementerian Kelautan dan Perikanan agar melaporkan kepada negara bendera kapal Zhong Yu Marine, dalam hal ini Panama, dan WCPFC mengenai dugaan *illegal transshipment* yang dilakukan oleh Zhong Yu Marine dengan Trans Mitramas-31 di ZEE Indonesia. Pelaporan ini hendaknya disertai dengan permintaan untuk melaksanakan pemeriksaan bersama terhadap dokumen kapal, *logbook*, dan dokumen lainnya yang berkaitan dengan

dugaan *illegal transshipment* dimaksud. Lebih lanjut, pengumpulan informasi melalui teknologi maupun *human intelligence* mengenai aktivitas-aktivitas yang terjadi di WPPNRI 717 perlu lebih ditingkatkan oleh KKP dan instansi kementerian terkait untuk mendapatkan gambaran yang lebih utuh mengenai pola kerawanan yang muncul di area ini, sehingga ke depan patroli pengawasan dapat dilaksanakan secara lebih tepat guna dan efisien.

Dalam rangka memperkuat upaya penegakan hukum terhadap *illegal transshipment*, maka perlu dipertimbangkan untuk menerapkan peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan terhadap aktivitas *illegal transshipment* mengingat *illegal transshipment* adalah perbuatan membawa keluar barang dari daerah pabean tanpa pemberitahuan pabean yang merupakan ranah kewenangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

4. **Mengenai deteksi dan analisis di WPPNRI 572**, kerjasama yang kuat antar lembaga penegak hukum (*inter-agency cooperation*) di Indonesia dan mitra-mitra pendukung di luar negeri sangat diperlukan dalam konteks kasus kapal FV Yue Lu Yu 28359 (kapal 2508). Pengumpulan data dan informasi mengenai kapal ini dapat diupayakan melalui INTERPOL dan beberapa negara yang relevan antara lain negara bendera kapal dan juga negara yang berdekatan dengan lokasi dimana kapal dimaksud melakukan *loitering*, dalam hal ini Australia.
5. **Mengenai aspek pengawasan dan penegakan hukum**, Pemerintah Indonesia harus memperkuat sistem keamanan laut dengan fokus utama “*the 3A+1 abilities*”, yaitu:
 - 1) *ability to detect* - kemampuan pendeteksian aktivitas di laut yang

cepat dan akurat dengan teknologi pemantauan multi-sumber data dan informasi yang terintegrasi antar kementerian dan lembaga yang didukung dengan sarana dan prasarana pemantauan di lapangan yang memadai;

- 2) *ability to respond* - kemampuan merespons dan/atau menindak tegas pelanggaran yang terjadi;
- 3) *ability to punish* - kemampuan menjatuhkan sanksi dan/atau hukuman yang menjerakan pelaku sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku; dan
- 4) *ability to cooperate with the international community* - kemampuan untuk mengatasi ancaman keamanan laut melalui kerja sama internasional, baik secara langsung dengan pemerintah negara lain maupun dengan lembaga internasional yang secara khusus menangani isu ancaman laut tertentu, contohnya berkoordinasi dengan UNODC dan INTERPOL dalam menangani kasus *illegal fishing* dan *transnational organized fisheries crime*.

Tim Penyusun:

Imam Prakoso

Grace Gabriella Binowo

Harimuddin

Laura Adibunga Nindya

Tasya Nur Ramadhani

Andreas Aditya Salim

Jeremia Humolong Prasetya

Narahubung:

Andreas Aditya Salim

Direktur Program Keamanan Maritim dan Akses Keadilan

adityas@oceanjusticeinitiative.org



INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE

THE OCEAN JUSTICE HOUSE

Jl. Martimbang V No. 12, Gunung, Kebayoran Baru,
Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Jakarta 12120
Indonesia

T. (+62 21) 3825 0319

E. info@oceanjusticeinitiative.org

W. oceanjusticeinitiative.org

 [OceanJusticeInitiative](https://www.instagram.com/OceanJusticeInitiative)

 [OceanJusticeID](https://twitter.com/OceanJusticeID)