BAB III

Kewenangan Mengadili Atas Kasus *Illegal Fishing* Berdasarkan *Track Record* Data VMS (*Vessel Monitoring System*)

A. Cara kerja VMS (*Vessel Monitoring System*)

FAO (*Food and Agriculture Organization*) mengatur pengelolaan perikanan melalui *Code of Conduct for Responsible Fisheries* (CCRF) pada tahun 1995, dimana setiap anggota FAO yang mempunyai sumberdaya ikan di laut wajib mengimplementasikan Sistem MCS (*Monitoring, Controlling, Surveillance*) dalam pengelolaan sumberdaya perikanannya. Tujuan dari implementasi sistem MCS pada dasarnya adalah untuk mewujudkan pengelolaan sumberdaya ikan yang bertanggung jawab dan lestari. Salah satu komponen MCS yang telah diimplementasikan di Indonesia adalah sistem pemantauan kapal perikanan atau *vessel monitoring system* (VMS) yang telah dimulai sejak tahun 2003.

VMS merupakan salah satu komponen dari sistem *Monitoring, Control and Surveillance* (MCS) Perikanan. Peranan VMS dalam MCS ialah untuk meningkatkan efektifitas operasional sistem MCS perikanan. VMS mendukung proses pengawasan yang dilakukan oleh sistem MCS perikanan. Pemantauan, pengendalian dan pengawasan atau dalam istilah aslinya disebut *monitoring, control dan survellance* (MCS) adalah apapun yang berkaitan dengan ketaatan pada pengelolaan perikanan. MCS adalah salah satu metoda yang sangat diperlukan untuk menjalankan roda kebijakan manajemen perikanan.

Pengertian MCS dapat dijelaskan sebagai berikut:[14]

a. *Monitoring* adalah kegiatan untuk mengetahui status sumberdaya perikanan dalam hal pengumpulan, pengukuran dan analisa aktivitas oenangkapan ikan termasuk tapi tidak terbatas pada penangkapan, komposisi spesies, usaha penangkapan, *by catch*, pembuangan, area operasional dll. Informasi ini merupakan data primer yang akurat yang dapat dijadikan dasar bagi pengaturan pemanfaatan yang harus dikeluarkan. Apabila data ini tidak tersedia, tidak akurat atau tidak lengkap maka akan menjadi hambatan dalam pengembangan dan penerapan langkah-langkah pengaturan sumberdaya perikanan;
b. *Control* adalah kegiatan untuk mengendalikan segala kegiatan penangkapan ikan sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku serta tujuan pengelolaan sumberdaya perikanan. Berbeda dengan *monitoring, control* menitikberatkan kegiatannya pada hubungan administratif antara nelayan dan sumberdaya perikanan, dengan tujuan untuk mengendalikan agar pemanfaatn sumberdaya perikanan tetap rasional. *Control* atau pengendalian sebagai salah satu inti pengawasan akan menetapkan apakah suatu kegiatan penangkapan ikan ilegal atau tidak dengan melihat apakah kegiatan tersebut tunduk atau patuh pada peraturan perundang-undangan yang

[14] Laporan Antara, Evaluasi Implementasi *Vessel Monitoring System*, Ditjen Pengawasan dan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan Departemen Kelautan dan perikanan, Giwaci Consultant, Jakarta, 2009, hlm 21

berlaku. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa *control* meliputi (intervensi) untuk menegakkan peraturan perundang-undangan dan mencegah serta menindak kegiatan penangkapan ikan dan usaha perikanan lainnya yang illegal.

c. *Surveillance* adalah kegiatan pengawasan untuk ditaatinya ketentuan peraturan-peraturan pengelolaan sumberdaya di laut yang diikuti dengan sangsi bagi pelanggar dan untuk itu diperlukan penegakan hukum yang tegas; aktivitas ini sangat penting untuk menjamin bahwa sumberdaya perikanan tidak *over-exploited*, pencurian dapat diminimalkan dan manajemen pengaturan penangkapan dapat diterapkan.

Kegiatan *monitoring* dan *control* akan lebih efektif lagi apabila didukung oleh *surveillance*, yaitu pengamatan secara efektif terhadap setiap olah gerak dan perilaku berbagai jenis kapal penangkap ikan di suatu daerah penangkapan ikan tertentu. *Surveillance* atau pengamatan langsung di lapangan ini dapat dilakukan melalui darat, udara dan laut. Dengan kegiatan pengamatan semacam ini akan dapat ditentukan lokasi pelanggaran secara akurat.

Kegiatan MCS dalam manajemen perikanan meliputi aktivitas-aktivitas sebagai berikut:[15]

a. Pengumpulan data dan analisa, data untuk manajemen perencanaan dan operasional dari studi sosial ekonomi, pembangunan perdesaan, populasi perikanan, kapal riset perikanan, pemberian lisensi (nasional, provinsi dan kota),

[15] *Ibid*, hlm. 22

jumlah serta lokasi penangkapan, program observer di kapal (*onboard observersi*), monitoring *dockside/landing*, VMS, penginderaan satelit, inspeksi di laut dan pelabuhan dll.

b. Rencana manajemen partisipatif, kebijakan dan strategi perencanaan manajemen perikanan pada tingkat nasional dan detail perencanaan bagi zona atau area manajemen dengan input dari *stakeholders* (tingkat provinsi dan kota, nelayan/pengusaha perikanan).

c. Pembentukan kerangka pengaturan, manajemen perikanan perlu didukung oleh instrumen pengaturan yang memadai dan tepat agar rencana pengawasan benar-benar dapat dijalnkan dengan berhasil guna. Instrumen pengaturan ini merinci mekanisme kontrol terhadap manajemen perikanan, khususnya pada:

    1. Kontrol input, seperti akses (jumlah nelayan/penhusaha perikanan, jumlah kapal penangkap ikan yang dimiliki) lisensi, musim tertutup, pembatasan tonase, kapal dan area penangkapan, kebutuhan VMS, identifikasi kapal.
    2. Kontrol operasional dan output, seperti pembatasan spesies dan penangkapan, pembatasan hasil tangkapan sampingan, kebutuhan pelaporan, pengawasan udara, patroli/inspeksi laut, *boarding*, *logbooks*, *monitoring* pelabuhan, peninjauan, inspeksi pelabuhan dan dokumentasi skema penangkapan.

Manajemen perikanan memerlukan MCS yang handal dan dapat dipercaya keakuratannya. *Vessel Monitoring System* adalah salah satu komponen MCS yang paling dikenal dan dipergunakan dalam pengawasan manajemen perikanan. VMS dapat memberikan data yang lebih ekstentif, akurat dan mudah diverifikasi yang berhubungan dengan aktivitas perikanan dan efek yang ditimbulkannya. Dalam konteks inilah Indonesia telah menumbuhkembangkan sistem pengelolaan sumber daya ikan menggunakan MCS pertama kali pada tahun 1991. Tanggung jawab MCS pada saat itu diserahkan kepada Subdit Pengawasan Sumber Daya Ikan, Direktorat Bina Sumber Hayati, Direktorat Jenderal Perikanan, Departemen Pertanian hingga tahun 1999 dan sejak saat itu tanggung jawab MCS diserahkan kepada Departemen Kelautan dan Perikanan. Untuk itu Badan Riset Kelautan dan Perikanan telah melaksanakan kegiatan kajian sub sistem MCS yang antara lain meliputi pembangunan sistem pemantauan kapal ikan berbasis satelit atau lazim disebut *vessel monitoring system* (VMS).[16]

VMS mendukung proses pengawasan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal P2SDKP Departemen Kelautan dan Perikanan dengan kemampuan memonitor posisi kapal, aktifitas kapal, dengan akurat. Objek (kapal penangkap ikan) yang diawasi haruslah dipasang perangkat VMS (transmitter) yang akan mengirim informasi posisinya pada Pusat Pengendali (PUSDAL) Ditjen P2SDKP Departemen Kelautan dan Perikanan. Perangkat VMS pada kapal akan menginformasikan posisi dan informasi lainnya tiap selang waktu tertentu.

[16] *Ibid*, hlm 23

Informasi berupa posisi kapal dan status lainnya, dapat diterima PUSDAL dalam waktu kurang dari 30 menit sejak data tersebut diperoleh dari GPS dan sistem input lainnya. Informasi berupa posisi kapal dan status lainnya, dapat dikirim oleh kapal yang berada dimana pun di pelosok Bumi. Data laporan berupa posisi dari waktu ke waktu yang didapat dari kapal-kapal perikanan ini, memungkinkan PUSDAL menarik kesimpulan akan aktivitas kapal tersebut. Terdapat beberapa indikator yang dapat dipakai untuk mengasumsikan kapal tesebut adalah kapal penangkap ikan, yakni kapal dengan kecepatan kurang dari 3 knot atau dari beberapa cara penangkapan ikan yang umum digunakan seringkali membuat pola/rute tertentu yang berulang-ulang. Pembentukan pola ini akan tercatat dalam posisi kapal. Kapal dengan perpindahan posisi yang relatif kecil dan pembentukan pola yang sama dari hari ke hari memberikan keyakinan bahwa kapal tersebut adalah menunjukkan posisi yang berulang dalam arah tertentu berupa garis lurus atau melingkar untuk mengatur jaring yang mereka gunakan.

Informasi tersebut tidak dapat diberikan secara langsung oleh perangkat yang ada di dalam kapal dan harus dimasukkan oleh kapal tersebut melalui sebuah sistem perangkat input data. Tentu saja, hal ini memberikan tingkat kepercayaan yang rendah. Meski demikian, kemampuan ini juga berdampak positif dalam operasional MCS. VMS juga mampu melakukan transmisi informasi lainnya termasuk informasi mengenai kecenderungan suatu kapal memasuki sebuah zona/daerah penangkapan tertentu atau dapat menginformasikan mengenai aktivitas

kapal lainnya.[17] Tentunya informasi ini dapat dikirim menggunakan sistem komunikasi biasa tanpa VMS. Akan tetapi, VMS memiliki keunggulan yang tidak dimiliki oleh sistem komunikasi biasa yaitu data yang lebih tepat, jelas dan terpercaya.

Sejak tahun 1990 penerapan VMS kepada kapal perikanan mulai dirintis oleh Ditjen Perikanan yaitu dengan mulai studi banding dan pelatihan MCS di Malaysia dengan bantuan FAO. Pada tahun itu juga dilaksanakan dengan pelatihan VMS yang dilanjutkan dengan uji kaji sistem Argos oleh Ditjen Perikanan yang bekerja sama dengan FAO pada tahun 1993. Berdasarkan hasil studi banding dan pelatihan tersebut kemudian dirintis rencana penerapan VMS kepada kapal perikanan yang izinnya dikeluarkan oleh pusat dengan melibatkan Koperasi Pegawai Negeri Direktorat Jenderal Perikanan pada tahun 1995. [18]

Uji coba telah dilakukan pada beberapa kapal yang berkapasitas 50 Gross Ton ke atas pada tahun 2001.[19] Penerapan sistem ini terbukti sangat bermanfaat dalam pemantauan kapal-kapal untuk menghindarkan pelanggaran, inspeksi kapal-kapal ikan yang memiliki perijinan dan mengawasi kapal-kapal ilegal. Pelaksanaan uji coba ini dilakukan oleh 5 (lima) perusahaan provider satelit ARGOS, INMARSAT D+, INMARSAT C/Racal, ORBCOMM, Konsorsium GARUDA.[20]

Pada tahun 2001, Departemen Kelautan dan Perikanan mendapatkan dana bantuan luar negeri dari Perancis sebesar 9,38 juta Euro untuk pengadaan sistem VMS yang meliputi pembangunan sistem

[17] *ibid*., hlm. 14
[18] *ibid*., hlm. 15
[19] *ibid*., hlm. 17
[20] *ibid*., hlm. 19

pemantau kapal di Jakarta dan 2 (dua) di daerah, pengadaan 1500 transmitter, sistem integrasi radar-VMS di kapal patroli dan Pusat pemantauan dan pengembangan VMS di PT. LEN Bandung.

Instalasi transmitter baru diselesaikan pada pertengahan tahun 2005 oleh Departemen Kelautan dan Perikanan. Target awal sebanyak 1500 kapal ikan Indonesia berukuran di atas 100 GT dan seluruh kapal asing dapat dipasang alat pemantau kapal (transmitter) menggunakan sistem Argos.

Tidak hanya itu saja, selain pekerjaan tersebut di atas, juga pembuatan 200 buah keypad terminal. Keypad ini merupakan alat input hasil tangkap atau informasi lain yang dapat dikirimkan bersamaan dengan posisi lintang bujur kapal. Semua perangkat utama dan pendukung baik di Pusat maupun di Daerah disiapkan agar implementasi dapat berjalan dengan baik. Sasaran pemasangan transmitter VMS pada fase ini adalah kapal ikan yang memperoleh izin dari Pusat dengan prioritas kriteria[21]:

a. Seluruh kapal penangkap ikan asing
b. Kapal pengangkut ikan (asing dan Indonesia)
c. Kapal penangkap ikan Indonesia dengan ukuran di atas 100 GT

Resistensi pemilik kapal pada tahap awal penggunaan VMS ini cukup tinggi, untuk itu disusun strategi. Strategi yang dilakukan untuk mempercepat pemasangan adalah (1) tenanga pemasang transmitter disiapkan dari DKP atau pemilik kapal juga dapat memasang oleh teknisi

[21] *Ibid,* hlm. 18

masing-masing yang telah dilatih oleh DKP, (2) pengawas perikanan langsung memasang transmitter pada saat kapal masuk pelabuhan perikanan, dan strategi (3) terpasangnya transmitter merupakan salah satu syarat keluarnya izin penangkapan dari Ditjen Perikanan Tangkap. Selain itu untuk memberikan pelayanan kepada pemilik kapal yang telah memasang transmitter VMS, maka DKP mempublikasikan satu alamat website, dimana di website ini pemilik kapal dapat mengakses posisi armada kapalnya menggunakan username dan password tertentu.

Beberapa pola *track* kapal yang sudah dapat diidentifikasikan diantaranya:[22]

a. Kapal sedang menangkap ikan, bahkan beberapa jenis alat tangkap yang digunakan dapat terindikasi dari pola *track*-nya, seperti penggunaan pukat dan *purse seine*.
b. Indikasi kapal menangkap ikan menggunakan alat tangkap terlarang berupa *pair trawl* dengan mengamati *track* dua kapal yang beroperasi selalu bersamaan.
c. Indikasi kapal penangkap melakukan *transhipment* di tengah laut, baik kapal pengangkutnya dapat diketahui posisinya maupun indikasi kapal berhenti lama di tengah laut tanpa aktifitas menangkap.
d. Kapal penangkap yang langsung membawa hasil tangkapannya ke luar negeri.
e. Kapal yang menangkap di daerah yang terlarang dalam izin kapal tersebut.

[22] *Ibid.,* hlm 20

VMS (*Vessel Monitoring System*) adalah suatu sistem pemantauan kegiatan usaha penangkapan ikan (kapal-kapal perikanan) dengan memanfaatkan teknologi *Automatic Location Communicator* (ALC) untuk memantau keberadaan kapal-kapal terkait setiap saat. Tujuan diadakannya VMS adalah untuk mempermudah inspeksi kapal-kapal laut, yang kegiatannya meliputi pemantauan posisi kapal secara periodik, pelaporan jenis dan jumlah hasil tangkapan oleh awak kapal, pelaporan kegiatan ilegal kapal lain yang diketahui beroperasi di sekitar atau dalam jarak jangkau pengamatan kapal yang telah dilengkapi transmitter VMS, serta pelaporan informasi lainnya.

VMS memberikan output berupa informasi posisi kapal dalam waktu dan hari tertentu. VMS juga membantu pemilik kapal untuk mengetahui dimana kapalnya berada, yang dapat dilakukan dengan mengakses laporan posisi setiap dibutuhkan (termasuk kecepatannya). Pelaksanaan *monitoring* dilakukan terhadap kapal-kapal ikan berbendera Indonesia maupun asing yang berukuran 30 GT ke atas serta memiliki izin untuk beroperasi di perairan di luar 12 mil laut maupun Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Teknologi VMS memiliki dua fungsi dasar dalam kaitannya dengan manajemen perikanan, yaitu:[23]

1. Pengelolaan Perikanan

   Pengelolaan perikanan dimaksudkan untuk tujuan penangkapan ikan yang berkelanjutan, harmonis dan menguntungkan lewat bermacam-macam metode.

[23] *ibid*., hlm 29

Metoda yang digunakan biasanya pemberian ijin penangkapan pada daerha tertentu, pembatasan alat tangkap, waktu penangkapan, kuota pada penangkapan spesies tertentu, dll. Aplikasi utama VMS adalah memberikan informasi posisi kapal. Informasi posisi tersebut dikirim dari alat yang terpasang di kapal untuk interval waktu tertentu sehingga aktifitas kapal tersebut dapat diketahui.

2. Pengumpulan Data Penangkapan

Data penangkapan merupakan data penting untuk mengetahui kondisi pengelolaan perikanan. Banyak hal yang bisa diperoleh dari pengumpulan data penangkapan yang dikirim secara tepat melalui VMS kepada lembaga monitoring. Rendahnya biaya *entry* dan akurasi data dapat diperoleh dengan interaksi minimal antara operator kapal dengan petugas data *entry*.

Informasi ini sederhana tapi sangat berpengaruh. Sebelum implementasi VMS, informasi diperoleh dari laporan operator kapal, yang tentunya kurang dapat diandalkan karena banyak alasan mereka tidak mau memberikan data yang sebenarnya. Melakukan *illegal fishing*, merahasiakan lokasi penangkapan ikan yang paling menguntungkan (tentunya memiliki nilai komersial tinggi), merupakan alasan penolakan industri penangkap ikan menolak penerapan VMS.

VMS dapat memberi informasi kecepatan kapal dan arah tujuannya dengan menganalisa dua posisi berurutan kapal. Dari beberapa posisi dan kecepatan kapal dapat ditarik kesimpulan berkenaan dengan aktifitas kapal. Kapal dengan kecepatan kurang dari 3 knot merupakan satu indikator aktifitas penangkapan ikan. Pola posisi beberapa kapal juga dapat mengindikasikan aktifitas penangkapan, misalnya kalu *trawling* (biasanya dua kapal berjalan sejajar pada interval waktu tertentu).[24]

VMS dapat mengirim data hasil tangkapan, hampir re*al-time*, langsung dari kapal. Data tersebut tidak dikirim secara otomatis oleh alat yang terpasang di kapal tapi diinput oleh operator kapal. Walau tingkat keakuratannya diragukan tapi data tersebut memiliki kegunaan lain dalam konteks MCS. Laporan hasil tangkapan membuat tugas lembaga monitoring menjadi lebih mudah dalam mengintepretasikan aktifitas kapal serta melakukan investigasi lanjutan terhadap kapal yang dicurgai melakukan aktivitas-aktivitas ilegal.[25]

Data hasil tangkapan yang diinput langsung dari laut setelah penangkapan, membuat operator kapal mematuhi batasan *quota* tangkapan tanpa tahu apakah hasilnya akan diperiksa di laut atau di pelabuhan. Hal tersebut sangat bermanfaat bagi pengaturan *quota* penangkapan spesies

[24] *ibid*., hlm. 19
[25] *ibid*., hlm. 15

tertentu yang memerlukan laporan hasil tangkapan yang akurat.[26]

VMS juga mampu mengirimkan data lain kepada lembaga *monitoring* oleh operator kapal. Pesan dapat ditransmisikan untuk beberapa tujuan, misalnya notifikasi tujuan kapal seperti masuk ke pelabuhan, zona tangkapan atau bisa juga tentang laporan aktifitas kapal lainnya. VMS bisa menggunakan alat komunikasi yang jelas, terpercaya, langsung dan relatif tidak mahal mengirimkan informasi dari kapal ke lembaga *monitoring*.[27]

VMS juga dapat mengirimkan informasi yang bukan hanya informasi posisi kapal, yang tidak di-input oleh operator kapal. Informasi tersebut dapat diambil dari macam-macam sensor otomatis, tapi efektifitasnya masih perlu dikembangkan. Sensor tersebut misalnya untuk mengidentifikasi secara spesifik aktifitas penangkapan melalui pengukuran beban mesin *trawler* atau mendeteksi operasional *winches*-nya.

Manfaat dari penggunaan VMS yakni:[28]

1. Aplikasi yang cocok.

   Ada fungsi aplikasi dapat dan tidak dapat dilakukan oleh VMS. Komponen penting fungsi VMS adalah *tracking* lokasi kapal, identifikasi aktifitas penangkapan dan menyediakan alat komunikasi. Efektifitas aplikasi VMS untuk tujuan pengelolaan perikanan bergantung pada

[26] *ibid*., hlm. 35
[27] *ibid*., hlm. 36
[28] *ibid*., hlm. 37

kemampuannya. Contoh dimana VMS dapat berperan secara efektif adalah dalam kaitan dengan pembatasan area penangkapan, misalnya:

a) Area yang tertutup untuk penangkapan, navigasi dan aktivitas lainnya (transhipment ikan di laut);
b) Area yang tertutup pada waktu tertentu;
c) Area yang terbatas untuk penangkapan atau aktifitas lainnya untuk kapal tertentu berdasarkan asal negara, tipe, ukuran, status ijin dll;
d) Area dimana jumlah aksesnya dibatasi waktunya;
e) Area dimana diberlakukan kuota dan pembatasan tangkapan lainnya.

2. Efek *Deterrent*.

Salah satu dampak utama dari VMS adalah efek *deterrent.* Dari hasil observasi di Australia, New Zealand dan USA, menunjukkan jika operator kapal mengetahui bahwa aktifitasnya dimonitor dan akan mendapatkan sanksi apabila melakukan aktifitas ilegal, maka pelanggaran akan menurun secara signifikan. VMS harus kredibel di mata operator kapal sehingga efek *deterrent* dapat dipertahankan. Kredibilitasnya dapat dipertahankan kalau semua masalah operasional (misalnya pelaporan

yang tidak tepat waktu) ditindaklanjuti. Keberadaan peralatan VMS di kapal merupakan pengingat operator jika mereka sedang dipantau. Komunikasi langsung ke lembaga *monitoring* juga akan memperkuat keberadaan fungsi *monitoring*.

3. Efektifitas investigasi.

   VMS dapat menunjukkan petugas *monitoring* banyak kemungkinan pelanggaran yang dilakukan. Tipe pelanggarannya misalnya, penangkapan di area terlarang, kapal melanggar zona tangkap yang diijinkan, area yang diberlakukan pembatasan kuota tangkap. VMS dapat menunjukkan kapal mana yang melanggar dan yang tidak melanggar. Hal tersebut akan membuat aktifitas investigasi menjadi lebih efisien dari segi biaya dan efektif dengan tidak membuang-buang waktu mengejar kapal yang tidak perlu. VMS juga dapat berguna dalam memberikan bukti-bukti pelanggaran yang dilakukan.

4. Efektifitas inspeksi di laut dan pelabuhan.

   Petugas pemantau harus melakukan inspeksi kapal di laut maupun di pelabuhan, kadang-kadang tanpa peringatan terlebih dahulu. VMS efektif memberi informasi akurat posisi kapal di laut dan kapal tersebut akan masuk pelabuhan. Dengan VMS, inspeksi dapat dilakukan di lokasi dan waktu yang tepet, sehingga akan menghemat biaya operasional petugas investigator dan kapal patroli.

5. Efisiensi kapal patroli.

   Patroli laut maupun udara tetap diperlukan bagi MCS yang efektif walaupun telah memiliki VMS yang efektif. Kapal tak berijin harus dideteksi. Pesawat patroli atau kapal patroli bisa menghabiskan banyak waktu dan bahan bakar untuk menemukannya. Akses ke data VMS dapat meminimalkan usaha pencariannya dengan memilih objek kapal (yang tertangkap oleh radar mereka) dengan pola investigasi yang lebih produktif.

6. Mencegah laporan yang kurang akurat.

   Dalam pengelolaan perikanan, mungkin diterapkan pembatasan penangkapan atau kuota spesies tertentu di area tertentu. Ada kemungkinan operator kapal sengaja tidak melaporkan dengan benar hasil tangkapannya dan MCS terlambat dalam mendeteksi laporan yang salah. Alat komunikasi VMS dapat membantu memastikan operator kapal melaporkan dengan benar. Saat kapal patroli melakukan random inspeksi di laut, dengan melakukan cek silang ke PUSDAL maka pasti akan diketahui kapal-kapal yang memberikan laporan yang tidak benar (yang telah dikirim).

Cara kerja VMS sangat sederhana, yaitu bahwa sebuah kapal yang dimonitor harus dapat melaporkan secara otomatis posisinya secara akurat dan terpercaya kepada otoritas yang berwenang melakukan pengawasan. Selain itu dapat

ditambahkan fungsi-fungsi tambahan yang diperlukan, misalnya untuk komunikasi atau pengiriman data langsung dari laut. Kinerja VMS harus memenuhi syarat-syarat akurasi, kecepatan pengiriman data, integritas dan keamanan dari sistem tersebut, berikut standar kinerja VMS:[29]

Kebutuhan	Pengukuran	Toleransi
Laporan posisi	Akurasi dalam meters	+/-100m to +/-500m
Kecepatan dan arah	Riil atau diektrapolasi	Referensi riil lebih baik
Frekuensi laporan	Minimum interval	15 menit
Kecepatan pengiriman posisi	Interval antara perhitungan dan pengiriman	Tersedia hampir real time jika diperlukan
Pesan khusus	Tersedia untuk *entry* keluar dari dan service atau power supply yang terputus	Tersedia hampir real time jika diperlukan untuk integritas

3.1 Tabel Standar Kinerja VMS

Komponen teknologi Sistem Pemantauan Kapal *Vessel Monitoring System* (VMS) terdiri dari dari 6 (enam) komponen, yaitu:[30]

1. Satelit Navigasi, adalah sistem yang memberikan pelayanan data dan informasi posisi suatu obyek di muka bumi ini selama *system receiver* tetap aktif. Satelit navigasi yang populer pada saat ini adalah satelit Glossnass (*Global Satelitte System)* dan satelit *Global Positioning System (GPS).* Sistem satelit Glossnass, yang dioperasikan oleh *Russian Military Spaces Forces* untuk kepentingan-kepentingan milter, terdiri dari beberapa satelit dengan *attitude* 191000 km. satelit Glossnass

[29] *ibid*., hlm. 26
[30] *Ibid.*, hal. 29

mampu memberikan informasi posisi di laut, darat dan udara yang sangat akurat. Sistem satelit GPS atau NAVSTAR-GPS (*Navigation System with Time and Ranging-GPS)* dioperasikan oleh US *Department of Defense*, khususnya angkatan udara mereka, untuk dua kepentingan militer dan umum yang ditransmisikan dengan frekwensi dan kode yang berbeda. Sistem satelit GPS yang terdiri dari 21 satelit merupakan satelit navigasi yang menyediakan data tiga dimensi yaitu informasi posisi, kecepatan dan waktu. Tingkat ketelitian posisi keduanya berbeda. Untuk militer akurasinya mencapai 17,8 meter sedangkan untuk umum hanya 100 meter.

2. *Transmitter (ALC-Automatic Location Communicator),* berfungsi untuk memancarkan kembali data posisi yang diperoleh dari satelit GPS ke satelit komunikasi sehingga dapat diterima di Pusat Pengendali VMS. Melalui *transmitter* ini pula data-data lain selain posisi, seperti data kapal, dapat dipancarkan ke satelit komunikasi penerima.
3. Satelit Komunikasi, berfungsi untuk mengirimkan data dari *transmitter* di kapal ke stasiun penerima di bumi (*Land Earth Station*). Ada beberapa sistem satelit komunikasi yang dapat beroperasi untuk wilayah Indonesia, yaitu Inmarsat C dan D+ (milik organisasi Intrenasional dengan kantor pusat di London), Argos (milik Perancis), Glossnass (milik Rusia), ORBCOMM

(milik Jerman), Garuda (milik PT Pasifik Satelit Nusantar, Indonesia).

4. *Land Earth Station,* merupakan stasiun bumi penerima sinyal/data dari Satelit Kominikasi. Untuk setiap satelit komunikasi memiliki *Land Earth Station* (LES) sendiri-sendiri yang diletakkan di lokasi-lokasi yang strategis untuk menerima dan mendistribusikan data ke pengguna jasa. Dari beberapa jenis satelit komunikasi yang telah disebutkan di atas, hanya satelit Garuda yang memiliki LES di Indonesia. Sedangkan satelit Argos merencanakan membangun LES di Jakarta apabila pelanggannya cukup banyak di Indonesia. Satelit Inmarsat memilik 40 LES yang tersebar di seluruh dunia. Lokasi yang terdekat dengan Indonesia berlokasi di Singapura.
5. Jaringan Komunikasi, yang berfungsi untuk menyalurkan data/sinyal antara lokasi-lokasi yang terkait. Jaringan komunikasi yang sifatnya *"private"* atau khusus adalah antara LES dengan Pusat Pengendali *(Control Centre)*, serta antara Pusat Pengendali dengan *Regional Centre* maupun dengan instansi-instansi yang terkait dalam pengelolaan dan operasi VMS. Jaringan komunikasi yang sifatnya "publik" dapat dipergunakan untuk menghubungkan pengusaha yang berminat mendapat dengan Pusat Pengendali.
6. *System Integrator*, adalah perangkat sistem yang berfungsi mengumpulkan data dari seluruh LES satelit komunikasi yang

dipergunakan dalam sistem serta mengolahnya menjadi informasi lokasi kapal secara geogrfis. Sistem integrator ini pula harus memiliki alat-alat analisis pendugaan pelanggaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku. *Provider system integrator* yang ada saat ini seluruhnya berasal dari luar negeri.

Dengan berkembangnya sistem satelit, maka posisi kapal dapat dengan mudah dipantau menggunakan jasa satelit navigasi (*Global Positioning System/GPS)* ataupun satelit lain yang berfungsi untuk menentukan lokasi dengan menempatkan penerima sinyal di kapal. Data posisi kapal ini kemudian dikirim ke pelabuhan yang ditentukan ataupun ke pusat pengendali melalui gelombang radio ke ataupun dengan penggunaan satelit komunikasi. Antara satelit navigasinya ini adalah satelit NAVSTAR-GPS (*Navigation System with Time and Rangiing*) yang dioperasikan oleh DOD (*US Departemen of Defense*), khususnya angkatan udara Amerikat, serta satelit Glonass yang dioperasikan oleh Rusia.

Penggunaan satelit komunikasi dibantu dengan peralatan ALC (*Automatic Location Communicatori)* atau selanjutnya disebut transmitter*,* posisi kapal, arah, kecepatan kapal dapat dipantau dari Pusat *Monitoring*. Aktifitas kapal juga dapat diprediksi Pusat *Monitoring*. Pemantauan kapal dengan satelit adalah sistem yang paling sempurna saat ini.

Pada kapal ikan ditempatkan peralatan *transmitter* yang terdiri dari komponen penerima sinyal dari satelit navigasi GPS dan komponen pengirim data ke satelit komunikasi. Posisi kapal setiap saat diterima dari

satelit GPS oleh *transmitter* dan dikirimkan secara otomatis ke satelit komunikasi. Dari satelit komunikasi data dikirim ke stasiun bumi (*Land Earth Station*). Besarnya data yang dikirim kepada pengguna melalui jaringan telekomunikasi darat. Untuk daerah yang tidak memiliki jaringan telepon, data dapat juga diterima melalui satelit komunikasi langsung.

Sistem komunikasi yang digunakan MCS perikanan pada dasarnya Inmarsat, Argos dan Euteltracs. Secara umum Satelit Inmarsat adalah sistem geostationer yang memiliki 4 satelit operasional (di atas samudera Pasifik dan Hindia, dan dua di atas samudera atlantik). Satelit ini memberikan cakupan universal karena semua satelitnya dekat dengan ekuator dan memiliki area cakupan tumpang-tindih diseluruh permukaan bumi ditengah ekuator. Cakupan daerah kutub tidak memungkinkan karena posisi satelitnya tidak menjangkau kutub (75 derajat lintang selatan dan 75 derajat lintang utara). Inmarsat memberikan pelayanan dengan format yang berbeda-beda yaitu suara, faximile dan tranmisi data kecepatan tinggi (moda pengiriman dan penerimaan). Inmarsat A (atau penerusnya yang digital B) memberikan sistem komunikasi *duplex* tipe "*end to end*" dimana penerima dan pengirim pada posisi kontak real-time. Inmarsat M lebih kecil dengan format berkecepatan lebih lambat dengan layanan yang sama dengan A dan B. inmarsat A, B dan M tidak memiliki sistem pelaporan posisi otomatis. Inmarsat C bukan sistem "*end to end"* tapi sistem "*store and forward*" dimana data tidak langsung dikirim ke penerima tapi disimpan dulu (*store*) di lokasi *intermediary* seperti LES (*land earth station)* sebelum dikirim (*forward*) ke penerima akhir. Waktu transmisi hingga 5 menit, tentunya tidak cocok untuk data suara, tapi

sangat cocok dan lebih murah untuk pesan email, telex. Pesan berformat bebas dikirim dalam moda yang disebut moda laporan pesan (*mode reporting massage*) dengan biaya yang tidak mahal khususnya untuk pesan singkat yang disebut sebagai moda laporan data yang memungkinkan mengirim data paket 16 bit.[31]

Sistem Argos didasarkan pada penggunaan sub-sistem komunikasi yang dilaksanakan oleh satelit NOAA (*National Oceanic Atmosphere Administration*) dari Amerika, yamg berorbit di atas kutub. Beberapa Argos transmiter biasa digunakan untuk aplikasi *mobile tracking*. Argos juga merupakan sistem "*store and forward*" dengan LES di banyak lokasi di dunia. Argos memiliki kemampuan GPS dengan sistem pelaporan posisi otomatis.[32]

Eureltracs menggunakan dua satelit geostationer yang dioperasikan oleh *European Organiation of Telecommunications by Satellite.* Eureltracs, cakupannya meliputi dataran Eropa, Mediterania dan Timur Tengah. Teknologi yang digunakan milik Qualcomm Amerika yang hampir sama dengan sistem Inmarsat C, dengan dua jalur komunikasi dengan moda "*store and forward*". Eureltracs memberikan *tracking* siap pakai untuk industri transportasi, disamping digunakan untuk pengembangan VMS di Eropa.[33]

Beberapa satelit komunikasi yang telah beroperasi untuk penerapan VMS di Indonesia, adalah:[34]

---

[31] *ibid*., hlm. 27
[32] *ibid*., hlm. 33
[33] *ibid*., hlm. 35

[34] *ibid*., hlm. 31

a. ARGOS dan Satelit NOAA-Series
b. INMARSAT-C dan D+
c. GARUDA
d. ORBCOMM (Jerman)

Sistem komunikasi satelit-satelit tersebut ada yang hanya satu arah (dari kapal ke stasiun penerima) dan ada pula yang memiliki kemampuan untuk komunikasi dua arah (baik dari kapal ke stasiun penerima maupun sebaliknya).

Untuk visualisasi dan pengolahan lebih lanjut data VMS diperlukan perangkat yang disebut sebagai *integrator* VMS. Perangkat sistem *integrator* ini secara keseluruhan dapat dibedakan atas konfigurasi sistem tertutup (*closed system*) dan konfigurasi sistem terbuka (*open system*). Pada konfigurasi sistem tertutup, hanya dimungkinkan menerima data dan informasi dari suatu sistem satelit komunikasi tertentu saja. Sebaliknya pada konfigurasi sistem terbuka, perangkat sistem *integrator* dapat berfungsi untuk mengitegrasikan data dan informasi dari beberapa sistem satelit yang berbeda. Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Departemen Kelautan dan Perikanan telah menetapkan bahwa sistem *integrator* VMS yang akan diterapkan di Indonesia harus merupakan sistem terbuka untuk memberikan kebebasan kepada pemilik kapal dalam memeilih satelit komunikasi yang sesuai dengan kebutuhan masing-masing.

Jenis-jenis transmiter dan provider VMS yang telah disetujui dan dilakukan tes dapat digunakan pada sistem VMS milik DKP, meliputi:[35]

[35] *ibid*., hlm. 43

No.	Perusahaan	Transmitter
1	PT. CLS Argos Indonesia	Mar GE, MARGE V2
2	PT. SOG Indonesia	Inmarsat D+ SAT 201, DMR 800D
3	PT. Pasifik Satelt Nusantara	Byru Marine Tracking
4	PT. Amalgam Indocorpora	Iridium

3.2 Tabel Jenis Transmitter dan Provider VMS

Dari empat provider, hanya PT. Amalgam Indocorpora saja yang belum melakukan penjualan dan pemasangan transmiter di kapal perikanan, meskipun secara teknis telah layak dan disetujui Dirjen P2SDKP untuk digunakan dalam sistem VMS DKP.

Perangkat lunak yang digunakan untuk operasional VMS adalah sebagai berikut:[36]

a. Perangkat Pemantauan Utama

Perangkat lunak Pemantauan ini berbasis *Geogaphic Information System* (GIS) untuk melakukan pemantauan dan *plotting* aktifitas kapal perikanan dan menggunakan beberapa set aturan yang memungkinkan operator sistem memperlihatkan atau menggunakan informasi sesuai dengan hierarkinya.

Sistem dibangun sebagai Sistem Kluster Server, kluster utama ditempatkan pada sistem jaringan terpusat dengan *work station* bertempat di tempat lain yang terhubung dalam jaringan LAN atau jaringan WAN. Sistem Kluster komunikasi Server mengkoordinasikan semua komunikasi dengan armada

[36] *Ibid.,* hlm. 51

via LES dan mengumpulkan data posisi dan pesan dikirimkan ke sistem secara *floating.* Bagi DKP ini akan menyediakan fasilitas untuk memungkinkan kantor di daerah juga mendapat informasi yang sesuai dengan lingkup pengawasannya dan kapal Patroli mereka juga akan dapat untuk menerima (melalui satelit) informasi relevan posisi kapal Patroli beroperasi.

Ada perbedaan dalam kemampuan VMS secara fungsional antara sistem *Client Server* yang sudah ada. Sistem *Client Server* membentuk hubungan hierarki antara *client* dan *server*, dimana fungsi *server* sebagai pengirim data akan sangat memberatkan sistem, utamanya jika lalu lintas data keluar dan masuk dalam kapasitas yang besar dan bersamaan. Dengan sistem kluster, DKP akan dapat secara fleksibel membentuk *work station* dan membagi beban kerja di dalam kluster servernya yang cocok bagi keperluan strategisnya.

Sistem Pemantauan utamanya akan memberikan laporan atas kecepatan, gerak-gerik, relatif posisi atau kedekatan sampai bidang yang ditunjuk, menaksir Waktu Kedatangan (ETA), zona jawaban dan waktu (terlebih dahulu dan setelah lamanya).

Sistem kemudian mencocokkan kondisi kapal yang sedang diawasi dengan referensi peraturan dan kriteria yang ditetapkan oleh DKP. Jika ada parameter yang dilanggar oleh suatu kapal, maka respon atas peristiwa tersebut secara otomatis sebagai alarm.

b. Webvision

Perusahaan perikanan Webvision memungkinkan pelacakan hanya untuk kapal perusahaan mereka melalui hubungan internet sederhana. Ini adalah perangkat lunak yang dapat digunakan oleh perusahaan untuk manajemen armada mereka dengan lebih baik. Perusahaan perikanan bisa memantau jarak jauh atau dekat dan mencari pelacakan aktifitas hari, minggu atau bulan dan juga dapat mengubah frekuensi laporan polisi.

c. Satlink Email

Memberikan hubungan satelit untuk keperluan Internet *Email* Sistem untuk kapal di laut. Agar memungkinkan sistem *email* standar seperti Microsoft Outlook dapat berhubungan melalui transmitter mini-C dengan SatLink Email Gateway. Electronic Catch Reporting System (ECERS).

d. Oceanfarm

Perangkat utama pemodelan perikanan ini memberikan hasil pemodelan dengan kualitas yang baik dan efektif. Perangkat lunak ini memerlukan dua set data yaitu data posisi VMS dan ECERS menangkap laporan data hasil tangkapan, data ini dapat digabungkan oleh *back scanning* jumlah tangkapan sehari-hari yang memakai analisa jejak dan gerak-gerik kapal yang berasal dari data VMS.

e. Oceanvision

Menyediakan sistem navigasi grafik elektronik untuk kapal patroli yang diintegrasikan ke dalam sistem laporan tangkapan SatLink sebagai sistem tampilan navigasi berbasis GIS. Tampilan radar kapal patroli yang dipadukan dengan data VMS diteruskan ke kapal patroli dari Pusdal. Pusdal juga bisa meminta pemantauan radar dan data VMS di atas kapal patroli untuk ditransmisikan ke Pusdal (*Sniffing System*).

f. Business Rules

Sistem VMS DKP memiliki arsitektur pembuatan *business rules* yang sangat efektif. *Bussines rules* adalah *macro* yang disimpan dalam database Oracle dan dikelola melaui *interface* GUI. *Macro* tersebut dapat dikombinasikan dengan *construct* AND, OR dan NOT agar dapat menangani masalah yang lebih kompleks.

g. Sistem Aplikasi Kapal Patroli

Sistem kapal patroli merupakan sistem navigasi, radar dan komunikasi yang dapat berinteraksi dengan sistem VMS di Pusdal. Data VMS disediakan dalam setiap permintaan melalui kapal patroli. Data kemudian dikirimkan kembali ke kapal patroli secara otomatis diproses di kapal untuk ditampilkan sistem Oceanvision.

Sesuai dengan yang telah diatur oleh P2SDKP tentang sistem pemantauan kapal perikanan berupa VMS dapat dipergunakan sebagaimana mestinya dikarenakan sudah dibuat sedemikian rupa sehingga dapat memudahkan pengawasan yang dilakukan oleh P2SDKP.

B. Penggunaan *Track Record* Data VMS (*Vessel Monitoring System*) Sebagai Alat Bukti Dalam Peradilan

Track record data VMS merupakan data-data yang diperoleh dari VMS, dimana data-data tersebut berupa posisi lintang, bujur, beserta kecepatan pada satu paket informasi yang dikirimkan oleh transmiter yang terpasang pada kapal perikanan. Kualitas dari data tersebut dapat berguna dikarenakan informasi yang yang diproses adalah bersumber dari input yang berkualitas. Kualitas yang dimana informasi tersebut akurat, tepat pada waktunya dan relevan. Pihak yang melaksanakan pengawasan terhadap kegiatan perikanan melakukan pengamatan terhadap pergerakan kapal ikan yang telah dipasang VMS. Hasil pengamatan tersebut dituangkan dalam lembar data VMS untuk kenmudian dianalisis dan dilaporkan secara rutin kepada unit terkait. Analisis data VMS juga dilakukan atas permintaan tertentu untuk keperluan bila terjadi suatu tindakan pelanggaran yang ditemukan di lapangan, maka dilakukan pengecekan dengan data dari VMS.

Penjelasan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana bahwa penanganan tindak pidana melalui tahap penyidikan, penuntutan dan peradilan. Adanya pemanfaatan teknologi saat ini dapat memudahkan rangkaian proses penanganan tindak pidana *illegal fishing*. Salah satunya dengan adanya teknologi VMS (*Vessel Monitoring System*) yang dapat digunakan sebagai alat bukti dalam penanganan tindak pidana *illegal fishing*.

Dalam kejahatan dengan menggunakan komputer sebagai bukti yang akan mengarahkan pada suatu peristiwa pidana adalah berupa

data-data elektronik baik yang berada di dalam komputer itu sendiri (hardisk/*floopy* disk) atau yang merupakan hasil *print out* atau dalam bentuk lain berupa jejak atau *path* dari suatu aktivitas (pengguna komputer).[37]

Bagian yang harus diperhatikan dalam pembuktian adalah pencarian alat atau barang bukti yang mungkin ada, harus dilakukan suatu (*due deligent*) terhadap sistem komputer. Pemeriksaan awal keabsahan pada suatu sistem komputer maka akan diperoleh jaminan bahwa sistem tersebut dapat dikatakan otentik dan dapat dipertanggungjawabkan, yang diperlukan keterangan seorang ahli bukti elektronik sebagaimana suatu alat bukti yang sah dan yang berdiri sendiri (*real evidence*) tentu berjalan sesuai prosedur yang berlaku (telah dikalibrasikan dan diprogram), sehingga hasil *print out* dapat diterima sebagai alat bukti.

Prinsip pembuktian yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yaitu:

1. Ditinjau dari segi formal

Ditinjau dari segi formal, alat bukti *track record* data VMS (*Vessel* Monitoring) adalah alat bukti yang sempurna sebab VMS (*Vessel Monitoring System*) dibuat secara resmi menurut formalitas yang ditentukan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu alat bukti VMS (*Vessel Monitoring System*) mempunyai nilai pembuktian formal

[37] Edmon Makarim, *Kompilasi Hukum Telematika*, PT. Raya grafindo Persada, Jakarta, 2000. Hlm. 425

yang sempurna, dengan sendirinya bentuk dan isi *track record* data tersebut:

a. Sudah benar, kecuali dapat dilumpuhkan dengan alat bukti yang lain;
b. Semua pihak tak dapat lagi menilai kesempurnaan bentuk dan penilaiannya;
c. Ditinjau dari segi formal data yang ada di dalamnya, hanya dapat dilumpuhkan dengan alat bukti lain, baik berupa alat bukti keterangan saksi maupun keterangan terdakwa.

2. Ditinjau dari segi materil

Ditinjau dari segi materil, alat bukti elektronik, bukan alat bukti yang mempunyai kekuatan mengikat. Nilai kekuatan alat bukti elektronik sama halnya dengan nilai pembuktian keterangan saksi dan keterangan ahli, dasar alasan ketidakterikatan hakim atas alat bukti elektronik tersebut, didasarkan pada asas, antara lain :

a. Asas proses pemeriksaan perkara pidana adalah untuk mencari kebenaran materil atau kebenaran sejati (*materiil waarleid*), bukan mencari kebenaran formal;
b. Asas keyakinan hukum, seperti yang terdapat dalam ketentuan 183 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, berhubungan erat dengan ajaran sistem pembuktian yang dianut dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana yaitu sistem pembuktian menurut undang-undang negatif;
c. Asas batas minimum pembuktian, yaitu sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah.

Dalam hal pembuktian, hakim perlu memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan terdakwa. Kepentingan masyarakat berarti, apabila seseorang telah melanggar ketentuan perundang-undangan, ia harus mendapat asas *equality before the law* berarti adanya perlakuan yang sama atas diri setiap orang di muka hukum dengan tidak mengadakan perbedaan perlakuan hukuman yang setimpal dengan kesalahannya. Sementara yang dimaksud dengan kepentingan terdakwa adalah, terdakwa harus tetap diperlakukan adil sehingga tidak ada seorang pun yang tidak bersalah akan mendapat hukuman (asas *presumption of innocent*) atau sekalipun ia bersalah ia tidak mendapat hukuman yang terlalu berat (dalam hal ini terkandung asas *equality before the law)*.

Salah satu contoh kasus adalah penanganan dan penyelesaian perkara *illegal fishing* yang dilakukan oleh terdakwa Xiao Zuo Jin warganegara Cina dari Kapal MV Fuan Yuan Yu F68, dimana kejahatan yang dilakukannya termasuk dalam tindak pidana *illegal fishing*, selanjutnya perkara ini disidangkan pada Pengadilan Negeri Tual. Pada tahun 2006 bertempa6t di Laut Arafura pada posisi 07^0 53’ 800” LS-135^0 24 ‘ 457” BT atau setidak-tidaknya pada suatu tempat dalam wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia, dimana secara bersama-sama melakukan perbuatan dengan sengaja di wilayah pengelolaan perikanan republik Indonesia melakukan usaha dibidang pengangkutan ikan, yang tidak memiliki SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan) sebagaimana dimaksud pasal 26 ayat 1 Undang-Undang Nomor 45 tahun

2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 tahun 2004 tentang Perikanan.

Selain kasus tersebut, adapula kasus mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh kapal penangkap ikan berbendera Indonesia yaitu kapal KM Latsuprat-14 II, dimana kapal tersebut telah melakukan tindak pidana perikanan yaitu menangkap ikan di laut teritorial yang bukan wilayah penangkapan ikan yang ditentukan sesuai SIPI (*fishing ground*) dan terdapat 6 (enam) anak buah kapal warganegara Filipina tanpa dilengkapi dokumen bekerja sebagai anak buah kapal KM Latsuprat-14 II. Kapal KM Latsuprat-14 II telah tertangkap tangan oleh KRI DIPONEGORO – 366 , pada tanggal 10 Pebruari 2010 sekira pukul 12.00 di Perairan Pulau-Pulau Sangihe dan terdapat sejumlah ikan lebih kurang 50 (lima puluh) ekor ikan Tuna yang diduga merupakan ikan hasil penangkapan menggunakan pancing/joran, yang penangkapannya tidak sesuai SIPI dan telah mempekerjakan ABK asing, selanjutnya dibawa dan dikawal ke Lanal Tahuna untuk proses hukum lebih lanjut.

Kasus tersebut diadili dikarenakan menjadi target operasi oleh pengawas kelautan dan perikanan dan tertangkap tangan oleh pengawas yang beroperasi ketika itu. Ada kasus lainnya yang terindikasi melakukan tindak pidana perikanan yaitu Kapal 01/ FM-PLT/ VII/ 2010 dan 02/ FM-PLT/ VII/ 2010 yang termonitor oleh VMS.