



Press Release

ANCAMAN *ILLEGAL FISHING* DARI KAPAL IKAN ASING DAN KAPAL IKAN INDONESIA BULAN MARET - JUNI 2022

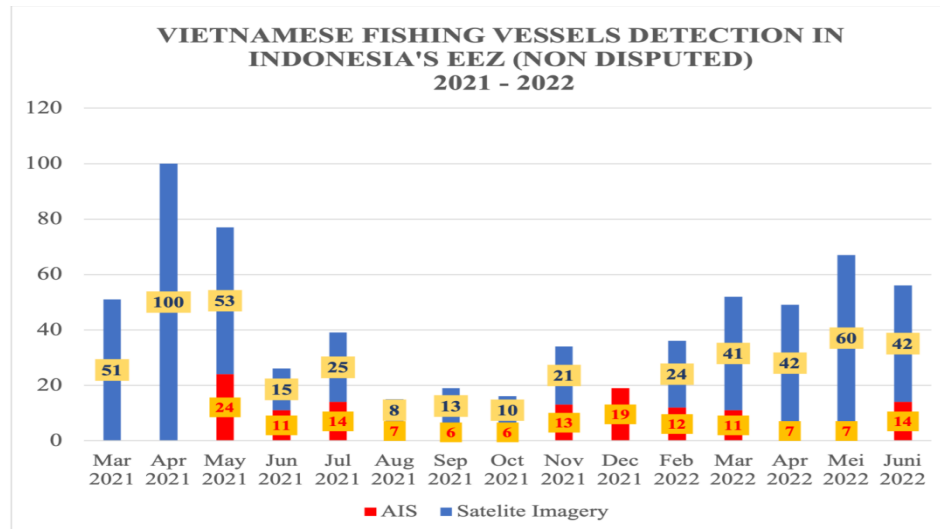
Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI)

Selama bulan Maret hingga Juni 2022, IOJI mendeteksi dugaan dugaan kegiatan *illegal fishing* oleh Kapal Ikan Asing (KIA) maupun Kapal Ikan Indonesia (KII) di (i) Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) 711 (Laut Natuna Utara); dan (ii) Zona Ekonomi Eksklusif *Papua New Guinea* yang berbatasan langsung dengan WPP 718 (Laut Arafura).

Di Laut Natuna Utara, selama bulan Maret-Juni 2022, jumlah terbanyak KIA Vietnam yang diduga melakukan *illegal fishing* pada bulan Mei 2022, yaitu 60 kapal. Kapal-kapal ikan Vietnam tersebut paling sering beroperasi di Laut Natuna Utara ZEE Indonesia non-sengketa¹ pada koordinat 106.2 BT hingga 109.1 BT dan 5.3 LU hingga 6.2 LU. Terdeteksi 8 KIA Vietnam yang sebelum periode Maret-Juni 2022 telah melakukan *illegal fishing* di ZEE Indonesia non-sengketa (*repeated offenders*). Berdasarkan hasil pengamatan Citra Satelit, IOJI mengidentifikasi pola operasi KIA Vietnam di ZEE Indonesia non-sengketa, yaitu dua kapal berlayar ke arah yang sama secara beriringan dengan jarak antar kapal antara 300 - 400 meter. Pola ini merupakan ciri khas kapal ikan dengan alat tangkap *pair trawl*. Tren operasi KIA Vietnam di ZEE Indonesia non-sengketa sejak tahun 2021 hingga Juni 2022² terangkum dalam Gambar di bawah.

¹ Yang dimaksud dengan ZEE Indonesia non-sengketa adalah wilayah ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara yang berada di sebelah selatan garis batas Landas Kontinen Indonesia-Vietnam.

² Intrusi KIA Vietnam pada 2021 terangkum dalam catatan akhir tahun IOJI 2021: <https://oceanjusticeinitiative.org/wp-content/uploads/2022/01/Rekam-Jejak-IOJI-2021-Updated-1.pdf>



Berdasarkan Pasal 56 UNCLOS, Indonesia memiliki hak berdaulat atas pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya hayati maupun non-hayati di ZEE Indonesia. Negara lain tidak dapat ikut menikmati sumber daya **tanpa izin Pemerintah Indonesia**. Pemerintah Indonesia **berwenang dan memiliki kewajiban utama (*primary responsibility*) untuk mengambil tindakan yang diperlukan** untuk menindak pelanggaran pemanfaatan sumber daya ikan di ZEE Indonesia, **termasuk penangkapan kapal dan penuntutan pidana**.³ Penggunaan *pair trawl* oleh KIA Vietnam berdampak pada kerusakan karang sebagai habitat ikan⁴. Alat tangkap *pair trawl* sendiri dikategorikan sebagai alat tangkap yang merusak sumber daya ikan dan dilarang penggunaannya di seluruh WPP NRI.⁵ Dugaan pelanggaran KIA Vietnam diatas dapat dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda paling banyak Rp. 30.000.000.000 (tiga puluh miliar Rupiah).⁶

Selama Maret-Juni 2022, IOJI juga mendeteksi 4 (empat) kapal patroli pengawas perikanan Vietnam yang berpatroli di sekitar garis batas Landas Kontinen RI-Vietnam, yaitu Kiem Ngu 216 (KN216), Kiem Ngu 220 (KN220), Kiem Ngu 268 (KN268), Kiem

³ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982), Pasal 62 (4), Pasal 73, Pasal 192, dan Pasal 194; *Request for An Advisory Opinion Submitted By The Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC)* (2015), ITLOS, paragraf 106 dan 124

⁴ John Brian Jones, "Environmental impact of trawling on the seabed: A review" (1992).

⁵ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 18 Tahun 2021 tentang Penempatan Alat Penangkapan Ikan Dan Alat Bantu Penangkapan Ikan Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia Dan Laut Lepas Serta Penataan Andon Penangkapan Ikan, Pasal 7 ayat (3) huruf b dan Pasal 9.

⁶ Pasal 27 Angka 27 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 yang mengubah ketentuan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan.

Ngu 204 (KN204). Keempat kapal ini beberapa kali keluar masuk zona non-sengketa sejauh 7 hingga 10 mil laut dari garis batas Landas Kontinen, **tidak jauh dari pusat intrusi KIA Vietnam di ZEE Indonesia non-sengketa**. Pola operasi ini tidak hanya terjadi di bulan Maret-Juni 2022, tetapi juga sepanjang tahun 2021.⁷ Pada 19 Juni 2022, Kapal KN268 terdeteksi melakukan *shadowing* terhadap KRI STS-376 ketika melakukan upaya interdiksi kepada KIA Vietnam BV5119TS. Operasi kapal VRFS dinilai IOJI sebagai **tindakan escorting/pengawalan dan perlindungan terhadap aktivitas illegal fishing KIA Vietnam** di wilayah ZEE Indonesia non-sengketa.

Berdasarkan pertimbangan hukum dalam *South China Sea Tribunal Award* (2016), kegiatan *illegal fishing* KIA Vietnam BV5119TS dianggap sebagai tindakan resmi Pemerintah Vietnam dikarenakan tindakan *escorting* KN268. Dengan demikian, Pemerintah Vietnam dinilai telah melanggar kewajiban saling menghormati (*due regard obligation*) terhadap hak berdaulat Indonesia di ZEE Indonesia.

Kolonel Laut (P) Amrin Rosihan, Paban II Ops Sopsal, memperkuat temuan IOJI bahwa memang banyak KIA Vietnam di Laut Natuna Utara yang tidak menggunakan AIS. Kolonel Amrin juga menyampaikan bahwa jumlah kapal-kapal VRFS (kapal patroli pengawas perikanan Vietnam) lebih banyak dari data yang disajikan IOJI. Dalam 1 (satu) hari paling sedikit terdapat 4 kapal VRFS. Mereka mampu berada di sana sepanjang tahun karena didukung sistem logistik yang sangat baik, baik dari segi perbekalan maupun bahan bakar. Kolonel Amrin merekomendasikan agar *information sharing* antar instansi maritim harus ditingkatkan, tidak hanya di Puskodal, tetapi sampai ke unsur operasi di lapangan.

Dalam rangka menindaklanjuti Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022, khususnya terkait *information sharing*, BAKAMLA RI menyelenggarakan *daily briefing* antara 21 kementerian/lembaga (K/L) terkait untuk mendiskusikan kondisi keamanan laut secara berkala. IOJI juga diundang oleh Direktur Operasi dan Latihan BAKAMLA, Laksamana Pertama Bakamla Bambang Irawan, SE, M.Tr., Hanla ke dalam *daily*

⁷ IOJI, Rekam Jejak Kebijakan Kelautan 2021 & Proyeksi 2022 (2021), hlm. 27.

briefing ini. Kerjasama antar instansi Pemerintah dan organisasi non-Pemerintah berperan penting untuk meningkatkan upaya pengamanan laut Indonesia, salah satunya melalui ketersediaan informasi keamanan laut yang *timely* dan dapat diakses oleh aktor maritim terkait, termasuk nelayan dan perusahaan angkutan laut.

Kombes. Pol. Rustam Mansur, S.I.K., Kasubdit Gakkum Ditpolair Korpolaairud Baharkam Polri, menyampaikan bahwa upaya-upaya represif harus dilakukan untuk menindak aktivitas-aktivitas ilegal dari kapal-kapal Vietnam, upaya preemtif dan preventif saja tidak cukup. Kepolisian akan terus bekerja sama dengan pihak-pihak terkait untuk menindak kapal-kapal asing yang menangkap ikan secara ilegal di perairan Indonesia. Kombes. Pol. Rustam juga menekankan pentingnya menyatukan data dan informasi, serta pemutakhiran teknologi.

Febrianto Utama dan Ikhsan dari PSDKP KKP menyampaikan bahwa setiap hari pihaknya melakukan pemantauan dan analisis terhadap kapal-kapal ikan asing. Di bulan Juli, PSDKP mencatat kapal-kapal Vietnam memang dominan memasuki perairan Indonesia. Pada bulan Juli akan tercatat 126 kapal vietnam memasuki zona sengketa. PSDKP juga mengungkapkan bahwa KIA Thailand dan Vietnam banyak beroperasi dengan identitas kapal Malaysia di area sengketa RI-Malaysia di Timur Semenanjung.

Hendri, perwakilan dari aliansi nelayan Natuna, menyampaikan bahwa nelayan-nelayan Natuna sangat keberatan terhadap keberadaan kapal-kapal Vietnam yang mengancam wilayah tangkap mereka dan merusak habitat ikan sehingga stok ikan semakin berkurang. Hendri mengungkapkan bahwa selama 2 tahun terakhir, kehadiran KIA di Laut Natuna Utara sangat masif. Kapal-kapal Vietnam ini tidak pernah pergi dari LNU. Hendri menyarankan kepada Pemerintah untuk fokus mendayagunakan dan meningkatkan kapasitas nelayan-nelayan Natuna agar lebih ramai mengisi perairan di wilayah perbatasan sehingga tidak diisi oleh kapal-kapal asing.

Laksamana Madya (Purn) Dr. Widodo, S.E., M.Sc., Dosen Keamanan Maritim Universitas Pertahanan menyampaikan bahwa sinergitas antar instansi maritim harus



diperkuat. Data-data yang disajikan oleh IOJI dan Kementerian/Lembaga dalam diskusi ini dapat digolongkan sebagai data primer, sehingga harus dimanfaatkan untuk peningkatan keamanan di laut. Sesuai UNCLOS 1982, hak berdaulat Indonesia di perairan ZEE harus dipertahankan, salah satunya dengan mengoptimalkan peraturan turunan dari PP 13/2022. Kehadiran Indonesia dan koordinasi bersama merupakan elemen penting dalam pengamanan wilayah laut Indonesia.

Selain dugaan *illegal fishing* dari KIA Vietnam, IOJI juga mendeteksi dugaan pelanggaran oleh KII berukuran lebih dari 30 GT dengan alat tangkap jaring tarik berkantung di Laut Natuna Utara⁸. KII ini ini diduga kuat melanggar jalur penangkapan karena beroperasi di area kurang dari 12 mil dari bibir pantai (Jalur II) Pulau Subi di Natuna. Berdasarkan Pasal 25 ayat (3) huruf c Permen KP 18/2021, kapal-kapal berukuran di atas 30 GT dengan alat tangkap jala tarik berkantung tidak diizinkan untuk beroperasi di WPP NRI 711 di bawah 30 mil laut laut dari bibir pantai. Dugaan pelanggaran kapal-kapal ini dapat **berimplikasi terhadap konflik horizontal**, apalagi mengingat masifnya juga operasi KIA Vietnam di LNU yang berdampak pada berkurangnya penghasilan nelayan lokal Natuna.

Berdasarkan Pasal 7 dan 100 Undang-Undang Perikanan jo. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, pelanggaran jalur KII dengan alat tangkap jaring tarik berkantung diatas dapat **dipidana dengan pidana denda** paling banyak Rp. 250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta Rupiah). Pelanggaran ini juga **dapat dikenai sanksi administratif** berupa teguran (pelanggaran pertama), pembekuan izin (pelanggaran kedua), dan pencabutan izin (pelanggaran ketiga) berdasarkan Pasal 130 (2) Permen KP Nomor 58 Tahun 2020.

Dalam rangka mencegah potensi konflik horizontal, IOJI merekomendasikan agar Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk mengeluarkan moratorium terhadap perizinan baru dan perpanjangan izin kapal-kapal jaring tarik berkantung. Di waktu yang sama, KKP perlu melaksanakan kajian mengenai dampak kapal-kapal jaring tarik

⁸ Informasi alat tangkap diperoleh dengan mencocokkan nama kapal berdasarkan AIS dengan data perizinan kapal KKP dari tautan <https://perizinan.kkp.go.id/portal/grid.php>

berkantong, terutama pada (1) kesehatan laut, (2) pola kepemilikan, (3) potensi konflik horizontal. Hasil kajian ini akan berperan sebagai dasar evaluasi kebijakan kapal-kapal jaring tarik berkantong. Lebih lanjut, instansi-instansi penegak hukum di laut perlu untuk menyiap-siagakan kapal patroli di perairan Pulau Subi dan sekitarnya untuk mencegah terjadinya pelanggaran jalur penangkapan ikan oleh kapal-kapal jaring tarik berkantong.

IOJI juga mendeteksi dugaan *illegal fishing* puluhan KII berukuran 30 GT ke atas dengan alat tangkap pancing cumi di ZEE Papua New Guinea. Intrusi kapal-kapal ini dideteksi oleh IOJI sejak Februari 2022. Dua faktor yang dinilai IOJI mendorong intrusi ini adalah penurunan produksi tangkapan cumi/sotong di WPP 718 sejak beberapa tahun terakhir berdasarkan data FAO dan meningkatnya permintaan ekspor produk perikanan cumi berdasarkan data Badan Pusat Statistik.⁹ Pada periode Juni-Juli 2022 setidaknya terdapat 21 (dua puluh satu) KII yang beroperasi di ZEE PNG. Kapal-kapal Pancing Cumi ini dimiliki perusahaan di Jakarta dan Pelabuhan Benoa, Bali. Terhadap hal ini, IOJI merekomendasikan agar Kementerian Kelautan dan Perikanan memutakhirkan data stok cumi di WPP-718, merumuskan strategi dan kebijakan pengelolaan cumi yang berkelanjutan dan memastikan pelaksanaan kebijakan pengelolaan sumber daya cumi yang berkelanjutan tersebut.

Jakarta, 11 Agustus 2022

Indonesia Ocean Justice Initiative

Narahubung:

1. Jeremia Humolong Prasetya (jeremiahp@oceanjusticeinitiative.org)
2. Imam Prakoso (imam@oceanjusticeinitiative.org)

⁹ IOJI, Ancaman Keamanan Laut dan IUU-Fishing di Indonesia: Februari 2022, dapat diakses di laman: <https://oceanjusticeinitiative.org/2022/03/01/ancaman-keamanan-laut-dan-iuuf-di-indonesia-februari-2022/>.