

ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA PASCA MERDEKANYA REPUBLIK DEMOKRASI TIMOR LESTE

INDONESIA ARCHIPELAGIC SEA LANES POST INDEPENDENCE OF DEMOCRATIC REPUBLIC OF TIMOR LESTE

Arie Patria Utama¹, Trismadi², Purwanto³

Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional
Universitas Pertahanan
(arie.utama@idu.ac.id)

Abstrak – Penelitian ini mengkaji Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A, Selat Ombai yang terpengaruh oleh merdekanya Republik Demokrasi Timor Leste (RDTL). Dengan berdirinya Republik Demokrasi Timor Leste (RDTL) sebagai negara merdeka, secara langsung Selat Ombai yang semula berada didalam wilayah kedaulatan Indonesia kini menjadi wilayah perbatasan antar dua negara. Hal tersebut berdampak pula pada keabsahan ALKI III-A yang berada pada selat tersebut. Dengan demikian, maka ketentuan serta hak yang berlaku pada ALKI tidak diberlakukan di daerah yang masih belum jelas status kepemilikannya yang dilewati oleh garis sumbu ALKI III-A. Untuk mendukung penelitian ini penggunaan konsep keamanan maritim dan delimitasi batas maritim untuk menganalisis faktor apa saja yang digunakan untuk melihat perubahan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A. Kemudian konsep Alur Laut Kepulauan sebagai landasan dalam pembuatan skema alternatif Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A. Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif dengan pendekatan fenomenologi yang mengandalkan data tinjauan pustaka dan wawancara serta analisis spasial guna menentukan skema alternatif. Hasil analisis bertujuan sebagai rekomendasi untuk pemerintah Indonesia dalam membuat Skema yang tepat bagi Alur Laut Kepulauan Indonesia III-A, Selat Ombai.

Kata Kunci : Alur Laut Kepulauan Indonesia, ALKI, Selat Ombai, Keamanan Maritim

Abstract – This study examines about Indonesia Archipelagic Sea Lanes (IASLs) III-A, Ombai Strait which was affected by the independence of the Democratic Republic of Timor Leste (RDTL). With the establishment of the Democratic Republic of Timor Leste (RDTL) as an independent state, the Ombai Strait which was originally in the Indonesian sovereignty, is now a border region between two countries. This also affects the validity of Indonesia Archipelagic Sea Lanes (IASLs) III-A, in this strait. Thus, the provisions and rights that apply to Indonesia Archipelagic Sea Lanes (IASLs) are not enforced in areas where the ownership status of the Indonesia Archipelagic Sea Lanes (IASLs) III-A is unclear. In order to support this study, researcher using maritime security concepts and delimitation of maritime boundaries to analyze what factors need to be reviewed for the Indonesia Archipelagic Sea Lanes (IASLs) III-A. Then the concept of the Archipelagic Sea Lanes (ASLs) as an alternative to the Indonesia Archipelagic Sea Lanes (IASLs) III-A. Qualitative methodologies with phenomenological approach will bring this research and use data base from any literatures and interviews. The purpose

¹ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

² Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut

³ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

of analysis results are for the Indonesian government in making the right Scheme for the Indonesia Archipelagic Sea Lanes (IASLs) III-A, Ombai Strait.

Keywords: Indonesia Archipelagic Sea Lanes, IASLs, Ombai Straits, Maritime Security

Pendahuluan

Wilayah Indonesia di dalam perkembangannya mengalami penambahan luas yang sangat besar. Wilayah Indonesia ditentukan pertama kali dengan *Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie* (TZMKO) 1939⁴. Dalam TZMKO tersebut pemerintah Belanda menentukan lebar laut milik Indonesia hanya 3 mil laut dari daratan. Selanjutnya seiring dengan perjalanan NKRI, Pemerintah memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara mulai dari dirancangkannya konsep tersebut dalam Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957 yang kemudian dikukuhkan dalam Undang-undang No.4/prp tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Tujuan utama ditetapkan Undang-Undang tersebut adalah menjadikan pulau-pulau Indonesia sebagai satu kesatuan geografis dan laut yang ada didalamnya menjadi milik Indonesia dengan cara menarik garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-

titik terluar pada pulau-pulau terluar dari kepulauan Indonesia⁵.

Pemerintah Indonesia telah memperjuangkan pengakuan atas konsepsi Wawasan Nusantara tersebut melalui berbagai proses diplomasi yang tidak mudah dengan negara tetangga, sampai pada akhirnya konsep Negara Kepulauan atau Wawasan Nusantara diterima di dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (*United Nation Convention on the Law of the Sea*) yang ditandatangani di Montego Bay, Jamaica, tanggal 10 Desember 1982⁶.

Indonesia kemudian meratifikasi konvensi hukum laut ini dengan membuat Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985 tanggal 13 Desember 1985. Hal ini berarti konsepsi Wawasan Nusantara telah diakui oleh hukum laut internasional yang baru sebagai salah satu prinsip. Pengakuan tersebut tidak serta merta diberikan kepada Indonesia, ada konsekuensi yang harus dijalankan oleh Indonesia, yaitu dengan mewadahi dan menghormati

⁴ *Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie* (TZMKO) merupakan Ordonansi Pemerintah Hindia Belanda (*Staatsblad* no.442) tentang pengaturan Laut Teritorial dan Lingkungan-lingkungan Maritim. Ordonansi adalah Peraturan Pemerintah

⁵ Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut*, (Jakarta: Bina Cipta, 1978).

⁶ Etty R. Agoes, "Upaya diplomatik Indonesia dalam penentuan ALKI", *Jurnal Hukum Internasional*, Vol.6 No.3., April 2009.

kepentingan pelayaran internasional melalui pelaksanaan hak-hak tertentu pengguna perairan negara kepulauan, diantaranya hak lintas kapal dan pesawat udara asing melalui alur laut kepulauan (*The Right of Archipelagic Sea-lanes Passage*), hak lintas transit melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*The right of transit passage*) dan hak lintas damai (*The right of innocent passage*)⁷.

Selama ini peraturan yang dipakai untuk mengatur hak lintas damai adalah Buku Kepanduan Bahari yang diterbitkan oleh *Britisch Admiralty*⁸. Dalam buku tersebut disebutkan adanya 22 bagian perairan Indonesia terdiri dari 20 selat dan 2 laut (Laut Jawa dan Laut Arafura) yang menjadi tempat alur pelayaran dunia. Alur kepanduan bahari tersebut merupakan *normal routes* atau yang biasa disebut oleh Hukum Laut Internasional adalah *routes normally used for international navigation* yang hanya melihat kepentingan keselamatan pelayaran semata, tanpa dikaitkan dengan keamanan negara pantai tersebut.

Setelah disahkannya Hukum Laut Internasional negara kepulauan seperti Indonesia memiliki hak berdaulat atas lautnya sendiri. Sebagai upaya untuk menegaskan kedaulatan dan yurisdiksi nasional Indonesia serta mewadahi hak-hak pelayaran internasional, pemerintah Indonesia mengusulkan kepada Organisasi Maritim Internasional (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia.

Proses penetapan jalur tersebut dilakukan dalam beberapa tahap yang berbeda dalam jangka waktu tertentu yang melibatkan survei, pertemuan koordinasi nasional, konsultasi dengan negara tetangga yang relevan dan negara-negara lain yang berkepentingan, terutama Amerika Serikat dan Australia, organisasi internasional yang relevan (IHO), yang berpuncak pada pengakuan dan penerimaan oleh International Maritime Organization (IMO).

Penetapan Alur Laut Kepulauan dilakukan dengan cara menetapkan titik-titik pada sumbu atau poros (*axis*) di perairan Indonesia. Menurut Djalal (2011) ada beberapa pertimbangan yang harus disurvei dan dibahas sebelum penunjukan sumbu alur laut, diantaranya:

⁷ Luh Putu Sudini, "Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982", *Jurnal Unpad*, Vol.32 No.3., 2002.

⁸ Hadi Agil, "Pengaruh Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia Terhadap Sistem Pertahanan dan Keamanan Nasional", *Jurnal Hukum Universitas Surabaya*, Mei 1992.

- a. Kebutuhan akan transportasi internasional dan penerbangan dalam melintasi perairan Indonesia;
- b. Kondisi hidrografi, oseanografi dan kondisi lingkungan alami laut di dalam dan di dekat garis sumbu yang relevan;
- c. Intensitas navigasi pesisir dan antar pulau serta penerbangan di atasnya;
- d. Intensitas kegiatan penangkapan ikan, terutama nelayan tradisional;
- e. Keberadaan eksplorasi dan eksploitasi migas lepas pantai;
- f. Kehadiran instalasi dan struktur maritim, seperti kabel dan saluran pipa bawah laut;
- g. Kebutuhan untuk melindungi lingkungan laut dan taman laut serta ekosistem laut;
- h. Pariwisata pesisir laut;
- i. Perdamaian, stabilitas dan keamanan di Indonesia, khususnya zona pesisir padat penduduk.⁹

Indonesia memulai proses penunjukan jalur lintas alur laut kepulauan pada tahun 1994 dengan melakukan survey nasional dan menyelesaikan koordinasi antar lembaga nasional pada tahun 1995. Pada tahun 1996 Indonesia mengadakan konsultasi dengan Organisasi Hidrografi

Internasional (IHO) dan mulai konsultasi mengenai penetapan alur laut kepulauan berserta aturan-aturan yang akan berlaku pada jalur tersebut dengan beberapa negara pengguna yang tertarik, seperti Australia, Jepang, Amerika Serikat, dan Inggris.

Konsultasi tersebut telah menghasilkan kesepakatan umum atau pemahaman tentang 19 aturan yang akan berlaku di jalur lintas alur laut kepulauan. Indonesia juga mulai pengajuan jalur lintas alur laut kepulauan kepada Organisasi Maritim Internasional (IMO) pada tahun yang sama, 1996.

Rapat ke-67 dari Komite Keselamatan Maritim IMO (MSC-IMO) mulai pembahasan lintas alur laut kepulauan penunjukan Indonesia. Tanggal 19 Mei 1998, 41 tahun setelah dideklarasikannya konsep Negara Kepulauan / Wawasan Nusantara pada tahun 1957, dengan suatu proses yang panjang Sidang Pleno MSC-IMO ke 69 secara resmi telah menerima usulan Indonesia tentang tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) secara parsial (Gambar 1).

Alur laut kepulauan Indonesia yang diadopsi oleh IMO secara parsial pada tahun 1998 terdiri dari tiga sumbu Utara-Selatan. Ketiga bagian Alur Laut

⁹ Hasjim Djalal, *Indonesia Archipelagic Sealanes Issues*, (Dokumen Pribadi, 2011).



Gambar 1. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Diadopsi oleh IMO MSC 72 (69)

Sumber: I Made Andi Arsana, 2013

Kepulauan Indonesia (ALKI) tersebut kemudian ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002, secara detail adalah sebagai berikut:

1. Jalur pada ALKI I yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; dan untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Alur Laut Cabang I A).
2. Jalur pada ALKI II yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudera Hindia, dan sebaliknya.

3. Jalur pada ALKI III-A yang difungsikan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu. ALKI III-A sendiri mempunyai 4 cabang, yaitu ALKI Cabang III B: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Selat Leti ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III C: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda ke Laut Arafura dan sebaliknya; ALKI Cabang III D: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III E: untuk pelayaran dari Samudera Hindia melintasi Laut Sawu,

Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku.

Setahun setelah ditetapkannya ALKI oleh IMO, pada sidang MPR bulan Oktober 1999 dikeluarkannya Ketetapan MPR No. V/MPR/1999 tentang pencabutan Ketetapan MPR No. IV/1978 yang berisikan tentang Integrasi Timor Timur. Hasil jajak pendapat rakyat Timor Timur memilih merdeka menjadi Negara Republik Demokrate Timor Leste (RDTL).¹⁰ Sebagai konsekuensi logis maka pemerintah Indonesia dan Pemerintah Timor Leste harus menentukan batas negara baik untuk wilayah darat, laut dan udara yang mengikuti batas darat maupun batas laut yang ada serta harus disepakati oleh kedua negara. Daerah batas maritim yang perlu ditetapkan terletak disebelah Utara di antara Selat Ombai dan Selat Leti yang erat kaitannya dengan perubahan ALKI.

Dengan berdirinya Republik Demokrasi Timor Leste (RDTL) sebagai negara merdeka, secara langsung Selat Ombai yang semula berada didalam wilayah kedaulatan Indonesia kini menjadi wilayah perbatasan antar dua negara.

Hal tersebut berdampak pula pada keabsahan ALKI III-A yang berada pada selat tersebut. Seperti diketahui bahwa alur laut kepulauan hanya dapat ditetapkan di perairan kepulauan dan/atau laut territorial suatu negara kepulauan. Sehingga apabila garis sumbu alur laut kepulauan berada di perairan negara lain atau berada di perairan yang belum jelas statusnya (grey area). Dengan demikian, maka ketentuan serta hak yang berlaku pada ALKI tidak diberlakukan di daerah yang masih belum jelas status kepemilikannya yang dilewati oleh garis sumbu ALKI III-A dan III-B.

Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif melalui pengamatan dari sumber-sumber terkait. Metode kualitatif dilandaskan pada pertanyaan dasar “bagaimana” sehingga peneliti dapat memperoleh jawaban yang holistic dengan mengetahui beberapa variabel yang terkait dengan masalah penelitian.¹¹

Dalam penelitian ini pemilihan sampel dilakukan secara *purposive* yaitu

¹⁰ Lewis M. Alexander, “International Straits of the World. Ocean Development & International Law”, *Ocean Development & International Law Journal*, Vol. 13, No.2, 269-275, Nov 2009

¹¹ Creswell, *Research Design (Pendekatan kualitatif, kuantitatif dan mixed)*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar)

teknik pengambilan sampel sumber data yang didasarkan pada pertimbangan tertentu, semisal orang yang dianggap pakar dan ahli di suatu bidang atau orang yang menekuni bidang tersebut. Jumlah sampel disesuaikan dengan kebutuhan data peneliti. Dalam penelitian ini yang menjadi subjek penelitian adalah Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Perhubungan, TNI-AL serta ahli di bidang kemaritiman.

Teknik analisa data dalam penelitian ini menggunakan pendekatan Miles dan Huberman yaitu meliputi pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan kesimpulan. Selain itu dibantu juga dengan Analisis Spasial untuk menganalisis Skema Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A, Selat Ombai pasca Republik Demokrasi Timor Leste (RDTL) merdeka. Data dianalisa melalui teori dan konsep yaitu: konsep alur laut kepulauan, konsep keamanan maritim, teori ancaman keamanan maritim serta konsep delimitasi batas maritim.

Pembahasan

Skema Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A yang saat ini berlaku

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III merupakan alur laut yang digunakan untuk mengakomodir perdagangan

internasional dari Filipina dan Jepang ke Australia bagian barat ataupun sebaliknya, melewati Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu. Alur laut ini terbagi kedalam 3 cabang, yaitu III-A untuk pelayaran dari samudera pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu ke Samudera Hindia atau sebaliknya, III-B untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda dan Selat Leti ke Laut Timor atau sebaliknya dan III-C untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram dan Laut Banda ke Laut Arafura atau sebaliknya¹². Dalam penelitian ini yang akan dibahas hanya ALKI III-A, Selat Ombai.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A ini memiliki panjang alur kurang lebih 1080 mil laut dengan garis sumbu memanjang dari Samudera Pasifik hingga ke Samudera Hindia sebelah barat Australia melewati Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda dan Selat Ombai. ALKI III-A terbagi kedalam 13 titik penghubung. Dengan kedalaman yang variatif hingga lebih dari 4000 meter, arus laut 0,5 – 1,0

¹² Peraturan pemerintah No. 37 Tahun 2002, tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas ALK melalui ALK yang ditetapkan, Pasal 11 Ayat 5

knots dengan kecepatan angin 15 knots, tinggi gelombang 1,5 – 2,0 meters¹³.

Pada tahun 1999 Republik Demokrasi Timor Leste (RDTL) resmi menjadi negara merdeka, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A yang telah diadopsi IMO yang semula berada didalam wilayah kedaulatan Indonesia kini menjadi wilayah perairan RDTL atau setidaknya berada pada perairan yang harus diselesaikan terlebih dahulu batas maritim antar kedua negara tersebut. Hal tersebut berdampak pula pada keabsahan ALKI III-A yang berada pada selat tersebut. Seperti diketahui bahwa “...alur laut kepulauan hanya dapat ditetapkan di perairan kepulauan dan/atau laut territorial suatu negara kepulauan” (UNCLOS artikel 53 (4)).¹⁴ Alur kepulauan tersebut juga harus menghubungkan suatu bagian ZEE atau laut bebas ke bagian ZEE atau laut bebas yang lainnya. Sehingga apabila garis sumbu alur laut kepulauan berada di perairan negara lain atau berada di perairan yang belum jelas statusnya (*grey area*). Maka dapat dikatakan alur laut kepulauan tersebut beserta hak dan

kewajibannya tidak berlaku, hal ini akan berdampak pada kedaulatan negara.

Buntoro menjelaskan beberapa ahli yang tergabung dalam suatu kelompok kerja interdepartemen dibawah Kementerian Hukum dan Ham membahas tentang perlakuan alur laut di perairan tumpang tindih antara Indonesia dengan RDTL. Beberapa pendapat mengemuka dalam pembahasan kelompok kerja ini, antara lain:¹⁵

Pertama, Indonesia mengganti atau mengubah/menggeser alur laut kepulauan yang telah diadopsi dengan membawa penggantian/perubahan/penggeseran ke IMO. Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI-AL (PUSHIDROSAL) pada tahun 2005 telah membuat skema perubahan terhadap ALKI III-A Selat Ombai (Gambar 2) untuk menjabarkan pendapat pertama tentang pergeseran ALKI. Dalam skema tersebut, terlihat poros utama dari ALKI III-A bergeser ke arah utara, hal ini akan membuat jalur ALKI semakin sempit.

Kedua, Indonesia menjelaskan bahwa ALKI III-A (Selat Ombai) dan III-B (Selat Leti) sudah tidak berlaku atau dihapuskan. Para Ahli kurang setuju dengan pendapat bahwa ALKI III-A dan III-B harus dihapuskan. Hal tersebut akan

¹³ Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*, (Depok: Rajawali Pers, 2012), hlm 40.

¹⁴ UNCLOS artikel 53 (4).

¹⁵ Kresno Buntoro, Op cit. hlm 106-110

berdampak pada alur lalulintas perdagangan dunia. Selain itu mengingat waktu yang dibutuhkan dalam proses untuk mengganti atau menghapus ALKI tersebut ke IMO tidaklah sebentar.

Ketiga, pendapat yang mengemuka adalah Indonesia hanya perlu mendeklarasikan dalam peraturan pemerintah bahwa hak alur laut kepulauan tidak berlaku di perairan yang masih menjadi sengketa antara Indonesia dengan RDTL. Pendapat ini menjadi kesepakatan Bersama anggota kelompok kerja dan dicantumkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002 pasal (14) yang berbunyi:

Ketentuan dalam peraturan pemerintah ini mengenai Alur Laut Kepulauan Indonesia dan Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia tidak berlaku bagi Selat Leti dan sebagian Selat Ombai yang berbatasan dengan wilayah Timor Timur, yang dengan perubahan status wilayah Timor Timur, berubah statusnya menjadi perairan yang tidak merupakan bagian dari Perairan Kepulauan Indonesia.¹⁶

Dengan demikian, maka ketentuan serta hak yang berlaku pada ALKI tidak diberlakukan di daerah yang masih belum

jelas status kepemilikannya yang dilewati oleh garis sumbu ALKI III-A dan III-B.

Faktor pendukung dalam membuat skema Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A

Berdasarkan hasil penelitian, ada 3 (tiga) faktor pendukung yang harus dipersiapkan sebelum membahas mengenai Perubahan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A, yaitu Faktor Delimitasi Batas Maritim, Faktor Kondisi Perairan, dan Faktor Lalu Lintas Alur.

a. Faktor Delimitasi Batas Maritim

Batas laut antara Indonesia dan Republik Demokrasi Timor Leste (RDTL) sampai saat ini belum ada perjanjian (treaty) secara legal. Pada masa kolonial di sekitar Pulau Timor juga tidak terdapat perjanjian maupun pengaturan terkait dengan batas laut antara Portugal dan Belanda.¹⁷ Begitu juga setelah RI merdeka pada tahun 1945 dan setelah Timor Leste bergabung dengan Indonesia pada tahun 1975, tidak ada perjanjian yang membahas tentang batas laut antara Indonesia dan Portugal.

¹⁶ Peraturan pemerintah No. 37 Tahun 2002, tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas ALK melalui ALK yang ditetapkan, Pasal 14

¹⁷ Lewis M. Alexander, "The International Boundaries of East Timor", Boundary & Territory Briefing Vol. 3, No.5, 2001

Perbatasan maritim RI – RDTL terdiri dari tiga segmen yaitu: disebelah Selatan P. Timor yang terletak di Laut Timor, perbatasan di Utara P. Timor yang berada di Laut Wetar dan Selat Ombai. Namun perlu dicatat ada beberapa perjanjian antara Indonesia dengan Australia dan Timor Leste dengan Australia di kawasan Laut Timor yang akan mempunyai andil terhadap proses delimitasi batas laut antara Indonesia dan Timor Leste.

Delimitasi batas laut antara Indonesia dan Timor Leste ada beberapa zona maritim yang terpengaruh dan perlu didelimitasi. Zona maritim antara Indonesia dan Timor Leste umumnya saling berhadapan, sementara zona maritim yang berada di Kawasan Laut Timor semuanya bersebelahan (lateral boundaries).

Jarak antara wilayah Indonesia dengan Timor Leste di wilayah Selat Ombai dan Selat Wetar umumnya lebih kecil dari 48nm, maka pertampalan antar zona-zona maritim di kedua Kawasan tersebut relatif cukup besar. Sedangkan di Kawasan Laut Timor zona-zona maritim tersebut terletak bersebelahan, untuk itu pada Kawasan

Laut Timor hanya ada garis batas lateral.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Direktur Wilayah Perbatasan Laut dan Udara, Dirjen Strahan, Kementerian Pertahanan Kolonel Laut (P) Haryono, SH., MSc. Setelah melakukan pendekatan yang intensif, termasuk melalui sejumlah forum pertemuan bilateral, Tim Teknis kedua negara di tahun 2015 ini telah melaksanakan 2 (dua) kali Pertemuan Konsultasi, yaitu:

- 1) Pertemuan Konsultasi Pertama, Dili, 18 September 2015; dan
- 2) Pertemuan Konsultasi Kedua, Surabaya, 29-30 Oktober 2015.

Selain itu, kedua negara telah menyepakati dokumen Principles and Guidelines for Maritime Boundary Negotiations yang memuat 13 prinsip pokok yang perlu dipedomani kedua pihak dalam merundingkan penetapan garis batas maritim. Kedua negara juga telah mengidentifikasi area perairan yang relevan untuk ditetapkan garis batas maritimnya (area of delimitation) sebagai berikut:

- 1) Selat Wetar: Perairan bagian Timur Pulau Wetar, Pulau Kisar, Pulau Leti RI – Jaco dan Mainland RDTL; Seminar Nasional Peran Geospasial

dalam Membingkai NKRI 2016: 03-21
16

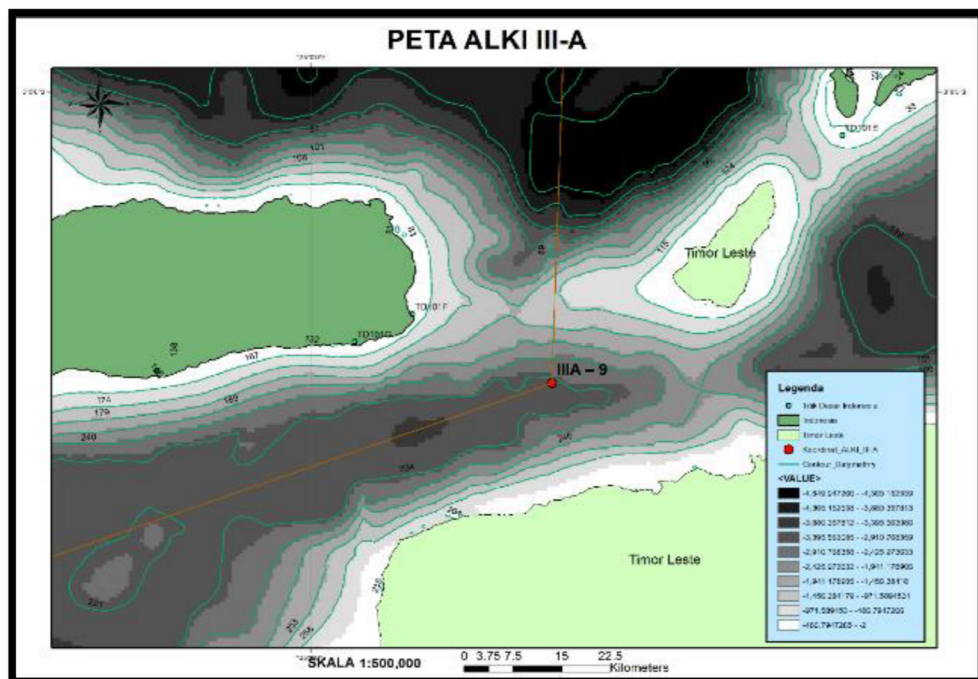
- 2) Perairan bagian Timur Selat Ombai:
Perairan bagian Timur Pulau Alor,
Perairan bagian Barat Pulau Wetar,
Pulau Liran RI – Atauro dan
Mainland RDTL;
- 3) Perairan bagian Barat Selat Ombai /
Laut Sawu: Pulau Pantar, Perairan
bagian Barat Pulau Alor RI – Oecussi
RDTL;
- 4) Laut Timor.

b. Faktor Kondisi Perairan

Ada beberapa faktor kondisi perairan
yang mendukung dalam pembuatan
skema Alur Laut Kepulauan Indonesia
(ALKI) III-A, diantaranya:

Kedalaman Perairan (*Bathimetry*)

Peta kedalaman perairan merupakan
peta yang menggambarkan suatu
bentuk konfigurasi laut dasar yang
dinyatakan dengan angka-angka suatu
kedalaman dan garis-garis yang
mewakili kedalaman tersebut.
Kedalaman laut memiliki arti penting
dalam penentuan suatu Alur Laut
Kepulauan karena dengan mengetahui
kedalaman perairan tersebut kita
dapat memperhitungkan kearah mana
kapal akan melaju. Selat Ombai
merupakan selat yang melintang dari
Timor Leste hingga ke Laut Sawu.
Kedalaman perairan di Selat ini
bertambah secara signifikan
membentuk palung laut dengan



Gambar 2. Kedalaman perairan Selat Ombai
Sumber: Olahan data peneliti, 2018

kedalaman bervariasi hingga mencapai hampir 5000 meter.

Pada penelitian ini digunakan peta batimetri secara 2 dimensi dimana menggunakan data batimetri Gebco 30 arc-second grid pada perairan Selat Ombai yang diolah menggunakan perangkat lunak ArcMap. Gambar 2 menampilkan kontur batimetri perairan secara 2 dimensi dimana daerah yang berwarna hijau tua merupakan daratan Indonesia sedangkan yang berwarna hijau muda merupakan daratan dari Timor Leste. Perairan Selat Ombai termasuk dalam kategori perairan dalam dimana kedalaman perairannya lebih dari 4000 meter. Terdapat adanya variasi kedalaman perairan yang berbeda untuk setiap posisi lintang dan bujur.

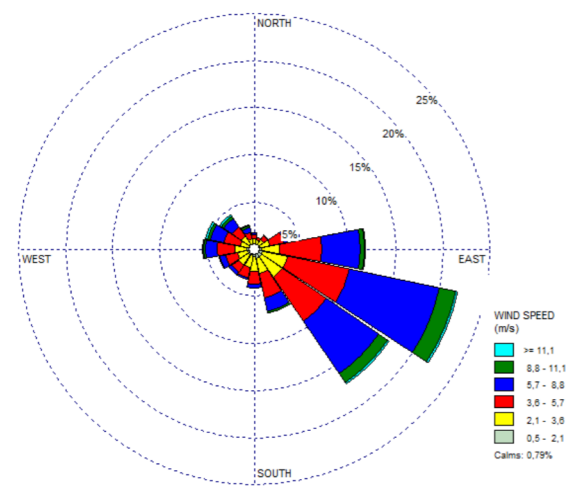
Iklim/Cuaca

Wilayah Nusa Tenggara Timur, termasuk dalam daerah dengan keadaan iklim hujan tropic atau subtropics (semiarid) kondisi hujan rata-rata berkisar antara 1 hingga 18 hari dalam satu bulan. Rata-rata curah hujan yang tercatat pada stasiun meteorologi / klimatologi di NTT tahun 2017 adalah antara 900-4.400 mm³. Berdasarkan jumlah hari hujan dalam

setahun, Kabupaten Manggarai memiliki jumlah hari hujan terbanyak 218 disusul Manggarai Timur dengan 166 hari hujan dan Ngada dengan 158 hari hujan. Sedangkan daerah yang memiliki jumlah hari hujan terendah adalah Kabupaten Nagekeo dengan 55 hari hujan disusul Timor Tengah Utara dengan 60 hari hujan dan Kabupaten Kupang dengan 70 hari hujan pada tahun 2017. Wilayah di NTT memiliki suhu yang bervariasi. Dari 10 stasiun meteorologi dan klimatologi di NTT, tercatat rata-rata suhu tertinggi pada tahun 2017 adalah 32,32°C dan terendah adalah 15,55°C. Secara umum daerah NTT tergolong panas dengan rata-rata suhu antara 27-28°C dengan pengecualian wilayah Manggarai yang memiliki rata-rata suhu 20,13°C.

Kondisi angin tahunan di daerah perairan Selat Ombai didominasi dari angin yang berasal dari tenggara dengan kecepatan 5,7 m/s – 8,8 m/s (Gambar 3). Data tersebut diambil dari data sekunder NOAA selama 10 tahun dari tahun 2007 hingga 2016. Stasiun data angin terletak pada 124°34'19.29"BT dan 8°7'18.07"LS.

Pola angin yang berhembus sangat variatif dimana ketika Bulan Desember hingga Bulan Februari,



Gambar 3. Angin rata-rata 10 tahun di Perairan Selat Ombai(2007-2016)
Sumber: Olahan data peneliti, 2018

Angin dominan berhembus dari arah barat, berbeda pada Bulan Maret terlihat angin berubah Arah dari Barat menuju Timur, sedangkan pada Bulan April hingga Oktober Angin bertiup dari Timur Laut, Bulan November terjadi lagi peralihan arah angin dari Timur laut ke Barat.

Dapat disimpulkan sementara bahwa musim di Wilayah Nusa Tenggara dipengaruhi oleh angin timur dan juga angin barat. Terjadi dua musim dimana musim penghujan lebih pendek karena memang angin yang membawa masa air yakni angin yang bertiup dari arah barat hanya terjadi selama 3 (tiga) bulan yakni; Desember, Januari dan Februari. Sedangkan angin yang tanpa masa air dominan bertiup dari arah timur laut terjadi pada 7



Gambar 4. Tipe Pasang Surut Indonesia
Sumber: Triatmodjo, 1999

(tujuh) bulan yakni; April, Mei, Juni, Juli, Agustus, September dan Oktober. Untuk musim peralihan berada pada Bulan Maret dan November.

Pasang Surut

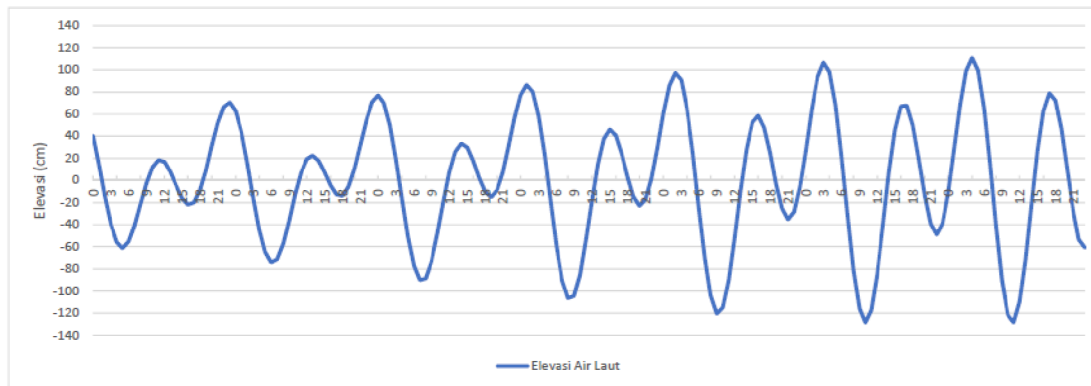
Menurut Triatmojo tipe pasang surut yang terjadi di Perairan Selat Ombai dan sekitarnya adalah Campuran condong ke harian ganda yaitu dua kali pasang dan duakali surut pada periode satu hari, seperti yang dapat dilihat pada Gambar 4¹⁸. Bentuk gelombang pasang pertama tidak sama dengan gelombang pasang kedua (asimetris) dengan bentuk condong semi diurnal, seperti yang terlihat pada grafik pasang surut (Gambar 5).

¹⁸ B. Triatmodjo, *Teknik Pantai*, (Yogyakarta: Beta offset, 1999).

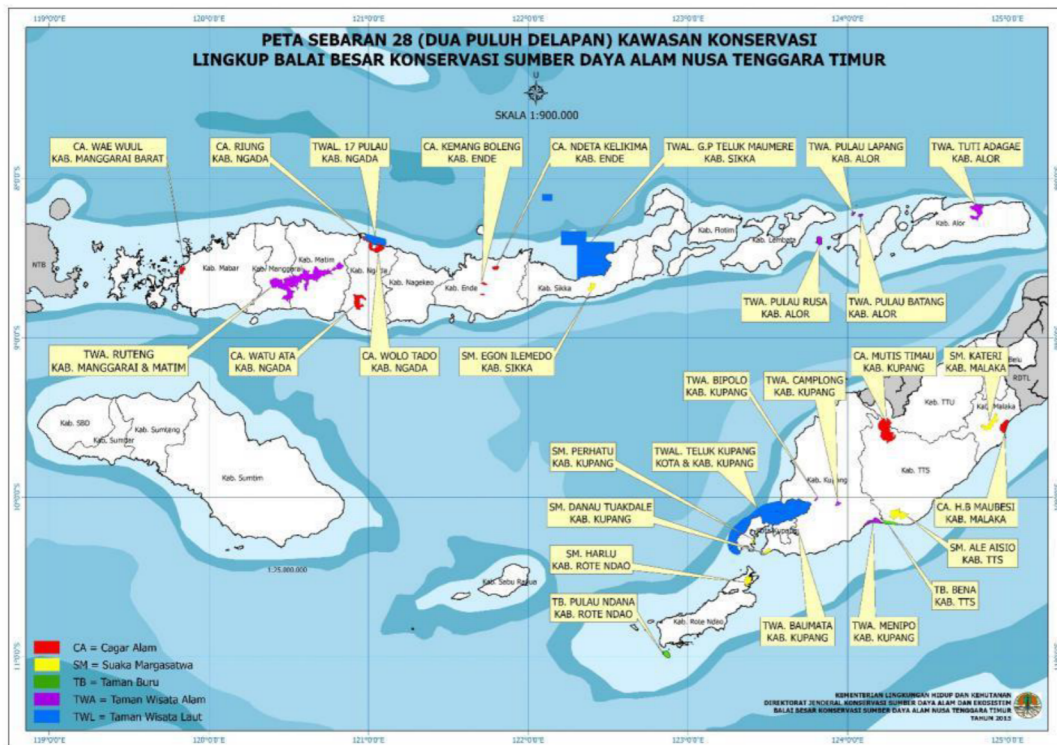
Daerah : Alor
Koordinat : 8° 19' 14.880" LS 125° 7' 53.400" BT

Periode : 6 - 12 Agustus 2018

		Jam																							
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
T a n g g a l	6	40.2	13.7	-15	-40	-56	-62	-56	-41	-22	-2.6	11.8	18.4	16.6	7.8	-4.5	-16	-22	-20	-9.1	9.2	31.2	51.9	66.3	70.5
	7	62.5	43	15.2	-16	-44	-65	-74	-71	-57	-36	-13	6.4	19.1	22.6	17.7	7.2	-4.6	-13	-14	-5.8	10.6	32.3	54.2	70.7
	8	76.9	69.9	49.7	19.2	-17	-51	-77	-90	-89	-73	-48	-19	7.2	25.8	33.3	29.6	17.6	2.3	-10	-15	-9.3	7.2	31.1	56.7
	9	77.2	86.4	80.3	58.2	23.2	-19	-59	-91	-107	-105	-85	-54	-18	14.8	37.5	46.1	40.4	23.9	3	-15	-23	-18	1	29.4
	10	60.3	85.4	97.2	90.7	65.3	24.7	-24	-70	-104	-121	-115	-90	-52	-9.1	28.2	52.1	58.5	47.6	24.5	-2.9	-25	-35	-29	-5.7
	11	28.3	64.6	93.5	106	97.8	68	21.8	-32	-81	-116	-129	-117	-85	-40	6.7	45.3	66.8	67.7	49.6	19.2	-14	-39	-49	-39
	12	-11	28.1	68.5	99	111	98.8	64.4	14	-42	-90	-122	-129	-110	-71	-22	26.8	62.9	78.8	72.1	46.1	9.2	-28	-54	-61



Gambar 5. Grafik Pasang Surut Selat Ombai Periode 6 – 12 Agustus 2018
Sumber: Olahan data peneliti, 2018



Gambar 6. Lokasi Kawasan Konservasi Provinsi Nusa Tenggara Timur
Sumber: BBKSDA NTT, 2017

Kondisi Lingkungan Laut

Terdapat setidaknya 2 (dua) Kawasan konservasi Laut dari 28 (dua puluh delapan) Kawasan konservasi yang berada di sepanjang Perairan Selat Ombai Hingga ke Laut Sawu yaitu Taman Wisata Alam Pulau Rusa, Kabupaten Alor dan Taman Wisata Alam Laut Teluk Kupang (Gambar 6). Dengan luas 63.881,82 Ha, TWAL Teluk Kupang terbentang sepanjang pantai Pulau Burung, Pulau Kera, Pulau Tikus, Pulau Kambing, Pulau Tabui, dan Pulau Semaui. Topografi daerah di sekitar kawasan TWAL Teluk Kupang pada umumnya datar sampai bergelombang dengan titik tertinggi mencapai 250 mdpl¹⁹.

Sedangkan TWA Pulau Rusa, terletak di Pulau Rusa yang secara administratif berada di Desa Puntaru, Kecamatan Pantar Barat Laut, Kabupaten Alor. Terdapat berbagai macam satwa yang berada di Kawasan ini, di antaranya adalah rusa timor (*Cervus thorensis*), buaya (*Crocodylus porosus*), ular sanca (*Phyton reticulatus*), burung elang (*Haliaetus leucogaster*), burung beo (*Gracula*

religiosa), ayam hutan (*Gallus sp*), kakatua (*Cacatua gaealita*), bangau putih (*Ibis cinereus*), *Egretta sacra*, penyu sisik (*Eretinochelys imbricata*), dan penyu hijau (*Chelonia mydas*).²⁰

Selat Ombai dan perairan disekitarnya terletak di Kawasan Coral Triangle (Gambar 4), daerah yang dikenal sebagai Kawasan dengan keanekaragaman hayati tertinggi. Terdapat banyak sekali spesies karang keras, terumbu karang, lembah bawah laut, gunung laut, hutan bakau dan padang lamun. Daerah perairan ini juga ditemukan spesies yang terkenal seperti lumba-lumba hidung botol (*Tursiops truncatus*), lumba-lumba tutul pantropis (*Stenella attenuata*), lumba-lumba spinner (*Stenella longirostris*), Paus Bryde (*Balaenoptera edeni*), manta ray, penyu belimbing, ikan mola-mola laut (*mola*).

Banyaknya mamalia laut yang berada di Laut Sawu dan sekitarnya karena kawasan tersebut merupakan daerah terjadinya upwelling. Laut Sawu dan sekitarnya merupakan daerah upwelling tetap sehingga sebagian jenis paus bertempat tinggal

¹⁹ “Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam Nusa Tenggara Timur”. 2016. <http://bbksdantt.menlhk.go.id/> diakses pada 8 Agustus 2018.

²⁰ “Pulau Rusa”. <http://www.wisata.nttprov.go.id/index.php/2014-01-20-04-43-22/alor/403-pulau-rusa>. 7 Maret 2014. Diakses pada 8 September 2018.



Gambar 7. Selat Ombai termasuk kedalam Coral Triangle

Sumber: <http://thinga.com/>²¹

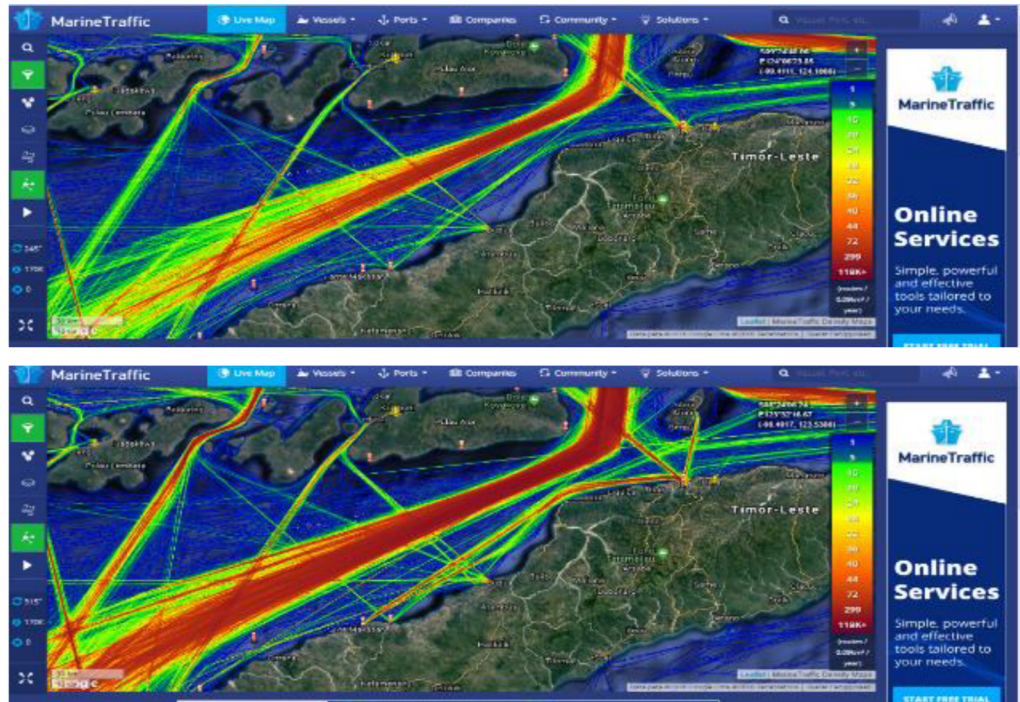
di laut tersebut. Kondisi upwelling tersebut dipengaruhi oleh profil batimetri Laut Sawu yang cukup dalam. Laut Sawu juga merupakan daerah upwelling rendah hingga sangat tinggi. Upwelling tertinggi dan merupakan laut yang dalam yang sesuai untuk jalur ruaya paus. Daerah upwelling tinggi selain sebagai tempat mencari makan paus, juga karena kondisi kedalaman yang sedemikian rupa merupakan zona yang mendukung sekali paus untuk berkomunikasi satu sama lainnya

melalui saluran SOFAR (Sonar Fixing and Ranging Channel).²²

Menurut Kahn mamalia laut seperti paus ini meskipun sering bermigrasi namun mereka tetap akan kembali ke Laut Sawu dan sekitarnya. Hal ini menunjukkan bahwa Laut Sawu merupakan habitat paus. Kahn menambahkan kegiatan paus biru juga terekam di waktu malam dan siang. Pada saat siang, paus tersebut berenang hingga kedalaman 250 meter sedangkan pada malam hari, paus tersebut berada di permukaan. Dari informasi beberapa nelayan Lamakera,

²¹ "Totally Triangle!". <http://thinga.com/boom/articles/totally-triangle>. 2018. Diakses pada 9 September 2018.

²² B. Kahn, "Indonesian Oceanic Cetacean Program Activity Report: April-June 2005. TNC, KNP dan APEX Environmental". 2005.



Gambar 6. Kepadatan lalu lintas kapal di Selat Ombai pada tahun 2016 (Atas) dan tahun 2017 (Bawah)

Sumber: marinetraffic.com, 2018

paus juga pernah ditangkap dalam kondisi sedang “mengandung”. Mereka juga menyatakan bahwa paus tersebut datang pada saat kondisi cumi-cumi melimpah. Hal ini menekankan bahwa Laut Sawu merupakan tempat mencari makan paus.

Selain kondisi biofisik di atas, Laut Sawu juga merupakan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). Dengan ditentukannya sebagai ALKI, penanganan biota laut yang ada di laut Sawu harus lebih serius karena biota tersebut dapat terkena dampak dari kecelakaan kapal, misalnya tumpahan

minyak, atau penangkapan biota migrasi ilegal. Oleh karena itu, biota laut merupakan salah satu faktor penting dalam penentuan suatu Alur Laut Kepulauan.

c. Faktor Lalu Lintas Alur

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sangat erat kaitannya lalu lintas kapal yang terjadi di perairan yang dilewati oleh Alur tersebut. Data kepadatan arus lalu lintas untuk Selat Ombai diperoleh dari otoritas pelabuhan di Indonesia yaitu Pelindo III dan Dinas Perhubungan Provinsi NTT.

Menurut Alexander (2009) Indonesia memiliki beberapa selat yang sangat sibuk, dan banyak dilewati oleh Pelayaran Internasional diantaranya Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, Selat Makassar, serta Selat Ombai. Selat-selat tersebut merupakan jalur pelayaran yang dilalui oleh lalu lintas kapal kargo, kapal tanker, kapal tunda, kapal ikan dan kapal militer serta kapal-kapal asing yang menggunakan haknya melintas menggunakan hak lintas ALKI.

Saat ini lalu lintas kapal yang terjadi di Selat Ombai mungkin belum se-ramai di selat lainnya seperti Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok. Akan tetapi jika melihat tren yang terjadi saat ini, dengan kepadatan lalu lintas yang terjadi di selat bagian barat tidak menutup kemungkinan bahwa lalu lintas kapal akan bergeser ke arah timur. Terlihat dari kepadatan arus lalu lintas kapal yang terjadi di Perairan Selat Ombai yang meningkat secara signifikan dari tahun 2016 hingga 2017 (Gambar 8). Pola lalu lintas dan kepadatan lalu lintas yang diperoleh dari data AIS kemudian akan digunakan untuk mendukung pembahasan mengenai Alur Laut

Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A, Selat Ombai.

Simpulan

Merdekanya Republik Demokrasi Timor Leste (RDTL) menimbulkan konsekuensi perubahan skema Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A, Selat Ombai dikarenakan alur laut kepulauan hanya dapat ditetapkan di perairan kepulauan dan/atau laut territorial suatu negara kepulauan, Alur kepulauan tersebut juga harus menghubungkan suatu bagian ZEE atau laut bebas ke bagian ZEE atau laut bebas yang lainnya. Terdapat 3 (tiga) pendapat yang mengemuka **Pertama**, Indonesia mengganti atau mengubah / menggeser alur laut kepulauan yang telah diadopsi. **Kedua**, Indonesia menjelaskan bahwa ALKI III-A (Selat Ombai) dan III-B (Selat Leti) sudah tidak berlaku atau dihapuskan, dan **Ketiga**, pendapat yang mengemuka adalah Indonesia hanya perlu mendeklarasikan dalam peraturan pemerintah bahwa hak alur laut kepulauan tidak berlaku di perairan yang masih menjadi sengketa antara Indonesia dengan RDTL.

Ada beberapa faktor yang harus dipersiapkan sebelum membahas mengenai Perubahan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III-A, diantaranya Faktor

Delimitasi Batas Maritim, Faktor Kondisi Perairan yang dibagi kedalam beberapa subfaktor diantaranya Kedalaman Perairan, Iklim/Cuaca, Pasang Surut dan Kondisi Lingkungan Laut, serta Faktor Penggunaan Alur.

Referensi

Buku

- Buntoro. K. 2012. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*. Depok: Rajawali Pers.
- Creswell. 2009. *Research Design (Pendekatan kualitatif, kuantitatif dan mixed)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Kusumaatmadja, M. 1978. *Bunga Rampai Hukum Laut*, Jakarta: Bina Cipta
- Triatmodjo. B. 1999. *Teknik Pantai*. Yogyakarta: Beta offset

Jurnal

- Agil. H. 1992. "Pengaruh Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia Terhadap Sistem Pertahanan dan Keamanan Nasional". *Jurnal Hukum Universitas Surabaya*. Mei.
- Agoes. E. R. 2009. "Upaya diplomatik Indonesia dalam penentuan ALKI". *Jurnal Hukum Internasional*, Vol.6 No.3., April.
- Alexander. L. M. 2009. "International Straits of the World. Ocean Development & International Law". *Ocean Development & International Law Journal* Vol. 13. No.2. 269-275. Nov
- _____. 2001. "The International Boundaries of East Timor".

Boundary & Territory Briefing Vol. 3, No.5

- Sudini. L. P. 2002. "Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982". *Jurnal Unpad*. Vol.32 No.3.

Peraturan Perundangan

- Peraturan pemerintah No. 37 Tahun 2002, tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas ALK melalui ALK yang ditetapkan
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982

Laporan

- Djalal. H. 2011. *Indonesia Archipelagic Sealanes Issues*. Dokumen Pribadi.
- Kahn. B. 2005. "Indonesian Oceanic Cetacean Program Activity Report: April-June 2005. TNC, KNP dan APEX Environmental". 2005.

Laman Web

- BBKSDA NTT. 2016. "Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam Nusa Tenggara Timur". <http://bbksdantt.menlhk.go.id/> diakses pada 8 Agustus 2018.
- Provinsi NTT. 2014. "Pulau Rusa". <http://www.wisata.nttprov.go.id/index.php/2014-01-20-04-43-22/alor/403-pulau-rusa>. Diakses pada 8 September 2018.
- Thinga. 2018. "Totally Triangle!". <http://thinga.com/boom/articles/totally-triangle>. Diakses pada 9 September 2018.

