



INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE



LAPORAN DETEKSI ANCAMAN KEAMANAN MARITIM DAN PELANGGARAN ILLEGAL, UNREPORTED, UNREGULATED FISHING (IUUF) TAHUN 2022

Indonesia Ocean Justice Initiative





Kertas Analisis

ANCAMAN KEAMANAN LAUT DAN IUUF DI INDONESIA FEBRUARI 2022

Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI)

Pendahuluan

Illegal Unreported Unregulated Fishing (IUUF) masih menjadi salah satu ancaman besar keamanan laut dan kelestarian sumberdaya perikanan Indonesia. IOJI mendeteksi dugaan aktivitas IUUF yang dilakukan oleh kapal ikan asing (KIA) maupun kapal ikan Indonesia (KII) yang terjadi pada Februari 2022, di Wilayah Pengelolaan Perikanan RI WPP 711 dan WPP 718.

Berdasarkan data AIS, IOJI mendeteksi ancaman keamanan laut dan IUUF di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang dilakukan oleh kapal ikan Vietnam dan kapal ikan Tiongkok di WPP 711 Laut Natuna Utara. Pendeteksian dilakukan terhadap kapal-kapal ikan yang melakukan pergerakan secara tidak wajar di ZEE negara yang bukan negara asal bendera, dalam hal ini ZEE Indonesia. Pergerakan secara tidak wajar ini terlihat dari rendahnya kecepatan kapal dan pergerakannya tidak dalam lintasan lurus sebagaimana layaknya kapal melintas (*travelling*).

Data AIS mendeteksi setidaknya 12 (dua belas) kapal ikan Vietnam dan 8 (delapan) kapal ikan Tiongkok yang diduga melakukan aktivitas IUUF dan mengancam keamanan laut Indonesia. Citra satelit juga mendeteksi KIA yang diduga melakukan *illegal fishing* dengan jumlah yang lebih banyak dibandingkan dengan pendeteksian berdasarkan AIS.

Selain ancaman IUUF oleh KIA, setidaknya terdapat 59 (lima puluh sembilan) kapal ikan Indonesia (KII) terdeteksi melakukan intrusi di wilayah Dogleg ZEE Papua New Guinea (PNG) Arafura yang berbatasan langsung dengan WPP 718. Sebagian besar KII tersebut merupakan kapal ikan dengan alat tangkap pancing cumi dan terdaftar di Kementerian Kelautan dan Perikanan Indonesia. Intrusi masif KII yang mencapai lebih dari 50 kapal tersebut belum pernah terjadi sebelumnya. Pada awal tahun 2018 dan awal tahun 2019 hanya terdeteksi beberapa KII saja. Bahkan, pada tahun 2020 tidak ada sama sekali. Kesimpulan sementara (hipotesis) menunjukkan bahwa intrusi KII ini didasarkan pada kondisi produksi dan stok perikanan cumi dan sotong di WPP 718 yang tengah mengalami penurunan. Data pendukung intrusi KII tersebut akan dijelaskan pada Bab III.

I. Ancaman IUUF Oleh Kapal Ikan Vietnam Di WPP 711

1.1 Deteksi IUUF KIA Vietnam Berdasarkan AIS

Pada Februari 2022, ancaman IUUF oleh KIA Vietnam kembali terdeteksi di Laut Natuna Utara, ZEE Indonesia, yang berjumlah 12 kapal. Sebagian besar kapal tersebut merupakan kapal yang



sama (*repeated offenders*) dengan kapal yang melakukan intrusi pada tahun 2021. Berikut ini informasi mengenai 12 (dua belas) kapal dimaksud:

No	Nama Kapal	MMSI	Tanggal Deteksi	Longitude	Latitude	Terdeteksi Pada 2021 (<i>Repeated Offender</i>)
1	LRUT NHAY 52 TD83462	574070032	14-02-2022	108.1883	6.4693	Mei, Sep, Nov 2021
2	DANG59 F26	574802002	20-02-2022	108.0094	6.3816	Mei, Jul, Agu, Nov 2021
3	TAU CA	574001199	19-02-2022	106.3317	5.3682	-
4	D4	574141255	19-02-2022	106.3147	5.5632	Des 2021
5	HOANG HON TIEN	574117166	20-02-2022	109.8028	5.3125	Mar, Jul, Agu, Oct, Nov 2021
6	18 A 27	574151209	23-02-2022	109.707	5.3749	May, Oct, Nov 2021
7	VAN MINH 36A	574606051	23-02-2022	106.6635	5.2814	Mei 2021
8	PHO BIEN B9 P1	574566700	23-02-2022	106.4882	5.4507	Nov 2021
9	CONG MINH 1F7	574081001	23-02-2022	106.5789	5.1263	Mei 2021
10	NGOCLINH3 C9	574201524	23-02-2022	106.6297	5.0735	Mei 2021
11	LIAODALIVYU51 523	88889999	23-02-2022	106.4942	5.1	-
12	T0NY SELDY	574609114	28-02-2022	107.8304	6.1806	-

Tabel 1. Deteksi 12 (dua belas) Kapal Ikan Vietnam Di ZEE Indonesia, Februari 2022 (Sumber: AIS)

1.2 Deteksi KIA Vietnam Berdasarkan Citra Satelit

Puluhan KIA Vietnam yang terdeteksi di atas juga terdeteksi berdasarkan Citra Satelit¹. Tabel 2 di bawah berisi informasi deteksi KIA Vietnam tersebut.

No	Nama Scene	Terdeteksi Di ZEE RI Landas Kontinen Non Sengketa	Terdeteksi Di ZEE Wilayah Sengketa RI-Vietnam
1	T48NXL_20220221T030741_TCI	6	0
2	T48NXM_2022021T030741_TCI	18	2
3	T49NBH_20220213T025819_TCI	0	20

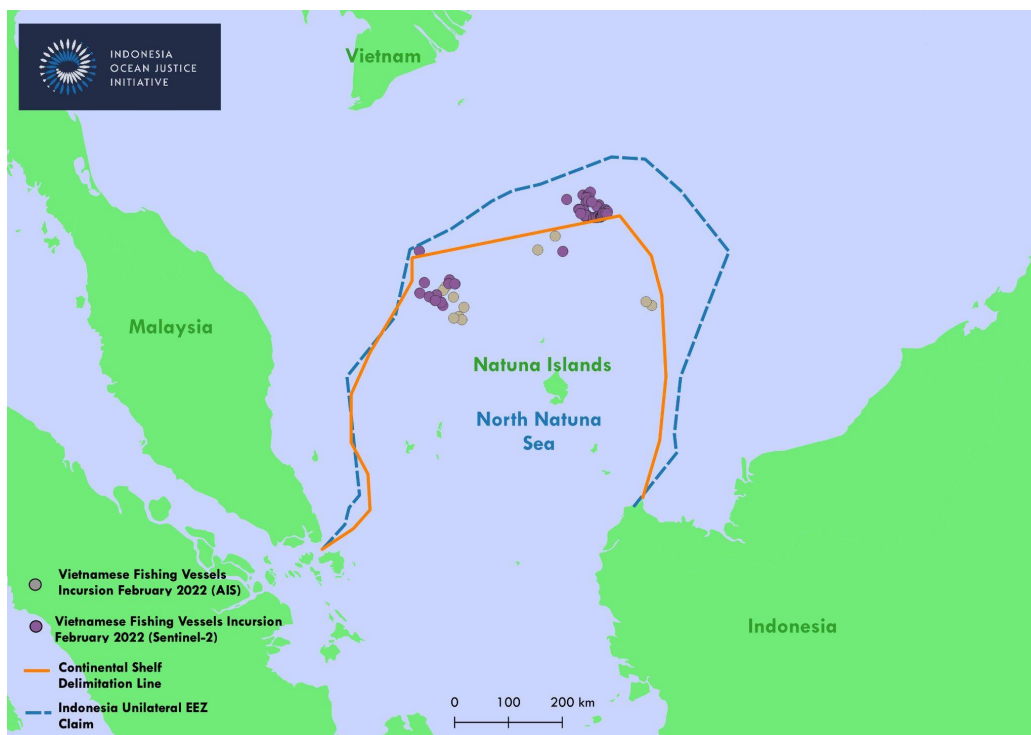
¹ Citra Satelit Sentinel - 2 yang dioperasikan oleh European Space Agency (ESA)

4	T49N BG_20220218T025801_TCI	2	0
5	T49N BH_20220218T025801_TCI	0	92

Tabel 2. Deteksi KIA Vietnam Berdasarkan Citra Satelit

Berdasarkan citra satelit, pada 18 Februari 2022 di wilayah ZEE sengketa RI-Vietnam, terdeteksi 92 (sembilan puluh dua) KIA Vietnam. Kemudian, pada 21 Februari 2022, terdeteksi 24 (dua puluh empat) KIA Vietnam di Laut Natuna Utara zona barat laut di ZEE Indonesia (non sengketa).

Keberadaan kapal berdasarkan *overlay* data AIS dan Citra Satelit di atas terangkum dalam Gambar 1 di bawah ini.



Gambar 1. Deteksi Intrusi KIA Vietnam di ZEE Indonesia Pada Bulan Februari 2022
(Sumber Data: AIS dan Citra Satelit)



II. Ancaman IUUF Kapal Ikan Tiongkok di WPP 711

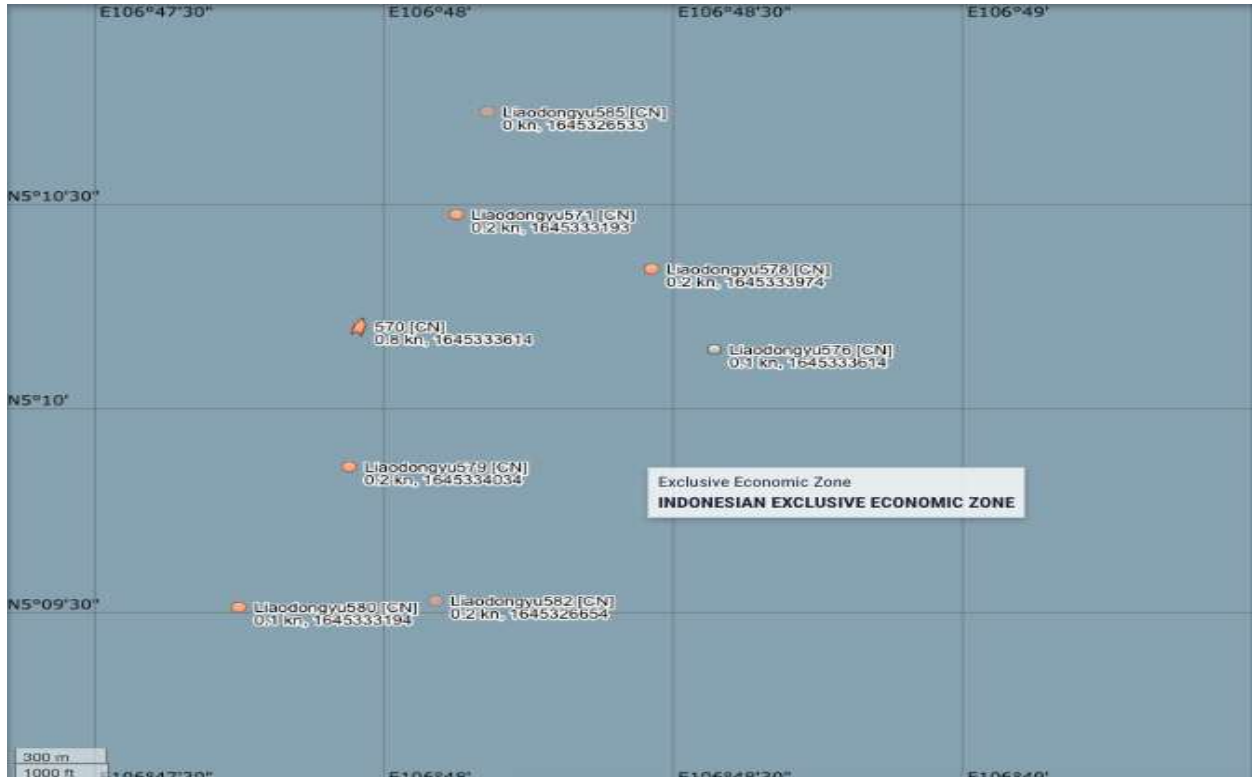


Gambar 2. Liao Dong Yu 570 dengan alat tangkap Trawl

Kapal Ikan berbendera Tiongkok juga terdeteksi melakukan intrusi di Laut Natuna Utara, ZEE Indonesia. Berdasarkan AIS, terdeteksi 8 (delapan) KIA Tiongkok. Namun, berdasarkan Citra Satelit (Gambar 7), terdeteksi 13 kapal. Artinya, sebanyak **5 (lima) kapal tidak menyalakan transmitter AIS** selama berada di ZEE Indonesia. Kapal-kapal ikan tersebut merupakan armada kapal **Liao Dong Yu (LDY)** yang menggunakan alat tangkap trawl, yakni **LDY570, LDY571, LDY576, LDY578, LDY579, LDY580, LDY582, dan LDY585**. Ketika melakukan intrusi di Laut Natuna Utara, kapal-kapal tersebut melintas dengan **kecepatan sangat rendah dengan lintasan tidak lurus bahkan berhenti selama 3 hari**. Kedelapan kapal tersebut **diketahui berangkat dari Somalia menuju Tiongkok** pada tanggal 31 Januari 2022, sebagaimana dirangkum dalam Gambar 5.

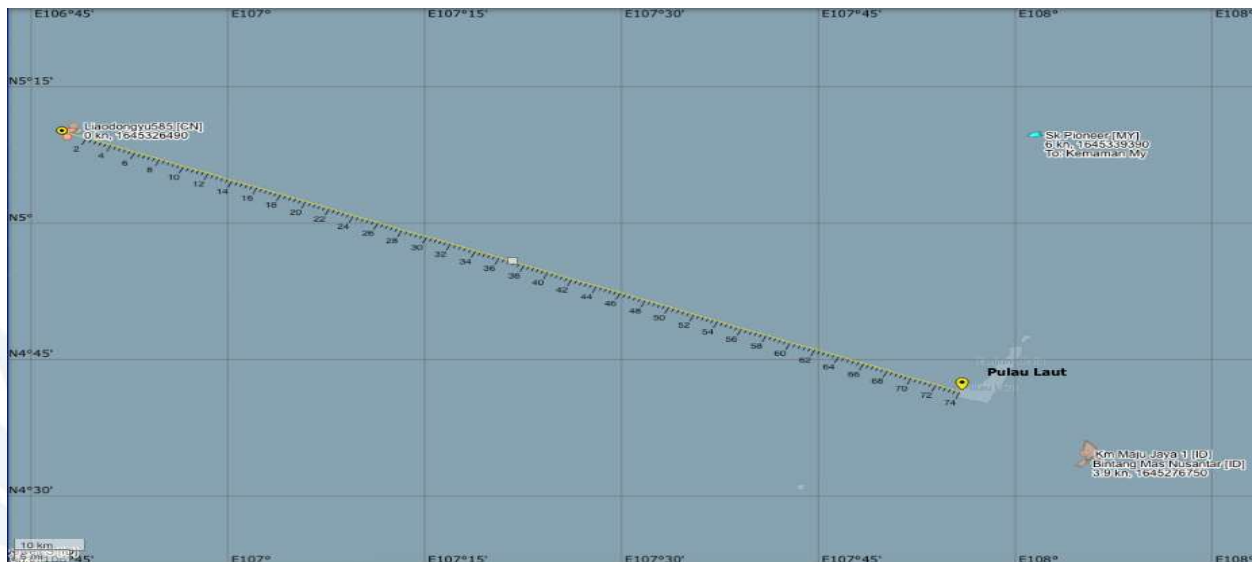
LDY578 dan LDY579 **terdeteksi memperlambat kecepatannya hingga berhenti** di Laut Natuna Utara pada tanggal 18 Februari 2022 09:26 UTC. Saat itu, kapal mengurangi kecepatan dari **kecepatan melintas normal (9 knot)² menjadi kecepatan rendah hingga berhenti (0 knot)** pada lokasi koordinat 106.7 - 106.8 (longitude) dan 5.1 - 5.2 (latitude) di ZEE Indonesia selama 3 (tiga) hari. Pada 19 Februari 2021, keenam kapal Liao Dong Yu yang lain (LDY570, LDY571, LDY576, LDY580, LDY582, dan LDY585) **tiba di lokasi yang sama**. Kedelapan kapal tersebut meninggalkan lokasi pada 21 Februari 2022. Armada kapal-kapal LDY melintas dengan **kecepatan yang jauh lebih rendah** dari lintasan sebelumnya pada lokasi di atas.

² Dengan merujuk pada rekam jejak lintasan kapal-kapal Liao Dong Yu berdasarkan AIS, kapal-kapal Liao Dong Yu terpantau berkecepatan 9 knot saat melintas normal.



Gambar 3. 8 (delapan) Kapal Liao Dong Yu tengah berkumpul di Laut Natuna Utara Sejak Tanggal 18 Februari 2022 Hingga 21 Februari 2022 (3 Hari). (Sumber: Marine Traffic)

Lokasi klaster armada Liao Dong Yu di Laut Natuna Utara berjarak **74 Nautical Miles dari barat daya Pulau Laut**, Kabupaten Natuna seperti pada Gambar 4.

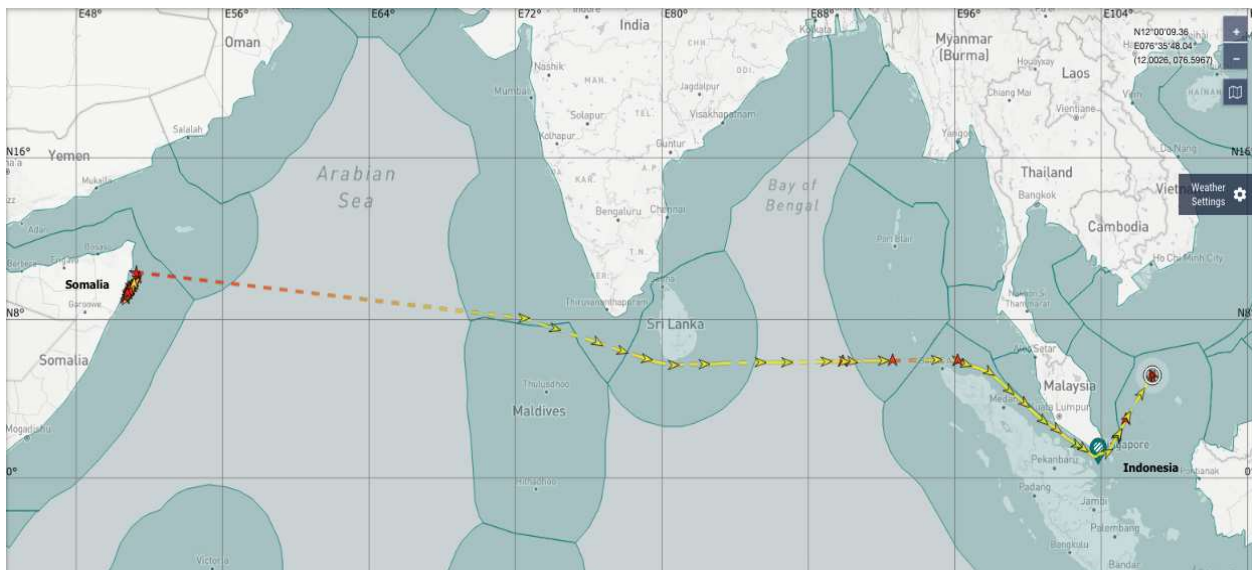


Gambar 4. Posisi Klaster Kapal-Kapal Liao Dong Yu Di Laut Natuna Utara 74 Mil Laut Dari Pulau Laut, Kabupaten Natuna. (Sumber: Marine Traffic)

Pola lintasan armada Liao Dong Yu tersebut serupa dengan pola lintasan armada Lu Qing Yuan Yu pada Oktober 2021³. Kapal-kapal Lu Qing Yuan Yu, yang juga memiliki riwayat *illegal fishing*, diketahui berangkat dari Kenya menuju Tiongkok. Namun, sesampainya di Laut Natuna Utara, kapal-kapal tersebut terdeteksi melintas dengan pola yang diduga kuat melakukan kegiatan *illegal fishing*.

2.1 Riwayat *Illegal Fishing* Kapal-Kapal Liao Dong Yu di Somalia

Pada bulan Mei 2020, Kapal LDY570, LDY571 dan LDY576, bersama dengan LDY572, LDY575, dan LDY577 diketahui **melakukan *illegal fishing*** di ZEE Somalia. Kapal-kapal tersebut diketahui **tidak terdaftar** di otoritas Puntland⁴ Somalia, namun beroperasi di ZEE Somalia. Wilayah perairan Puntland adalah daerah tangkapan ikan terbaik di Somalia yang kaya akan sumber daya ikan. Kehadiran armada kapal tersebut menimbulkan protes dari masyarakat nelayan setempat (Jay Bahadur, 2021)⁵.

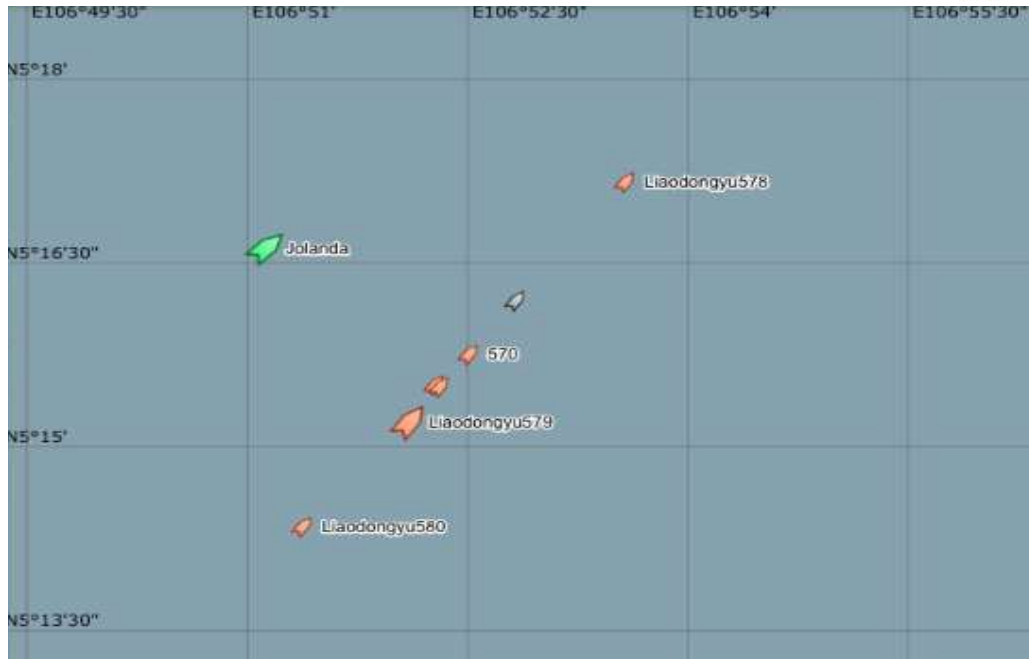


Gambar 5. Lintasan Kapal Liao Dong Yu 579 Dari Sejak Keberangkatan Dari Somalia Hingga Berhenti di Laut Natuna Utara (Sumber: Marine Traffic).

³ Kertas Analisis Ancaman Keamanan Maritim dan IUUF IOJI Oktober 2021, <https://oceanjusticeinitiative.org/2021/10/21/ancaman-iuuf-dan-keamanan-laut-indonesia-september-oktober-2021/>

⁴ Puntland adalah salah satu otoritas (*state*) di negara Somalia

⁵ “Fishy Business - Illegal Fishing In Somalia and the capture of state institutions”, Jay Bahadur, 2021



Gambar 6. 8 (delapan) kapal Liao Dong Yu berjalan beriringan meninggalkan di Laut Natuna Utara 21 Februari 2021 setelah 3 hari berada di Laut Natuna Utara. (Sumber: AIS, Marine Traffic)

Lintasan armada kapal ikan Liao Dong Yu tidak memenuhi kualifikasi *freedom of navigation* (FON) sebagaimana tercantum dalam Pasal 58 (1) UNCLOS 1982. FON merupakan salah satu prinsip hukum laut tertua yang memberikan **kebebasan bagi kapal untuk melintas di laut**, khususnya laut bebas dan ZEE, yang tidak boleh diganggu (*interrupted*) oleh negara lain.⁶ Dibandingkan laut bebas, **UNCLOS 1982 memberikan batasan yang lebih besar terhadap FON di ZEE, salah satunya terkait pengelolaan sumber daya hayati yang merupakan hak berdaulat Negara Pantai.**⁷ Semua kapal asing, apalagi kapal ikan asing, harus **memperhatikan (*due regard*) dan mematuhi segala ketentuan Negara Pantai** terkait pengelolaan sumber daya hayati, termasuk sumber daya ikan, di ZEE Negara Pantai tersebut. Negara Pantai juga diberikan **kewenangan untuk memastikan kapal-kapal asing yang melintas di ZEE-nya patuh terhadap segala peraturan terkait pengelolaan sumber daya hayati, termasuk melalui *boarding*, inspeksi, dan penahanan kapal.**⁸

Status sebagai kapal ikan dengan pola lintasan berkecepatan yang sangat rendah serta rekam jejak *illegal fishing* di Somalia menimbulkan kecurigaan terhadap praktik *illegal fishing*

⁶ Pasal 58 (1), 87 (1) UNCLOS 1982; Konsep kebebasan berlayar ini juga diterjemahkan sebagai hak lintas damai (*innocent passage*) dalam laut teritorial, hak lintas transit (*transit passage*) dalam selat untuk kepentingan pelayaran internasional, dan hak lintas alur laut kepulauan (*archipelagic sea lane passage*) dalam perairan kepulauan. Rudiger Wolfrum, 'Freedom of Navigation: New Challenges', *Statement by the President of the International Tribunal for the Law of the Sea*, dapat diakses di laman: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_eng.pdf; Thuy van Tran, 'Freedom of Navigation in the Exclusive Economic Zone: An EU Approach' (2020) Cambridge Scholar Publishing: United Kingdom, hlm. 17-22.

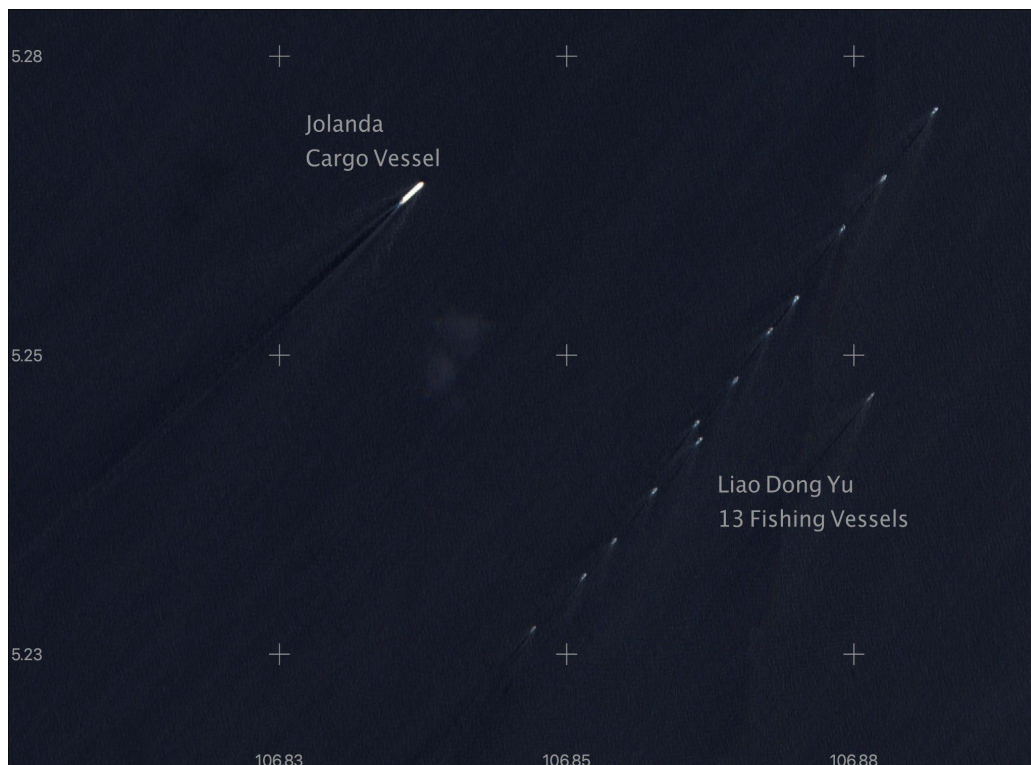
⁷ Pasal 56 (1), Pasal 58 (1) dan (3) UNCLOS 1982.

⁸ Pasal 73 UNCLOS 1982; 'Exclusive Economic Zone' in Alexander Proells (ed), *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary* (Verlag C. H. Beck oHG 2017), hlm. 449-450.



oleh armada kapal ini selama melintas di ZEE Indonesia. Sebagai Negara Pantai, Indonesia memiliki **kewajiban utama (*primary responsibility*) untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam pencegahan dan pemberantasan IUUF** di ZEE Indonesia. Hal ini ditegaskan oleh International Tribunal of the Law of the Sea (ITLOS) ketika menafsirkan Pasal 62 (4), 192, dan 194 UNCLOS 1982 dikaitkan dengan kewajiban negara bendera dalam persoalan IUUF. Langkah tersebut termasuk **pengawasan, pemeriksaan, serta penegakan hukum, apalagi terhadap kapal-kapal yang mengancam keberlanjutan sumber daya ikan di ZEE Indonesia.**⁹ Maka, **Pemerintah Indonesia memiliki kewenangan dan kewajiban internasional untuk mengambil langkah-langkah ini** terhadap armada Liao Dong Yu.

Selain persoalan *illegal fishing*, Kapal LDY571 dan LDY576 bersama dengan kapal LDY535, LDY572 dan LDY577 pernah dilaporkan karena **memperlakukan anak buah kapal (ABK) berkewarganegaraan Indonesia secara kasar dan eksploitatif, bahkan** menimbulkan korban jiwa pada tahun 2021¹⁰.

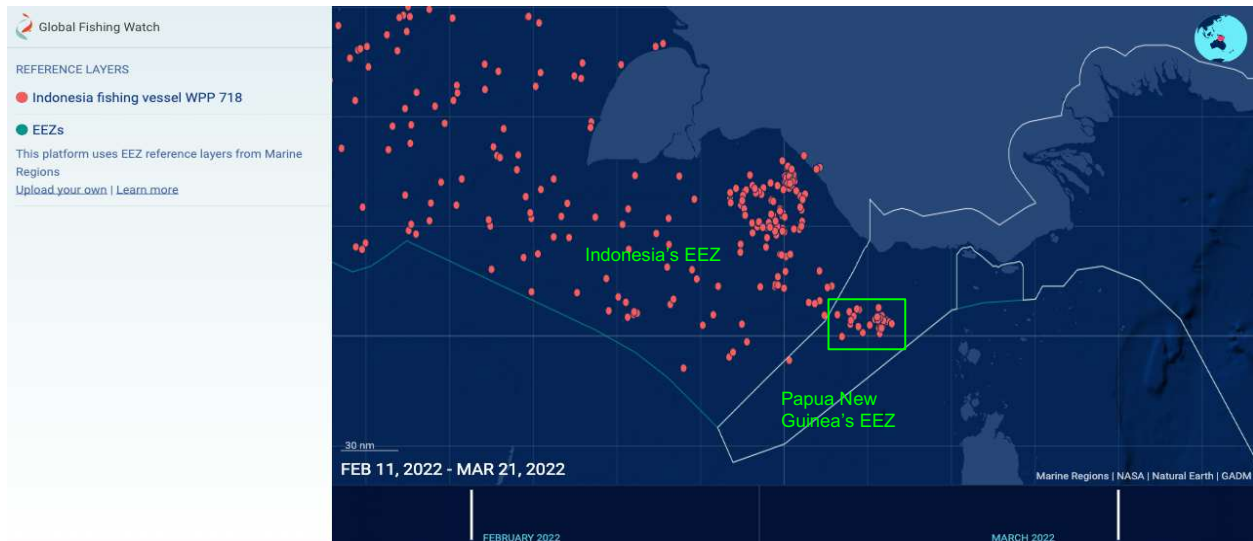


Gambar 7. Kapal-kapal Liao Dong Yu berjalan beriringan meninggalkan di Laut Natuna Utara 21 Februari 2021 setelah 3 hari berada di Laut Natuna Utara. Terdeteksi sebanyak 13 kapal. (Citra Satelit)

⁹ *Request For An Advisory Opinion Submitted By The Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC)* (2015), ITLOS, paras. 106, 124.

¹⁰ 'Over Contract dan Kerap Dikasari Kapten Kapal, 12 ABK WNI di Somalia Minta Dipulangkan,' <https://www.liputanbmi.com/baca/4106/over-contract-dan-kerap-dikasari-kapten-kapal-12-abk-wni-di-somalia-minta-dipulangkan>.

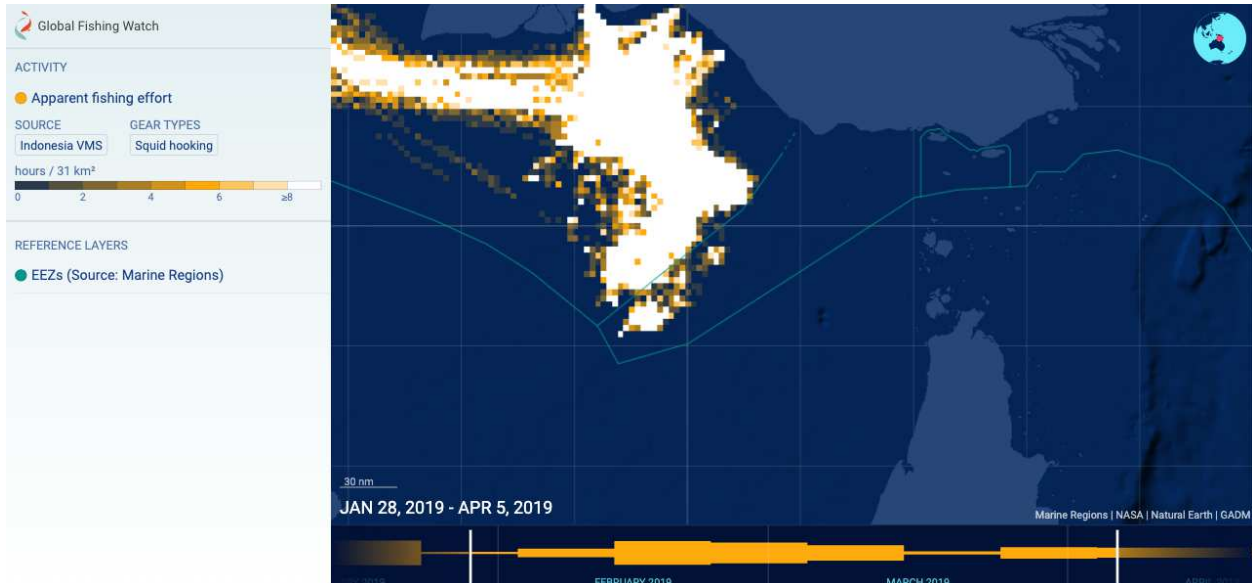
III. Dugaan Kegiatan IUUF Puluhan Kapal Ikan Indonesia di ZEE Papua New Guinea



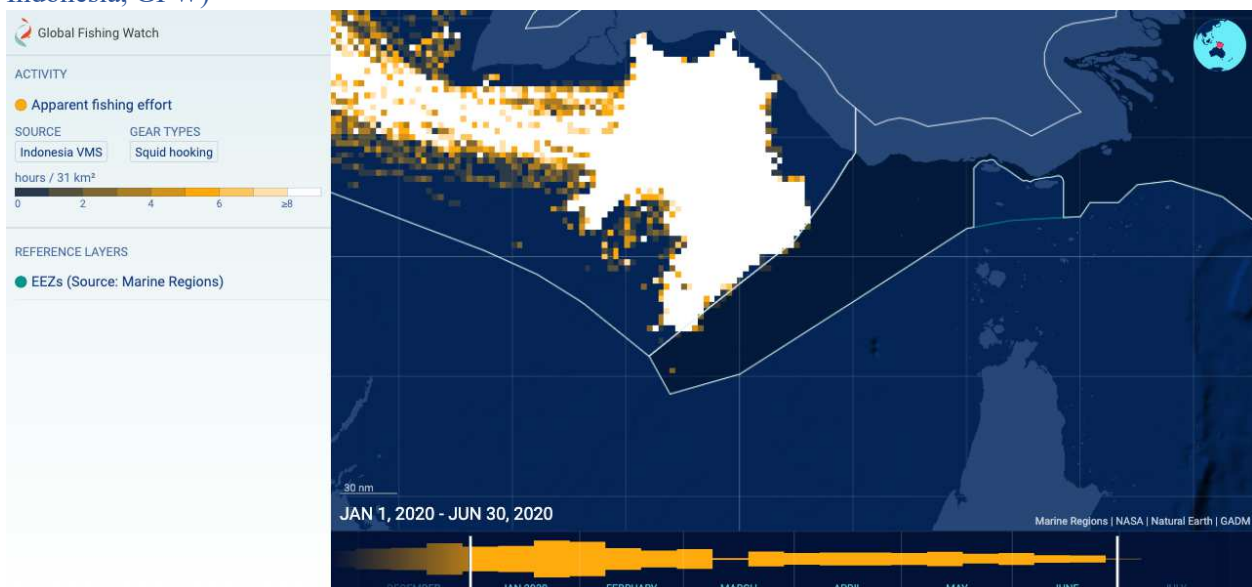
Gambar 8. Intrusi 59 (lima puluh sembilan) Kapal Ikan Indonesia (KII) di ZEE Papua New Guinea pada Februari 2022 (Sumber Data: AIS, diolah)

Ancaman IUUF tidak hanya berasal dari Kapal Ikan Asing (KIA). Berdasarkan AIS, **59 (lima puluh sembilan) Kapal Ikan Indonesia (KII)**, yang berukuran lebih dari 30 GT dan memiliki izin penangkapan ikan dari Pemerintah Indonesia, diduga melakukan *illegal fishing* di wilayah Dogleg, ZEE Papua New Guinea (Gambar 8). Sebagian besar KII tersebut menggunakan **alat tangkap Pancing Cumi dan berasal dari Jakarta**. Intrusi terjauh yang dilakukan KII di ZEE Papua New Guinea **mencapai kurang lebih 30 Nautical Miles (55 km)** dari garis batas ZEE Indonesia-Papua New Guinea.

Intrusi masif KII tersebut **belum pernah terjadi sebelumnya**. Pada tahun 2018, berdasarkan VMS kapal ikan Indonesia pada peta *Global Fishing Watch* (GFW), terdeteksi hanya beberapa KII yang melakukan intrusi di wilayah Dogleg bagian selatan. Sedangkan pada tahun 2019, terdeteksi 10 KII melakukan intrusi di wilayah yang sama (Gambar 9). Pada tahun 2020, tidak terjadi intrusi oleh KII di ZEE Papua New Guinea (Gambar 10).



Gambar 9. Sebaran daerah tangkapan KII dengan alat tangkap pancing cumi di WPP 718 pada tahun 2019. Terpantau adanya intrusi 10 KII di ZEE Papua New Guinea pada Februari dan Maret 2019 (Sumber: VMS Indonesia, GFW)



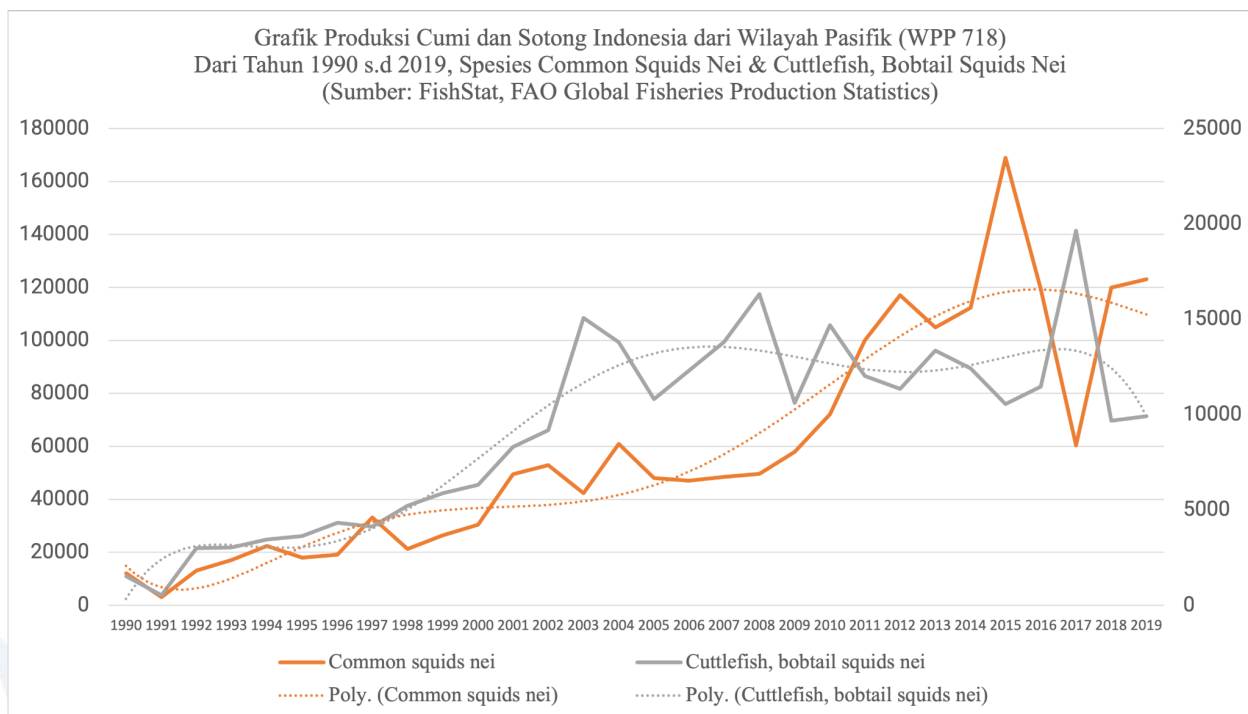
Gambar 10. Sebaran daerah tangkapan KII dengan alat tangkap pancing cumi di WPP 718 pada tahun 2020 Tidak Terpantau adanya intrusi KII skala industri di ZEE Papua New Guinea selama 2020 (Data hingga bulan Juni 2020). *Sumber:* VMS Indonesia, GFW

Kesimpulan sementara (hipotesis) adalah intrusi KII tersebut disebabkan oleh berkurangnya stok sumber daya cumi dan sotong di WPP 718. Hal ini mendorong KII menangkap ikan di wilayah Dogleg, ZEE Papua New Guinea yang berbatasan langsung dengan WPP 718.

Sebagai perbandingan, fenomena *illegal fishing* di Laut Natuna Utara oleh KIA Vietnam sepanjang tahun 2021¹¹ dan tahun-tahun sebelumnya, **didorong oleh berkurangnya stok sumber daya perikanan** di ZEE Vietnam. Berdasarkan *Vietnam Development Report* (2011)¹², beberapa studi di Vietnam mengindikasikan bahwa sebagian besar wilayah dekat pantai (*inshore*) Vietnam telah mengalami *overexploited*. *Catch per-unit effort* (CPUE) telah mengalami penurunan. Studi pada komposisi tangkapan menunjukkan terjadi penurunan rata-rata ukuran ikan yang ditangkap. Terjadi pula fenomena “*fishing down the food web*”, dimana ikan-ikan pada kedudukan rantai makanan yang lebih tinggi yang memiliki ekonomi tinggi terlalu banyak dieksploitasi, sehingga ikan-ikan yang berada di perairan Vietnam didominasi oleh spesies ikan kecil yang memiliki nilai ekonomi yang rendah. Hal ini mendorong kapal ikan Vietnam melakukan pencurian ikan di ZEE Indonesia, sebagaimana yang dideteksi IOJI sepanjang tahun 2021¹³.

Terjadinya intrusi masif yang dilakukan oleh 59 KII di ZEE Papua New Guinea kemungkinan didorong oleh dua hal, yaitu (i) Penurunan produksi cumi di WPP 718 dan atau (ii) meningkatnya permintaan ekspor cumi dalam 10 tahun terakhir.

3.1 Kondisi Produksi Cumi dan Sotong Di WPP 718



Gambar 11. Tren Produksi (Dalam Ton) Cumi dan Sotong Indonesia Di Zona Pasifik (termasuk WPP 718). (Sumber: FAO, diolah)

¹¹ Rekam Jejak Kebijakan Kelautan 2021 dan Proyeksi 2022, IOJI.

¹² World Bank (2011)

¹³ Rekam Jejak Kebijakan Kelautan 2021 dan Proyeksi 2022, IOJI, 2022. Dapat diakses melalui tautan <https://oceanjusticeinitiative.org/wp-content/uploads/2022/01/Rekam-Jejak-IOJI-2021-Updated-1.pdf>



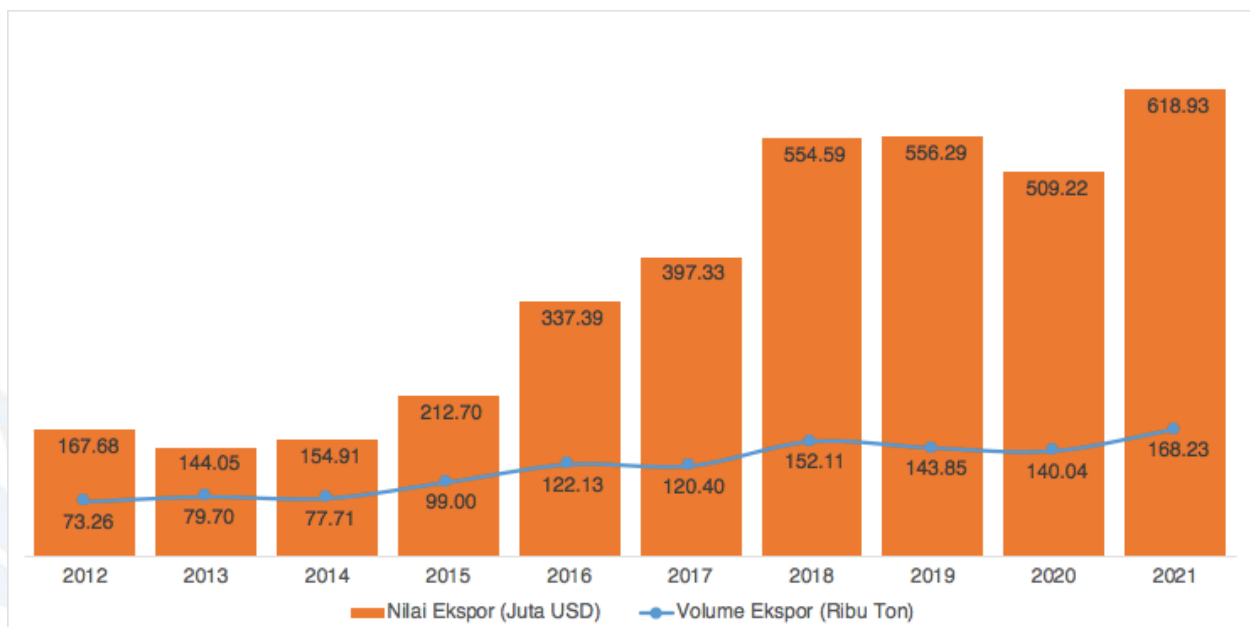
Berdasarkan data produksi cumi dan sotong di wilayah Indonesia Zona Pasifik Barat dalam *FAO Global Fisheries Production Statistics* menunjukkan terjadinya tren penurunan produksi tangkapan cumi dan sotong sejak beberapa tahun terakhir. WPP 718 merupakan wilayah Zona Pasifik Barat, yang merupakan daerah penangkapan utama kapal-kapal ikan dengan alat tangkap pancing cumi di Indonesia. Gambar 11 di atas menunjukkan tren penurunan produksi cumi dan sotong tersebut terjadi mulai tahun 2017.

Tren penurunan produksi cumi dan sotong di atas, diakui oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan sebagaimana tercantum dalam Kepmen KP No 50/2017, yang menyatakan tingkat pemanfaatan cumi di WPP 718 *over-exploited* atau berstatus merah. Artinya, tingkat pemanfaatannya melebihi jumlah tangkapan yang diperbolehkan (JTB).

3.2 Cumi Sebagai Komoditas Ekspor Unggulan Perikanan Indonesia

Berdasarkan data perizinan kapal perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan RI per tanggal 16 Februari 2022, tercatat bahwa **total kapal penangkap cumi di WPP 718 adalah 697** unit atau sekitar 41,89% dari total kapal penangkap ikan diatas 30 GT.

Sementara itu berdasarkan data BPS (2022) terlihat bahwa pada tahun 2021 Cumi-Sotong-Gurita merupakan komoditas ekspor perikanan Indonesia terbesar ketiga setelah Udang dan TCT (Tuna-Cakalang-Tongkol). **Ekspor Cumi-Sotong-Gurita dalam 10 tahun terakhir mengalami peningkatan yang signifikan.** Pada tahun 2012 volume ekspor Cumi-Sotong-Gurita mencapai 73,26 Ribu Ton dengan nilai mencapai USD 167,68 Juta. Sementara pada tahun 2021 volume ekspor mencapai 168,23 Ribu Ton dengan nilai ekspor mencapai USD 618,93 Juta.



Gambar 12. Volume dan Nilai Ekspor Cumi-Sotong-Gurita Indonesia (Sumber : BPS 2022, diolah)



Indonesia sebagai negara bendera (*flag state responsibility*) memiliki **kewajiban** untuk **mencegah, menghalangi, dan memberantas IUU Fishing** oleh KII di semua zona maritim¹⁴, termasuk zona maritim dalam yurisdiksi negara lain, dan melaksanakan **yurisdiksi yang efektif atas KII**.¹⁵ Dalam hal ini, Indonesia **berkewajiban mengambil semua langkah yang diperlukan** untuk **memastikan kepatuhan KII terhadap peraturan konservasi sumber daya ikan yang berlaku di wilayah maritim negara lain**, termasuk **penegakan hukum yang tegas** terhadap KII yang diduga melakukan *illegal fishing* dimanapun mereka beroperasi. Maka, Pemerintah Indonesia perlu **meningkatkan pengawasan terhadap KII yang melakukan intrusi** di Dogleg, Papua New Guinea dan **secara khusus melakukan penegakan hukum** kepada operator kapal yang **terdeteksi dan terbukti** melakukan aktivitas perikanan di wilayah tersebut tanpa izin dari otoritas Papua New Guinea. **Evaluasi perhitungan stok cumi dan sotong di WPP 718 perlu dilakukan dan dipublikasikan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan** untuk memastikan pengelolaan sumber daya cumi dan sotong yang berkelanjutan di WPP 718. Selain itu Pemerintah perlu menerapkan rencana pengelolaan perikanan berkelanjutan yang berbasis Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) seperti yang diatur pada Pasal 40-45 Peraturan Pemerintah (PP) 27/2021 dengan menerapkan estimasi sumber daya perikanan dengan benar, jumlah tangkapan yang diperbolehkan, tingkat pemanfaatan dan ukuran dan berat minimum ikan yang ditangkap. Selain itu pemerintah perlu mengupayakan pencegahan pencemaran dan kerusakan sumber daya ikan dan rehabilitasi di semua WPP NRI.

KESIMPULAN

Berdasarkan temuan diatas, IOJI memandang perlu untuk menyampaikannya kepada Pemerintah Indonesia agar **melakukan langkah-langkah antisipatif dalam memberantas *illegal fishing*, kejahatan terhadap awak kapal ikan (perbudakan), maupun kejahatan lain, baik yang dilakukan oleh KII di wilayah negara lain maupun oleh KIA di WPP NRI.**

Jakarta, 1 Maret 2022

Indonesia Ocean Justice Initiative

Narahubung:

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

¹⁴ UNCLOS, Pasal 58 (3), 62 (4), 192, 194; ITLOS, *Request For An Advisory Opinion Submitted By The Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC)* (2015), paras. 124, 127, 137, 138; PCA, *The South China Sea Arbitration* (Filipina v Tiongkok) (2016).

¹⁵ UNCLOS, Pasal 94.



Lampiran

Lampiran yang berisi daftar kapal yang melakukan intrusi di ZEE Papua New Guinea bersifat tertutup dan telah disampaikan kepada Pemerintah untuk ditindaklanjuti.



KM ANUGRAH

GT 5 SWU 4 No 14

48 482

Kertas Analisis

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

Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI)

Kertas analisis ini menjelaskan dugaan *illegal fishing* oleh Kapal Ikan Asing (KIA) maupun Kapal Ikan Indonesia (KII) selama bulan Maret hingga Juni 2022. Informasi dugaan *illegal fishing* diperoleh dari pengamatan *Automatic Identification System* (AIS) dan Citra Satelit. Dua wilayah laut yang menjadi fokus utama pada kertas analisis ini adalah: (i) Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) 711 (Laut Natuna Utara); dan (ii) Zona Ekonomi Eksklusif *Papua New Guinea* (ZEE PNG) yang berbatasan langsung dengan WPP 718 (Laut Arafura).

Di Laut Natuna Utara, selama bulan Maret-Juni 2022, jumlah KIA Vietnam yang diduga melakukan *illegal fishing* terdeteksi paling banyak pada bulan Mei 2022, yaitu 60 kapal. KIA 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. Selain dugaan *illegal fishing* dari KIA Vietnam, di Laut Natuna Utara juga ditemukan dugaan pelanggaran oleh KII berukuran lebih dari 30 GT dengan alat tangkap jaring tarik berkantung dan jala jatuh berkapal (*cast net*). 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. Sementara itu, ditemukan sejumlah KII dengan alat tangkap pancing cumi yang berukuran lebih dari 30 GT beroperasi di ZEE PNG, khususnya di area *Dogleg* pada bulan Februari-Juli 2022.

I. Dugaan *Illegal Fishing* oleh Kapal Ikan Berbendera Vietnam di WPP-711

1.1 Deteksi AIS

Pendeteksian AIS di Laut Natuna Utara difokuskan di wilayah ZEE Indonesia non-sengketa. IOJI mendeteksi AIS KIA Vietnam dengan metode: (i) AIS kapal ikan dengan 3 digit pertama nomor MMSI 574 yang merupakan kode negara Vietnam; (ii) AIS kapal (tidak terbatas kapal penangkap ikan) yang berada di dalam wilayah ZEE Indonesia dalam jangka waktu yang cukup lama dan kapal dimaksud berangkat dari pelabuhan yang berada di Vietnam. Data AIS yang diperoleh telah disaring dari kemungkinan data kotor atau data rusak, yang umumnya dikenal dengan AIS *spoofing*.

Terdapat 26 KIA Vietnam yang diduga kuat melakukan *illegal fishing* di ZEE Indonesia non-sengketa pada periode Maret - Juni 2022 dan 8 (delapan) kapal diantaranya merupakan *repeat*

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.

offenders. Sejumlah 26 kapal tersebut tidak merepresentasikan jumlah *illegal fishing* yang terjadi sesungguhnya karena terdapat juga kapal-kapal ikan yang tidak menyalakan AIS selama beroperasi di laut. Informasi mengenai kapal-kapal yang tidak menyalakan AIS tersaji pada bagian berikut kertas analisis ini.

Sebagian nama kapal yang berhasil terdeteksi AIS-nya tersaji pada tabel di bawah ini. Daftar lengkap dapat diunduh melalui laman situs IOJI².

No	Nama Kapal	MMSI	Tanggal Deteksi	Longitude	Latitude	Terdeteksi Sebelumnya (<i>Repeated Offender</i>)
1	65 CUOC DOI	575000 073	03-03-2022	106.2542	5.4456	
			15-04-2022	106.6739	5.26628	Mar 2022
			10-05-2022	107.2308	6.041797	Apr 2022
2	TAU DUT 95 C29	574562 467	06-03-2022	109.3726	6.2741	
3	DANG59 F26	574802 002	01-03-2022	107.7122	6.0489	Mei, Jul, Agu, Nov 2021, Feb 2022
			16-04-2022	108.1611	6.168682	Mar 2022
			10-05-2022	108.1677	6.391152	Apr 2022
			01-06-2022	107.4218	5.745403	Mei 2022

Tabel 1. Sebagian informasi tentang KIA Vietnam yang diduga kuat melakukan *illegal fishing* di Laut Natuna Utara, ZEE Indonesia Non Sengketa pada Maret-Juni 2022 (data selengkapnya dapat diunduh pada tautan catatan kaki nomor 2).

² Tautan unduh daftar KIA Vietnam berdasarkan AIS: https://oceanjusticeinitiative.org/analysis/kia-vietnam-incursion-png-2022_1.pdf

1.2. Deteksi Citra Satelit

Untuk mendukung pendeteksian berdasarkan AIS, IOJI melakukan deteksi dengan menggunakan teknologi Citra Satelit³. Kapal ikan yang selama beroperasi tidak menggunakan atau mematikan AIS tetap dapat terpantau dengan teknologi citra satelit ini.

Berdasarkan hasil pengamatan, IOJI menemukan pola operasi KIA Vietnam di ZEE Indonesia non-sengketa, yaitu dua kapal berlayar ke arah yang sama secara beriringan dan sejajar dengan jarak antar kapal antara 300 - 400 meter. Pola ini merupakan ciri khas kapal ikan dengan alat tangkap *pair trawl*. Pola KIA Vietnam ini juga dikonfirmasi oleh nelayan-nelayan Natuna dan Anambas yang secara berkala menemukan KIA Vietnam beroperasi di Laut Natuna Utara ZEE Indonesia non-sengketa.⁴

Tabel di bawah ini menyajikan informasi deteksi KIA Vietnam berdasarkan Citra Satelit yang diduga kuat melaksanakan *illegal fishing* di ZEE Indonesia non-sengketa dengan menggunakan alat tangkap *pair trawl* selama Maret hingga Juni 2022. Data koordinat hasil pendeteksian pada citra tersebut dapat diunduh pada laman IOJI.⁵

Tanggal	Jumlah KIA Vietnam	Scene Citra Satelit
25 Maret 2022	41	(i) T49NBG_20220325T025539_TCI (23 Kapal) (ii) T48NZM_20220325T025539_TCI (18 Kapal)
14 April 2022	42	(i) T49NBG_20220414T025539_TCI (30 Kapal) (ii) T48NZM_20220414T025539_TCI (12 Kapal)
14 Mei 2022	60	(i) T49NBG_20220514T031142_TCI (54 Kapal) (ii) T48NZM_20220514T031142_TCI (6 Kapal)
8 Juni 2022	46	(i) T49NBG_20220608T025531_TCI (46 Kapal)

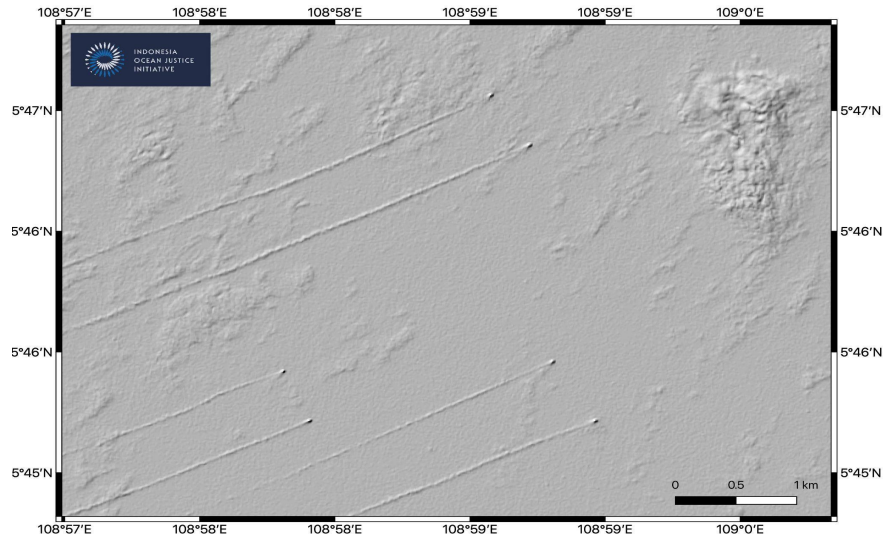
Tabel 2. Jumlah KIA Vietnam yang terdeteksi di Laut Natuna Utara, ZEE Indonesia Non Sengketa Maret-Juni 2022 berdasarkan Citra Satelit

³ Sumber data Citra Satelit adalah Sentinel-2 dari perangkat Copernicus, European Space Agency.

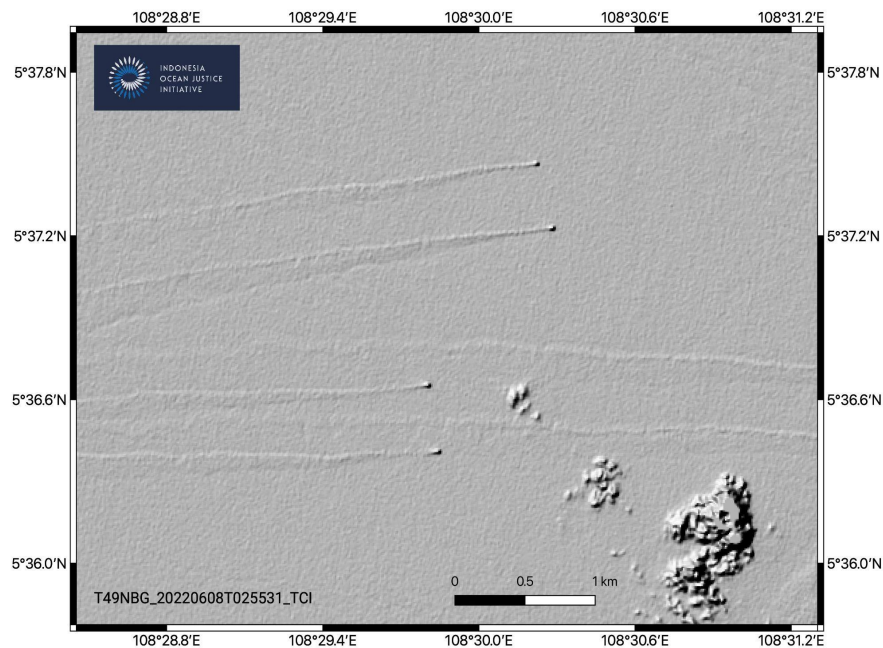
⁴ Wawancara IOJI dengan Aliansi Nelayan Natuna pada tanggal 4 Juli 2022.

⁵ Informasi Link Unduhan Data Koordinat KIA Vietnam berdasarkan Citra Satelit:
<http://oceanjusticeinitiative.org/analysis/ioji-s2-jan-jun-2022.zip>

Gambar-Gambar di bawah ini merupakan contoh deteksi KIA Vietnam dengan Citra Satelit.



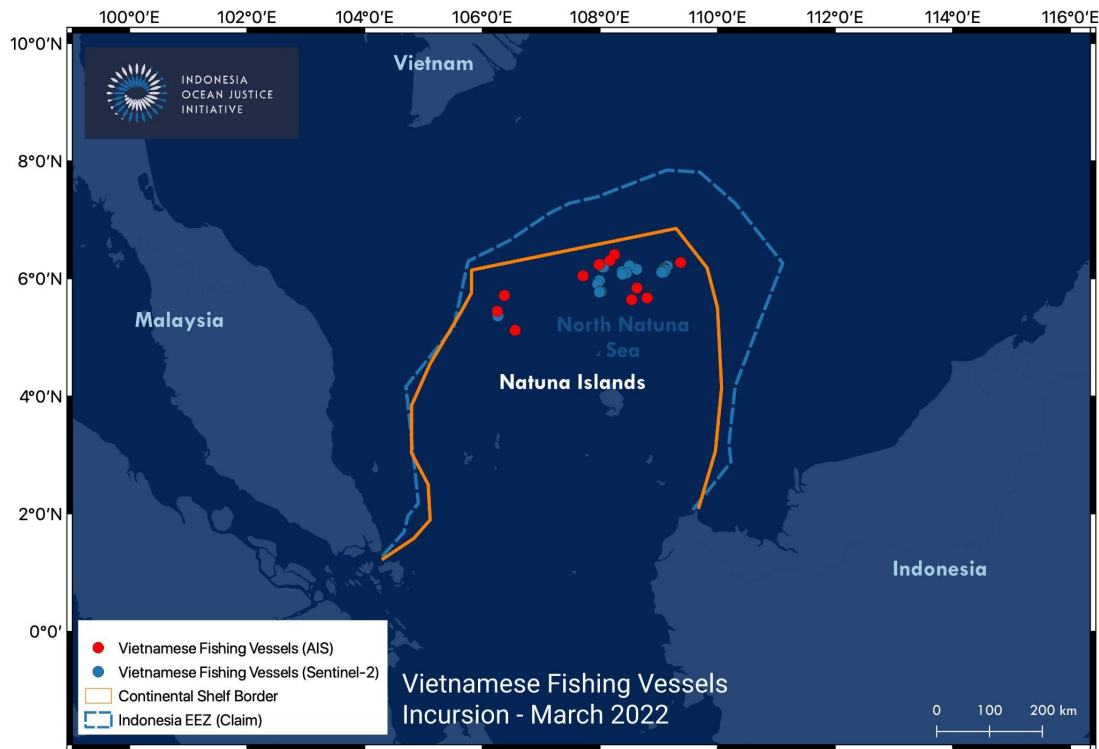
Gambar 1. Contoh Deteksi KIA Vietnam di Laut Natuna Utara ZEE Indonesia non Sengketa pada 14 April 2022
(Scene: T49NBG_20220414T025539_TCI, Hillshade Render)



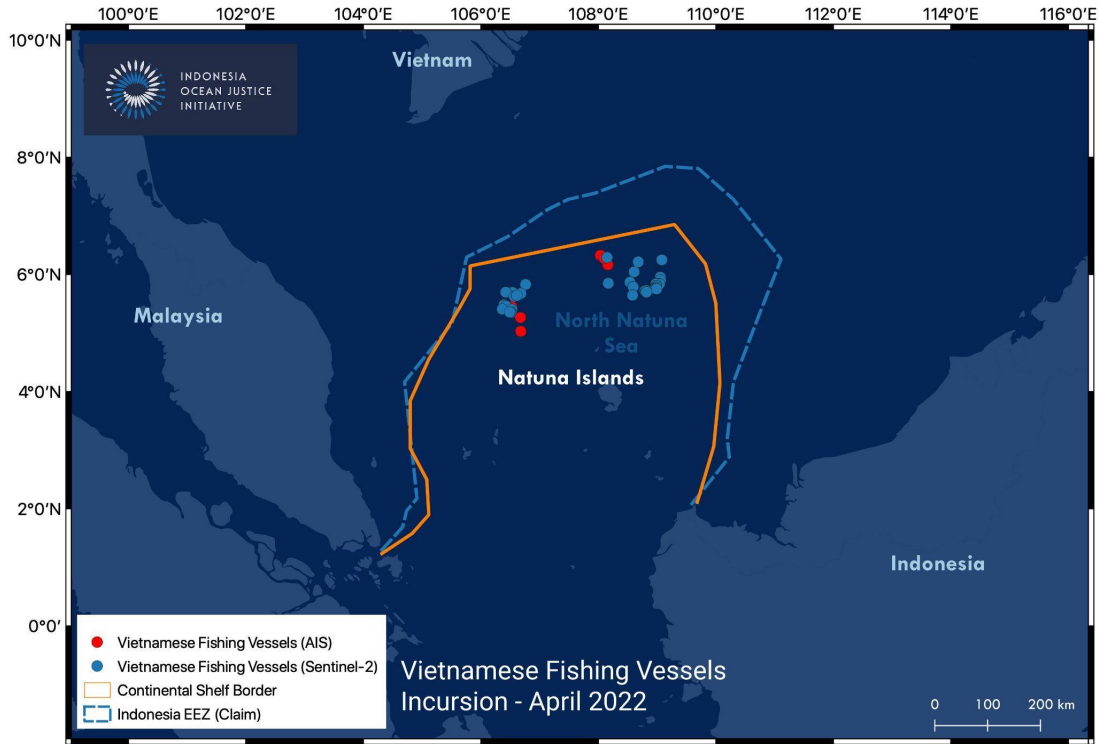
Gambar 2. Contoh Deteksi KIA Vietnam di Laut Natuna Utara ZEE Indonesia non Sengketa pada 8 Juni 2022
(Scene: T49NBG_20220608T025531_TCI, Hillshade Render)

1.3. Overlay Data Deteksi AIS dan Citra Satelit

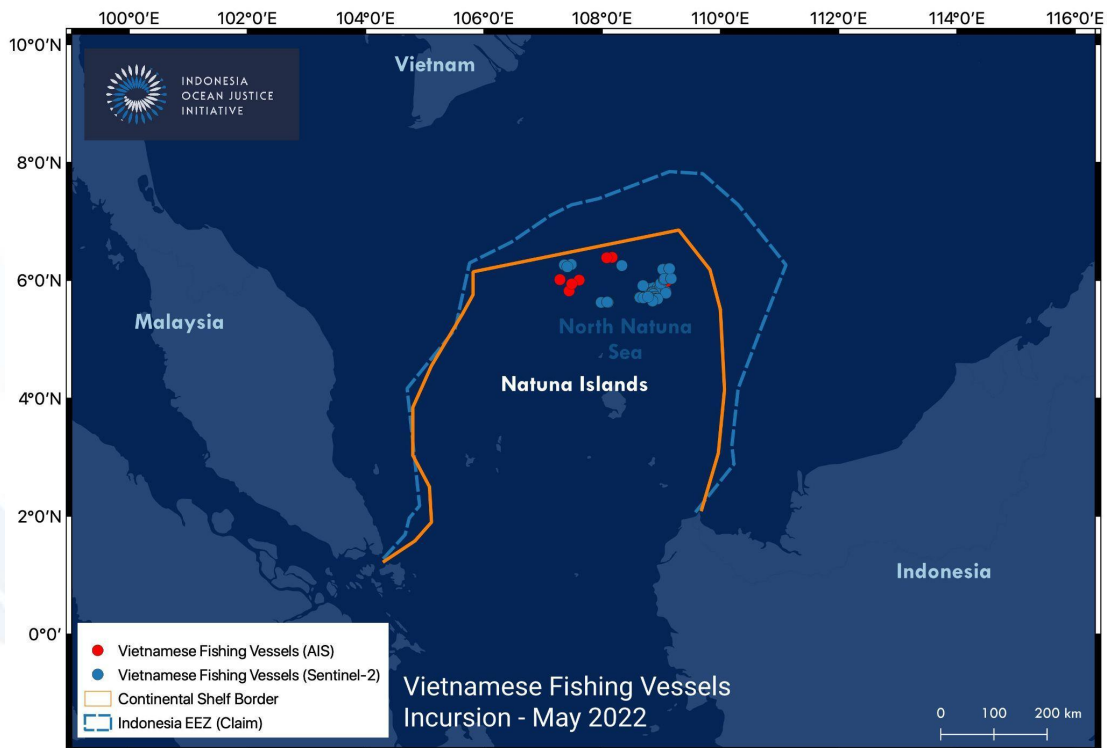
Sub-bab ini menyajikan gabungan informasi koordinat lokasi KIA Vietnam yang berhasil dihimpun dengan deteksi AIS dan Citra Satelit pada sebuah peta per bulan.



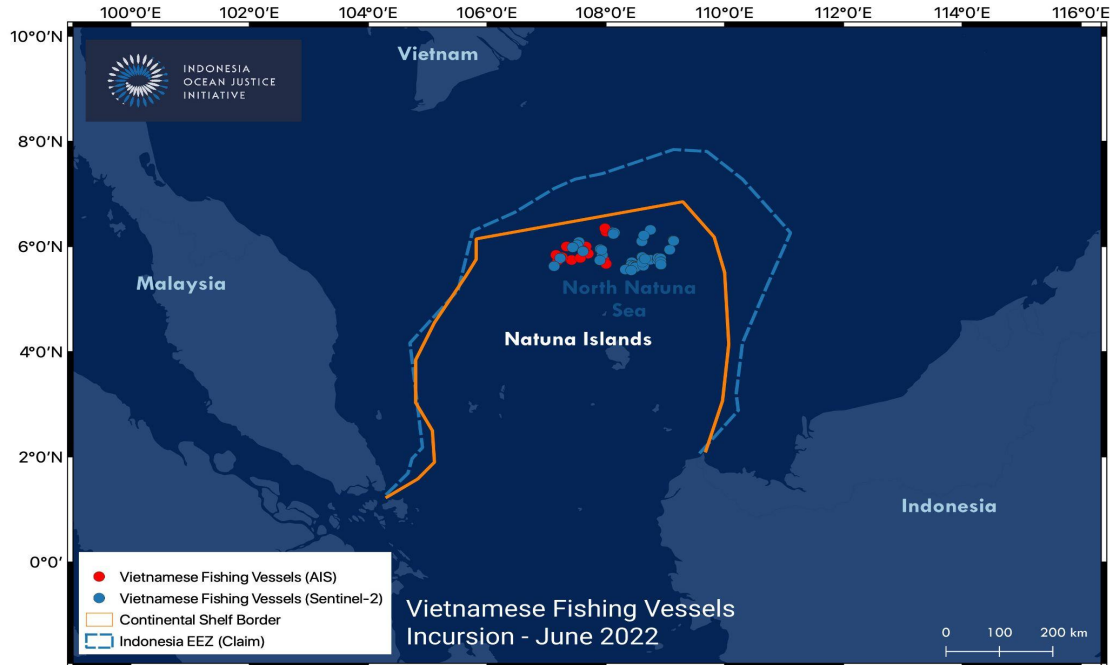
Gambar 3. Sebaran Deteksi *Illegal Fishing* Oleh KIA Vietnam di LNU - Maret 2022



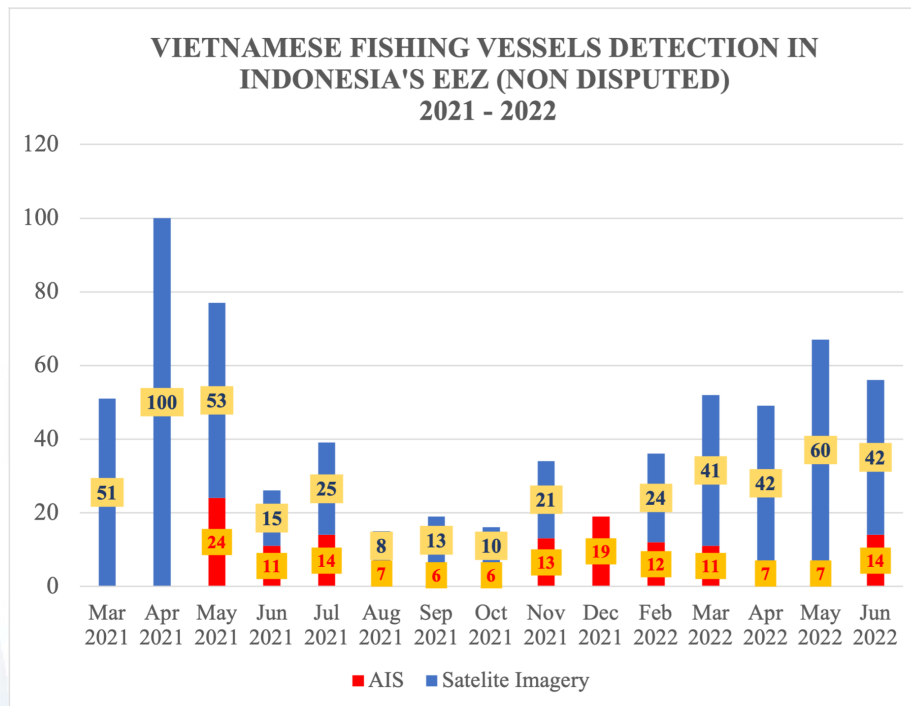
Gambar 4. Sebaran Deteksi *Illegal Fishing* Oleh KIA Vietnam di LNU - April 2022



Gambar 5. Sebaran Deteksi *Illegal Fishing* Oleh KIA Vietnam di LNU - Mei 2022.



Gambar 6. Sebaran Deteksi *Illegal Fishing* Oleh KIA Vietnam di LNU - Juni 2022.



Gambar 7. Jumlah KIA Vietnam terdeteksi di ZEE Indonesia Non Sengketa 2021-2022. Sumber: AIS dan Citra Satelit

Tren operasi KIA Vietnam di ZEE Indonesia non-sengketa sejak tahun 2021⁶ terangkum dalam Gambar 7 di atas.

1.4. Analisis Hukum

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 dimaksud **tanpa izin dari Pemerintah Indonesia**. Pemerintah Indonesia **berwenang mengambil tindakan yang diperlukan** untuk menindak pelanggaran pemanfaatan sumber daya ikan di ZEE Indonesia tanpa izin, **termasuk penangkapan kapal dan penuntutan pidana**.⁷ Pengambilan tindakan-tindakan diatas bahkan merupakan kewajiban utama (*primary responsibility*) Indonesia dalam rangka mencegah dan menindak kegiatan IUU-Fishing di ZEE Indonesia.⁸

Lebih lanjut, penggunaan *pair trawl* oleh KIA Vietnam berdampak pada **kerusakan karang sebagai habitat ikan**⁹ dan **mengganggu sumber penghidupan nelayan-nelayan lokal Natuna** dengan berkurangnya hasil tangkapan.¹⁰ Alat tangkap *pair trawl* atau pukat hela dasar dua kapal atau pukat hela pertengahan dua kapal sendiri dikategorikan sebagai alat tangkap yang merusak sumber daya ikan dan dilarang penggunaannya di seluruh WPP NRI.¹¹

Berdasarkan temuan dan analisis diatas, KIA Vietnam yang beroperasi di Laut Natuna Utara ZEE Indonesia non-sengketa diduga kuat melakukan kegiatan penangkapan ikan tanpa izin dengan alat tangkap yang merusak yaitu *pair trawl*. Pelanggaran hukum ini dapat dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda paling banyak Rp. 30.000.000.000 (tiga puluh miliar Rupiah).¹² Dengan demikian, Pemerintah Indonesia seharusnya menindak dan memberikan sanksi pidana kepada kapal-kapal Vietnam ini sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penindakan terhadap 1 (satu) KIA Vietnam pada tanggal 19 Juni 2022 oleh KRI Sultan Thaha Sjaifuddin-376 (STS-376) dan 2 (dua) KIA Vietnam pada tanggal 24 Juli 2022 oleh KRI Cut-Nyack Dien 375 merupakan **langkah yang perlu diapresiasi dan diteruskan**.

⁶ 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>

⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982), Pasal 73.

⁸ UNCLOS, Pasal 62 (4), Pasal 192, dan Pasal 194; *Request For An Advisory Opinion Submitted By The Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC)* (2015), ITLOS, paragraf 106 dan 124

⁹ John Brian Jones, "Environmental impact of trawling on the seabed: A review" (1992).

¹⁰ Wawancara dengan Aliansi Nelayan Natuna pada tanggal 4 Juli 2022

¹¹ 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.

¹² 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.



1.5. Patroli Pengawas Perikanan Vietnam - *Vietnam Fisheries Resource Surveillance (VFRS)*

Setidaknya terdapat 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 Ngu 204 (KN204). Keempat kapal ini beroperasi di garis Landas Kontinen RI-Vietnam dan 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 2021.¹³

Kapal-kapal VFRS dan *Vessel Monitoring System* di KIA Vietnam¹⁴ **seharusnya didayagunakan oleh Pemerintah Vietnam** untuk melaksanakan kewajiban internasionalnya¹⁵ dalam **mencegah dan menindak *illegal fishing*** yang dilakukan oleh kapal ikan yang mengibarkan benderanya di ZEE Indonesia. Namun demikian, faktanya Pemerintah Vietnam abai sehingga sangat banyak KIA Vietnam yang diduga kuat melakukan *illegal fishing* bahkan berulang kali di dalam wilayah ZEE Indonesia sepanjang tahun 2021 dan 2022. Lemahnya penegakan hukum oleh Pemerintah Vietnam terhadap *illegal fishing* KIA Vietnam dilatarbelakangi oleh (i) lemahnya koordinasi antar instansi, (ii) lemahnya *political will* di tingkat pusat dan daerah dalam isu *illegal fishing*, serta (iii) tidak konsistennya penegakan hukum dan pemberian sanksi kepada pelaku *illegal fishing*.¹⁶

Operasi kapal-kapal VFRS di dekat pusat intrusi KIA Vietnam bahkan lebih tepat disebut sebagai **tindakan *escorting*/pengawalan terhadap aktivitas *illegal fishing* KIA Vietnam** di wilayah ZEE Indonesia non-sengketa. Pada 19 Juni 2022, Kapal KN268 (Kiem Ngu 268) terlihat **mengawal KIA Vietnam BV5119TS** dalam jarak 500 meter di ZEE Indonesia (*vide* Gambar 8 dan Gambar 9). Ketika KRI STS-376 melakukan upaya interdiksi terhadap KIA Vietnam, kapal KN268 dilaporkan melakukan *shadowing* di sepanjang proses pemeriksaan.¹⁷ Serangkaian preseden serupa di tahun 2019 dan 2020 **menguatkan kesimpulan tentang kegiatan pengawalan VFRS**, dimana kapal-kapal VFRS menghalangi upaya kapal patroli KKP dan TNI AL untuk menangkap KIA Vietnam yang melakukan *illegal fishing* di ZEE Indonesia non-sengketa.¹⁸

¹³ IOJI, Rekam Jejak Kebijakan Kelautan 2021 & Proyeksi 2022 (2021), hlm. 27.

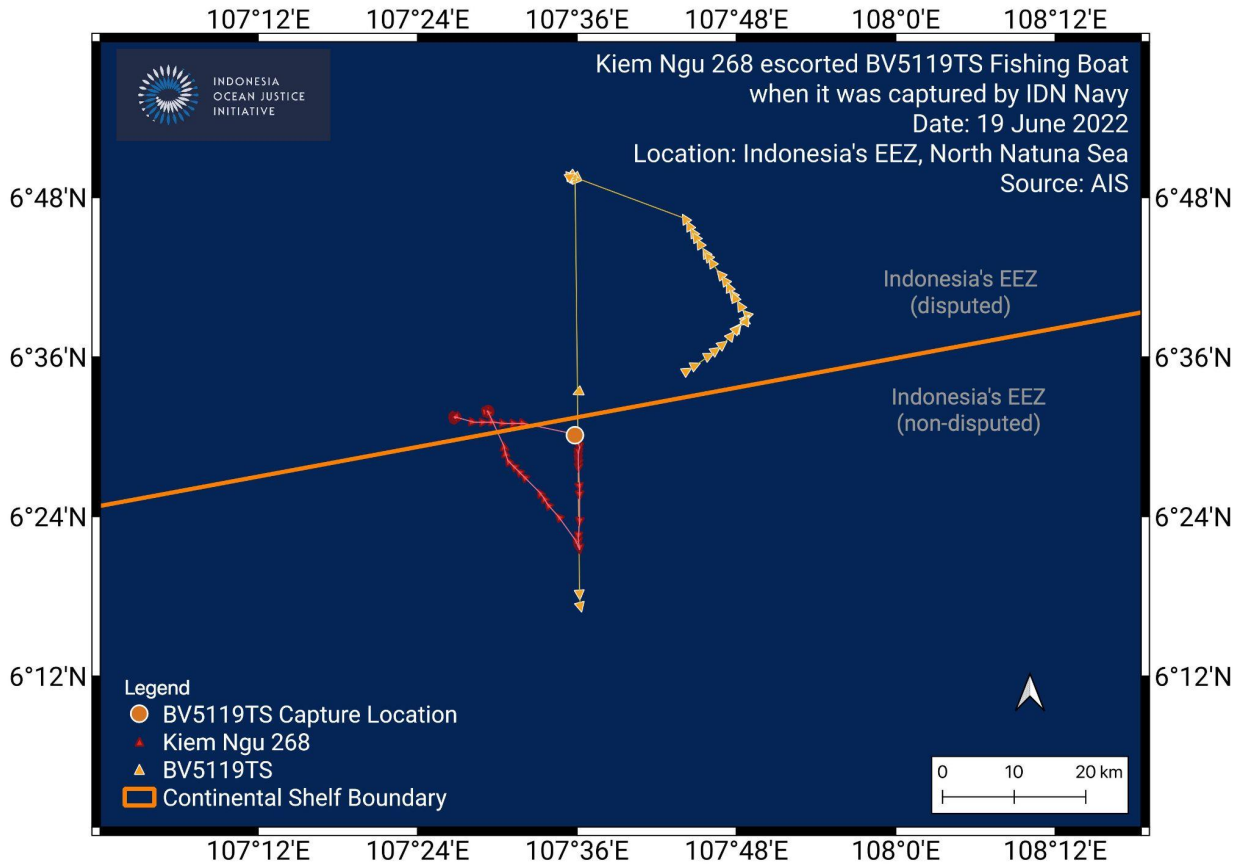
¹⁴ Kapal-kapal ikan Vietnam yang berukuran lebih dari 15 m wajib untuk memasang dan menghidupkan VMS sepanjang waktu operasi penangkapan ikan. Vietnam, Decree No. 26/2019/ND-CP, Guidelines for Implementation of the Law on Fisheries, Pasal 44.

¹⁵ UNCLOS, Pasal 192 dan Pasal 194; ITLOS, Advisory Opinion ITLOS on Sub-Regional Fisheries Commission (2015); PCA, The South China Sea Arbitration (PCA) Filipina v Tiongkok (2016)

¹⁶ To Van Phuong dan Robert S. Pomeroy, 'Combating Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing and Removing Yellow Card from European Commission (EC): Vietnam's Determined Actions', *Asian Fisheries Science* 35 (2022).

¹⁷ Koarmada 1 TNI AL, 'TNI AL KRI STS-376 Menangkap Tangan KIA Vietnam di Perairan Indonesia', diakses di <https://koarmada1.tnial.mil.id/artikel/detail/8250-tni-al-kri-sts-376-menangkap-tangan-kia-vietnam-di-perairan-indonesia> pada tanggal 25 Juli 2022.

¹⁸ PSDKP KKP, 'Sempat Terjadi Insiden dengan Kapal Patroli Vietnam, KKP Usir Dua Kapal Asing Ilegal di Laut Natuna Utara', diakses pada tanggal 25 Juli 2022 di laman: <https://kkp.go.id/djpsdkp/artikel/24429-semat-terjadi->



Gambar 8. *Shadowing* Kapal Kiem Ngu 268 terhadap Kapal Ikan Vietnam BV5119TS Saat Ditangkap dan Diperiksa TNI AL pada 19 Juni 2022 di dalam Landas Kontinen Indonesia (Sumber: AIS)

[insiden-dengan-kapal-patrol-vietnam-kkp-usir-dua-kapal-ikan-asing-ilegal-di-laut-natuna-utara](#); Diamanty Meliana (Kompas.com), 'TNI AL: KRI Tjiptadi-381 Diprovokasi Kapal Pengawal Vietnam, diakses pada tanggal 25 Juli 2022 di laman: <https://nasional.kompas.com/read/2019/04/29/06061651/tni-al-kri-tjiptadi-381-diprovokasi-kapal-pengawas-ikan-vietnam>.



Gambar 9. Kapal Ikan Asing Vietnam BV 5119 TS dibayang-bayangi (*shadowing*) KN 268 Saat Ditangkap Oleh Kapal TNI AL KRI Sultan Thaha Syaifudin Pada 19 Juni 2022 (Sumber: Dokumentasi TNI AL)

Kegiatan pengawasan VFRS terhadap aktivitas *illegal fishing* KIA Vietnam di ZEE Indonesia melanggar kewajiban saling menghormati (*due regard obligation*) Vietnam terhadap hak berdaulat Indonesia.¹⁹ Dalam *South China Sea Tribunal Award* (2016), kegiatan *illegal fishing* kapal-kapal ikan berbendera Tiongkok di ZEE Filipina dianggap sebagai **tindakan resmi Pemerintah Tiongkok dan diatribusikan ke Pemerintah Tiongkok**. Hal ini dikarenakan Pemerintah Tiongkok mengirimkan kapal-kapal Pemerintah Tiongkok untuk mengawal dan melindungi kegiatan kapal-kapal ikan Tiongkok tersebut.²⁰ Menimbang jarak yang dekat dan teknologi satelit yang terpasang di kapal-kapal ikan Vietnam, kapal-kapal VFRS bukan hanya dalam **posisi untuk tidak mungkin tidak mengetahui** intrusi kapal-kapal ikan Vietnam dalam ZEE Indonesia non-sengketa. Dalam **beberapa insiden beberapa tahun terakhir, mereka bahkan secara aktif melindungi KIA Vietnam dari upaya penegakan hukum** yang dilakukan kapal-kapal patroli Pemerintah Indonesia terkait *illegal fishing*.

Pertimbangan pelanggaran *due regard obligation* juga dielaborasi dalam Putusan *International Court of Justice* (ICJ) pada tahun 2022 dalam sengketa antara Nicaragua dan Colombia. Salah satu materi pokok perkara ini adalah klaim dari Nicaragua bahwa Colombia telah melanggar hak berdaulat Nicaragua dengan:

(i) mengganggu kapal ikan berbendera Nicaragua atau kapal ikan yang diberikan lisensi untuk menangkap ikan di yurisdiksi Nicaragua dan kapal riset kelautan dengan menggunakan kapal

¹⁹ UNCLOS 1982, Pasal 58 (3).

²⁰ Permanent Court of Arbitration (PCA), *South China Sea Arbitration Award (Philippines/China)* 2016, paragraf 753-757.



perang Colombia (“...*Colombia has interfered with Nicaraguan-flagged or Nicaraguan-licensed fishing and marine scientific research vessels in this maritime zone in a series of incidents involving Colombian naval vessels and aircraft.*”)²¹;

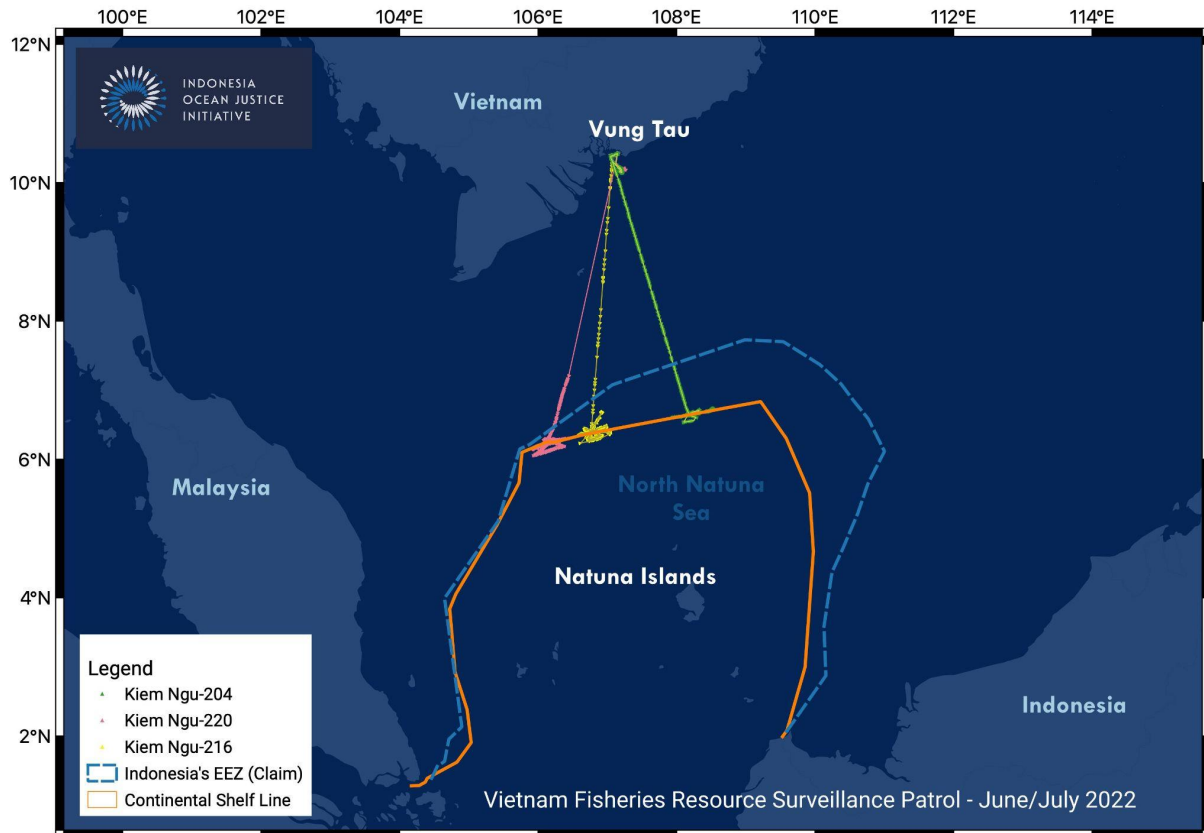
(ii) berulang kali memerintahkan kapal perang Colombia untuk mengganggu aktivitas kapal perang Nicaragua di wilayah yurisdiksi Nicaragua (“...*Colombia repeatedly directed its naval frigates and military aircraft to obstruct the Nicaraguan Navy in the exercise of its mission in Nicaraguan waters.*”);²²

Terhadap poin (i) dan (ii), ICJ memutuskan bahwa Colombia telah melanggar kewajiban internasionalnya untuk menghormati hak berdaulat Nicaragua dalam ZEE Nicaragua. Dikaitkan dengan kasus Indonesia-Vietnam, terdapat kesamaan substansi berupa “gangguan” dari negara tetangga (Vietnam) terhadap hak berdaulat dari negara pantai (Indonesia). Sama halnya dengan Colombia, Vietnam memiliki kontrol penuh atas kapal-kapal Pemerintah (VFRS) yang beroperasi dalam ZEE Indonesia non-sengketa. Selain menyulitkan Pemerintah Indonesia melaksanakan penegakan hukum terhadap KIA Vietnam yang melakukan *illegal fishing* di wilayah ini, kapal-kapal VFRS juga mengganggu pelaksanaan pemanfaatan sumber daya ikan oleh nelayan-nelayan Natuna dengan: 1) menimbulkan rasa takut bagi nelayan Natuna untuk menangkap ikan di Laut Natuna Utara²³ dan 2) pendampingan atau pemberian dukungan terhadap operasi KIA Vietnam yang **berimplikasi terhadap penurunan stok ikan di Laut Natuna Utara**. Mengacu pada pertimbangan putusan ICJ pada perkara Nicaragua v. Colombia, dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Vietnam melanggar kewajiban internasional untuk menghormati hak berdaulat Indonesia.

²¹ ICJ, *Judgment of the International Court of Justice: Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Colombia)* 2022. paragraf 24.

²² *Ibid.*

²³ Wawancara IOJI dengan Aliansi Nelayan Natuna pada tanggal 4 Juli 2022



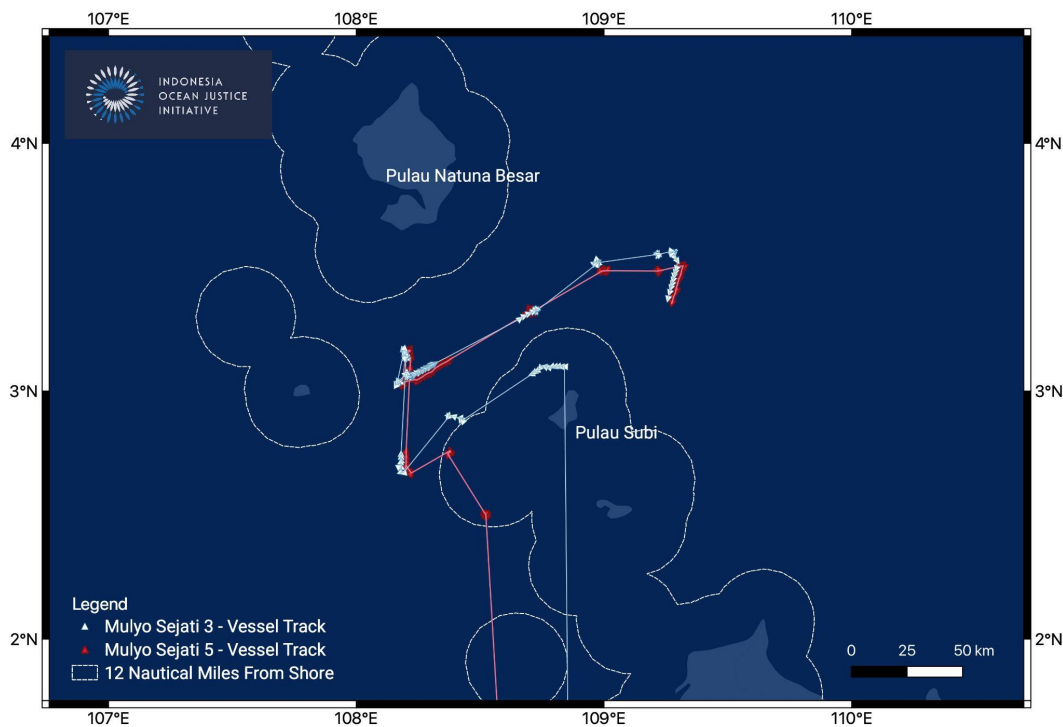
Gambar 10. Kehadiran Kapal Patroli Pengawas Perikanan Vietnam (VFRS) di Landas Kontinen RI-Vietnam



Gambar 11. Kapal-kapal VFRS keluar masuk zona non-sengketa sejauh 7 s.d 10 mil laut dari garis Landas Kontinen

II. Dugaan Pelanggaran Wilayah Penangkapan Ikan Di Bawah 12 Mil Laut Perairan Kabupaten Natuna

Pada bulan Maret 2022, IOJI mendeteksi keberadaan puluhan kapal ikan Indonesia (KII) yang **berukuran lebih dari 30 GT** melakukan penangkapan ikan di perairan sekitar Pulau Subi dengan **jarak kurang dari 12 mil dari bibir pantai**. Pulau Subi termasuk dalam Kabupaten Natuna yang terletak di sebelah selatan Pulau Natuna Besar. Kapal-kapal ikan yang terdeteksi pada wilayah tersebut *diduga kuat* melakukan kegiatan penangkapan ikan dengan menggunakan alat tangkap **jaring tarik berkantung** atau **jala jatuh berkawal (cast net)**²⁴. Kapal-kapal yang menggunakan alat tangkap **jaring tarik berkantung** tersebut berasal dari Pati, Jawa Tengah.

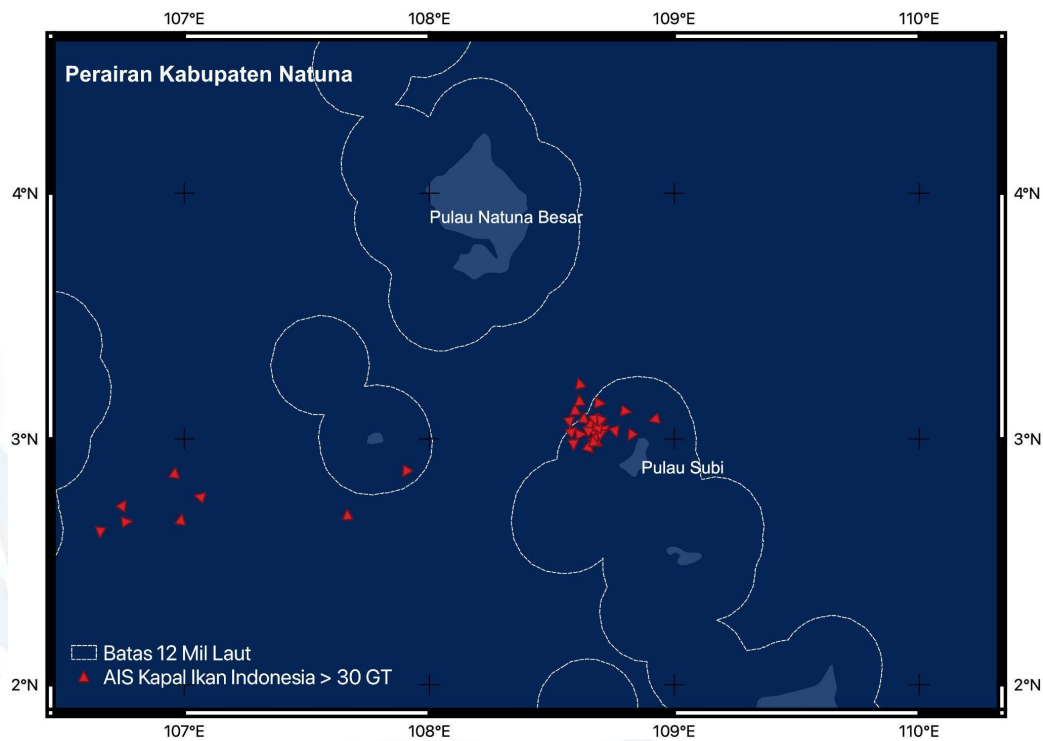


Gambar 12. Kapal Mulyo Sejati 3 dan Mulyo Sejati 5 dengan Alat Tangkap Jaring Tarik Berkantung beroperasi di kurang 12 mil dari Pulau Subi Pada Awal Juli 2022 (Sumber: AIS).

²⁴ 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>



Gambar 13. Kapal Mulyo Sejati 3 dan Mulyo Sejati 5 dengan Alat Tangkap Jaring Tarik Berkantung berangkat dari Pati, Jawa Tengah, pada Maret 2022 (Sumber: AIS).



Gambar 14. Kapal Ikan Indonesia melanggar Daerah Penangkapan Ikan Kurang Dari 12 Mil di Sekitar Pulau Subi Pada Maret-Juni 2022 (Sumber: AIS).



Kapal-kapal ikan yang terdeteksi beroperasi di perairan Pulau Subi dengan jarak kurang dari 12 mil dari bibir pantai adalah **kapal ikan dengan ukuran lebih dari 30 GT** dan diduga kuat menggunakan **alat tangkap jala jatuh berkapal atau jala tarik berkantong**. Berdasarkan Permen KP 18/2021, kapal-kapal berukuran di atas 30 GT dengan alat tangkap jala tarik berkantong diizinkan untuk beroperasi di WPP NRI 712 (meliputi perairan Laut Jawa) dan WPP NRI 711 **di atas 30 mil laut dari bibir pantai** (meliputi perairan Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Cina Selatan).²⁵ Sedangkan berdasarkan Pasal 30 ayat (2) Permen KP 18/2021, kapal-kapal berukuran di atas 30 GT dengan alat tangkap jala jatuh berkapal diizinkan untuk beroperasi pada Jalur Penangkapan Ikan III di semua WPP NRI. Jalur Penangkapan Ikan III **meliputi perairan di luar 12 mil laut, termasuk ZEE Indonesia**.²⁶

Dengan demikian, kapal-kapal ini telah melanggar Permen KP 18/2021 dan dapat dikenakan sanksi pidana berdasarkan Undang-Undang Perikanan-Cipta Kerja dan sanksi administratif berdasarkan PermenKP 58/2020. Pelanggaran terhadap jalur penangkapan ikan dapat dipidana dengan pidana denda paling banyak Rp. 250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta Rupiah)²⁷ Selain itu, Pasal 130 ayat (2) PermenKP 58/2020 mengatur bahwa selain sanksi pidana, pelanggaran jalur penangkapan ikan juga dikenai sanksi administratif yang dapat berupa teguran (untuk pelanggaran pertama), pembekuan izin (untuk pelanggaran kedua) dan pencabutan izin (untuk pelanggaran ketiga).

Dugaan pelanggaran kapal-kapal di atas dapat berimplikasi terhadap konflik horizontal, apalagi mengingat nelayan lokal Natuna telah berkurang penghasilannya sejak kehadiran KIA Vietnam. Berdasarkan laporan media, dugaan pelanggaran ini sempat memicu konflik antara nelayan lokal dan nelayan jaring berkantong pada bulan Juli 2022.²⁸ Potensi konflik horizontal ini perlu segera dicegah dan dimitigasi mengingat besarnya jumlah KII dengan jaring tarik berkantong yang diizinkan beroperasi di WPP 711 (78 KII dari Kabupaten Pati, Jawa Tengah). 95% dari kapal tersebut berukuran 60-150 GT.²⁹

²⁵ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 18 Tahun 2021 ('Permen KP 18/2021) tentang Penempatan Alat Penangkapan Ikan dan Alat Bantu Penangkapan Ikan di Wilayah Pengelolaan Negara Republik Indonesia dan Laut Lepas serta Penataan Andon Penangkapan Ikan, pasal 25 ayat (3) huruf c.

²⁶ *Ibid*, Pasal 3.

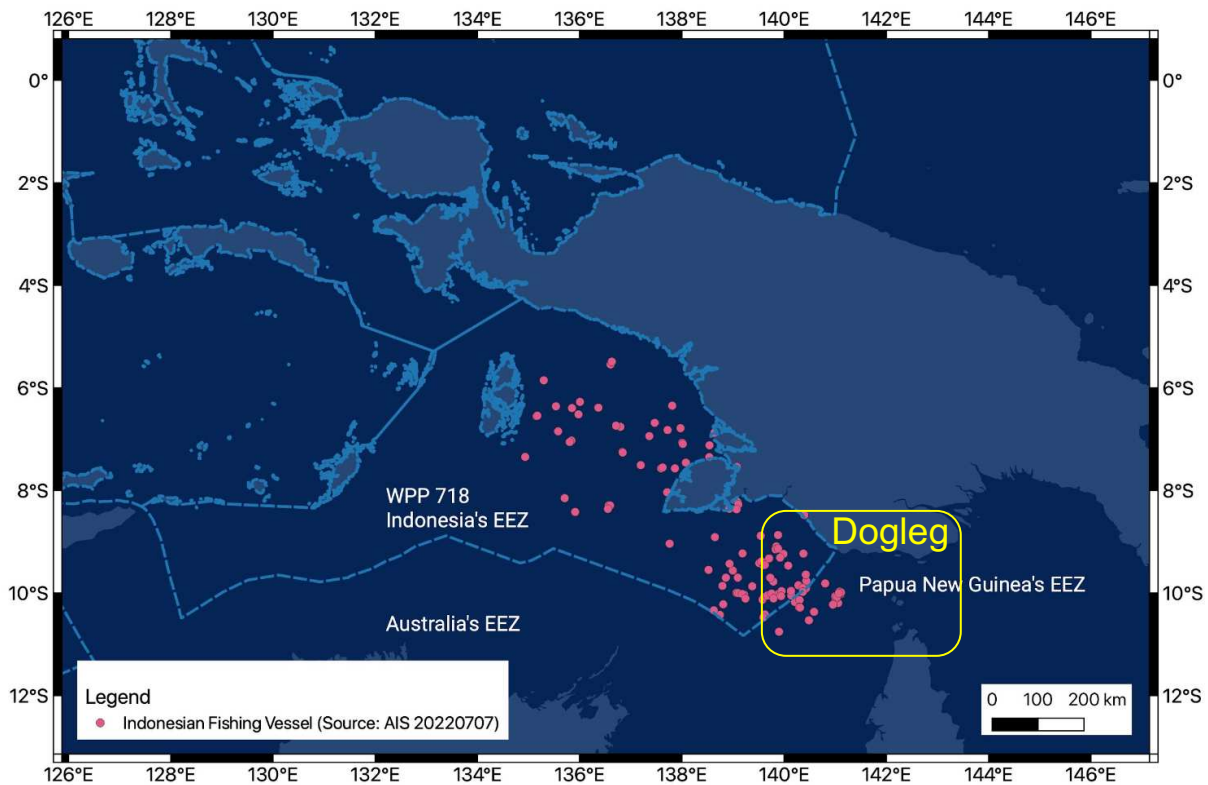
²⁷ Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 sebagaimana diubah Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, Pasal 7 dan Pasal 100.

²⁸ Radarsatu.com, 'Raden Hari Minta KKP Tertibkan Nelayan Asal Jawa Terkait Alat Cantrang di Perairan Kepri' <https://radarsatu.com/2022/07/30/raden-hari-minta-kkp-tertibkan-nelayan-asal-jawa-terkait-alat-cantrang-di-perairan-kepri/>, diakses pada tanggal 1 Agustus 2022.

²⁹ Kapal-kapal ini berangkat dari Kabupaten Pati. Informasi ini diperoleh dari dashboard perizinan KKP: <https://perizinan.kkp.go.id/portal/chart.php?doc=2>

III. Dugaan *Illegal Fishing* Oleh Kapal Ikan Indonesia di ZEE Papua Nugini

Pada Februari 2022, IOJI mendeteksi keberadaan 59 (lima puluh sembilan) Kapal Ikan Indonesia (KII) di ZEE Papua New Guinea (PNG)³⁰ pada area yang sering disebut sebagai *Dogleg*. Keseluruhan KII tersebut merupakan kapal ikan dengan alat tangkap Pancing Cumi. Operasi KII ini berlangsung sejak Februari 2022 hingga saat ini³¹. Berdasarkan data AIS, pada periode Juni-Juli 2022 setidaknya terdapat 21 (dua puluh satu) KII yang beroperasi di ZEE PNG.



Gambar 15. Intrusi KII Pancing Cumi di ZEE Papua New Guinea, Wilayah Dogleg

Kapal-kapal Pancing Cumi ini dimiliki perusahaan di Jakarta dan Pelabuhan Benoa, Bali. Armada Kapal Sanjaya dari Benoa adalah armada dengan kapal terbanyak yang beroperasi di ZEE PNG.

Mengutip pada kertas analisis IOJI bulan Februari 2022, kejadian ini diduga kuat diakibatkan oleh: (i) **penurunan stok cumi/sotong di WPP 718 akibat eksploitasi berlebihan yang telah berlangsung puluhan tahun** dan (ii) **peningkatan permintaan ekspor terhadap hasil tangkapan cumi/sotong**. Sementara itu, ketidakhadiran patroli Pemerintah Papua New Guinea di

³⁰ 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/>.

³¹ *Ibid.*



area *Dogleg* dinilai merupakan salah satu faktor yang mendukung operasi KII di wilayah tersebut. Tabel di bawah memuat beberapa nama KII yang terdeteksi di ZEE PNG per 7 Juli 2022. Data selengkapnya yang memuat informasi atas 21 kapal dapat diunduh pada laman IOJI³².

No	Nama Kapal	MMSI	Alat Tangkap ³³	Tanggal Intrusi	Pelabuhan Asal
1	TAMBAH HOKI (78 GT)	525004398	Pancing Cumi	4 Juli 2022	Jakarta
2	DWI SUKSES KENCANA (136 GT)	525004562	Bouke Ami	2 Juli 2022	Jakarta
3	BAHARI INDAH V (97 GT)	525301100	Pancing Cumi	Juni 2022	Jakarta

Tabel 3. Contoh KII yang terdeteksi di ZEE Papua New Guinea (data selengkapnya dapat diunduh pada catatan kaki nomor 32)

IV. Rekomendasi

A. Terhadap dugaan *illegal fishing* oleh kapal ikan berbendera Vietnam di Laut Natuna Utara Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia non sengketa:

1. Kementerian Luar Negeri mengirimkan nota diplomatik kepada Pemerintah Vietnam mengenai *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal-kapal ikan Vietnam di zona ekonomi eksklusif Indonesia non-sengketa dan menegaskan kembali agar Pemerintah Vietnam menunjukkan itikad baik dengan melakukan kontrol yang efektif terhadap kapal-kapal ikan yang mengibarkan bendera Vietnam agar berhenti melakukan *illegal fishing* di ZEE Indonesia;
2. Mengingat berulangnya dan tingginya tingkat ancaman *illegal fishing* KIA Vietnam sejak tahun 2020 hingga 2022, Kementerian Luar Negeri perlu mempertimbangkan strategi pengajuan gugatan internasional melawan Pemerintah Vietnam atas pelanggaran hak berdaulat Indonesia sebagaimana dijelaskan dalam batang tubuh Kertas Analisis ini;
3. Dalam rangka menindaklanjuti Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022, Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan perlu untuk:
 - a) Menetapkan Rencana Patroli Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 dengan

³² Tautan unduhan daftar KII yang diduga kuat melakukan aktivitas perikanan di ZEE Papua New Guinea: https://oceanjusticeinitiative.org/analysis/kii-incursion-png-2022_1.pdf

³³ *Ibid* 24.



- perhatian khusus pada area-area rawan *illegal fishing* seperti Laut Natuna Utara dan Laut Arafura;
- b) Mengevaluasi penyelenggaraan keamanan laut dan penegakan hukum di laut, khususnya di Laut Natuna Utara dan Laut Arafura dalam Forum Keamanan dan Keselamatan Laut dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan yang relevan, baik yang berada dalam instansi Pemerintah maupun di luar instansi Pemerintah.
4. BAKAMLA, TNI-AL, KKP, POLRI segera melaksanakan patroli secara terkoordinasi pada area-area rawan *illegal fishing* seperti Laut Natuna Utara dan melaksanakan penegakan hukum secara tegas berupa pengejaran, penangkapan kapal dan penuntutan pidana terhadap pelaku *illegal fishing*.

B. Terhadap dugaan pelanggaran jalur penangkapan ikan di Pulau Subi:

1. Dalam rangka mitigasi potensi konflik antara nelayan-nelayan lokal Natuna dan nelayan kapal jaring tarik berkantong, Kementerian Kelautan dan Perikanan perlu melakukan beberapa hal di bawah:
 - a) Menjatuhkan sanksi pidana dan/atau administratif sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku terhadap pelanggaran jalur penangkapan ikan oleh kapal jaring tarik berkantong;
 - b) Mengeluarkan moratorium terhadap perizinan baru dan perpanjangan izin kapal-kapal jaring tarik berkantong;
 - c) Mensiap-siagakan kapal patroli di perairan Pulau Subi dan sekitarnya untuk mencegah terjadinya pelanggaran jalur penangkapan ikan oleh kapal-kapal jaring tarik berkantong;
 - d) Melaksanakan kajian mengenai dampak kapal-kapal jaring tarik berkantong, terutama pada (1) kesehatan laut, (2) pola kepemilikan, (3) potensi konflik horizontal.
 - e) Mengevaluasi kebijakan kapal-kapal jaring tarik berkantong;

C. Terhadap dugaan pelanggaran yang dilakukan kapal ikan Indonesia di ZEE Papua Nugini:

1. Kementerian Kelautan dan Perikanan bekerjasama dengan Kementerian Luar Negeri dan Kedutaan Besar Republik Indonesia di Port Moresby untuk menyiapkan strategi pendampingan hukum dan pemulangan awak-awak kapal ikan berbendera Indonesia sekiranya dihentikan dan ditahan oleh otoritas Papua Nugini.

Jakarta, 1 Juli 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)



Kertas Analisis

ANCAMAN KEAMANAN LAUT DI WILAYAH YURISDIKSI DAN WILAYAH PERAIRAN INDONESIA BULAN JULI - SEPTEMBER 2022

Pendahuluan

Kertas analisis ini membahas mengenai **dugaan *illegal fishing* oleh kapal ikan asing (KIA) berbendera Vietnam, operasi kapal *Vietnam Fisheries Resources Surveillance (VFRS)*, keberadaan *China Coast Guard*, dan perlintasan kapal riset berbendera Tiongkok yang terjadi di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia selama bulan Juli hingga September 2022.**

Secara umum, intensitas operasi KIA Vietnam yang diduga merupakan *illegal fishing* di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) non-sengketa di Laut Natuna Utara (LNU) menurun pada bulan Juli dan Agustus jika dibandingkan dengan intensitas pada 3 (tiga) bulan yang lalu (April - Juni 2022). Namun demikian, terjadi peningkatan pada bulan September 2022. Dalam periode Juli - September 2022, terdeteksi 12 kapal VFRS yang diduga kuat mengawal aktivitas KIA Vietnam.

Selain itu, IOJI juga mendeteksi aktivitas kapal *China Coast Guard* di sisi timur LNU, tepatnya di area garis batas landas kontinen Indonesia dan Malaysia. Di luar wilayah LNU, IOJI mendeteksi pergerakan kapal riset pengendali misil dan satelit jarak jauh milik Pemerintah Tiongkok (7 September 2022), bernama Yuan Wang 5, yang melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)-I.

Metodologi

Pengumpulan data dan informasi mengenai pergerakan kapal-kapal di wilayah laut Indonesia dilakukan melalui teknologi *Automatic Identification System (AIS)* dan citra satelit. Data AIS diperoleh dari penyedia *MarineTraffic*. Sedangkan data citra satelit diperoleh dari Sentinel-2 milik European Space Agency (ESA). Analisis dilakukan terhadap pola pergerakan kapal dan hal-hal lainnya yang relevan untuk menilai dugaan aktivitas *illegal fishing* maupun aktivitas lain yang melanggar atau berpotensi melanggar kedaulatan maupun hak berdaulat Indonesia. Referensi yang digunakan dalam analisis adalah United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982), instrumen hukum internasional lainnya yang relevan, peraturan perundang-undangan di Indonesia, serta literatur.

Data AIS dapat digunakan untuk melihat pola pergerakan kapal. Hal ini dimungkinkan karena kapal-kapal yang dilengkapi dengan *transponder AIS* mengirimkan data berupa identitas kapal (MMSI), posisi kapal, kecepatan, dan jalur pelayaran kapal setiap beberapa menit yang dapat

diterima oleh satelit AIS.¹ Data-data ini selanjutnya dapat diolah untuk mengidentifikasi perlintasan kapal dan lokasi utama (*hotspot*) *illegal fishing*.

Namun demikian, tidak semua kapal ikan menggunakan atau mengaktifkan AIS pada saat beroperasi. Tidak semua kapal yang menggunakan AIS, data AISnya dapat diterima dengan baik oleh satelit AIS karena berbagai faktor, Hal ini menyebabkan kapal tidak dapat dilacak menggunakan AIS. Dalam hal ini, teknologi citra satelit berperan penting untuk menemukan keberadaan kapal-kapal ikan yang tidak memiliki dan/atau mengaktifkan AIS, yang umumnya disebut sebagai *dark vessels/dark fishing vessels*.

IOJI mendeteksi keberadaan *dark vessels* di LNU berdasarkan lokasi kapal ikan yang terdeteksi dalam AIS. Dari citra satelit nampak bahwa beberapa *dark fishing vessels* menggunakan alat tangkap *pair trawl* karena kapal-kapal tersebut bergerak berpasangan dengan jarak 300 s.d. 400 meter satu dengan yang lain dan meninggalkan jejak gelombang lintasan kapal di belakang buritan kapal (Gambar 3). Gambar citra satelit yang menangkap objek-objek kapal *pair trawl* tersebut kemudian di-*overlay* dengan koordinat data AIS menggunakan perangkat GIS² sehingga dapat terpetakan lokasi utama *illegal fishing* di LNU.

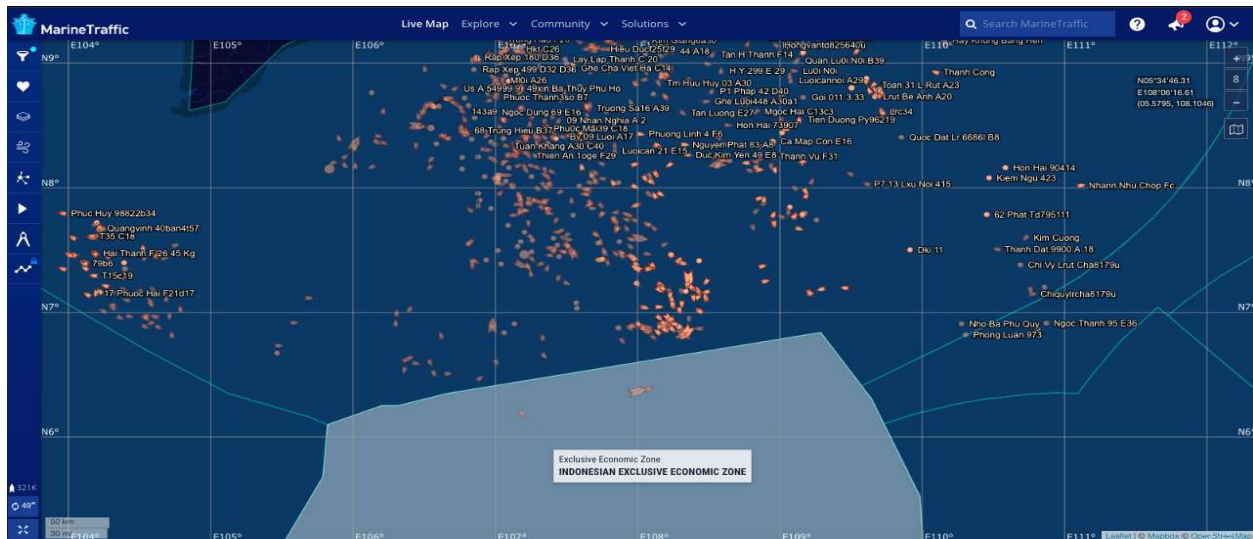
Data pendeteksian kapal berdasarkan AIS disediakan oleh beberapa perusahaan penyedia AIS (*AIS Provider*) yang mengoperasikan konstelasi satelit AIS, seperti Orbcomm dan Spire. Perangkat web antarmuka (*interface* atau *front-end*) untuk memonitor data-data tersebut juga banyak disediakan oleh beberapa perusahaan, seperti *Marine Traffic*, *Spire Shipview*, dan *Vessel Finder*. IOJI menggunakan perangkat ***Marine Traffic* sebagai sumber data utama AIS** dalam mendeteksi ancaman keamanan laut di ZEE Indonesia dan ***Spire Shipview* digunakan sebagai pembanding** (Gambar 1 dan Gambar 2). Berdasarkan perbandingan yang dilakukan oleh IOJI, pengamatan data AIS khususnya KIA Vietnam di LNU dengan *Marine Traffic* menampilkan data jauh lebih banyak dibandingkan dengan *Spire Shipview*.

Berkaca pada hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa **untuk menghasilkan analisis kerawanan wilayah dengan tingkat validitas yang tinggi, pemantauan kapal berdasarkan AIS hendaknya menggunakan beberapa *provider***. Setiap instansi keamanan laut di Indonesia dalam melaksanakan pemantauan kapal hendaknya mampu menyadur informasi sebanyak-banyaknya dari berbagai sumber. Integrasi sistem informasi keamanan dan keselamatan laut antara instansi penegak hukum di laut sebagaimana diamanatkan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah

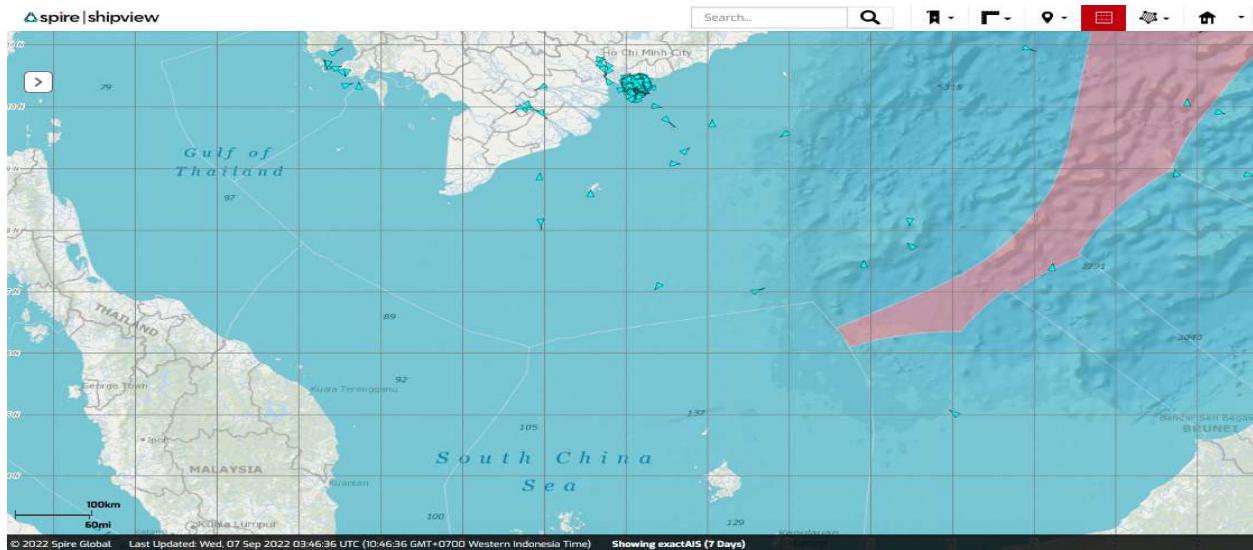
¹ Fabrizio Natale *et al*, 'Mapping Fishing Efforts Through AIS Data' PLoS ONE 10 (6) (2015); Marc Taconet *et al*, 'Introduction of Global Atlas of AIS-based fishing activity' dalam Taconet *et al*, *Global Atlas of AIS-based fishing activity* (FAO: Roma, 2019).

² GIS = Geographical Information Systems

Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia juga merupakan langkah yang strategis untuk mengoptimalkan kemampuan pemantauan atas wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia.



Gambar 1. Data AIS Marine Traffic Terhadap Keberadaan KIA Vietnam di Laut Natuna Utara. Tangkapan Layar diambil pada 7 September 2022



Gambar 2. Data AIS Spire Terhadap Keberadaan KIA Vietnam di Laut Natuna Utara. Tangkapan Layar diambil pada 7 September 2022.

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

1.1. Deteksi dengan AIS

Ruang lingkup wilayah yang IOJI deteksi adalah ZEE non-sengketa di LNU³. Berbagai data AIS yang ada pada wilayah tersebut dipilah-pilah dengan 2 (dua) metode: (i) AIS kapal ikan dengan 3 digit pertama nomor MMSI 574, yang berlaku untuk semua kapal berbendera Vietnam; (ii) AIS kapal (tidak terbatas kapal penangkap ikan) yang berada di dalam wilayah ZEE Indonesia dalam jangka waktu yang cukup lama dan kapal dimaksud berangkat dari pelabuhan yang berada di Vietnam. Hasil data yang telah dipilah kemudian disaring lagi untuk menghilangkan data kotor atau data rusak yang umumnya dikenal dengan AIS *spoofing*. Dengan metode tersebut, IOJI berhasil mengumpulkan informasi KIA Vietnam di ZEE non-sengketa LNU yang diduga melakukan *illegal fishing*. Informasi mengenai kapal-kapal yang terdeteksi terangkum pada tabel berikut:

No.	Nama Kapal	MMSI	Periode Terdeteksi	Kecepatan rata-rata (knot)	Terdeteksi Sebelumnya (Repeated Offender)
1	MINH KHANH B21	574609115	04-08-2022 s.d. 30-08-2022	2.18	
2	N/A	574117166	05-07-2022 s.d. 30-07-2022	2.603	Januari - September 2022
			08-08-2022 s.d. 31-08-2022	2.79	
			06-09-2022 s.d. 10-09-2022	2.2	
			25-09-2022 s.d. 29-09-2022	2.92	
3	PHAO SANG C 14	574150721	17-07-2022	2.2	
			11-08-2022 s.d. 12-08-2022	3.8	
			06-09-2022	2.0	
4	18 A 27	574151209	05-07-2022 s.d. 27-07-2022	2.13	Mar, Apr, Jun 2022

³ LNU non-sengketa adalah wilayah ZEE Indonesia di sebelah selatan garis Landas Kontinen Indonesia dan Vietnam yang disetujui tahun 2003.

			08-08-2022 s.d. 26-08-2022	2.79	
5	NGOC LINH 2C9	574081001	22-07-2022	2.4	Feb 2022
6	N/A	574130268	02-08-2022 s.d. 03-08-2022	3.0	
7	DANG59 F26	574802002	03-08-2022 s.d. 21-08-2022	3.19	Mei 2021 - Jun 2022
8	29D9	574604044	06-08-2022 s.d. 10-08-2022	2.39	
9	Bao Ngan D2	574689979	15-08-2022 s.d. 17-08-2022	2.15	

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

Kesembilan KIA Vietnam dalam Tabel 1 diatas beroperasi di ZEE non-sengketa LNU selama sehari-hari dengan kecepatan rendah (*low speed*). Kombinasi deteksi kecepatan dengan AIS dengan analisis data citra satelit menghasilkan dugaan kuat bahwa KIA Vietnam ini beroperasi dengan alat tangkap *pair trawl*. Kecepatan 2-3 knot untuk kapal *pair trawl* adalah kecepatan ideal untuk menarik jaring *pair trawl* sebagaimana dijelaskan oleh Damian C. Brady dari University of Maine, “Towing speeds between 2.5 and 4.0 knots are possible, with a norm of about 2.8 knots and fuel consumption can be better than for an equivalent net towed by a single vessel.”⁴ Kajian Sea Fish Technology juga menyebutkan bahwa untuk kapal *pair trawl*, “Towing speed is usually between 2.5 and 3.5 knots depending on target species and conditions etc.”⁵ Gambar perlintasan kapal-kapal tersebut saat terdeteksi pada perangkat *Marine Traffic*, dapat dilihat pada tautan pada catatan kaki 6⁶.

1.2. Deteksi dengan Citra Satelit

Data AIS dalam Tabel 1 tidak menggambarkan keseluruhan jumlah KIA Vietnam di ZEE non-sengketa LNU karena terdapat KIA Vietnam yang tidak memiliki dan/atau mengaktifkan AIS saat beroperasi. Kapal-kapal yang demikian tetap dapat terpantau dengan citra satelit. citra satelit bahkan dapat mendeteksi pola lintasan ikan KIA Vietnam di ZEE non-sengketa, yang mengindikasikan aktivitas penangkapan ikan dengan metode *pair trawling*. Hal ini terkonfirmasi dalam gambar (*scene*) citra satelit di ZEE non-sengketa LNU pada tanggal 21 Juli, 15 Agustus, dan 1 September 2022.

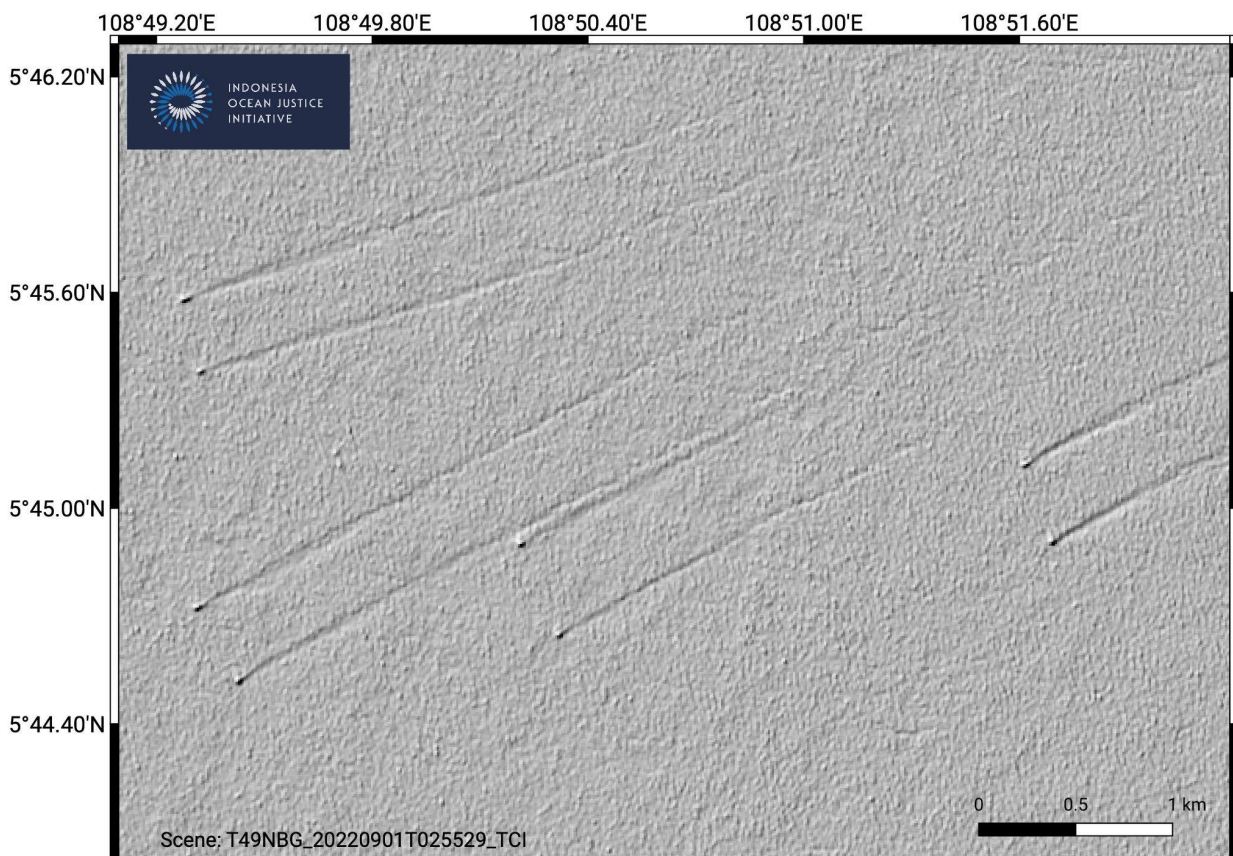
⁴ Grieve C, Brady DC, dan Polet H (2014) ‘Best practices for managing, measuring and mitigating the benthic impacts of fishing – Part 1’ *Marine Stewardship Council Science Series 2*: 18 – 88.

⁵ <https://www.seafish.org/document/?id=6f331014-ec3f-4e62-96a3-a935da5ab277>

⁶ Tautan lintasan intrusi Kapal Ikan Vietnam di Laut Natuna Utara berdasarkan AIS. https://oceanjusticeinitiative.org/wp-content/uploads/2022/10/KIA_Vietnam_AIS_Jul_Sep_2022.pdf

Dalam menganalisis keberadaan KIA Vietnam melalui citra satelit, terdapat 3 (tiga) langkah yang dilakukan: (i) memeriksa lokasi koordinat KIA Vietnam berdasarkan AIS; (ii) mengambil *scene* citra satelit di dan sekitar titik koordinat KIA Vietnam yang terdeteksi AIS-nya; (iii) memeriksa pola pergerakan kapal-kapal yang terdeteksi dalam *scene* tersebut. Berdasarkan metode ini, ditemukan bahwasanya kapal-kapal ini bergerak berpasangan menuju arah yang sama (meninggalkan riak gelombang memanjang di belakang buritan kapal) dengan jarak antar kapal adalah sekitar 300 hingga 400 meter. Pola pergerakan ini merupakan pola pergerakan kapal-kapal *pair trawl*. Tercatat banyak KIA Vietnam yang mengoperasikan alat tangkap *pair trawl*. Merujuk pada kajian Petri Suuronen, 50-75% dari total kapal *trawlers* berbendera Vietnam (10.000-15.000 kapal) menggunakan metode *pair trawling*.⁷

Gambar 3 di bawah ini merupakan salah satu *scene* citra satelit yang diambil pada tanggal 1 September 2022 di ZEE non-sengketa LNU.



Gambar 3. Contoh citra satelit (dengan *hillshade rendering*) yang menunjukkan gambar beberapa pasang kapal yang diduga kuat merupakan KIA Vietnam dengan alat tangkap *pair trawl* melakukan *illegal fishing* di Laut Natuna Utara pada tanggal 1 September 2022.

⁷ Petri Suuronen *et al* (2020) 'A Path to a Sustainable Trawl Fishery in Southeast Asia' *Reviews in Fisheries Science & Aquaculture*, 28:4, 499-517.

Data koordinat (longitude, latitude) KIA Vietnam yang berhasil terdeteksi berdasarkan citra satelit selama bulan Juli hingga September 2022 dapat diunduh pada tautan yang tercantum pada catatan kaki nomor 8⁸. Deteksi IOJI atas keberadaan dan pola penangkapan *pair trawling* KIA Vietnam di ZEE non-sengketa di Laut Natuna Utara sejalan dengan temuan Nelayan Natuna pada tanggal 1 September 2022. Hasil rekaman nelayan terhadap keberadaan KIA Vietnam sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 9 dan 10.

Tanggal	Jumlah KIA Vietnam	Scene citra satelit
21 Juli 2022	30	(i) T48NYM_20220721T031933_TCI (4 Kapal) (ii) T48NXM_20220721T031933_TCI (24 Kapal) (iii) T48NXL_20220721T031933_TCI (2 Kapal)
15 Agustus 2022	28	(i) T48NYM_20220815T030529_TCI (26 Kapal) (ii) T48NXM_20220815T030529_TCI (2 Kapal)
1 September 2022	54	(i) T48NZM_20220901T025529_TCI (30 Kapal) (ii) T49NBG_20220901T025529_TCI (24 Kapal)

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



Gambar 9. Lokasi Kapal Nelayan Natuna Saat Merekam Keberadaan KIA Vietnam 1 September 2022 di timur laut LNU

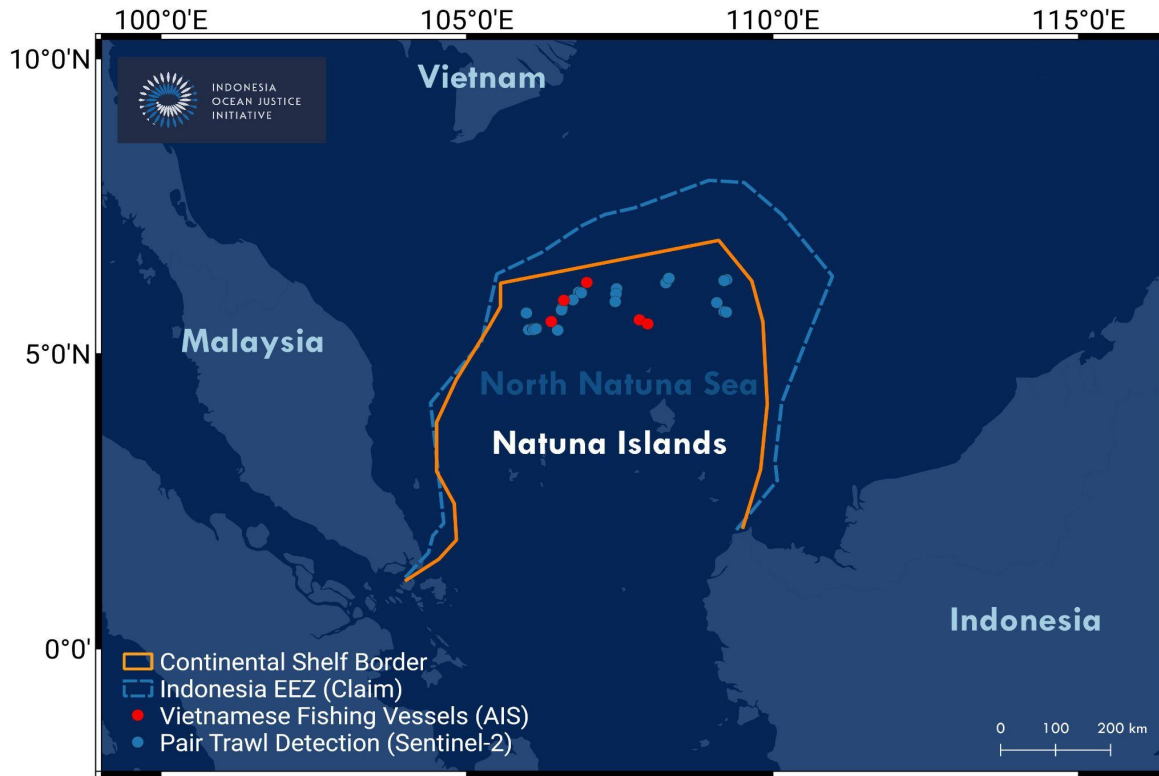


Gambar 10. Penampakan KIA Vietnam Terekam Video Nelayan Natuna 1 September 2022 di LNU

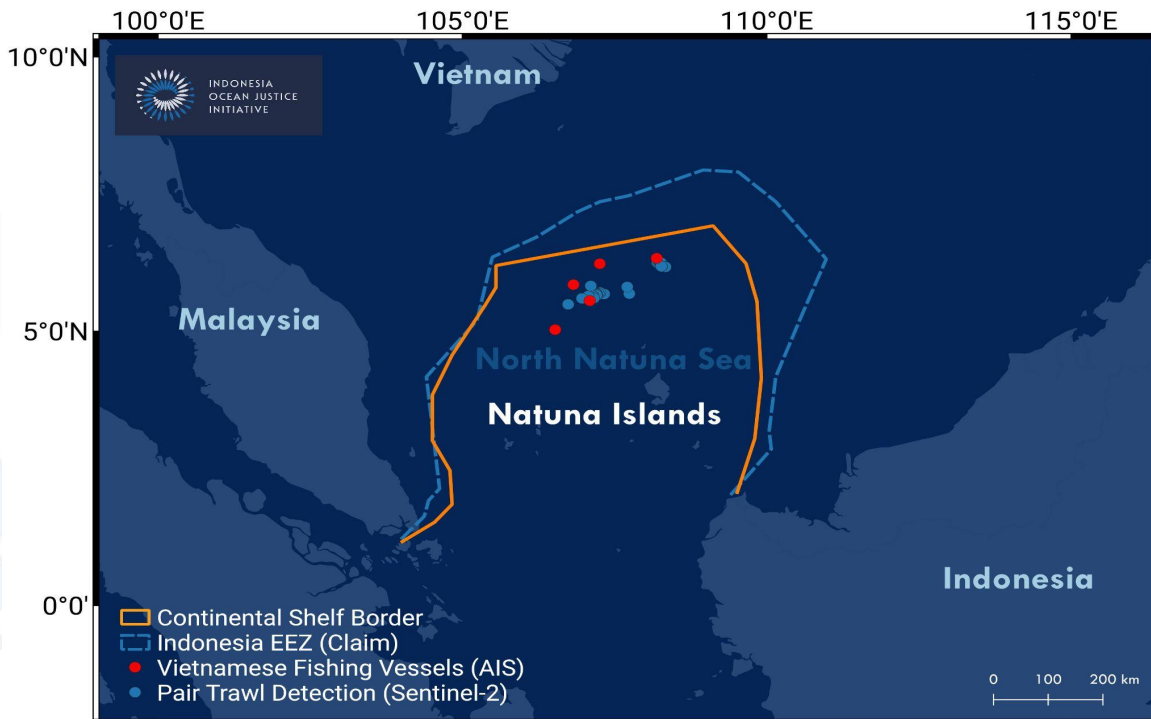
1.3. Overlay Data Deteksi AIS dan citra satelit

Hasil deteksi KIA Vietnam berdasarkan AIS dan citra satelit digabungkan dalam bentuk peta per bulan, sebagaimana terlihat dalam Gambar 4, 5 dan 6 di bawah ini. Sedangkan tren jumlah KIA Vietnam dari bulan Maret 2021 sampai September 2022 dapat dilihat pada grafik Gambar 7. Hasil *overlay* mengindikasikan wilayah utara ZEE Indonesia non-sengketa LNU sebagai wilayah yang sangat rawan terhadap *illegal fishing (hotspot)* oleh KIA Vietnam.

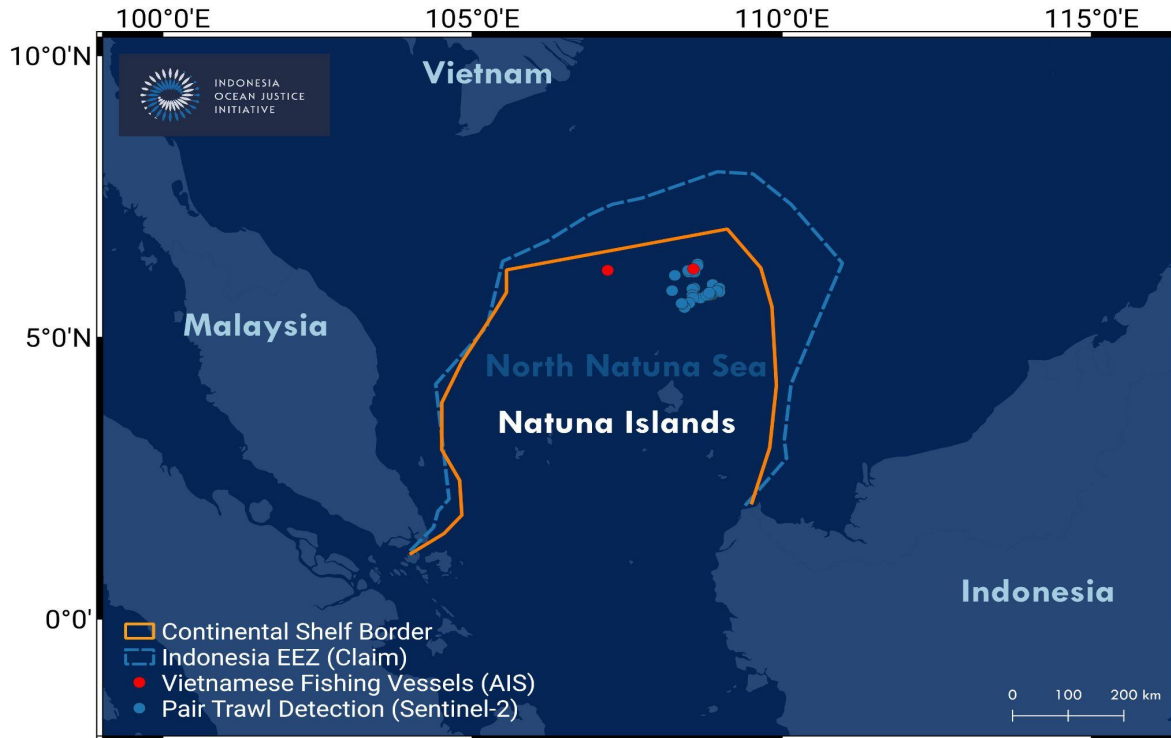
⁸ Tautan Data Koordinat Deteksi KIA Vietnam Berdasarkan citra satelit. <https://oceanjusticeinitiative.org/wp-content/uploads/2022/10/sentinel-2-detect-jul-sep-2022.zip>.



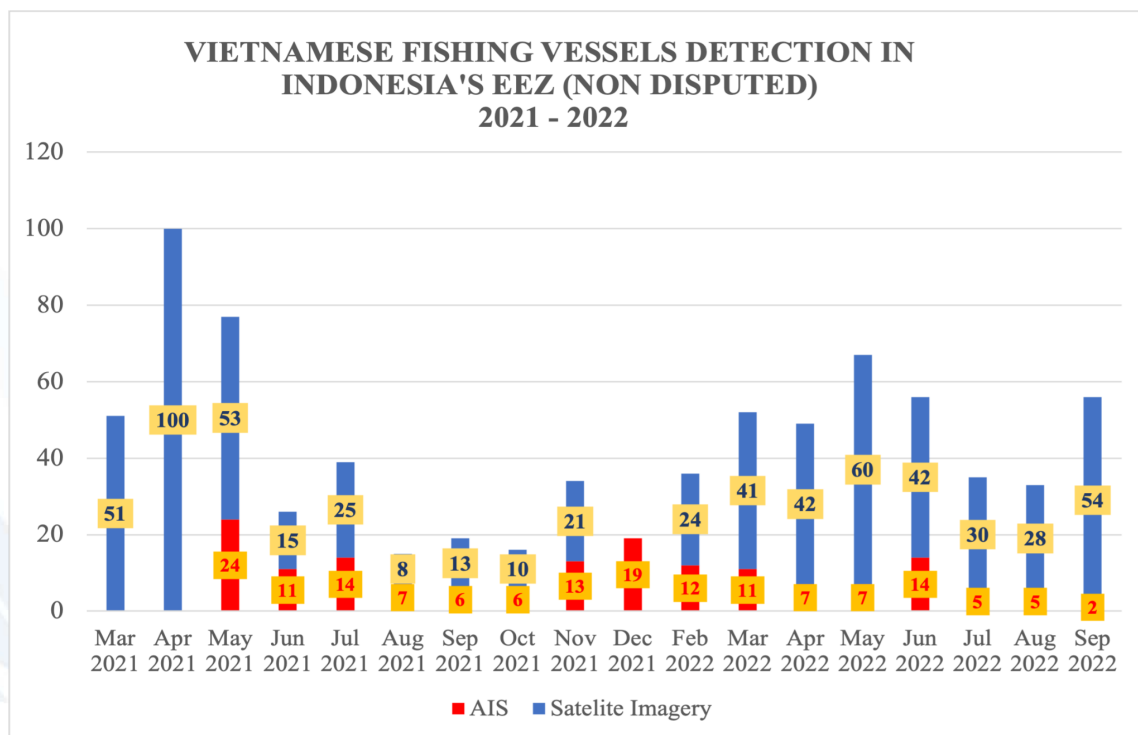
Gambar 4. Deteksi KIA Vietnam di LNU - Juli 2022



Gambar 5. Deteksi KIA Vietnam di LNU - Agustus 2022



Gambar 6. Deteksi KIA Vietnam di LNU - September 2022



Gambar 7. Tren Jumlah KIA Vietnam yang terdeteksi di LNU Non Sengketa 2021-2022



1.4. Analisis Hukum terhadap Dugaan *Illegal Fishing* KIA Vietnam di LNU

Berdasarkan Pasal 56 UNCLOS 1982, 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 dimaksud tanpa izin dari Pemerintah Indonesia. Pemerintah Indonesia berwenang mengambil tindakan yang diperlukan untuk menindak pelanggaran pemanfaatan sumber daya ikan di ZEE Indonesia tanpa izin, termasuk penangkapan kapal dan penuntutan pidana.⁹ Pengambilan tindakan-tindakan di atas bahkan merupakan **kewajiban utama (*primary responsibility*) Indonesia** dalam rangka mencegah dan menindak kegiatan IUU-*Fishing* di ZEE Indonesia.¹⁰

Alat tangkap *pair trawl* terbagi atas *bottom pair trawling* dan *midwater pair trawling*. Penggunaan *pair trawl* oleh KIA Vietnam berdampak pada kerusakan karang dan penurunan stok ikan di wilayah perairan Vietnam sehingga KIA-KIA Vietnam ini beralih ke kawasan Laut Cina Selatan.¹¹ Intrusi KIA Vietnam dalam ZEE Indonesia telah mengganggu sumber penghidupan nelayan-nelayan lokal Natuna dengan berkurangnya hasil tangkapan¹². Alat tangkap *pair trawl* atau pukat hela dasar dua kapal atau pukat hela pertengahan dua kapal sendiri dikategorikan sebagai alat tangkap yang merusak sumber daya ikan dan dilarang penggunaannya di seluruh WPP NRI.¹³ Instansi penegak hukum, dalam hal ini TNI AL, PSDKP-KKP, dan BAKAMLA perlu melakukan **penindakan dan penegakan hukum yang tegas dan menimbulkan efek jera** berdasarkan Undang-Undang Perikanan¹⁴ maupun Undang-Undang lain dalam hal ditemukan kejahatan lain yang menyertai.

1.5. Patroli Kapal *Vietnam Fisheries Resource Surveillance* (VFRS/Kiem Ngu)

Konsisten dengan analisis IOJI pada edisi yang lalu, pada bulan Juli - September 2022 kapal-kapal patroli *Vietnam Fisheries Resource Surveillance* (VFRS) juga ditemukan beroperasi di tepi batas Landas Kontinen Indonesia-Vietnam. **Terdeteksi 12 Kapal VFRS/Kiem Ngu yang berpatroli secara bergantian** pada periode 1 Juli hingga 30 September 2022. Kapal-kapal tersebut adalah Kiem Ngu 216, Kiem Ngu 221, Kiem Ngu 214, Kiem Ngu 207, Kiem Ngu 278, Kiem Ngu 266, Kiem Ngu 201, Kiem Ngu 222, Kiem Ngu 210, Kiem Ngu 276, Kiem Ngu 212, Kiem Ngu 205.

⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982), Pasal 73.

¹⁰ UNCLOS, Pasal 62 (4), Pasal 192, dan Pasal 194; *Request For An Advisory Opinion Submitted By The Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC)* (2015), ITLOS, paragraf 106 dan 124.

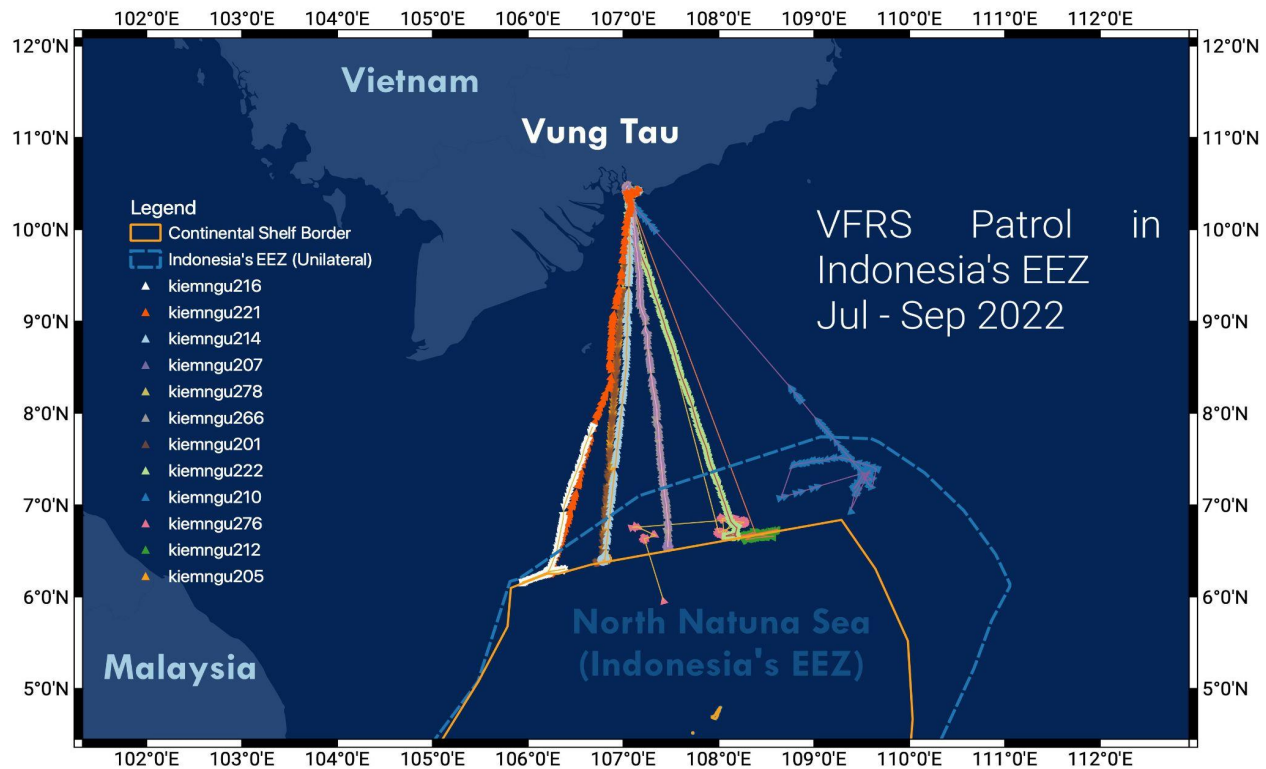
¹¹ Duncan Leadbitter, 'Driving change in South East Asian trawls in fisheries, fishmeal, supply, and aquafeed' (Agustus 2019), *IFFO The Marine Ingredients Organization and The Global Aquaculture Alliance* dapat diakses di laman: <https://www.iffco.com/system/files/downloads/Full%20Report%20on%20South%20East%20Asia.pdf>; Simon Funge-Smith *et al*, 'Asia Pacific Fishery Commission: Regional overview of fisheries and aquaculture in Asia and the Pacific 2012' (Food and Agriculture Organization (FAO): Bangkok, 2012).

¹² Wawancara IOJI dengan Aliansi Nelayan Natuna pada tanggal 4 Juli 2022.

¹³ 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.

¹⁴ Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Kapal-kapal tersebut diketahui berangkat dari pangkalan VFRS yang berlokasi di Vung Tau, Vietnam. Sebagaimana temuan pada Bab 1.1, wilayah Vung Tau juga merupakan asal KIA Vietnam pelaku *illegal fishing* yang sering keluar masuk ZEE Indonesia. Lintasan kapal-kapal VFRS tersebut dapat dilihat pada Gambar 8 berikut ini.



Gambar 8. Lintasan dan Lokasi 12 Kapal VFRS di Sepanjang Garis Landas Kontinen RI-Vietnam Pada Juli-September 2022

Menimbang jarak yang dekat antara VFRS dengan pusat intrusi KIA Vietnam di ZEE Indonesia non-sengketa LNU serta transponder AIS yang terpasang di kapal-kapal ikan Vietnam, kapal-kapal VFRS tidak mungkin tidak mengetahui aktivitas kapal-kapal ikan Vietnam dalam ZEE Indonesia non-sengketa LNU. Dalam beberapa insiden beberapa tahun terakhir, mereka bahkan secara aktif melindungi KIA Vietnam dari upaya penegakan hukum yang dilakukan kapal-kapal patroli Pemerintah Indonesia terkait *illegal fishing*.¹⁵

Secara hukum, kegiatan pengawalan VFRS terhadap aktivitas *illegal fishing* KIA Vietnam di ZEE Indonesia non-sengketa LNU adalah pelanggaran terhadap kewajiban saling menghormati (*due regard obligation*) Vietnam terhadap Indonesia.¹⁶ Argumen tersebut didasarkan pada putusan *the Permanent Court of Arbitration* pada perkara *South China Sea* di tahun 2016, yang menyatakan

¹⁵ IOJI, Kertas Analisis Ancaman Keamanan Maritim dan IUUF Maret - Juni 2022, dapat diakses di laman: <https://oceanjusticeinitiative.org/2022/08/01/ancaman-iuuf-di-indonesia-maret-juni-2022/>.

¹⁶ UNCLOS 1982, Pasal 58 (3)

bahwa kegiatan *illegal fishing* kapal-kapal ikan berbendera Tiongkok di ZEE Filipina yang dikawal oleh kapal-kapal patroli pemerintah Tiongkok dianggap sebagai tindakan resmi Pemerintah Tiongkok dan tindakan ini merupakan pelanggaran terhadap ketentuan *due regard obligation* Pemerintah Tiongkok kepada Filipina.¹⁷

Pertimbangan pelanggaran *due regard obligation* juga dapat dirujuk pada Putusan *International Court of Justice* (ICJ) pada tahun 2022 dalam sengketa antara Nicaragua dan Colombia. Salah satu materi pokok perkara ini adalah klaim dari Nicaragua bahwa Colombia telah melanggar hak berdaulat Nicaragua dengan:

(i) mengganggu kapal ikan berbendera Nicaragua atau kapal ikan yang diberikan lisensi untuk menangkap ikan di yurisdiksi Nicaragua dan kapal riset kelautan dengan menggunakan kapal perang Colombia (“...*Colombia has interfered with Nicaraguan-flagged or Nicaraguan-licensed fishing and marine scientific research vessels in this maritime zone in a series of incidents involving Colombian naval vessels and aircraft.*”);¹⁸

(ii) berulang kali memerintahkan kapal perang Colombia untuk mengganggu aktivitas kapal perang Nicaragua di wilayah yurisdiksi Nicaragua (“...*Colombia repeatedly directed its naval frigates and military aircraft to obstruct the Nicaraguan Navy in the exercise of its mission in Nicaraguan waters.*”);¹⁹

Terhadap poin (i) dan (ii) tersebut di atas, ICJ memutuskan bahwa Colombia telah melanggar kewajiban internasionalnya untuk menghormati hak berdaulat Nicaragua dalam ZEE Nicaragua.

Dikaitkan dengan kasus Indonesia-Vietnam, terdapat kesamaan substansi berupa “gangguan” dari negara tetangga (Vietnam) terhadap hak berdaulat dari negara pantai (Indonesia). Sama halnya dengan Colombia, Vietnam memiliki kontrol penuh atas kapal-kapal Pemerintah (VFRS) yang beroperasi dalam ZEE Indonesia non-sengketa LNU. Selain menyulitkan Pemerintah Indonesia melaksanakan penegakan hukum terhadap KIA Vietnam yang melakukan *illegal fishing* di wilayah ini, kapal-kapal VFRS juga mengganggu pelaksanaan pemanfaatan sumber daya ikan oleh nelayan-nelayan Natuna dengan: **1) menimbulkan rasa takut bagi nelayan Natuna untuk menangkap ikan di LNU dan 2) pendampingan atau pemberian dukungan terhadap operasi KIA Vietnam yang berimplikasi terhadap penurunan stok ikan di LNU.**

Mengacu pada Putusan PCA pada perkara Filipina v. China dan Putusan ICJ pada perkara Nicaragua v. Colombia, dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Vietnam melanggar kewajiban

¹⁷ Permanent Court of Arbitration (PCA), *South China Sea Arbitration Award (Philippines v. China)* 2016, paragraf 753-757.

¹⁸ ICJ, *Judgment of the International Court of Justice: Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Colombia)* 2022. paragraf 24.

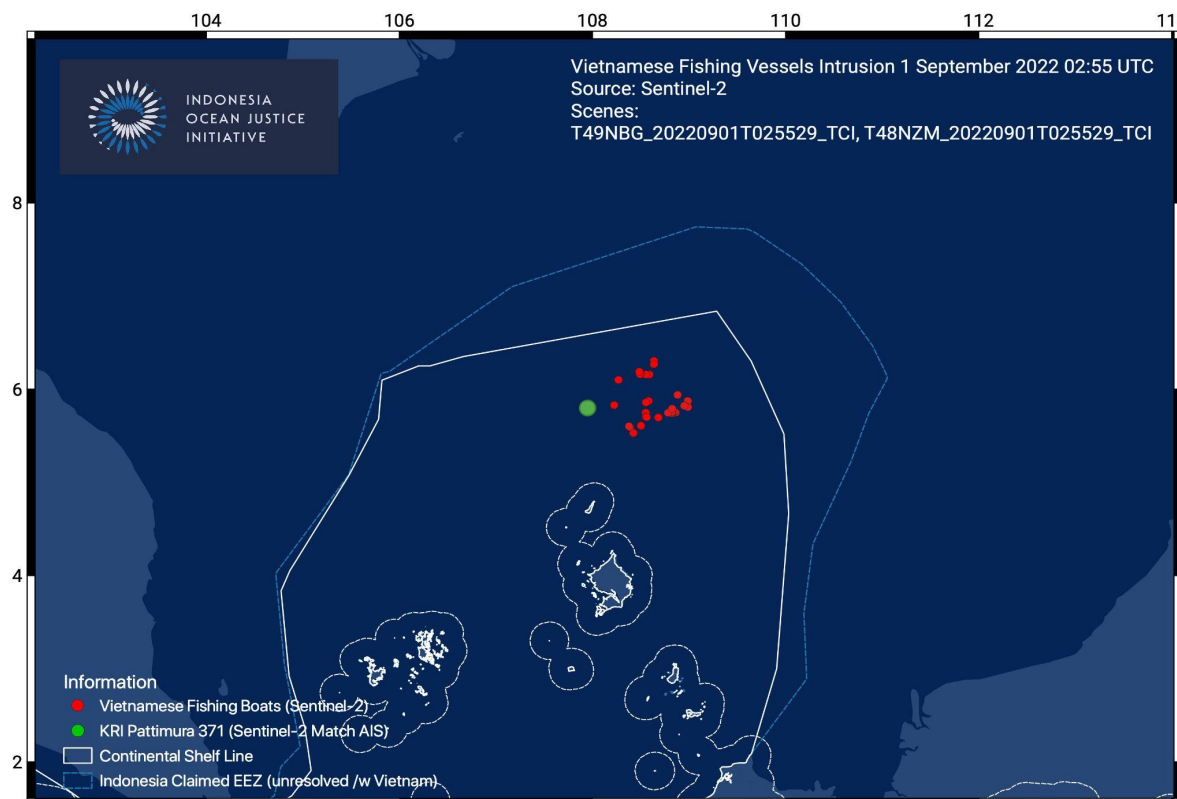
¹⁹ *Ibid.*

internasionalnya untuk menghormati hak berdaulat Indonesia atas pengelolaan sumber daya perikanan di ZEE Indonesia.

1.6. Keberadaan Kapal Perang dan Kapal Pemerintah RI di LNU

Kehadiran kapal perang atau kapal pemerintah Republik Indonesia di batas terluar LNU atau setidaknya di area tumpang tindih klaim ZEE Indonesia dan Vietnam bermanfaat, perlu dipertahankan, dan bahkan ditingkatkan untuk menghadapi maraknya aktivitas KIA Vietnam di wilayah tersebut.

KRI Pattimura 371 terdeteksi hadir di LNU pada tanggal 1 September 2022, tepatnya pada jarak kurang lebih 40 mil laut dari pusat *illegal fishing* KIA Vietnam sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 9. Belum ada informasi resmi lebih lanjut mengenai apakah KRI Pattimura 371 menangkap KIA Vietnam.

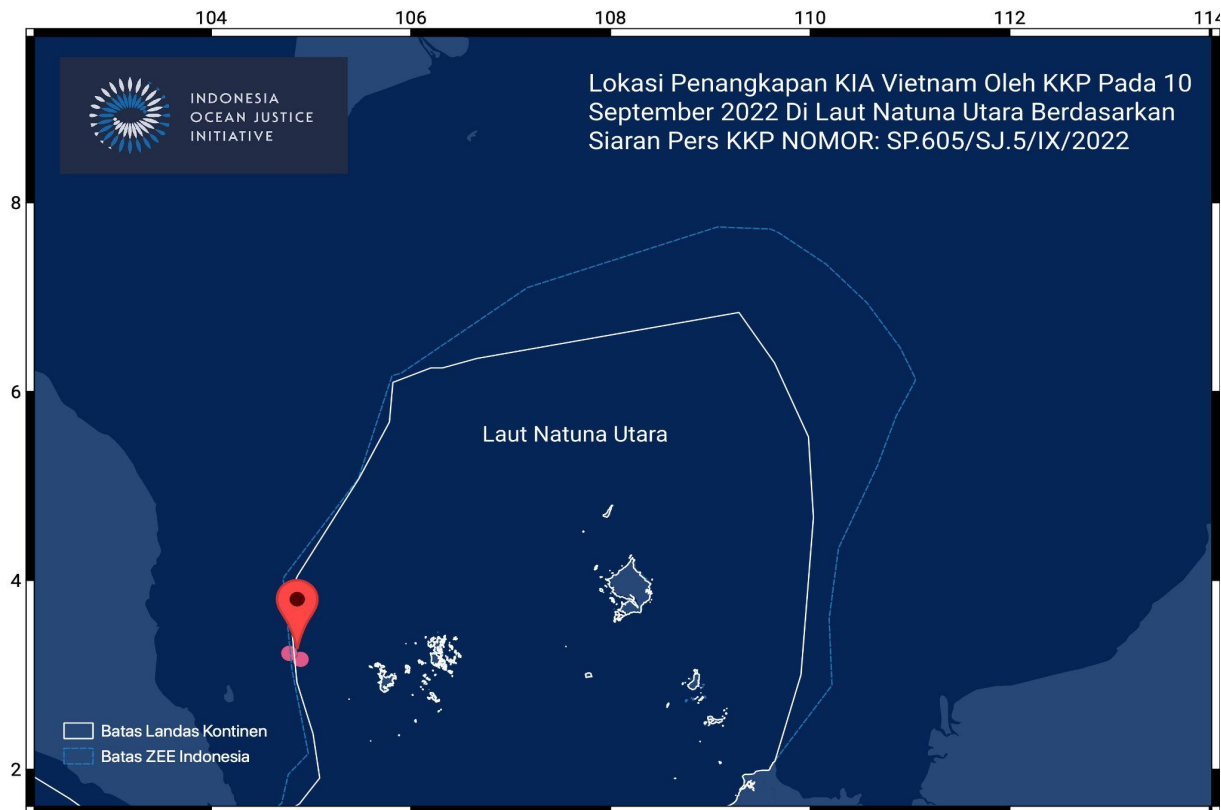


Gambar 9. Deteksi KIA Vietnam dan Kapal Republik Indonesia (KRI) Pattimura
(Sumber: citra satelit 1 September 2022)

Kapal patroli milik Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), KP Hiu 11 juga hadir di LNU dan berhasil menangkap 2 KIA Vietnam pada tanggal 10 September 2022.²⁰ Lokasi penangkapan adalah di sekitar perbatasan RI-Malaysia, sebelah barat daya dari *hotspot illegal fishing* yang

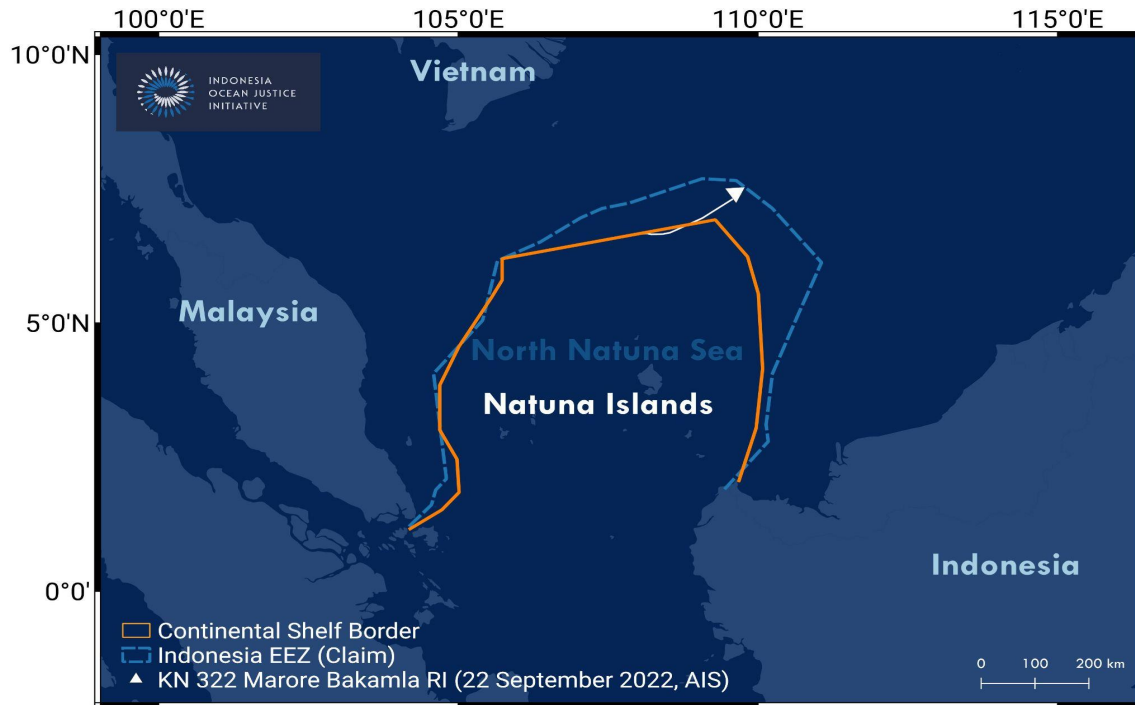
²⁰ Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, Siaran Pers Kementerian Kelautan dan Perikanan Nomor: SP.605/SJ.5/IX/2022 (17 September 2022).

berada di utara LNU, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 10. Peristiwa ini menunjukkan bahwa aktivitas yang diduga kuat *illegal fishing* oleh KIA Vietnam terjadi bahkan jauh di sebelah selatan dari area tumpang tindih klaim ZEE antara Indonesia dan Vietnam.



Gambar 10. Lokasi Penangkapan 2 (dua) KIA Vietnam di LNU oleh PSDKP KKP pada 10 September 2022

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA RI) juga telah melaksanakan patroli di LNU. Pada tanggal 22 September 2022, KN Marore 322 terpantau berpatroli di LNU hingga ke zona tumpang tindih klaim ZEE Indonesia-Vietnam (Gambar 11). Belum terdapat informasi mengenai penangkapan KIA Vietnam pelaku *illegal fishing* di ZEE non-sengketa oleh Kapal KN Marore 322 pada periode September 2022.



Gambar 11. Kapal Bakamla RI KN 322 Marore Berpatroli di area tumpang tindih klaim ZEE Indonesia-Vietnam pada tanggal 22 September 2022.

Tabel 3 di bawah mencantumkan data jumlah KIA Vietnam yang berhasil ditangkap oleh lembaga penegakan hukum laut di Indonesia yang diambil berdasarkan siaran pers resmi lembaga-lembaga yang dimaksud.²¹ Pada tahun 2022 (hingga September) jumlah KIA Vietnam yang berhasil ditangkap terutama oleh KKP, Bakamla RI dan POLRI mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2021.

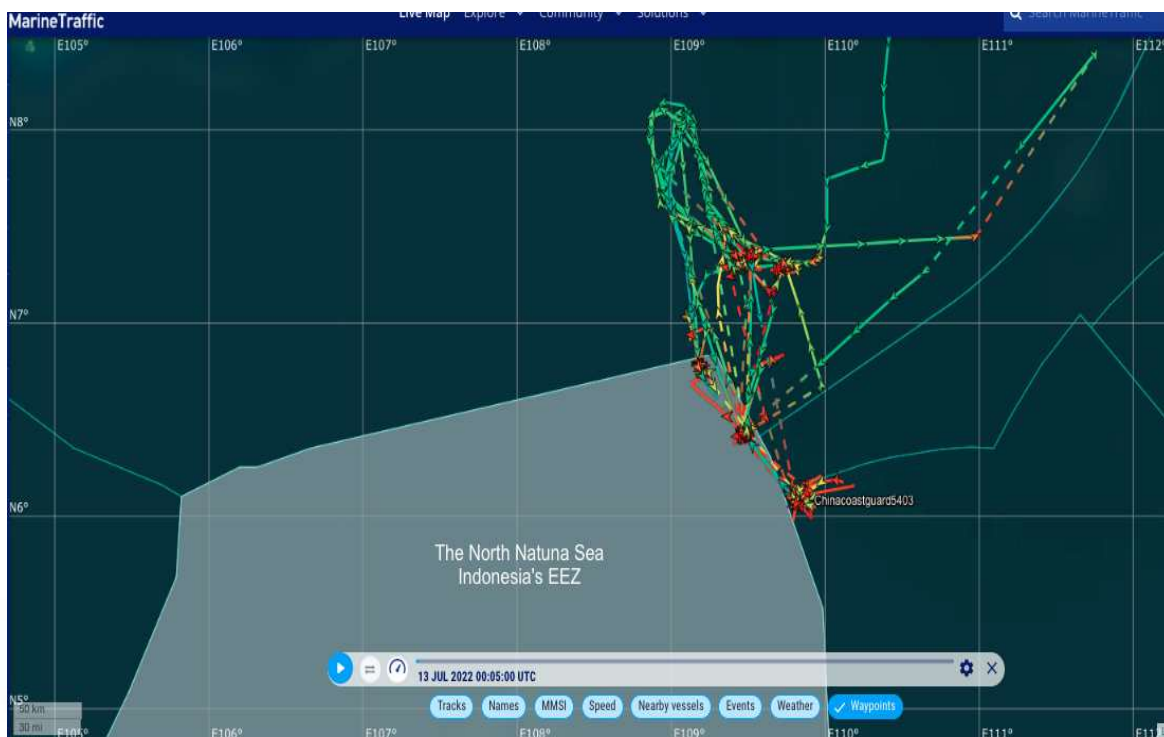
Instansi	2021	2022 (hingga September)
Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)	25	4
Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA RI)	3	1
Kepolisian Republik Indonesia (POLRI)	8	0
Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL)	2	6
Total	38	11

Tabel 3. Jumlah KIA Vietnam ditangkap oleh lembaga penegakan hukum laut di Indonesia. Dirangkum dari berbagai siaran pers resmi dari KKP, BAKAMLA, Polri, dan TNI AL.

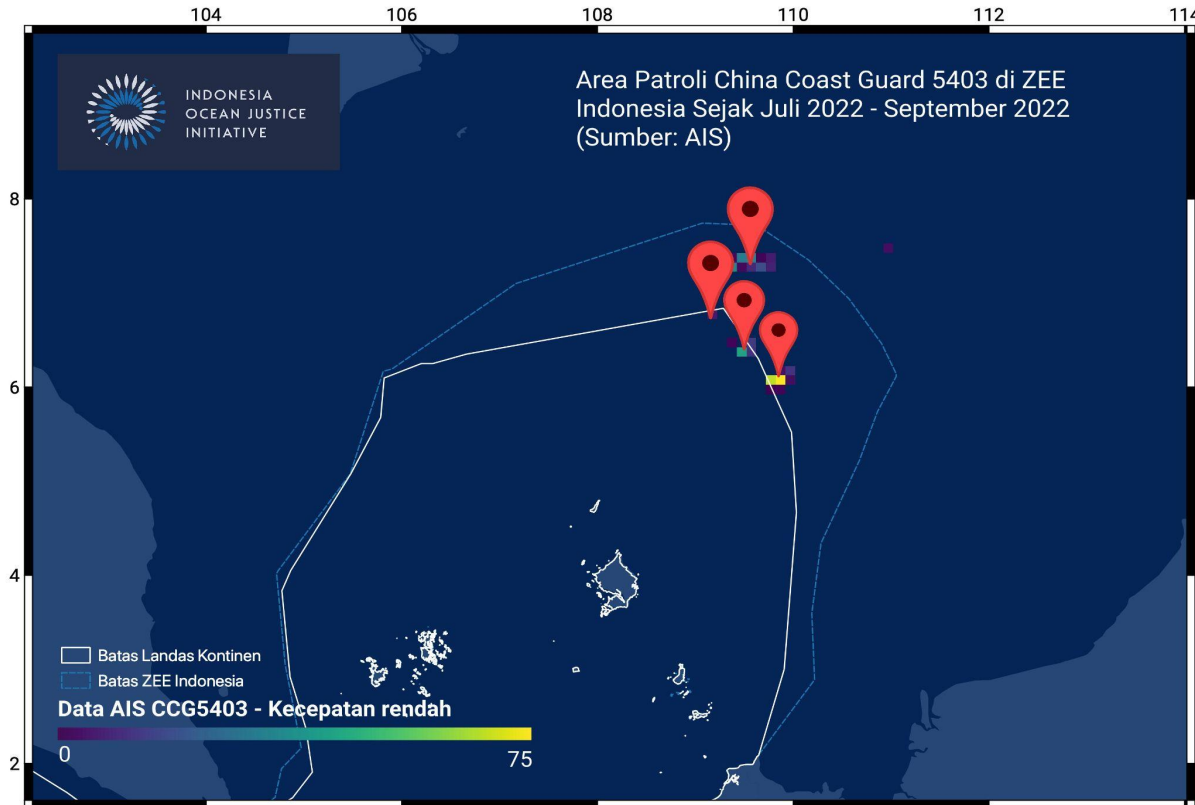
²¹ <https://oceanjusticeinitiative.org/wp-content/uploads/2022/10/Data-KIA-Vietnam-Ditangkap-Instansi-Gakum-Indonesia.pdf>

II. Ancaman Keamanan Laut oleh *China Coast Guard*

Kapal *China Coast Guard* 5403 (CCG5403) terdeteksi bergerak keluar masuk wilayah ZEE Indonesia di Laut Natuna Utara sejak 19 Juli 2022 hingga 19 September 2022. Meskipun telah diputuskan oleh *the Permanent Court of Arbitration* bahwa klaim *nine-dash line* (NDL) Pemerintah Tiongkok tidak berdasar dalam hukum internasional, Pemerintah Tiongkok sering mengoperasikan CCG di wilayah klaim NDL yang tidak berdasar ini, termasuk di ZEE Indonesia. Gambar 12 di bawah menunjukkan lintasan kapal CCG5403 di LNU dan sekitarnya. Selama beroperasi di ZEE Indonesia, Kapal CCG5403 mengunjungi 4 (empat) titik lokasi utama secara bergantian berpindah dari satu titik menuju ke titik yang lain (Gambar 13). Pada titik-titik lokasi tersebut, CCG 5403 sempat berhenti dan berputar-putar.



Gambar 12. Lintasan AIS CCG5403 Juli - September 2022
(Sumber: AIS, Marine Traffic)

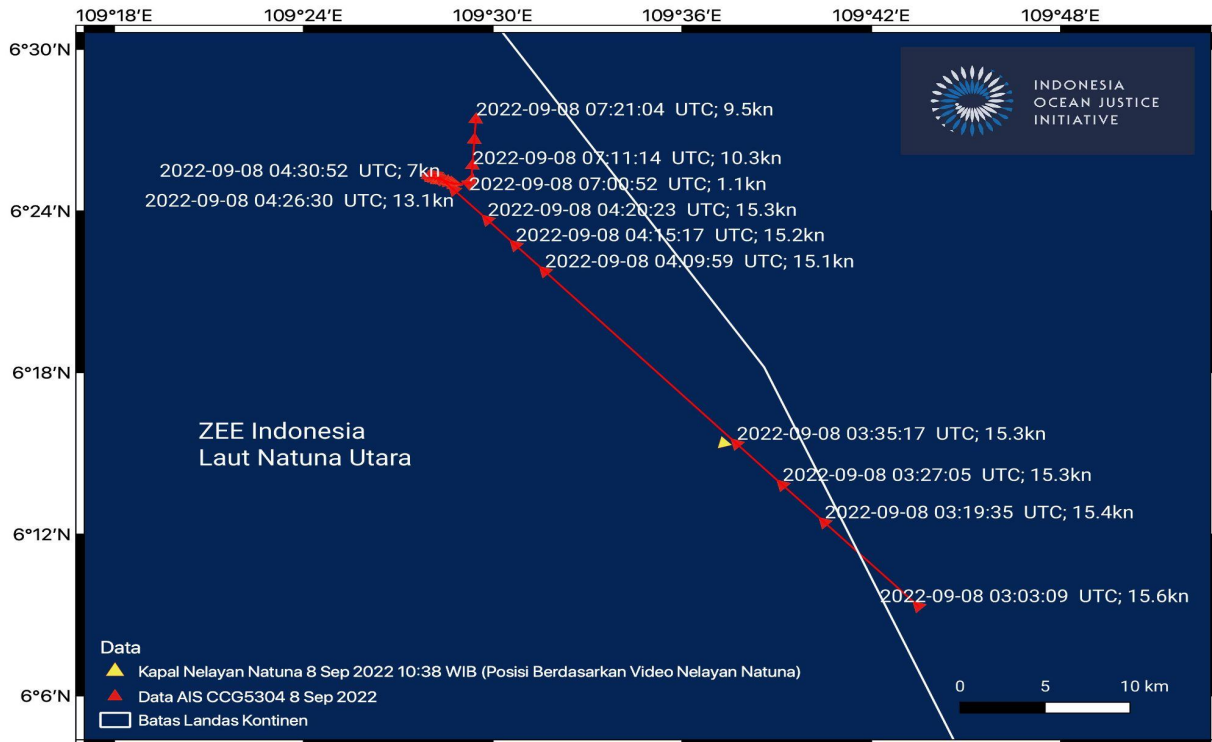


Gambar 13. Area operasi CCG5403 pada Juli - September 2022 Memasuki ZEE Indonesia
(Sumber: AIS, Marine Traffic)

Kapal CCG 5430 memang dapat menikmati kebebasan melintas (*freedom of navigation*) di ZEE Indonesia, namun memiliki serangkaian kewajiban, utamanya kewajiban menghormati (*due regard obligation*) hak berdaulat Indonesia di wilayah ini.²² Pada faktanya, **kapal ini tidak hanya sebatas melintas selama berada di ZEE Indonesia**. Gambar 14 menunjukkan lintasan CCG 5403 saat mendekati kapal ikan Indonesia (KII) asal Natuna di ZEE Indonesia. Berdasarkan analisis IOJI terhadap pergerakan kapal CCG 5403 dan rekaman lokasi Nelayan Natuna pada Gambar 15, 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.

Sejalan dengan pertimbangan hukum pada poin 1.5. di atas, operasi Kapal CCG 5403 ini dapat diinterpretasikan sebagai **bentuk nyata gangguan terhadap pemanfaatan hak berdaulat Indonesia** atas sumber daya alam di ZEE Indonesia. Dengan demikian, Pemerintah Tiongkok, melalui operasi Kapal CCG 5403, telah melakukan pelanggaran kewajiban *due regard* terhadap Pemerintah Indonesia.

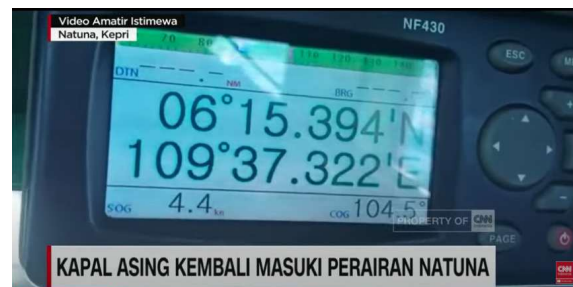
²² UNCLOS 1982, Pasal 58 (3).



Gambar 14. Lintasan CCG5403 saat berpapasan dengan Nelayan Natuna pada 8 September 2022 (Sumber Data: AIS, Marine Traffic dan Video Nelayan Natuna).



Gambar 15. Video aktivitas CCG5403 yang direkam oleh Nelayan Natuna



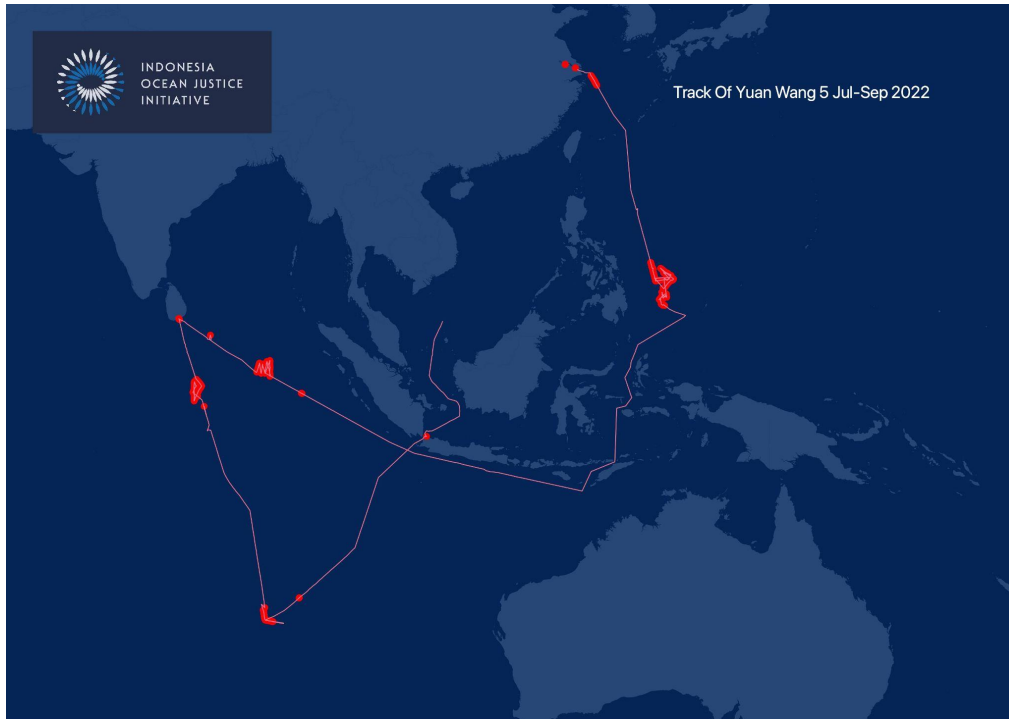
Gambar 16. Koordinat lokasi Nelayan Natuna merekam video keberadaan CCG5403

III. Perlintasan Kapal Yuan Wang 5 di ALKI-I

Kapal Yuan Wang 5 terdeteksi melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia-I (ALKI-I) pada bulan September 2022. Sebelumnya, yaitu pada bulan Juli 2022, Kapal Survei Yuan Wang 5 beroperasi di Samudera Pasifik, menuju ke Samudera Hindia, dan kemudian berlabuh di Pelabuhan Hambantota, Sri Lanka pada 16 Agustus 2022.

Sebelum berlabuh di Hambantota, Pemerintah India meminta Pemerintah Sri Lanka untuk melarang kapal Yuan Wang 5 berlabuh karena kekhawatiran akan potensi ancaman dari kapal

berteknologi canggih ini terhadap keamanan nasional India.²³ Kapal Yuan Wang 5 meninggalkan Sri Lanka pada 22 Agustus 2022. Keseluruhan operasi Yuan Wang 5 selama bulan Juli - September 2022 terangkum dalam Gambar 17 di bawah.



Gambar 17. Lintasan Yuan Wang 5 pada periode Juli - September 2022 (Sumber: AIS)

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*).²⁴ Departemen *Space System* PLASSF bertanggung jawab atas segala operasi ruang angkasa PLA, termasuk peluncuran satelit, peperangan antariksa, serta telemetri, penjajakan, dan kontrol (*telemetry, tracking, and control/TT&C*).²⁵ Kapal Yuan Wang 5 ditugaskan PLASSF dalam misi-misi TT&C. Melalui misi ini, PLASSF dapat memperoleh informasi mendalam mengenai status dan lokasi satelit di antariksa serta memberikan komando ke satelit tersebut.²⁶ Duta Besar Tiongkok ke Sri Lanka, Qi Zhenhong, menyebutkan bahwa Kapal Yuan Wang 5 menjalankan riset

²³ GT staff reporters, 'China's research vessel Yuan Wang 5 docks at Sri Lankan port, dispels India's alienation of ties' dapat diakses di laman: <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1273163.shtml>.

²⁴ Mark Stokes *et al*, 'China's Space And Counterspace Capabilities And Activities: Prepared for The US-China Economic and Security Review Commission' (Maret 2020).

²⁵ Office of the Secretary of Defense, 'Military and Security Developments of Involving the People's Republic of China 2020' (2020).

²⁶ European Space Agency, 'TT&C and PDT Systems and Technique Section' dapat diakses melalui laman: https://www.esa.int/Enabling_Support/Space_Engineering_Technology/Radio_Frequency_Systems/TT_C_and_PDT_Systems_and_Techniques_section.

ilmiah (*scientific research*).²⁷ Mengingat Yuan Wang 5 dikontrol oleh PLA dan merupakan bagian dari rencana Tiongkok sebagai kekuatan antariksa (*spacepower*), misi-misi yang dijalankan kapal ini lebih tepat untuk digolongkan sebagai survei militer.²⁸ Kapal Yuan Wang 5 sendiri pernah memiliki misi TT&C di wilayah perairan Indonesia, sebagaimana tercantum dalam Garis Besar Kerja Sama di Bidang Kedirgantaraan 2015-2020 antara Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional RI (LAPAN-RI) dan Administrasi Antariksa Nasional RRT.



Gambar 18. Kapal Yuan Wang 5

(sumber: <https://www.thetimes.co.uk/article/chinese-tracking-ship-yuan-wang-5-sails-into-international-dispute-35xcjx> 280)



Gambar 19. Ilustrasi Alur Laut Kepulauan Indonesia oleh @kkpgoid

²⁷ Ambassador Qi Zhenhong, From One-China Principle to “Yuan Wang 5”, pernyataan ini dapat diakses di laman: http://lk.china-embassy.gov.cn/eng/xwdt/202208/t20220826_10754063.htm.

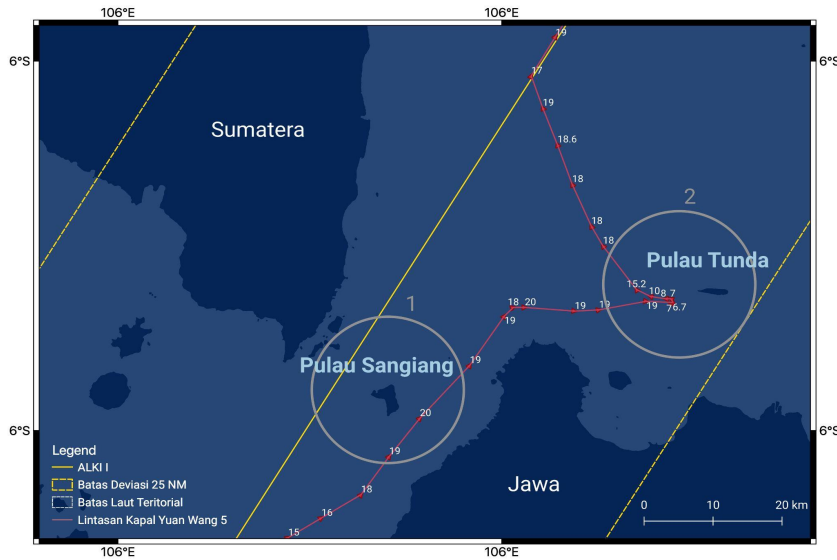
²⁸ The State Council Information Office of the People’s Republic of China, ‘Full Text: China’s Space Program: A 2021 Perspective’ *White Book* ini dapat diakses di laman: http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202201/28/content_WS61f35b3dc6d09c94e48a467a.html; Kristin Burke, ‘Understanding China’s Space Leading Small Groups - The Best Way to Determine PLA’s’ Influence’ (Juli 2020); Andrew Erikson and Amy Chang, ‘China’s Navigation in Space’ US Naval Institute *Proceedings* (410) 2012.

Analisis terfokus pada 2 (dua) momen perlintasan kapal Yuan Wang 5 di ALKI-I, yaitu saat melintas (i) di dekat Pulau Sangiang di Selat Sunda; dan (ii) di dekat Pulau Tunda di sebelah utara Provinsi Banten pada 7 September 2022.

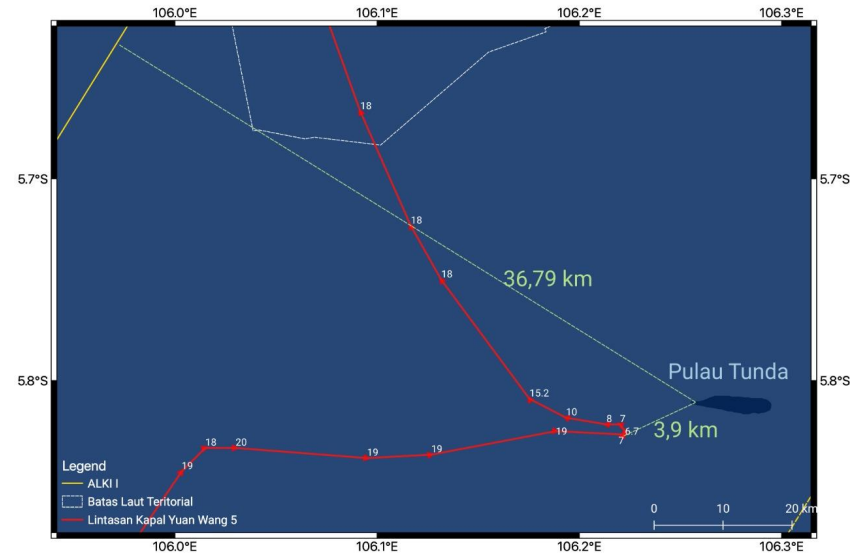
Hak dan kewajiban kapal asing saat melintas di ALKI diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 (PP 37/2002) sesuai dengan *Part IV* UNCLOS 1982.²⁹ Perlintasan Kapal Yuan Wang 5 di ALKI-I di dekat Pulau Sangiang dan Pulau Tunda diduga kuat melanggar ketentuan **Pasal 4 (1) PP 37/2002 dan Pasal 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.

Sehubungan dengan Pasal 4 (1) PP 37/2002, sebagaimana ditunjukkan oleh Gambar 20 di bawah, 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 (Gambar 21)

²⁹ Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.



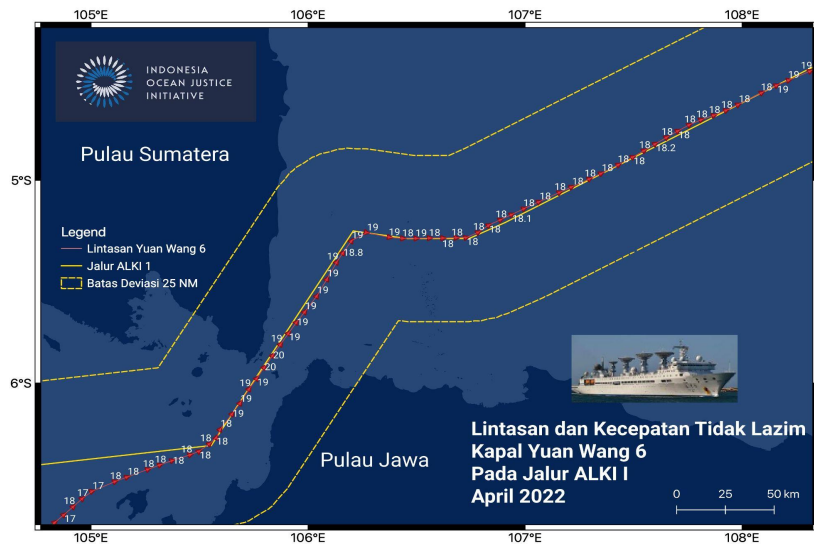
Gambar 20. Kecepatan Kapal Yuan Wang 5 (dalam knot) saat melintas di ALKI-I pada 7 September 2022



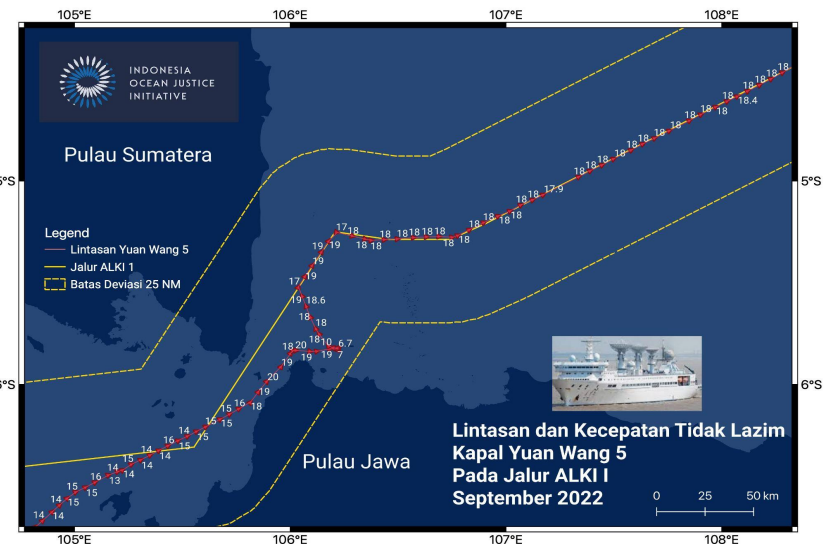
Gambar 21. Lintasan kapal Yuan Wang 5 di dekat Pulau Tunda

Perlintasan kapal Yuan Wang 5 di dekat Pulau Tunda ini 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 (lihat Gambar 22 dan 23). 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.

Kapal Yuan Wang 5 terdeteksi berputar arah kembali mendekati garis sumbu ALKI-I dan menuju sisi utara ALKI-I (lihat Lingkaran 2 dalam Gambar 20). Berdasarkan deteksi AIS, kapal Yuan Wang 5 berputar arah dan kembali menuju garis sumbu ALKI-I setelah dicegat dan diikuti oleh kapal TNI-AL. Melalui siaran pers resmi Guspurla (Gugus Tempur Laut) Koarmada I TNI AL, KRI Clurit 641 dilaporkan berhasil mencegat kapal Yuan Wang 5.³⁰ **Apresiasi kepada Guspurla Koarmada I TNI AL atas kesiapsiagaan dalam merespon perlintasan kapal Yuan Wang 5.**



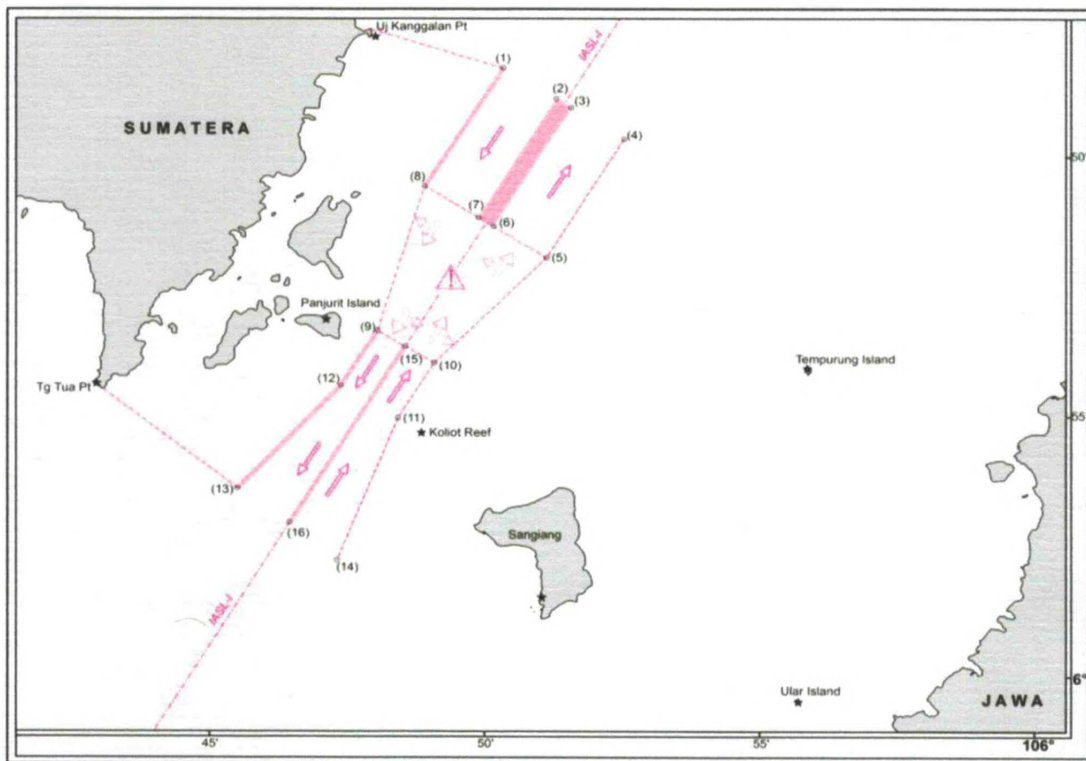
Gambar 22. Lintasan kapal Yuan Wang 6 pada ALKI-I, 19 April 2022.



Gambar 23. Lintasan kapal Yuan Wang 5 pada ALKI-I, 7 September 2022.

³⁰ Bayu Adi Wicaksono, 'Menyusup ke Selat Sunda, Kapal Satelit Cina Dicegat Kapal Perang TNI', dapat diakses di <https://www.viva.co.id/militer/militer-indonesia/1518589-menyusup-ke-selat-sunda-kapal-satelit-china-dicegat-kapal-perang-tni>.

Selanjutnya, 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 negara pantai, dalam hal ini 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 IMO³¹ dan lebih lanjut ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda (“Kepmenhub 130/2020”) sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 24 berikut.



Gambar 24. *Traffic Separation Scheme* di Selat Sunda sebagai jalur perlintasan kapal di ALKI-I. Lampiran VI Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute di Selat Sunda.

Diktum “KESEMBILAN” Kepmenhub 130/2020 menyebutkan, “Kapal Berbendera Indonesia dan kapal asing yang melanggar ketentuan Tata Cara Berlalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Diktum KELIMA, diberikan sanksi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut sesuai dengan ketentuan perundang-undangan nasional dan internasional.”

Diktum “KELIMA” berbunyi, “Menetapkan Tata Cara Berlalu Lintas Pada Bagan Pemisah Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Sunda sebagaimana tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.”

³¹ IMO Circular COLREG.2/Circ.74 tanggal 14 Juni 2019.

Poin 1 huruf a pada Lampiran IV Kepmenhub 130/2020 berbunyi, “Bagan pemisah lalu lintas (*traffic separation scheme*) pada Selat Sunda telah diadopsi sepenuhnya oleh IMO dan aturan 10 pada Peraturan Pencegahan Tubrukan Dilaut (P2TL) 1972, bagi kapal yang melintas di Selat Sunda harus tunduk dan taat terhadap peraturan P2TL. **Bagi kapal yang datang dari arah laut Jawa menuju Samudra Hindia atau sebaliknya adalah wajib untuk memasuki bagan pemisah lalu lintas Selat Sunda (*traffic separation scheme*).**”

IV. Kesimpulan dan Rekomendasi

4.1. Kesimpulan

Pada periode Juli - September 2022, terdapat beberapa ancaman terhadap keamanan wilayah yurisdiksi dan perairan Indonesia. Operasi KIA Vietnam di LNU masih marak. Melalui deteksi AIS dan citra satelit ditemukan **35 KIA Vietnam di bulan Juli 2022, 32 KIA Vietnam di bulan Agustus 2022, dan 56 KIA Vietnam di bulan September 2022 yang diduga kuat melakukan *illegal fishing* di LNU.** Operasi KIA Vietnam ini dikawal oleh setidaknya **12 kapal *Vietnam Fisheries Resources Surveillance*** pada periode Juli-September 2022. Selain itu, terdeteksi juga **kapal *China Coast Guard 5403* yang beroperasi dan bermanuver di dekat di timur laut LNU** tepatnya di sekitar garis batas landas kontinen Indonesia - Malaysia.

Perlintasan kapal Yuan Wang 5 di ALKI-I pada bulan September 2022 terindikasi kuat melanggar Pasal 53 ayat (11) UNCLOS, Pasal 4 ayat (1) PP 37/2002, dan Kepmenhub 130/2020.

4.2. Rekomendasi

Berkenaan dengan hal-hal tersebut di atas, IOJI menyampaikan rekomendasi sebagai berikut:

1. Sinergi (*concerted efforts*) dalam menangani permasalahan keamanan laut di LNU.

Permasalahan keamanan laut di LNU adalah **permasalahan multifaset**. Banyaknya KIA Vietnam yang patut diduga kuat melakukan *illegal fishing* di LNU **merupakan satu dari banyak permasalahan yang ada**. Permasalahan lain yang juga perlu mendapatkan atensi pemerintah RI antara lain penyelesaian batas maritim, kerjasama antar kementerian untuk patroli, pembangunan basis logistik untuk mendukung patroli, dan lainnya. Untuk **menghadapi tantangan multifaset yang demikian diperlukan pendekatan yang multi-instansi**.

Di tengah berbagai upaya pemerintah untuk memperkuat basis logistik di Natuna untuk mendukung kehadiran yang terus-menerus (*continuous presence*) kapal perang atau kapal pemerintah Indonesia, instansi-instansi yang tugas dan fungsinya relevan dengan isu ini perlu menjalankan sebuah strategi yang disepakati bersama dengan **peran koordinator oleh Kementerian Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan**. Strategi dimaksud haruslah dilandasi pemahaman bersama bahwa **penyelesaian batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia-Vietnam merupakan hal utama yang perlu diselesaikan**. Ketiadaan batas ZEE yang jelas akan mempersulit implementasi berbagai kebijakan.



Keterbatasan biaya untuk pengadaan bahan bakar dan logistik dapat ditanggulangi bersama oleh Kementerian/Lembaga terkait melalui penyediaan anggaran khusus untuk memastikan *continuous presence* kapal perang dan/atau kapal patroli milik kementerian dengan ukuran dan kapasitas yang proporsional dengan situasi cuaca dan gelombang laut di LNU khususnya di area timur laut LNU. Untuk ini, diperlukan pelibatan Kementerian Keuangan, Bappenas, Kementerian Pertahanan, Panglima TNI, Menteri Kelautan dan Perikanan, Kepala Badan Keamanan Laut dan Kepolisian Republik Indonesia,

Mendorong mundur armada kapal ikan, paramiliter, kapal patroli Vietnam sampai ke garis tengah antara Landas Kontinen Indonesia - Vietnam dan garis terluar klaim unilateral Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia sangatlah penting: (i) untuk meningkatkan posisi tawar Indonesia dalam proses perundingan batas mengingat area tersebut adalah area yang berpotensi menjadi garis batas ZEE Indonesia-Vietnam berdasarkan teknik penarikan garis yang diatur dalam UNCLOS 1982; dan (ii) untuk menunjukkan bahwa anggapan tentang kapal ikan Indonesia yang tidak mampu menangkap ikan di area timur laut LNU dan di sebelah utara garis landas kontinen Indonesia-Vietnam tidaklah benar.

Dalam **Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 128 Tahun 2019 tentang Buku Putih Diplomasi Maritim (KepmenkoMar 128/2019)**, dijelaskan empat sasaran diplomasi maritim Indonesia. Salah satu poin yang sangat relevan dengan situasi LNU adalah sasaran diplomasi pertama yaitu **“melindungi ... hak atas zona ekonomi eksklusif ... sebagai prioritas utama agenda diplomasi Indonesia”** yang dijabarkan dalam beberapa aksi salah satunya, **“... penegasan komitmen terhadap hukum internasional dan meminta negara lain untuk menjaga komitmen bersama terhadap norma dan aturan tersebut. Upaya melemahkan dan mengabaikan aturan dan norma internasional di bidang maritim ... diartikan oleh Indonesia sebagai upaya untuk melemahkan dan meniadakan ... hak eksklusif Indonesia.”** Pasal 300 UNCLOS dan 74 ayat (3) UNCLOS menekankan prinsip *good faith* dan *spirit of understanding and cooperation* dalam proses delimitasi maritim termasuk *provisional arrangement*. Tindakan Pemerintah Vietnam mempertahankan keberadaan kapal ikan, paramiliter dan kapal patroli di garis Landas Kontinen Indonesia - Vietnam jelas tidak mencerminkan itikad baik dan semangat saling pengertian di tengah proses perundingan batas ZEE yang masih terus berjalan.

Menghadapi hal tersebut, ketegasan Pemerintah RI terhadap sikap pemerintah Vietnam sangat diperlukan. **Preseden baik berupa sikap tegas RI dengan menghadirkan armada patroli gabungan ke sisi utara garis landas kontinen Indonesia - Vietnam berdasarkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan Nomor 74 Tahun 2022 tentang Rencana Patroli Nasional Tahun 2022 perlu diteruskan.**

2. Terhadap Kapal Yuan Wang 5.

Traffic separation scheme (TSS) merupakan mekanisme penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran serta ekosistem laut negara pantai. Kepentingan tersebut dilindungi oleh UNCLOS dengan mewajibkan setiap kapal asing untuk melintas di dalam TSS yang telah ditetapkan oleh negara pantai berdasarkan persetujuan IMO.

IOJI memandang penting bagi Pemerintah Indonesia untuk menyampaikan **nota diplomatik kepada Pemerintah Tiongkok yang pada intinya menyatakan keberatan terhadap perlintasan Yuan Wang 5 di ALKI-I yang melanggar Pasal 53 ayat (11) UNCLOS karena tidak melintas di dalam (TSS) Selat Sunda. Selain itu, perlu juga disampaikan keberatan atas perlintasan kapal Yuan Wang 5 yang menjauh dari garis sumbu ALKI-I kemudian melambat secara signifikan saat mendekati Pulau Tunda.** Pemerintah RI melalui Kementerian Luar Negeri juga perlu meminta informasi rinci mengenai maksud dan tujuan perlintasan Kapal Yuan Wang 5 tersebut.

Pemerintah RI juga perlu memperingatkan kepada Pemerintah Tiongkok untuk menghormati ketentuan peraturan perundang-undangan Indonesia dan hukum internasional yang berkaitan dengan pelayaran mengingat armada Yuan Wang (termasuk Yuan Wang 3, 5 dan 6) terdeteksi pernah melintas melewati ALKI. Hubungan baik Pemerintah Indonesia dan Tiongkok tidak dapat menjadi alasan untuk tidak bersikap tegas terhadap pelanggaran hukum.

3. Peningkatan kemampuan deteksi terhadap kapal riset canggih yang melintas di ALKI.

Perlintasan kapal canggih seperti kapal Yuan Wang 5 tidak berdimensi hukum *an sich*. Dari keberatan yang disampaikan oleh pemerintah India kepada pemerintah Sri Lanka atas kehadiran kapal Yuan Wang 5 di pelabuhan Hambantota, kita dapat melihat bahwa **kehadiran kapal secanggih Yuan Wang 5 tidak dapat dipungkiri menghadirkan tantangan non-tradisional terutama terhadap keamanan nasional sebuah negara.** Bagaimana memastikan bahwa kapal Yuan Wang 5 tidak melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan nasional saat kapal ini sedang melintas? Pertanyaan ini tidak mudah untuk dijawab.

Tantangan non-tradisional di bidang maritim adalah salah satu isu yang sudah disadari oleh Pemerintah RI dan telah dituangkan di dalam KepmenkoMar 128/2019. **Perlintasan kapal riset canggih seperti kapal Yuan Wang 5 di ALKI merupakan bentuk nyata tantangan non-tradisional** yang tidak terhindarkan bagi Indonesia sebagai negara kepulauan.

Peraturan Presiden 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021 - 2025 telah mengatur 9 kegiatan³² dalam konteks “peningkatan kemampuan dan kinerja

³² Lihat halaman 88 - 94 Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021 - 2025 (Lampiran tabel “Matriks Pilar KKI ke-2: Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut”).

pertahanan dan keamanan secara terpadu di seluruh wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, serta di luar yurisdiksi sesuai hukum internasional” di bawah pilar ke-2 Kebijakan Kelautan Indonesia yaitu “Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan di Laut”. Namun demikian, **peningkatan kemampuan deteksi terhadap penggunaan teknologi canggih oleh kapal riset canggih yang sedang melintas di ALKI** belum termasuk dalam 9 kegiatan tersebut.

Berkaitan dengan hal tersebut, IOJI merekomendasikan **Pemerintah RI untuk mulai mengeksplorasi dan menguji teknologi yang dapat mendeteksi adanya penggunaan teknologi oleh kapal riset canggih saat melintas di sepanjang ALKI. Hal ini penting untuk mencegah penggunaan teknologi untuk kegiatan intelijen yang dapat dilakukan oleh kapal sejenis Yuan Wang 5 saat melintas. Langkah selanjutnya, Pemerintah RI perlu merumuskan strategi penempatan teknologi pendeteksian tersebut di atas kapal patroli dan/atau titik-titik tertentu di daratan agar wilayah pendeteksian dapat mencakup ALKI-I, ALKI-II dan ALKI-III.**

Jakarta, 1 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)





Kertas Analisis

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

Pendahuluan

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

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

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

Metodologi

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

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



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

1.1. Deteksi AIS

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

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

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



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



			23-12-2022 s.d. 28-12-2022	2,83	
--	--	--	-------------------------------	------	--

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

Kesebelas kapal ikan Vietnam di atas beroperasi di ZEE non-sengketa LNU selama 1-20 hari dengan kecepatan 2 - 4 knot (*low speed*). Kombinasi deteksi kecepatan pada AIS dengan analisis data citra satelit (lihat sub-bab 1.2. di bawah) menghasilkan dugaan kuat bahwa kapal-kapal Vietnam ini beroperasi dengan alat tangkap *pair trawl*. Kecepatan 2-3 knot untuk kapal *pair trawl* adalah kecepatan ideal untuk menarik jaring *pair trawl*.³ Gambar perlintasan kapal-kapal tersebut saat terdeteksi pada perangkat *Marine Traffic*, dapat diakses melalui https://docs.google.com/document/d/1aAqycZtgIc6YRq0NKOWzZCeB33KuLX4DKJQp_7Llgb0/edit?usp=sharing.

1.2. Deteksi Dengan Citra Satelit

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

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

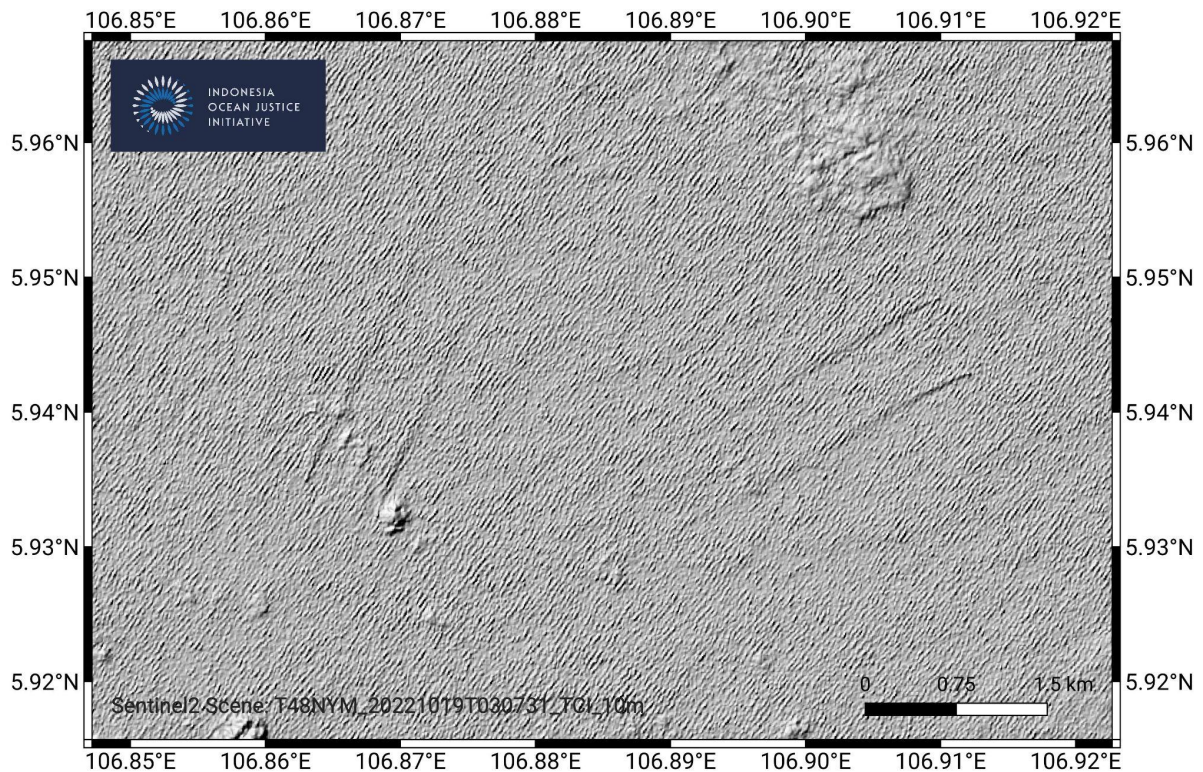
Tanggal	Jumlah KIA Vietnam	<i>Scene</i> citra satelit
6 Oktober 2022	18	(i) T48NZM_20221006T025601_TCI (18 kapal)
19 Oktober 2022	24	(i) T48NYM_20221019T032133_TCI (10 kapal) (ii) T48NXM_20221019T032133_TCI (14 kapal)

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

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

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

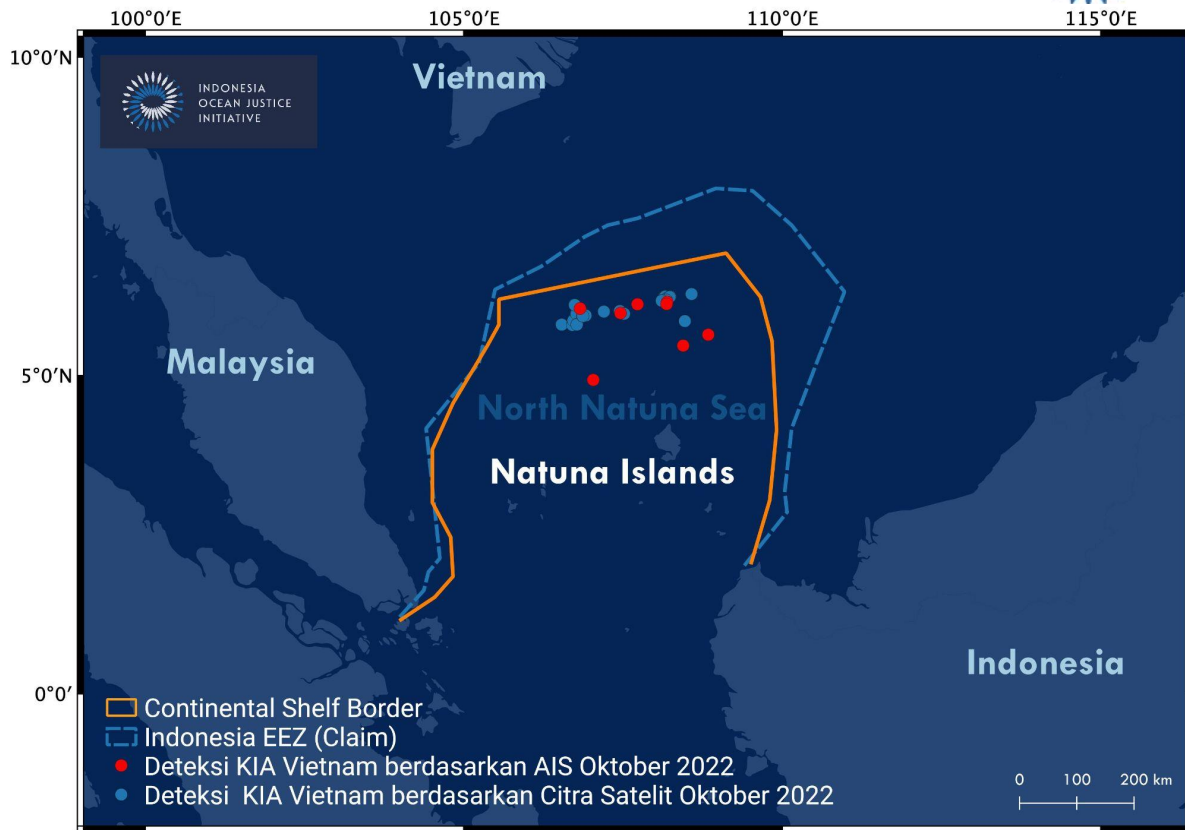
Gambar citra satelit di bawah ini menunjukkan pergerakan objek yang diduga kuat merupakan 2 pasang kapal ikan Vietnam dengan alat tangkap *pair trawl* pada bulan Oktober 2022 di ZEE LNU non-sengketa.



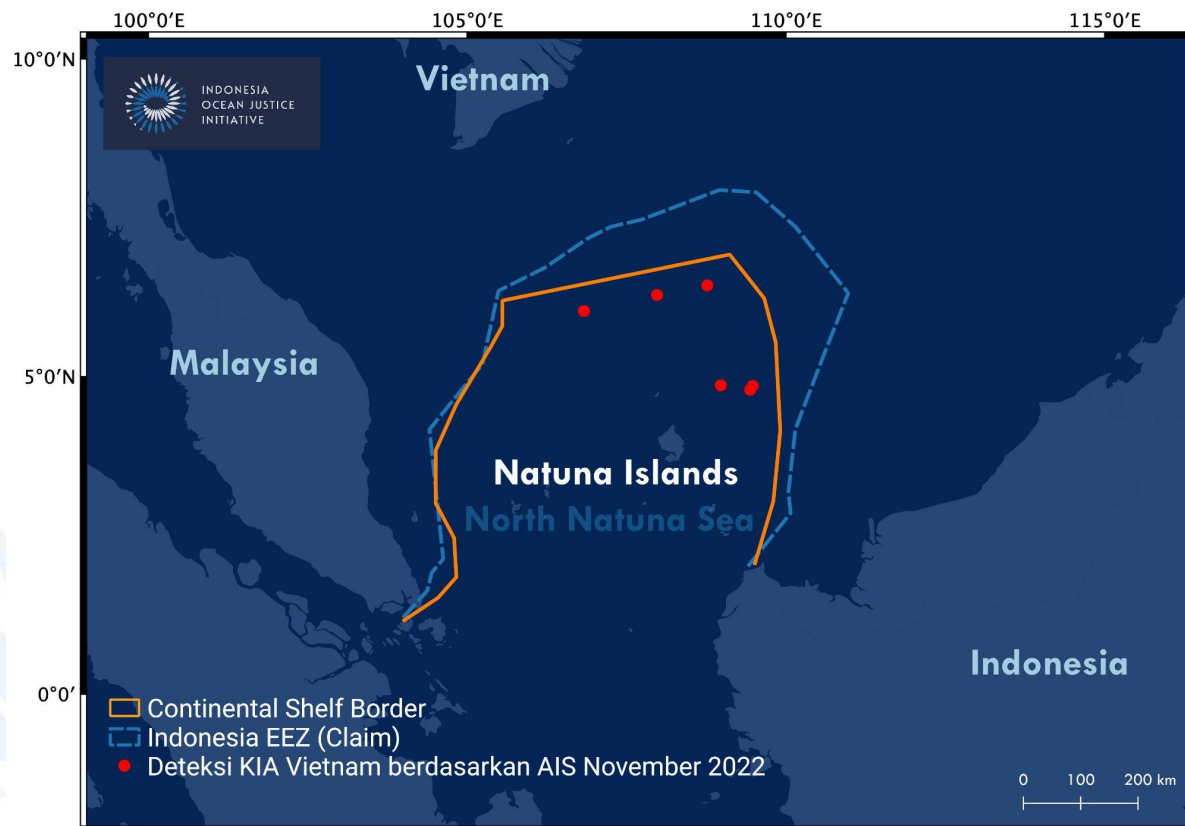
Gambar 1. Contoh KIA Vietnam yang terdeteksi berdasarkan citra satelit di Laut Natuna Utara pada 19 Oktober 2022. (Scene: T48NYM_20221019T030731_TCI_10m, Hillshade Render)

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

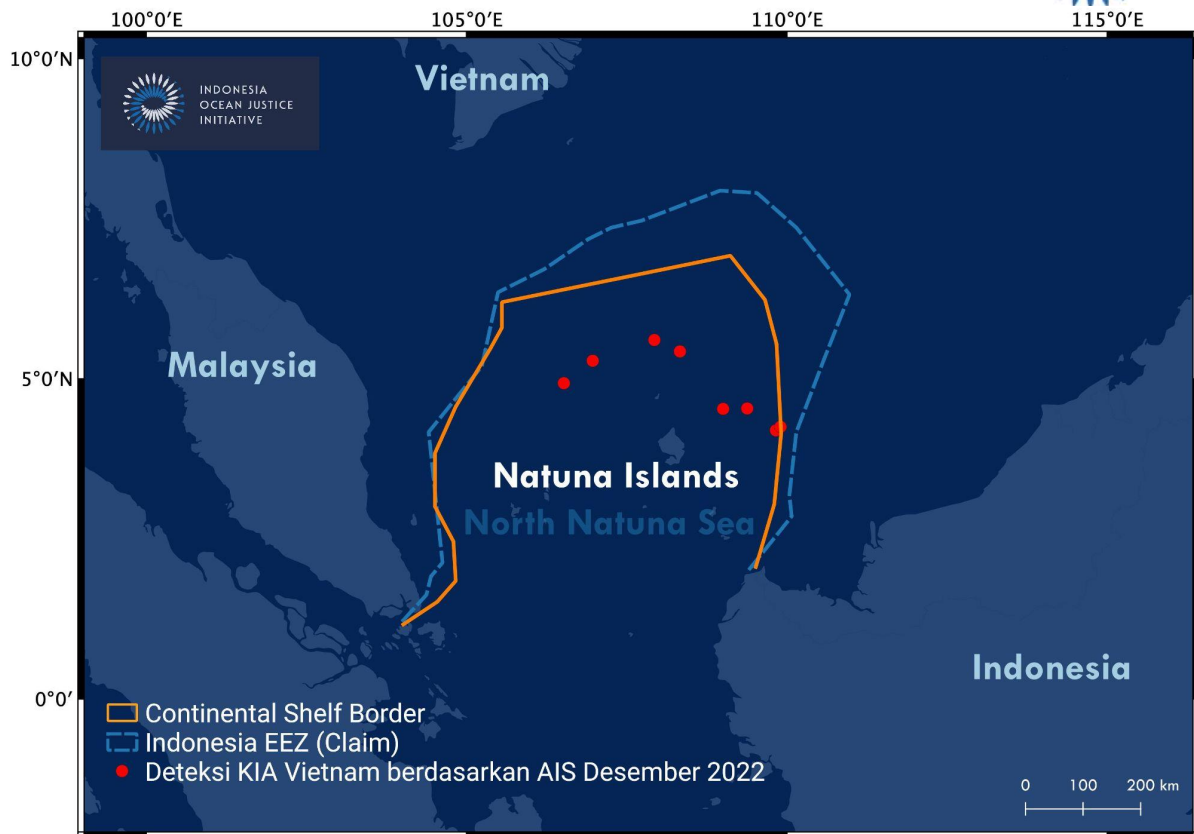
Beberapa gambar di bawah ini menunjukkan lokasi kapal-kapal ikan Vietnam yang terdeteksi dengan AIS dan citra satelit pada bulan Oktober, November dan Desember 2022.



Gambar 2. Deteksi KIA Vietnam di LNU - Oktober 2022



Gambar 3. Deteksi KIA Vietnam di LNU - November 2022

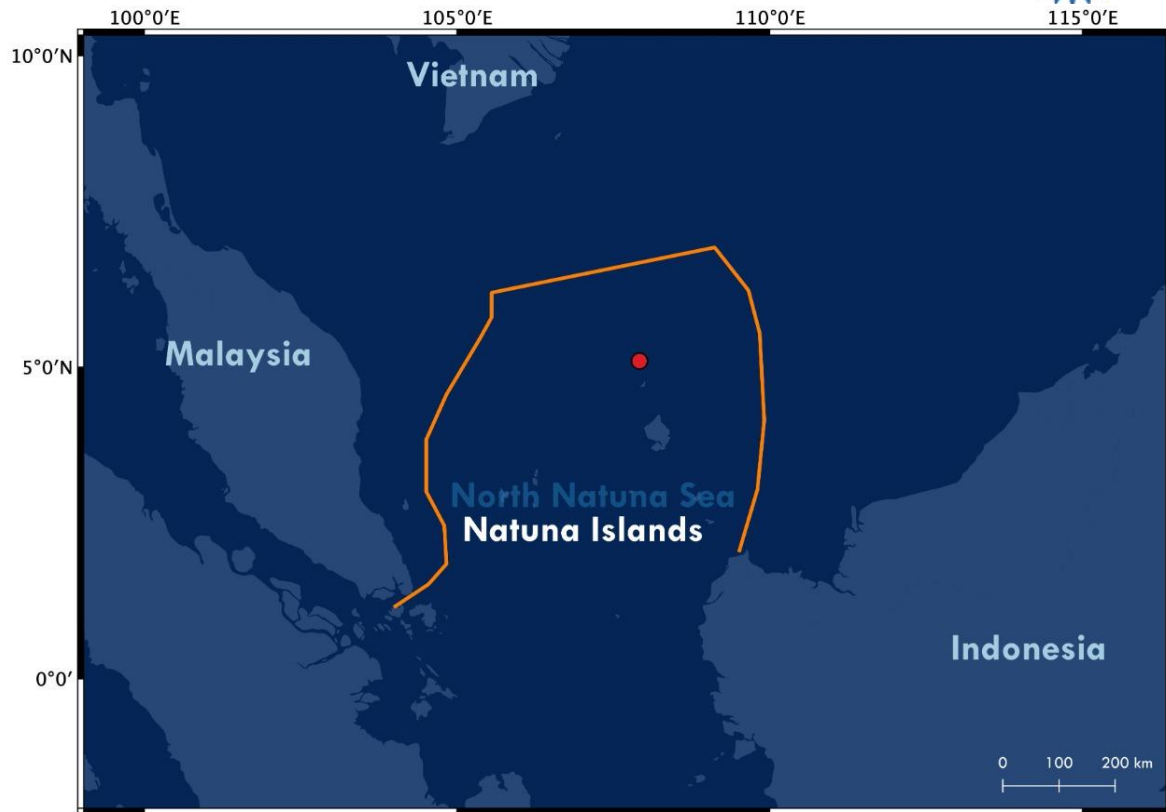


Gambar 4. Deteksi KIA Vietnam di LNU - Desember 2022

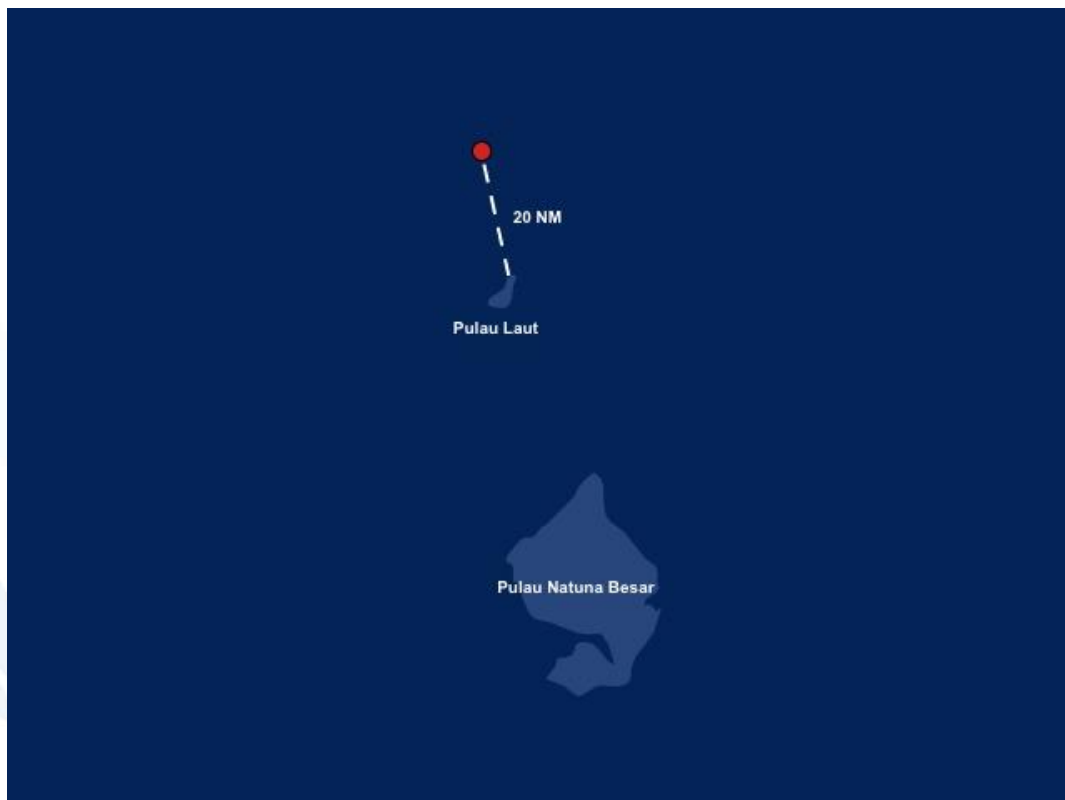
Mengacu pada Gambar 2, 3 dan 4 di atas, nampak jelas bahwa operasi kapal ikan Vietnam terlihat bergerak semakin ke arah selatan mendekati Pulau Natuna menjelang akhir tahun 2022. Berdasarkan AIS, jarak terdekat kapal-kapal tersebut dari pulau terluar adalah 47 mil laut.

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

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



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



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



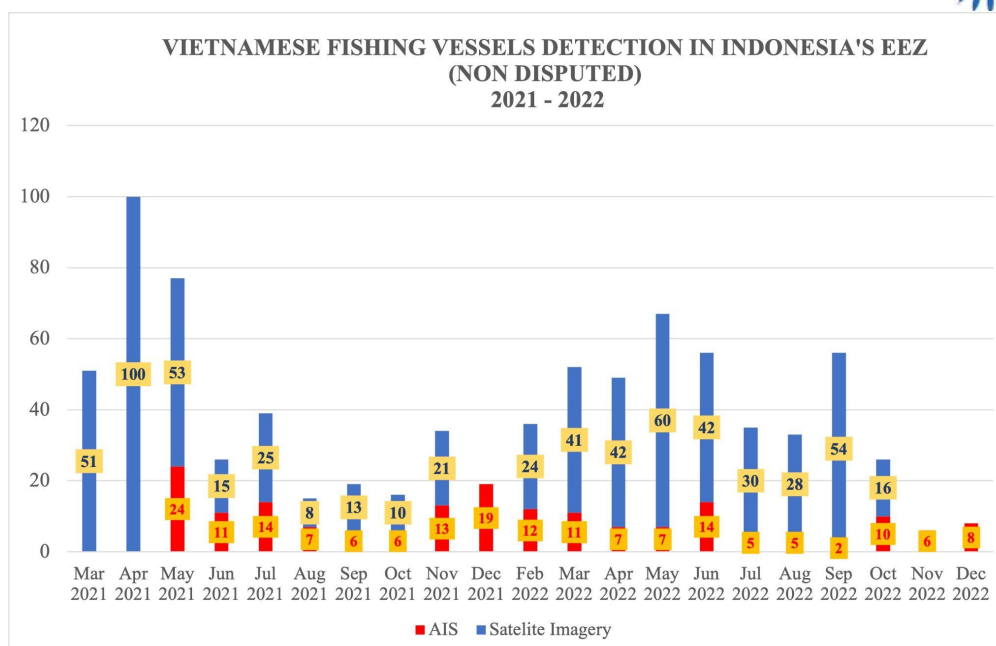
Gambar 7. KIA Vietnam yang terekam Nelayan Natuna di ZEE Indonesia pada 27 Desember 2022, 20 NM dari P. Laut.



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

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

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



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

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

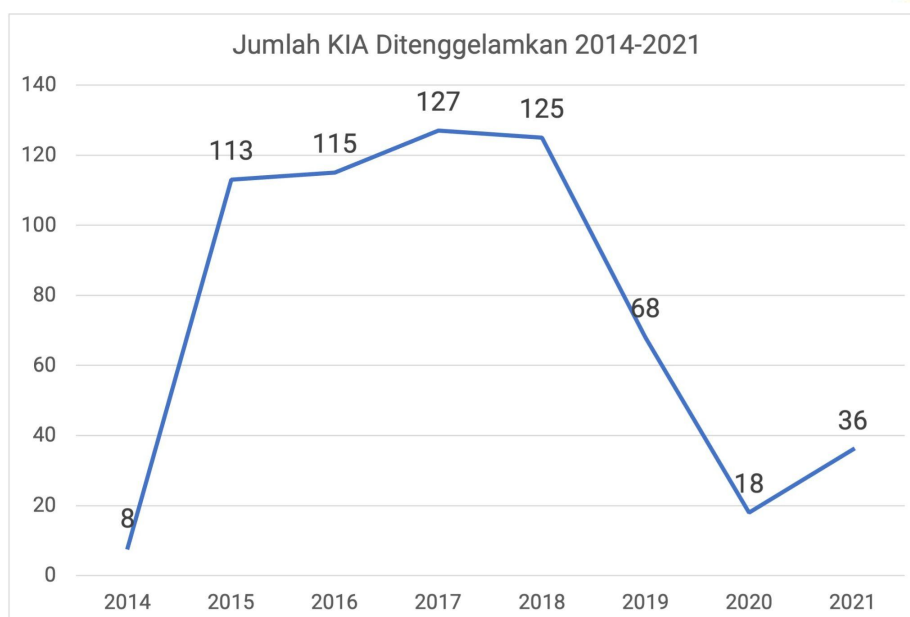
1.5. Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Illegal Fishing KIA Vietnam di Laut Natuna Utara

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

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

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

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



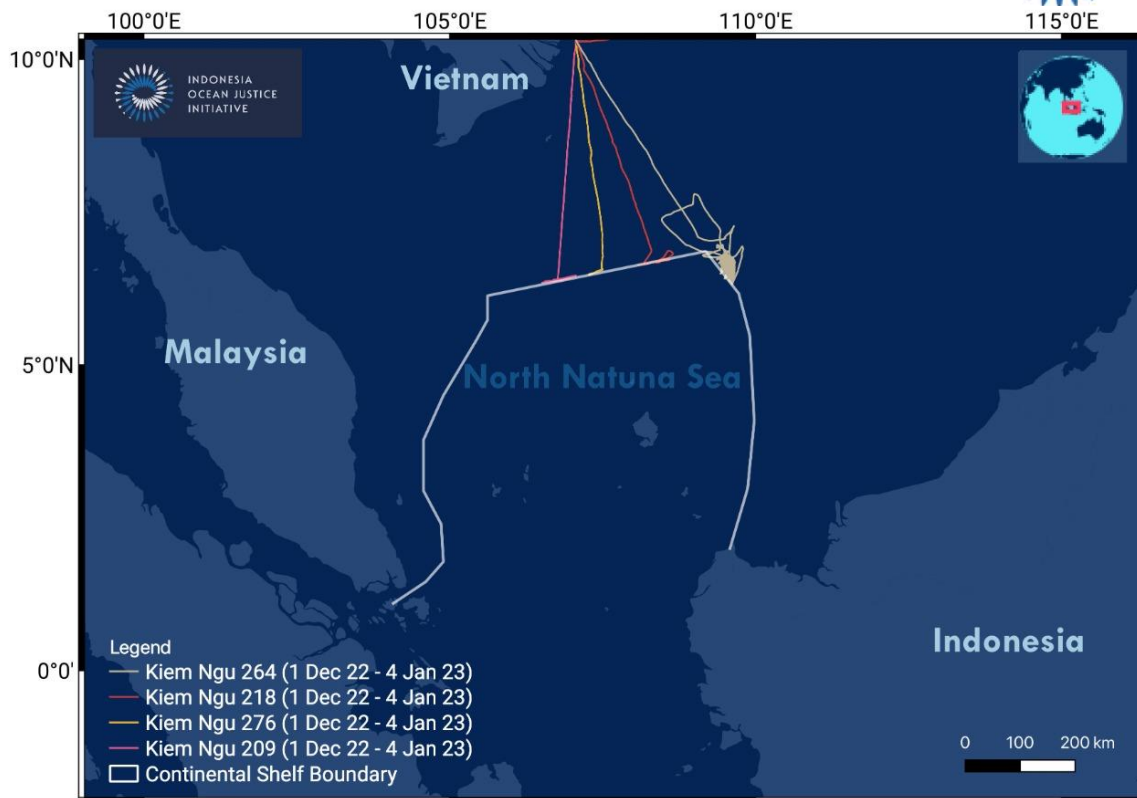
Gambar 10. Jumlah Kapal Ikan Asing yang Ditenggelamkan (Sumber: KKP)⁶

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

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

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

⁶ Dokumen Laporan Kinerja Ditjen PSDKP 2019, <https://kcp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/Ditjen%20PSDKP/Humas%20PSDKP/LAPORAN%20KINERJA%20DJPSDKP%20TAHUN%202019.pdf>



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

Analisis

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

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

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

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

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

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



Gambar 12 Blok Tuna di Laut Natuna Utara.

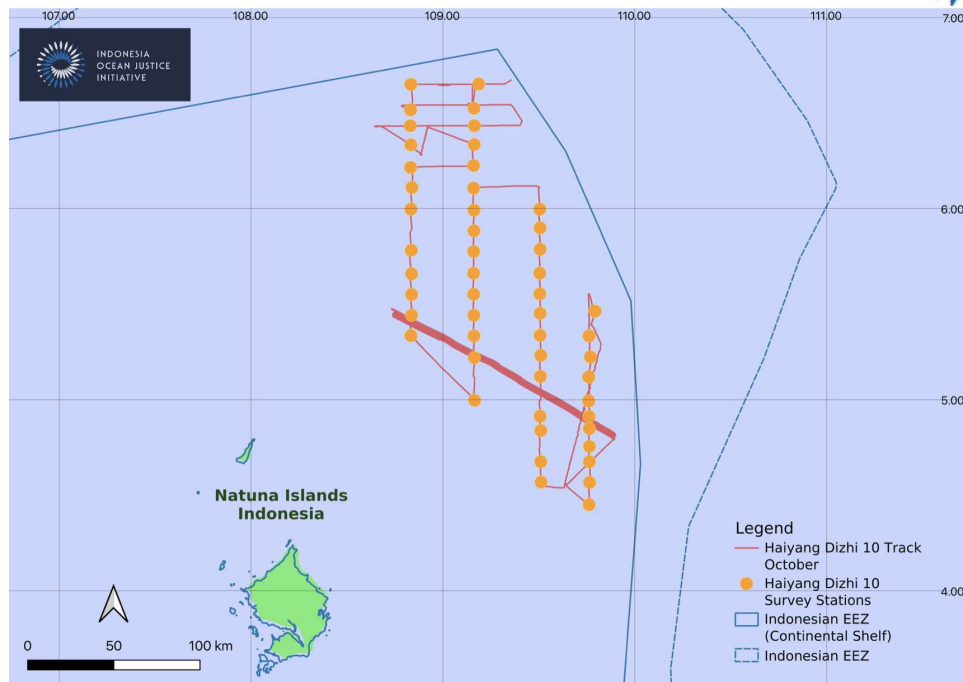
Pada bulan Oktober 2021, kapal Hai Yang Dizhi 10 berbendera Tiongkok beroperasi di area Blok Tuna dengan pergerakan membentuk pola “cetak sawah”.¹¹ Tidak diketahui secara pasti sampai saat ini apakah kegiatan yang patut diduga kuat adalah riset kelautan tersebut dilaksanakan dengan izin dari Pemerintah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

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

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

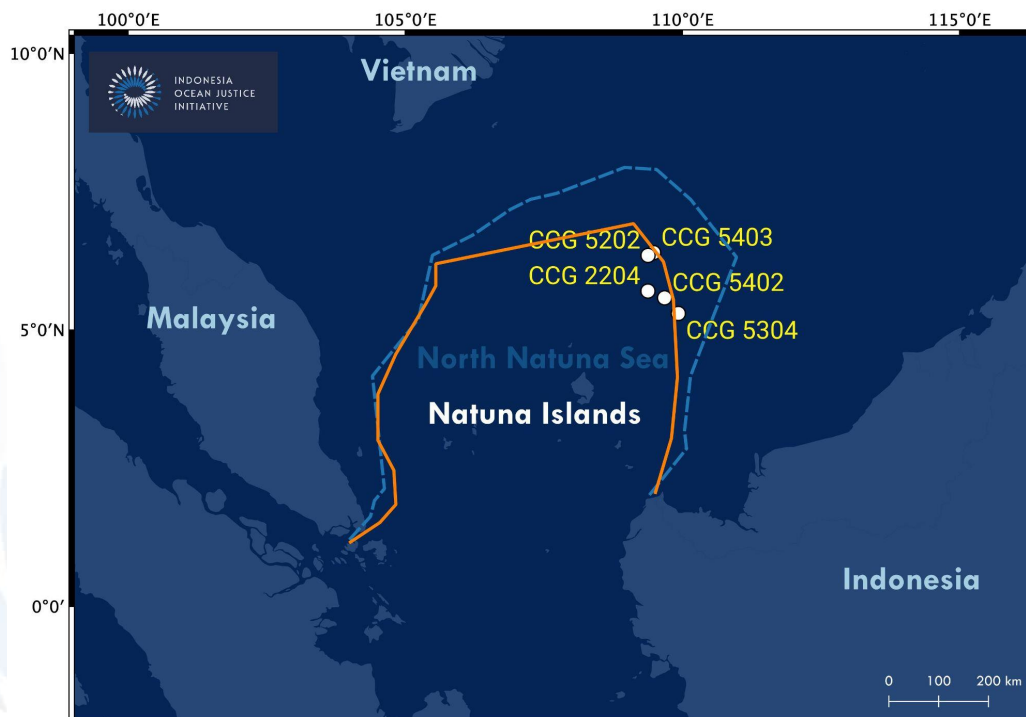
¹¹ Lihat analisis keamanan laut Indonesia Ocean Justice Initiative bulan September dan Oktober 2021 <https://oceanjusticeinitiative.org/2021/10/21/ancaman-iuuf-dan-keamanan-laut-indonesia-september-oktober-2021/>

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



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

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



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

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

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

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

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



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

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



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

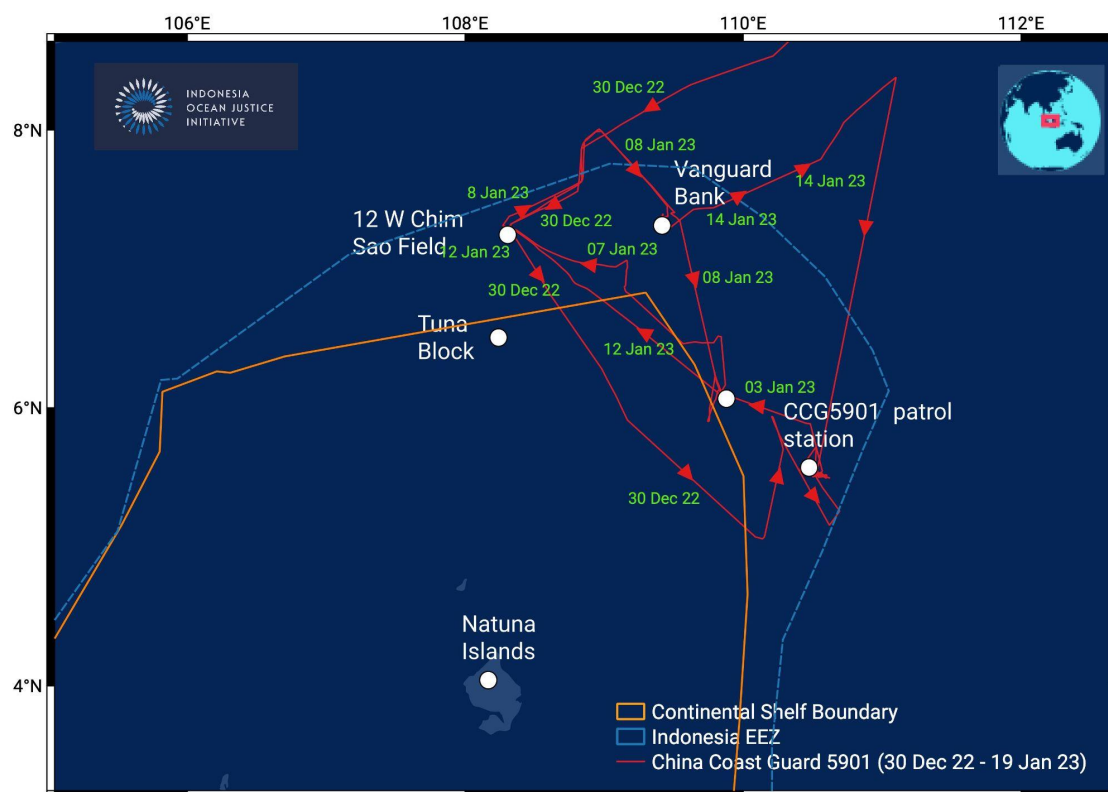
CCG 5901 terpantau bergerak “mondar mandir” dan berhenti dari satu titik ke titik lain di *Vanguard Bank*¹³ dan ladang migas *12W Chim Sao* milik Vietnam.

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

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



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



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

Analisis



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

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

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

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

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

IV. Operasi Kapal Ikan Indonesia di ZEE Papua New Guinea

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

¹⁵ Pasal 58 ayat (3) UNCLOS.

¹⁶ Pasal 300 UNCLOS

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

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

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

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

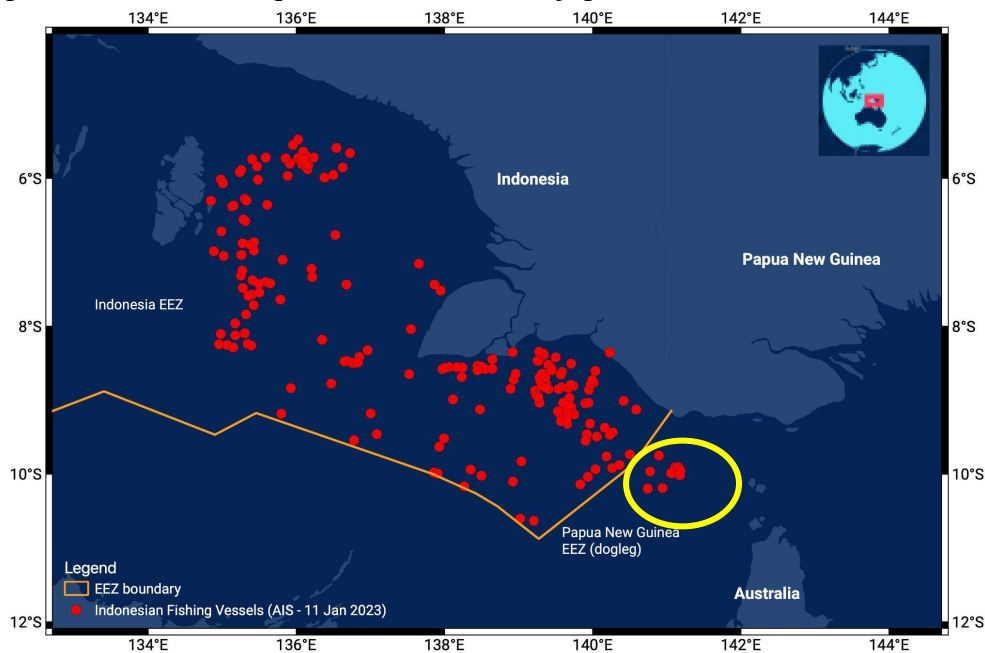
Tabel 5. Daftar Kapal Ikan Indonesia yang Terdeteksi Melakukan Intrusi dan Penangkapan Ikan Secara Ilegal di ZEE Papua New Guinea pada Desember 2022.

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

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

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

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



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

Sumber: AIS.

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

V. Rekomendasi

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

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



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

Jakarta, 1 Januari 2023
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)





INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE

Wisma Penta Lantai 1. Jalan Kebon Sirih No. 65, RT 4/RW 2, Kebon Sirih, Menteng,
Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10340. Phone: +62-21-3152940 (hunting), Fax: +62-21-39836487

 info@oceanjusticeinitiative.org

[oceanjusticeinitiative](https://www.oceanjusticeinitiative.org)

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

 [oceanjusticeinitiative.org](https://www.oceanjusticeinitiative.org)