

Dinamika Keamanan Maritim Indonesia Pasca Kemerdekaan Timor Leste

Muhammad Risal

Peneliti Muda di Nusantara Strategic House

Abstract:

Indonesia is the largest archipelagic state in the world, therefore it becomes an important marine transportation and shipping lane, particularly in Asia Pacific. The status as an archipelagic state recognized in the UNCLOS 1982 requires that Indonesia establish Archipelagic Sea Lines. Indonesia has a maritime boundary with many of states, including Timor Sea and Arafura Sea. Post independence of Timor Leste, Indonesia faced the challenge of maritime security sovereignty in Timor Sea and Arafura Sea, by the form of traditional and non-traditional security challenge because there was no obvious maritime boundary within both sea.

Keywords : Maritime Security, Threat, Post Independence

Abstrak:

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, oleh karena itu menjadi jalur transportasi dan pelayaran penting, khususnya di wilayah Asia Pasifik. Status sebagai negara kepulauan yang diakui dalam UNCLOS 1982 mensyaratkan bahwa Indonesia harus menetapkan Alur Laut Kepulauan. Indonesia memiliki batas maritim dengan banyak negara, termasuk Laut Timor dan Laut Arafura. Pasca kemerdekaan Timor Leste, Indonesia menghadapi tantangan kedaulatan keamanan maritim di Laut Timor dan Laut Arafura, dengan bentuk tantangan keamanan tradisional dan non-tradisional karena tidak ada batas laut yang jelas di kedua laut tersebut.

Kata Kunci : Keamanan Maritim, Ancaman, Pasca Kemerdekaan

Laut Timor dan Laut Arafura merupakan wilayah laut Indonesia yang terletak di sebelah selatan Indonesia dan berbatasan langsung dengan negara tetangga seperti Timor Leste dan Australia. Sebelum Timor Leste merdeka, Laut Timor dan Laut Arafura merupakan laut yang memisahkan antara Indonesia dan Australia. Ada beberapa perjanjian batas maritim yang disepakati oleh Indonesia dan Australia sebelum Timor Leste merdeka di kedua laut tersebut.

Pertama adalah perjanjian batas maritim mengenai dasar-dasar laut tertentu yang ditandatangani pada tahun 1971 di Canberra. Perjanjian ini berisikan mengenai delimitasi landas kontinen Laut Timor dan Laut Arafura. Namun,

pada saat perjanjian maritim ini dibuat, Provinsi Timor Leste belum masuk kedalam wilayah Indonesia sehingga menyebabkan wilayah maritim yang berada di selatan Timor Leste tidak masuk kedalam proses pembuatan garis perbatasan yang terdapat di dalam perjanjian. Pasca terintegrasinya Timor Leste kedalam Provinsi Indonesia pada tahun 1978, Indonesia kemudian melakukan pembuatan baseline di selatan Timor Leste yang digunakan dalam penarikan batas maritim di wilayah Celah Timor. Namun, karena terjadi overlap dengan landas kontinen milik Australia, sebagai solusinya dibuatlah perjanjian Celah Timor pada tahun 1989 yang mengakomodasi penyelesaian permasalahan di Celah Timor sekaligus sebagai bentuk kerjasama untuk mengeksplorasi sumber daya alam di wilayah Celah Timor. (Dirjen Strahan, 2007:28). Perjanjian maritim terakhir yang disepakati oleh Indonesia dan Australia adalah Perjanjian Perth 1997 yang mengakomodasi wilayah ZEE kedua negara di Laut Timor, Laut Arafura, dan Samudera Hindia. Hanya saja, perjanjian ini belum sempat diratifikasi hingga Timor Leste merdeka pada tahun 1999.

Pasca dua perjanjian batas maritim yang menegaskan landas kontinen dan ZEE kedua negara dibuat, ada banyak pelanggaran kedaulatan yang terjadi di kedua laut tersebut. Baik yang dilakukan oleh penduduk lokal Indonesia, Australia, maupun kapal berbendera negara asing. Pelanggaran-pelanggaran seperti kejahatan lintas batas, penyelundupan, imigran legal, serta patroli kapal asing yang masuk kedalam wilayah teritorial Indonesia sudah terjadi sejak Timor Leste masih menjadi bagian dari negara Indonesia. Pelanggaran-pelanggaran ini sulit diatasi karena kemampuan dan sumber daya Indonesia di bidang pengawasan laut tidak memadai. Kondisi di kedua laut tersebut cenderung konfliktual meskipun sudah ada perjanjian batas maritim yang disepakati.

Kemerdekaan Timor Leste pada tahun 1999 mengubah wilayah perbatasan maritim yang berada di Laut Timor dan Laut Arafura yang semula hanya dimiliki oleh Indonesia dan Australia. Hingga saat ini belum ada perjanjian batas maritim antara Indonesia dan Timor Leste. Kedua negara masih berfokus pada penyelesaian perbatasan darat sehingga perbatasan maritim kedua negara belum dibicarakan. Belum adanya ketetapan batas maritim yang pasti di Laut Timor dan Laut Arafura menimbulkan ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional yang mengancam kedaulatan Indonesia di kedua wilayah laut tersebut.

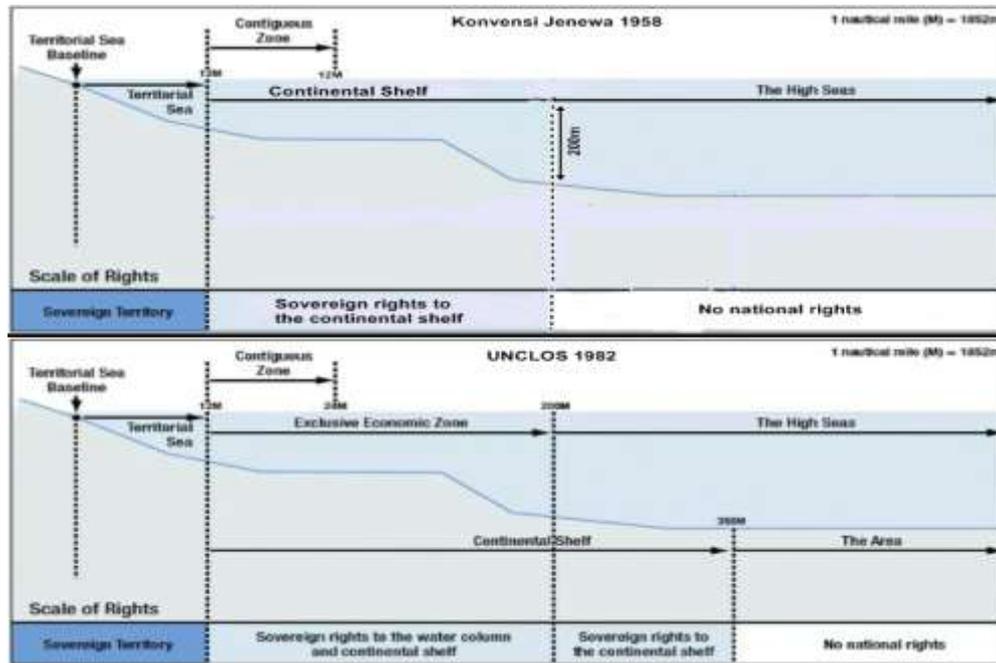
Posisi Indonesia dalam Rezim Hukum Laut Internasional

Posisi negara Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki batas maritim dengan negara tetangga mewajibkan Indonesia untuk menyelesaikan perbatasan maritimnya. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi tumpang tindih

kedaulatan dengan negara tetangga. Perbatasan maritim di Laut Timor dan Laut Arafura sudah ditetapkan oleh Indonesia dan Australia jauh sebelum ratifikasi UNCLOS 1982, yang hingga kini digunakan oleh Indonesia sebagai landasan hukum internasional dalam penetapan batas maritimnya. Meskipun demikian, hal ini tidak membuat perjanjian batas maritim yang dilakukan sebelum ratifikasi UNCLOS 1982 tidak berlaku lagi. Hal ini sesuai dengan aturan hukum perjanjian internasional bahwa perjanjian merupakan aturan yang wajib ditaati dan dilakukan dengan itikad baik selama perjanjian tersebut belum berakhir.

Perlu untuk diketahui bahwa dalam Konvensi Jenewa 1958 dan UNCLOS 1982 terdapat perbedaan prinsip dalam menentukan garis batas landas kontinen.

Gambar. 1 Perbandingan Konvensi Jenewa 1958 dan UNCLOS 1982



Sumber : pubs.rsc.org

Konvensi Jenewa 1958 menggunakan prinsip atau kriteria landas kontinen di kedalaman laut 200 meter dibawah permukaan air sebagai prinsip penentuan landas kontinennya. Landas kontinen menurut Konvensi Jenewa 1958 berlaku hingga kedalaman 200 meter di bawah permukaan laut atau hingga jarak yang masih dapat dieksplorasi. Definisi landas kontinen tersebut tidak memberikan ukuran definitif atau pasti terhadap kawasan dasar laut yang menjadi hak dari negara pantai. Sedangkan dalam UNCLOS 1982 menggunakan prinsip atau kriteria jarak yang memberikan ukuran yang jelas yaitu 200 mil dihitung dari garis batas laut teritorial. Akan tetapi baik Indonesia dan Australia sepakat

untuk tidak mengubah isi dari perjanjian tersebut sesuai dengan prinsip yang berlaku dalam UNCLOS 1982. Padahal, jika menggunakan prinsip dalam UNCLOS 1982 dalam menetapkan kembali garis batas landas kontinennya, Indonesia akan memiliki porsi wilayah landas kontinen yang lebih besar daripada sebelumnya

Dinamika Perjanjian Batas Maritim Indonesia dan Australia

Dalam perkembangannya, baik sebelum integrasi maupun setelah integrasi Provinsi Timor Timur (kini Timor Leste), Laut Timor dan Laut Arafura mengalami dinamika perkembangan yang fluktuatif. Baik dalam penetapan perbatasan maritim maupun permasalahan yang ada di kedua laut tersebut. Terkait dengan perbatasan maritim, Indonesia melakukan perjanjian batas maritim dengan Australia di kedua laut tersebut dalam hal penetapan batas landas kontinen. Perjanjian ini disebut dengan Perjanjian Garis Batas Dasar Laut Tertentu yang ditandatangani pada tahun 1971 dan disempurnakan dengan Perjanjian dengan hal yang sama pada tahun 1972. Perjanjian ini berisikan mengenai penetapan titik koordinat perbatasan maritim kedua negara dan hak masing-masing negara untuk melakukan eksplorasi kekayaan alam yang berada di dasar laut yang menjadi wilayah negara tersebut. Perjanjian ini dibuat berdasarkan landasan hukum penentuan landas kontinen yang terdapat dalam Konvensi Jenewa 1958 dimana dalam konvensi menyatakan bahwa landas kontinen ditentukan berdasarkan kedalaman laut.

Namun, pengaturan mengenai penetapan delimitasi landas kontinen tidak diatur dalam Konvensi Jenewa 1958 tersebut. Pengaturan penetapan perbatasan maritim hanya berdasarkan kesepakatan antara Indonesia dan Australia saja dimana yang sangat diuntungkan dalam perjanjian ini adalah Australia. Hal ini dapat dilihat dari wilayah landas kontinen yang menjadi milik Australia yang lebih luas daripada milik Indonesia. Perjanjian landas kontinen ini tidak mengatur delimitasi landas kontinen di Celah Timor karena pada saat perjanjian dibuat, Timor Timur belum terintegrasi dengan Indonesia.

Pasca terintegrasinya Timor Timur, Indonesia dan Australia melakukan perundingan untuk menyelesaikan perbatasan maritim di Celah Timor yang belum terselesaikan. Namun terjadi perbedaan prinsip dalam penentuan batas delimitasi batas maritim antara kedua negara dimana Australia berpendapat bahwa di Celah Timor terdapat Palung Timor sehingga mekanisme penetapannya harus berdasarkan prinsip kedalaman laut. Sedangkan menurut Indonesia, Celah Timor merupakan satu landas kontinen sehingga penetapan delimitasi maritimnya harus menggunakan prinsip garis tengah sesuai dengan UNCLOS 1982. Karena ada perbedaan pandangan dan mengingat bahwa jika tidak ada kesepakatan mengenai batas maritim yang pasti akan berdampak pada tidak bisa dieksplorasinya sumber daya migas yang ada di Celah Timor,

kedua negara memutuskan untuk membentuk Zona Kerjasama di Celah Timor pada tahun 1989 yang dikenal dengan Perjanjian Celah Timor sebagai solusi atas permasalahan perbedaan pandangan tersebut. Perjanjian ini membagi Celah Timor menjadi tiga zona dengan persentase pembagian sesuai dengan yang di sepakati oleh kedua negara. Selanjutnya, pada tahun 1997, Indonesia dan Australia menandatangani perjanjian Perth 1997 yang mengatur delimitasi ZEE kedua negara di Laut Timor dan Laut Arafura. Perjanjian ini dibuat berdasarkan prinsip garis tengah sesuai dengan UNCLOS 1982. Hanya saja perjanjian ini tidak sempat diratifikasi oleh kedua negara hingga Timor Leste merdeka.

Pemberlakuan batas maritim berdasarkan perjanjian yang disepakati oleh Indonesia dan Australia tidak serta membuat situasi di kedua laut tidak ada permasalahan. Dengan adanya batas maritim membuat situasi di kedua laut tersebut cenderung konfliktual. Situasi ini terlihat dari adanya friksi antar kelompok nelayan tradisional Indonesia dengan Pemerintah Australia dimana nelayan-nelayan tersebut sering memasuki wilayah perairan Australia. Hal ini semakin diperparah dengan dibentuknya Australian Fishing Zone (AFZ) yang batas terluarnya 200 mil dari pantai Australia. Keberadaan AFZ ini membuat wilayah perairan nelayan tradisional Indonesia semakin sempit dan kegiatan penangkapan ikan oleh nelayan tradisional Indonesia masuk dalam kategori illegal fishing. Keberadaan AFZ juga menjadi alasan Australia untuk melakukan patroli militer yang seringkali dalam pengawasannya masuk kedalam perairan milik Indonesia.

Pada tahun 1999, Timor Leste memerdekakan diri melalui proses referendum. Akibat dari adanya peristiwa tersebut, perjanjian-perjanjian batas maritim yang melibatkan wilayah maritim yang kini menjadi wilayah Laut Timor Leste menjadi batal. Termasuk di dalamnya adalah Perjanjian Celah Timor dan Perjanjian Perth. Batalnya Perjanjian Celah Timor membuat Australia mengambil langkah untuk menegosiasikan kelanjutan dari Perjanjian Celah Timor dengan the United Nations Transitional Administration for East Timor (UNTAET) yang saat itu menjadi administrasi pemerintahan sementara selama pemerintahan resmi Timor Leste belum terbentuk. Kesepakatan mengenai Celah Timor kemudian ditandatangani pada tahun 2002 pada saat Timor Leste mendapatkan eksistensinya sebagai sebuah negara yang diakui oleh dunia internasional. Perjanjian ini kemudian dinamakan sebagai Perjanjian Laut Timor.

Ancaman Keamanan Maritim Indonesia Pasca Kemerdekaan Timor Leste

Kemerdekaan Timor Leste membuat perubahan yang signifikan dalam hal wilayah yang menjadi kedaulatan Indonesia di Laut Timor dan Laut Arafura.

Perbatasan maritim yang tidak jelas menimbulkan ancaman keamanan maritim baik dalam bentuk ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional. Ancaman keamanan tradisional yang terjadi berupa gangguan keamanan di laut seperti masuknya kapal patroli militer Australia di sekitar perairan teritorial Pulau Rote. Masuknya kapal patroli militer Australia ini merupakan sebuah pelanggaran kedaulatan serius mengingat laut teritorial merupakan wilayah laut dimana negara memiliki kedaulatan penuh di dalamnya. Pelanggaran ini terjadi berung kali sebanyak enam kali dalam kurun waktu 1 Desember 2013 hingga 20 Januari 2014. (www.timorexpress.com). Pelanggaran kedaulatan ini diakui oleh pemerintah Australia yang dalam pernyataannya menyatakan bahwa pelanggaran tersebut disebabkan karena kesalahan perhitungan navigasi dari kru kapal patroli Australia. (www.abc.net.au) Alasan pemerintah Australia atas insiden ini adalah karena kapal militer mereka sedang melakukan operasi kebijakan untuk menghalau imigran gelap yang ingin masuk ke wilayah Australia.

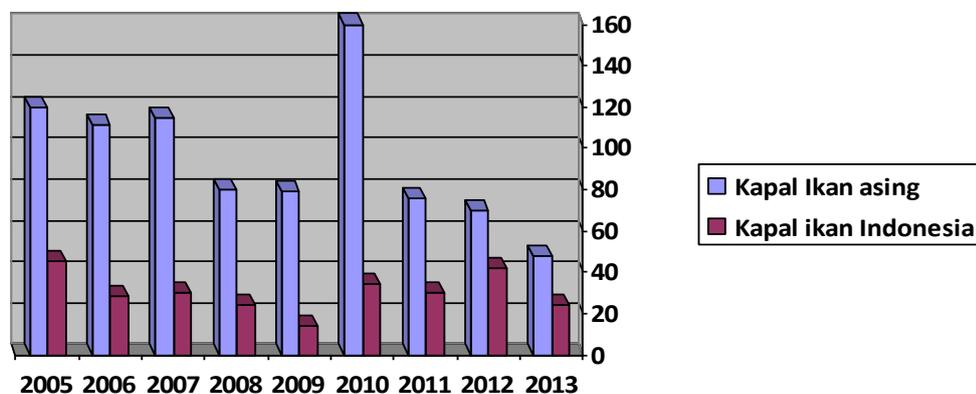
Pelanggaran kedaulatan berupa masuknya kapal militer Australia di perairan teritorial Indonesia tidak terlepas dari faktor tidak adanya batas maritim yang pasti di Laut Timor dan Laut Arafura pasca kemerdekaan Timor Leste. Kesalahan perhitungan navigasi yang dilakukan oleh kru kapal militer Australia dapat menjadi sebuah alasan yang logis mengingat perjanjian batas maritim yang masih berlaku hingga saat ini adalah perjanjian dasar laut tertentu dimana dalam perjanjian tersebut hanya mengatur kepemilikan wilayah dasar laut, bukan wilayah perairan yang berada di atasnya.

Masuknya kapal militer negara asing dapat dipersepsikan sebagai ancaman kedaulatan yang dapat mengganggu stabilitas keamanan suatu negara karena hal tersebut dapat dipersepsikan sebagai upaya negara asing untuk mengumpulkan informasi yang merugikan pertahanan dan keamanan suatu negara. Hal ini juga dapat dikatakan sebagai bentuk dari pelanggaran terhadap ketentuan lintas damai kapal asing yang diatur dalam UNCLOS 1982 Pasal 19 mengenai Lintas Damai. Mudah nya perairan teritorial Indonesia dimasuki oleh kapal militer negara lain mengindikasikan bahwa Indonesia sangat lemah dalam hal pengawasan terhadap wilayah yang menjadi kedaulatannya. Negara lain dapat mempersepsikan bahwa wilayah Indonesia sangat mudah dimasuki tanpa ada tindak pencegahan yang berarti. Melalui persepsi tersebut, negara lain dapat mengukur sejauh mana kemampuan pertahanan dan keamanan maritim Indonesia, khususnya di Laut Timor dan laut Arafura.

Untuk ancaman keamanan non-tradisional, ada 3 bentuk ancaman, yang pertama adalah illegal fishing. Kebutuhan yang besar terhadap bahan baku ikan segar membuat negara tetangga berlomba untuk mengambil ikan secara ilegal di perairan Laut Timor dan Laut Arafura. Para pelaku illegal fishing

memanfaatkan tidak adanya batas maritim yang jelas di kedua laut tersebut untuk mengambil ikan secara massif dan ilegal dengan argumentasi bahwa konsep ZEE memberikan alternatif open acces untuk mengambil ikan di wilayah perairan ZEE negara lain dimana negara tersebut tidak memiliki kapasitas untuk memanfaatkan sumber daya perikanan. Meskipun di perbolehkan untuk mengeksploitasi sumber daya perikanan, para pelaku penangkapan ikan harus membayar pajak kepada Indonesia. Kerugian akibat illegal fishing di Laut Arafura mencapai Rp. 40 Triliun/tahun. (www.bisnis.com).

Gambar. 2 Kapal Nelayan Yang di Tangkap Kurun waktu 2005-2013



Sumber : Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan

Dari gambar dapat dilihat bahwa jumlah kapal ilegal yang ditangkap menunjukkan bahwa kapal asing yang ditangkap lebih banyak. Rata-rata kapal yang ditangkap tidak memiliki izin dan menggunakan bendera Indonesia di kapalnya. Meskipun demikian, data diatas hanya menunjukkan jumlah kapal yang ditangkap, sedangkan dalam fakta di lapangannya, jumlah kapal yang berhasil meloloskan diri dari pengejaran memiliki jumlah yang lebih banyak.

Belum adanya perbatasan maritim yang jelas juga berdampak pada nelayan tradisional Indonesia yang menangkap ikan di kedua laut tersebut dan dianggap melakukan kegiatan illegal fishing oleh Australia. Hal ini terkait dengan sampai di batas mana nelayan tradisional boleh menangkap ikan. Padahal perjanjian batas maritim yang ada hanya landas kontinen yang hanya mengatur sumber daya alam dasar laut, bukan perairan yang berada di atasnya. Batas maritim yang diklaim sebagai Australia hingga kini belum ada (ZEE) mengingat Perjanjian Perth yang mengatur ZEE kedua negara belum diratifikasi.

Ancaman keamanan non-tradisional yang kedua adalah pengelolaan sumber daya alam di Celah Timor. Pasca kemerdekaan Timor Leste, Perjanjian Celah Timor antara Indonesia dan Australia juga berakhir. Hal ini terkait dengan perjanjian yang dibuat ketika Timor Leste masih menjadi bagian dari Indonesia. Australia dan Timor Leste kemudian menyepakati Perjanjian Laut Timor pada tahun 2002 sebagai bentuk dari kelanjutan dari Perjanjian Celah Timor yang dulu dilakukan oleh Indonesia dan Australia. Namun dalam proses hingga sampai kepada kesepakatan CMATS atau Treaty on Certain Maritime Arrangement in the Sea Timor, Indonesia tidak pernah terlibat. Hal ini sangat merugikan Indonesia karena sebelumnya Indonesia mendapatkan kewenangan untuk turut melakukan kegiatan eksplorasi sumber daya alam di Celah Timor tersebut. Hal ini terkait dengan investasi dan modal yang pernah dikeluarkan Indonesia dalam pengelolaan migas di Celah Timor sebelum Timor Leste merdeka.

Selain permasalahan konsesi eksplorasi migas, ternyata dalam pasal-pasal yang terdapat di dalam CMATS sangat merugikan Indonesia karena terkait dengan permasalahan kedaulatan, delimitasi, dan hal-hal yang menyangkut klaim wilayah antar ketiga negara. Dalam isi perjanjian tersebut, Australia dan Timor Leste sepakat untuk tidak membicarakan permasalahan delimitasi perbatasan maritim selama perjanjian tersebut berlaku. Hal ini tentu akan menyulitkan Indonesia untuk melakukan perundingan perbatasan maritim dengan Timor Leste dan Australia di sekitar wilayah Celah Timor. (www.laohamutuk.org)

Ancaman non-tradisional yang terakhir adalah masalah kejahatan lintas batas. Hal ini tidak terlepas dari posisi kedua laut yang strategis dan menjadi jalur pelayaran internasional. Tidak adanya batas maritim yang jelas dan sistem pengawasan yang lemah membuat para pelaku kejahatan dapat dengan mudah melakukan upaya penyelundupan barang-barang seperti narkoba, senjata api, bahkan manusia. Para pelaku kejahatan lintas batas menggunakan pulau yang berada di provinsi NTB dan NTT sebagai tempat transit serta penyimpanan barang-barang yang akan diselundupkan seperti di daerah Sekotang Desa, Awang Desa, Tanjung Luar, Labuan Haji, dan Jero Waru Desa. Untuk Provinsi NTT terdapat di Maumere. (www.nttprov.go.id). Perbatasan maritim yang belum jelas menjadi penyebab utama di samping sistem pengawasan yang lemah karena dengan tidak adanya batas maritim yang jelas membuat sistem pengawasan tidak memiliki data yang valid mengenai di titik koordinat mana saja batas terluar wilayah Indonesia sehingga menyulitkan proses pengambilan keputusan dalam proses penangkapan kapal para penyelundup.

Kedaulatan Indonesia Di Laut Timor dan Laut Arafura

Hingga saat ini, perjanjian batas maritim yang masih berlaku di Laut Timor dan Laut Arafura adalah perjanjian batas dasar laut dimana dalam perjanjian tersebut mengatur mengenai titik perbatasan landas kontinen antara Indonesia dan Australia (minus Celah Timor) serta hak untuk melakukan eksplorasi di landas kontinen yang menjadi wilayah negara yang bersangkutan. Perjanjian ini tidak hanya mengatur mengenai titik koordinat dan hak untuk melakukan eksplorasi, namun juga mengatur mengenai penyelesaian konflik yang terjadi akibat penafsiran berbeda terhadap isi perjanjian.

Meskipun demikian, perjanjian ini sangat merugikan bagi Indonesia mengingat dalam proses penentuan batas maritim yang dilakukan berdasarkan Konvensi Jenewa 1958 yang masih menggunakan prinsip kedalaman laut sehingga wilayah landas kontinen yang dimiliki oleh Australia lebih luas. Selain itu dalam perjanjian hanya mengatur mengenai proses penyelesaian sengketa namun tidak mengatur mengenai sanksi apabila salah satu negara melakukan pelanggaran. Jenis pelanggaran kedaulatan serta sanksi pun tidak diatur dalam perjanjian sehingga perjanjian ini tidak dapat menjadi sebuah landasan hukum yang kuat jika terjadi suatu pelanggaran kedaulatan.

Perjanjian internasional kedua yang masih berlaku adalah UNCLOS 1982 yang mengatur bagaimana mekanisme dan penentuan batas maritim dilakukan dan menjadi sumber dari hukum laut internasional dari semua negara yang meratifikasinya. Ditinjau dari ratifikasi UNCLOS 1982 mengubah banyak hal dalam konsepsi wilayah maritim Indonesia seperti diakuinya konsep negara kepulauan, perubahan definisi landas kontinen, dan konsepsi ZEE yang menyebabkan wilayah Indonesia menjadi semakin luas. Dengan diakuinya hal tersebut membuat Indonesia memiliki hak-hak dan kewajiban sesuai dengan kewajiban negara kepulauan dalam pasal 47-53. Kewajiban yang paling terpenting bagi Indonesia adalah bagaimana Indonesia sebagai negara yang berdaulat mampu menjaga kedaulatan maritimnya, terlebih khusus di Laut Timor dan Laut Arafura. Hingga saat ini permasalahan kedaulatan di kedua laut tersebut menjadi sebuah permasalahan yang serius mengingat pelanggaran yang terjadi di kedua laut terjadi dengan intensitas yang tinggi dan sangat merugikan Indonesia.

Permasalahan kedaulatan menjadi semakin rumit ketika Timor Leste merdeka. Dalam UNCLOS 1982 dengan jelas menyatakan segala perairan yang berbatasan dengan negara harus diselesaikan melalui perundingan yang sesuai dengan mekanisme dan prinsip yang berlaku dalam UNCLOS 1982. Namun dalam kenyataannya Indonesia belum melakukan hal tersebut. Hal ini terkait dengan posisi kedua laut yang dimiliki oleh tiga negara sehingga harus

diselesaikan melalui pertemuan trilateral. Namun, bisa jadi penyelesaian akan memakan waktu yang lama mengingat dalam perjanjian CMATS yang disepakati oleh Australia dan Timor Leste terdapat pasal-pasal yang menyatakan kedua negara tidak akan membicarakan perbatasan maritim di Celah Timor hingga perjanjian tersebut habis masa berlakunya. Isi dari perjanjian tersebut sangat bertentangan dengan prinsip dalam UNCLOS 1982 dimana negara-negara yang memiliki batas maritim dengan negara lain harus segera menyelesaikan perbatasan maritimnya. Hal ini tentu saja menyebabkan kedaulatan dan hak-hak berdaulat Indonesia atas wilayah maritimnya menjadi tidak jelas dan sangat menyulitkan Indonesia dalam proses pengawasan dari ancaman-ancaman pelanggaran yang ada di kedua laut tersebut.

Upaya Indonesia Dalam Mengatasi Ancaman Keamanan Maritim

Indonesia melakukan berbagai upaya penanganan dalam mengatasi ancaman kedaulatan yang ada, yaitu:

1. Pendekatan Diplomatik dan Pengiriman Kapal perang
Indonesia melalui kementerian luar negeri mengirimkan nota keberatan yang mempertanyakan dan meminta klarifikasi dari Australia atas pelanggaran kedaulatan berupa masuknya kapal militer Australia di perairan teritorial Indonesia. Upaya ini dilakukan dalam rangka masih dalam usaha untuk menjaga hubungan baik antar kedua negara. Upaya ini membuahkan hasil dengan adanya klarifikasi dari Australia atas pelanggaran yang terjadi. Selain mengirimkan nota keberatan, pemerintah Indonesia melalui TNI AL juga mengerahkan kapal perang untuk berjaga-jaga di sekitar Laut Timor dan Laut Arafura. Meskipun dalam keterangannya aksi pengiriman kapal perang ini bukan sebagai bentuk respon dari insiden pelanggaran kedaulatan, namun dalam perspektif keamanan, hal ini merupakan bentuk dari respon atas terjadinya pelanggaran. (www.jakartagreater.com)
2. Penenggelaman Kapal, Penguatan Sistem Pengawasan, dan Pembentukan Pengadilan Perikanan
Upaya maksimal Indonesia dalam memberantas kegiatan *illegal fishing* di Laut Timor dan Laut Arafura baru terlihat pada tahun 2013-2014. Pada tahun 2014, Kementerian Kelautan dan Perikanan mengeluarkan kebijakan untuk melakukan penenggelaman kapal yang melakukan *illegal fishing*. Penenggelaman dilakukan jika proses hukumnya sudah selesai di pengadilan perikanan. Sebagai bentuk dari penguatan dan percepatan proses hukum, Kementerian Kelautan dan Perikanan juga akan membangun tiga pengadilan perikanan baru di Ambon, Sorong, dan Merauke. Selama ini proses pengadilan hanya dilakukan di pengadilan yang hanya ada Pulau Jawa, Kalimantan, dan Sumatera sehingga prosesnya menjadi lama dan tidak efektif. Upaya lainnya adalah

penguatan sistem pengawasan dimana pada tahun 2013 pemerintah sudah mengoperasikan dua speed boat untuk pengawasan di perairan Laut Arafura dan perairan di sekitar Provinsi NTB dan NTT (www.djpsdkp.kkp.go.id). Meskipun demikian, jumlah ini tidak ideal jika dibandingkan dengan luasnya wilayah laut yang harus diawasi.

3. Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla)
Dalam upayanya untuk menjaga keamanan laut, Indonesia sejak tahun 1972 telah membentuk Bakorkamla, namun baru efektif pada tahun 2005. Bakorkamla memiliki komitmen untuk penyelenggaraan keamanan dan penegakan hukum di laut. Bakorkamla ditujukan untuk menjadi satuan penjaga laut dan pantai Indonesia yang memiliki kewenangan untuk melengkapi lembaga dan institusi seperti TNI, Polri, Kejaksaan, dan kementerian terkait agar tidak terjadi kekosongan pemerintahan di laut.

Kehadiran dan peran Bakorkamla di Laut Timor dan Laut Arafura tidak terlalu dirasakan manfaatnya. Hal ini disebabkan karena dalam teknis pelaksanaannya, Bakorkamla tidak mampu mengkoordinir lembaga dan institusi yang berada dibawah kordinasinya. Selain itu, tidak ada program yang jelas dan matang dari Bakorkamla untuk melakukan pengawasan di Laut Timor dan Laut Arafura sehingga masih banyak terjadi pelanggaran kedaulatan.

4. Pembentukan *Joint Border Committee* (JBC)
Indonesia dan Timor Leste telah sepakat untuk membicarakan dan menyelesaikan perbatasan darat antar kedua negara sebelum membicarakan perbatasan maritim. Sebagai bentuk komitmen tersebut, kedua negara kemudian membentuk JBC. Pembentukan JBC ini sebagai sebuah lembaga yang dapat berperan aktif dalam proses penyelesaian perbatasan kedua negara dan penanganan permasalahan keamanan di daerah perbatasan. Sebagai bentuk konkret dari keberadaan JBC, Indonesia dan Timor Leste menetapkan *Provisial Agreement* terhadap batas darat kedua negara pada tahun 2005. Keberadaan JBC menjadi sebuah hal yang penting karena dengan adanya JBC, diharapkan dapat mempercepat proses penyelesaian perbatasan darat kedua negara yang kemudian akan dilanjutkan dalam proses delimitasi perbatasan maritim. Hingga saat ini proses penyelesaian perbatasan darat antar kedua negara hampir terselesaikan, hanya tersisa di wilayah *enclave* Timor Leste.

Kesimpulan

Delimitasi perbatasan maritim merupakan permasalahan yang serius bagi negara kepulauan yang memiliki batas maritim dengan banyak negara tetangga seperti Indonesia. Salah satu wilayah di Indonesia yang memiliki

permasalahan dengan delimitasi batas maritim adalah Laut Timor dan Laut Arafura. Pasca kemerdekaan Timor Leste, permasalahan delimitasi maritim di kedua laut tersebut semakin rumit dan menimbulkan berbagai tantangan kedaulatan maritim dalam bentuk ancaman keamanan tradisional dan non-tradisional. Dalam rangka menghadapi berbagai tantangan kedaulatan yang ada, Indonesia melakukan berbagai upaya untuk mengatasinya. Berdasarkan tujuan dilakukan penelitian ini, maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa posisi kedaulatan Indonesia di kedua laut sangat lemah karena hanya di wilayah teritorial saja Indonesia memiliki kedaulatan yang jelas sedangkan di ZEE, Indonesia belum memiliki kesepakatan dengan Australia maupun dengan Timor Leste sehingga ZEE Indonesia tidak memiliki delimitasi yang pasti dan jelas. Untuk landas kontinen, meskipun perjanjian landas kontinen telah dimiliki sejak tahun 1971, namun isi perjanjian tidak menguntungkan posisi Indonesia. Selain itu, masih ada landas kontinen di Celah Timor yang belum ditentukan. Upaya-upaya yang dilakukan dalam mengatasi tantangan kedaulatan yang ada hanya efektif dalam penekanan tingkat terjadinya pelanggaran, namun tidak menyentuh substansi dari penguatan kedaulatan yang seharusnya dimiliki Indonesia di kedua laut tersebut.

Daftar Pustaka:

- Dirjen Strahan. 2007. *Kajian Optimalisasi Penanganan Wilayah Perbatasan Maritim RI-RDTL Dalam Rangka Menjaga Keutuhan NKRI*. Jakarta: Departemen Pertahanan RI.
- Hermawan, Yulius P. (Ed). 2007. *Transformasi dalam Studi Hubungan Internasional: Aktor, Isu dan Metodologi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1986. *Hukum Laut Internasional*. Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Bandung: Binacipta.
- Mauna, Boer. 2005. *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: P.T Alumni.
- Parthiana, I Wayan. 2002. *Hukum Perjanjian Internasional Bagian 1*. Bandung: Penerbit Mandar Maju.
- Riyanto, Astim. 2006. *Negara Kesatuan: Konsep dan Aktualisasinya*. Bandung: Yapemdo
- Sihotang, Japanton. 2009. *Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut Arafura dan Laut Timor*. Jakarta: LIPI Press.

Website:

- Australia Langgar Kedaulatan NKRI,
www.timorexpress.com/kupang-metro/australia-langgar-kedaulatan-nkri diakses pada tanggal 08 Februari 2015
- Buletin La' o Hamutuk Vol.7, No 1 Tahun 2006,
www.laohamutuk.org/Bulletin/2006/Apr/LHBv7n1biS.pdf diakses pada tanggal 08 Februari 2015

Illegal Fishing di Laut Arafura: Indonesia Rugi Rp 40 Triliun/Tahun,
<http://m.bisnis.com/industri/read/20131227/99/194512/illegal-fishing-di-laut-arafura-indonesia-rugi-rp40-triliuntahun-> diakses pada tanggal 08 Februari 2015

Indonesia Rejects the Coalition's Asylum Seeker Policy,
<http://www.abc.net.au/news/2013-06-14/indonesia-rejects-opposition-asylum-seeker-policy/4753128> diakses pada tanggal 08 Februari 2015

Perairan NTT Rawan Penyelundupan Manusia,
<http://nttprov.go.id> diakses pada tanggal 09 Februari 2015

Perkuat Pengawasan di Laut Arafura, KKP Tambah Armada Pengawasan,
www.djpsdkp.kkp.go.id/index.php/arsip/c/117/?category_id=10 diakses pada tanggal 08 Februari 2015