

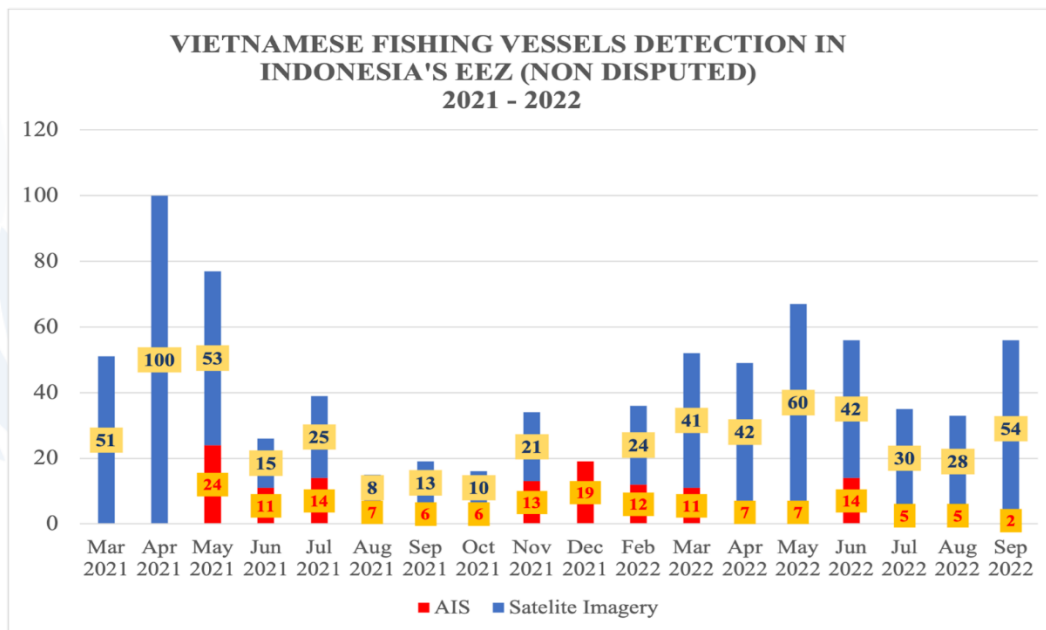
Press Release

ANCAMAN KEAMANAN LAUT DAN *ILLEGAL FISHING* DARI KAPAL IKAN ASING DAN KAPAL PEMERINTAH ASING BULAN JULI S.D. SEPTEMBER 2022

Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI)

Selama bulan Juli hingga September 2022, IOJI mendeteksi dugaan (i) kegiatan *illegal fishing* oleh Kapal Ikan Asing (KIA) berbendera Vietnam di Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) 711 (Laut Natuna Utara) yang dikawal oleh kapal-kapal patroli pemerintah Vietnam (Vietnamese Fisheries Resources Surveillance/VFRS); (ii) gangguan terhadap pemanfaatan hak berdaulat Indonesia atas sumber daya ikan di Laut Natuna Utara oleh Kapal China Coast Guard (CCG 5403); dan (iii) pelanggaran kewajiban perlintasan Kapal Survei Militer Tiongkok di Alur Laut Kepulauan Indonesia I (ALKI-I).

Berdasarkan pengamatan Citra Satelit dan AIS selama bulan Juli-September 2022, jumlah terbanyak KIA Vietnam yang diduga melakukan *illegal fishing* di Laut Natuna Utara adalah 54 kapal pada bulan September 2022. Kapal-kapal ini beroperasi di bagian utara Laut Natuna Utara, tepatnya di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) non-sengketa. Terdeteksi pula 4 KIA Vietnam yang telah melakukan *illegal fishing* di ZEEI non-sengketa sebelum periode Juli hingga September 2022 (*repeated offenders*). Berdasarkan pengamatan Citra Satelit, KIA Vietnam bergerak berpasangan menuju arah yang sama dengan jarak antar kapal antara 300 - 400 meter. Dikombinasikan dengan temuan tentang kecepatan rendah KIA Vietnam (2-3 knot), IOJI menyimpulkan bahwa KIA Vietnam beroperasi dengan pola penangkapan ikan *pair trawling* selama di ZEEI non-sengketa – hal ini sejalan dengan temuan Petri Suuronen bahwa 10.000-15.000 KIA Vietnam menggunakan metode *pair trawling*. Tren operasi KIA Vietnam di ZEEI non-sengketa sejak tahun 2021 hingga September 2022 terangkum dalam Gambar di bawah.



Berdasarkan Pasal 56 UNCLOS, Indonesia memiliki hak berdaulat atas pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya hayati maupun non-hayati di ZEE Indonesia. Pemerintah Indonesia **berwenang dan memiliki kewajiban utama (*primary responsibility*) untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan** untuk menindak pelanggaran pemanfaatan sumber daya ikan di ZEE Indonesia, **termasuk penangkapan kapal dan penuntutan pidana**. Penggunaan *pair trawl* oleh KIA Vietnam telah terbukti berdampak pada penurunan stok ikan di wilayah perairan Vietnam sehingga KIA-KIA Vietnam ini beralih ke kawasan Laut Cina Selatan dan bahkan Laut Natuna Utara. Alat tangkap *pair trawl* sendiri dikategorikan sebagai alat tangkap yang merusak sumber daya ikan dan dilarang penggunaannya di seluruh WPP NRI. 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).

Selama bulan Juli hingga September 2022, IOJI juga mendeteksi keberadaan 12 kapal patroli Pemerintah Vietnam (Vietnamese Fisheries Resources Surveillance/VFRS) di garis batas Landas Kontinen Indonesia-Vietnam, tidak jauh dari pusat intrusi KIA Vietnam di ZEEI non-sengketa. Pola operasi kapal-kapal VFRS ini terdeteksi sepanjang tahun 2021 hingga bulan September 2022. Jarak yang dekat tersebut serta transponder AIS dan VMS yang terpasang dalam KIA Vietnam seharusnya didayagunakan oleh Pemerintah Vietnam untuk menjalankan kewajiban internasionalnya sebagai negara bendera untuk mencegah dan menekan kegiatan *illegal fishing* dari KIA Vietnam.

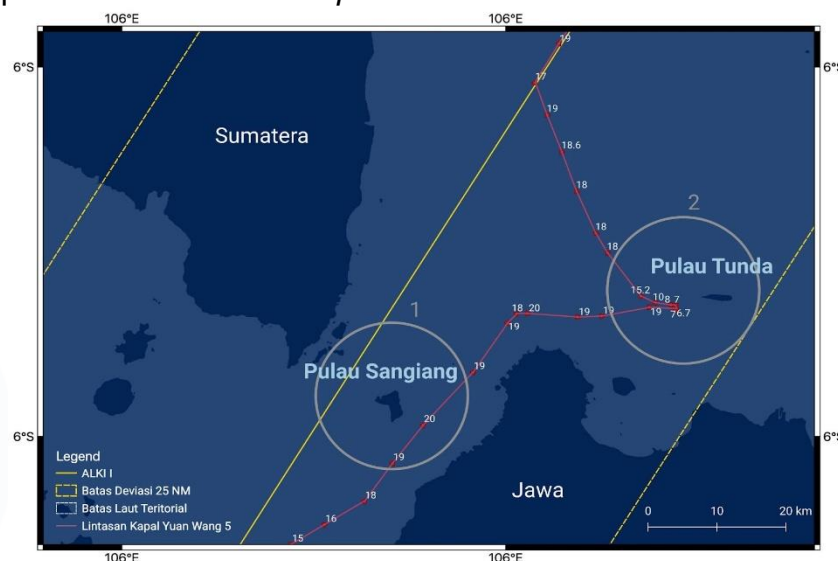
Namun dalam beberapa tahun terakhir, kapal-kapal VFRS terdeteksi justru mengawal dan memberikan perlindungan terhadap aktivitas *illegal fishing* KIA-KIA Vietnam ini. Berdasarkan pertimbangan hukum dalam *South China Sea Tribunal Award* (2016), Pemerintah Vietnam dinilai melanggar kewajiban saling menghormati (*due regard obligation*) terhadap hak berdaulat Indonesia di ZEEI. Dr. Arie Afriansyah, Dosen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Indonesia, juga memandang patroli kapal-kapal VFRS sebagai pola konsisten dari Pemerintah Vietnam untuk memperjuangkan klaim *single line* dalam perundingan batas ZEE antara Indonesia dan Vietnam yang masih berlangsung. Selanjutnya, Dr. Arie menyampaikan pentingnya usaha penegasan wilayah yurisdiksi dalam pemanfaatan sumber daya alam Indonesia, termasuk klaim ZEEI. Dalam hal ini, aparat penegak hukum harus hadir dan meningkatkan usaha penegakan hukum yang lebih terintegrasi di wilayah perbatasan, ALKI dan terhadap adanya tindak pidana di laut.

Di Laut Natuna Utara, IOJI juga mendeteksi ancaman terhadap keamanan laut oleh Kapal China Coast Guard (CCG) 5403 pada tanggal 8 September 2022. Berdasarkan analisis IOJI terhadap pergerakan kapal CCG 5403 dan rekaman lokasi Nelayan Natuna, Kapal CCG 5403 diperkirakan **berjarak kurang lebih 750 meter** dari kapal nelayan tersebut. Menurut pengakuan Nelayan Natuna yang merekam aktivitas CCG5403, Kapal CCG 5403 juga sempat memotong haluan kapal nelayan. Tindakan kapal ini jelas **mengganggu bahkan membahayakan** kapal nelayan Natuna. Operasi Kapal CCG 5403 ini dapat diinterpretasikan sebagai **bentuk nyata gangguan terhadap pemanfaatan hak berdaulat Indonesia** atas sumber daya alam di ZEEI. Dengan

demikian, Pemerintah Tiongkok, melalui operasi Kapal CCG 5403, telah melanggar kewajiban *due regard* terhadap Pemerintah Indonesia.

Ancaman keamanan laut terakhir yang terdeteksi IOJI dalam periode Juli-September 2022 adalah pelanggaran kewajiban perlintasan Kapal Yuan Wang 5 di Alur Laut Kepulauan Indonesia I (ALKI-I), tepatnya di Selat Sunda. Kapal Yuan Wang 5 merupakan kapal berukuran 25.000 GT yang mampu mengendalikan satelit dan misil *Intercontinental Ballistic Missile* (ICBM). Kapal ini dioperasikan oleh salah satu matra angkatan bersenjata Tiongkok, PLASSF (*People Liberation Army Strategic Support Force*). Kapal Yuan Wang 5 ditugaskan PLASSF dalam misi-misi *Telemetry, Tracking, and Control* (TT&C). Melalui misi ini, PLASSF dapat memperoleh informasi mengenai status dan lokasi satelit di antariksa serta memberikan komando ke satelit tersebut.

Perlintasan Kapal Yuan Wang 5 di ALKI-I di dekat Pulau Sangiang dan Pulau Tunda diduga kuat melanggar ketentuan **Pasal 4 (1) PP 37/2002 dan Pasal 53 (3) UNCLOS 1982** tentang kewajiban perlintasan dengan normal untuk transit terus menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang serta **Pasal 7 (2) PP 37/2002 jo. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda dan Pasal 53 (11) UNCLOS 1982** tentang kewajiban melintas dalam skema pemisah lintas/*traffic separation scheme* di ALKI.



Kapal Yuan Wang 5 awalnya melintasi ALKI-I dengan kecepatan yang konsisten antara 15 - 20 knot. Setelah melewati Pulau Sangiang, Kapal Yuan Wang 5 bergerak menjauh dari garis sumbu ALKI-I dan kemudian berbelok ke kanan menuju Pulau Tunda. **Kecepatan Yuan Wang 5 terdeteksi menurun secara signifikan hingga 7 dan 8 knot** mendekati Pulau Tunda. Jarak terdekat antara Kapal Yuan Wang 5 dan Pulau Tunda adalah 3,9 km. **Perlintasan kapal Yuan Wang 5 di dekat Pulau Tunda diduga kuat melanggar Pasal 4 ayat (1) PP 37/2002 karena:** (1) penurunan kecepatan yang signifikan, (2) perlintasan yang semakin menjauh dan tidak sejajar dengan garis sumbu ALKI-I, serta (3) anomali lintasan Kapal Yuan Wang 5 jika dibandingkan dengan lintasan Kapal Yuan Wang 6 di ALKI-I pada bulan April 2022. Pada tanggal 19 April 2022, kapal

Yuan Wang 6 melintas di ALKI-I dengan kecepatan rata-rata 18 knot dan tidak menyimpang dari garis sumbu ALKI-I, berbeda dengan perlintasan kapal Yuan Wang 5.

Berkenaan dengan lokasi perlintasan Kapal Yuan Wang 5 di dekat Pulau Sangiang, dengan melintas di sebelah timur Pulau Sangiang, Kapal Yuan Wang 5 **melanggar aturan mengenai *traffic separation scheme (TSS)* di Selat Sunda**. Pasal 53 ayat (11) UNCLOS 1982 mengatur setiap kapal asing saat melintas wajib menghormati TSS yang ditetapkan oleh Indonesia dengan cara melintas pada jalur TSS tersebut dan patuh terhadap berbagai ketentuan teknis yang ditetapkan saat melintas. Jalur TSS Selat Sunda telah diadopsi oleh IMO dan lebih lanjut ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda (“Kepmenhub 130/2020”). Aturan ini mewajibkan setiap kapal yang melintas di Selat Sunda untuk melintasi di sebelah barat Pulau Sangiang.

Berdasarkan pernyataan Direktur Operasi dan Latihan BAKAMLA, Laksamana Pertama Bakamla Bambang Irawan, SE, M.Tr., perlintasan Kapal Survei Pemerintah Tiongkok, Yuan Wang 5 terus dimonitor oleh BAKAMLA dan dibahas dalam *daily briefing* bersama instansi penegak hukum lain. Apresiasi tinggi disampaikan kepada TNI AL yang mengirimkan KRI Clurit untuk melakukan intersepsi terhadap Kapal Yuan Wang 5 setelah melakukan pelanggaran di ALKI-I. Senada dengan rekomendasi IOJI, Dr. Arie Afriansyah mengusulkan agar Pemerintah Indonesia menyampaikan nota protes kepada Pemerintah Tiongkok atas dugaan pelanggaran perlintasan Kapal Yuan Wang 5 di ALKI-I.

Menanggapi ancaman-ancaman keamanan laut yang dipaparkan oleh IOJI, Kombes. Pol. Rustam Mansur, S.I.K., Kasubdit Gakkum Ditpolair Korpolaairud Baharkam Polri, merekomendasikan adanya integrasi data dan informasi antara instansi penegak hukum di laut. Secara umum, rekomendasi ini sesuai dengan amanat Pasal 27 Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022. Dalam menjaga keamanan laut di Laut Natuna Utara, Panglima Komando Armada I (Pangkoarmada I), Laksamana Muda TNI Arsyad Abdullah, S.E., M.A.P, menyampaikan bahwa Operasi Siaga Tempur Laut difokuskan di wilayah kerja tersebut karena hingga saat ini belum ada operasi khusus yang dilakukan di Laut Natuna Utara. Tiap harinya, setidaknya 2-3 unsur gelar operasi diarahkan dalam operasi siaga tempur ini. Pung Nugroho Saksono, A.Pi., M.M., Direktur Pemantauan dan Operasi Armada Kementerian Kelautan dan Perikanan juga turut mengapresiasi deteksi dan analisis yang sudah dilakukan IOJI dan mengajak seluruh lapisan masyarakat untuk berperan dalam usaha meningkatkan keamanan laut Indonesia. Dalam mendukung upaya Pemerintah Indonesia, Hendri, perwakilan Aliansi Nelayan Natuna menyatakan kesediaan kelompoknya untuk menjadi mata dan telinga bagi instansi penegak hukum di laut dalam mengawasi keamanan laut Indonesia.

Jakarta, 31 Oktober 2022
Indonesia Ocean Justice Initiative



Narahubung:

1. Jeremia Humolong Prasetya (jeremiahp@oceanjusticeinitiative.org)
2. Andreas Aditya Salim (adityas@oceanjusticeinitiative.org)
3. Imam Prakoso (imam@oceanjusticeinitiative.org)

Catatan untuk Editor:

Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) adalah lembaga *think-tank* dan advokasi kebijakan yang mendukung negara Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, untuk mewujudkan tata kelola kelautan dengan berlandaskan prinsip perlindungan yang efektif, pemanfaatan yang berkelanjutan, dan kesejahteraan yang berkeadilan.

IOJI membangun kolaborasi dengan aktor negara dan non-negara untuk mempengaruhi proses pengambilan keputusan di tingkat nasional, regional dan internasional dengan menyediakan berbagai usulan kebijakan berbasis bukti ilmiah. IOJI juga melakukan kerja pendampingan dan pemberdayaan terhadap masyarakat yang hidupnya bergantung pada laut, seperti nelayan kecil, masyarakat pesisir dan pekerja migran pelaut perikanan, dalam mempertahankan dan memperjuangkan hak-hak dasar mereka.