

BAB IV

GAMBARAN HISTORIK SENGKETA DI PERAIRAN AMBALAT

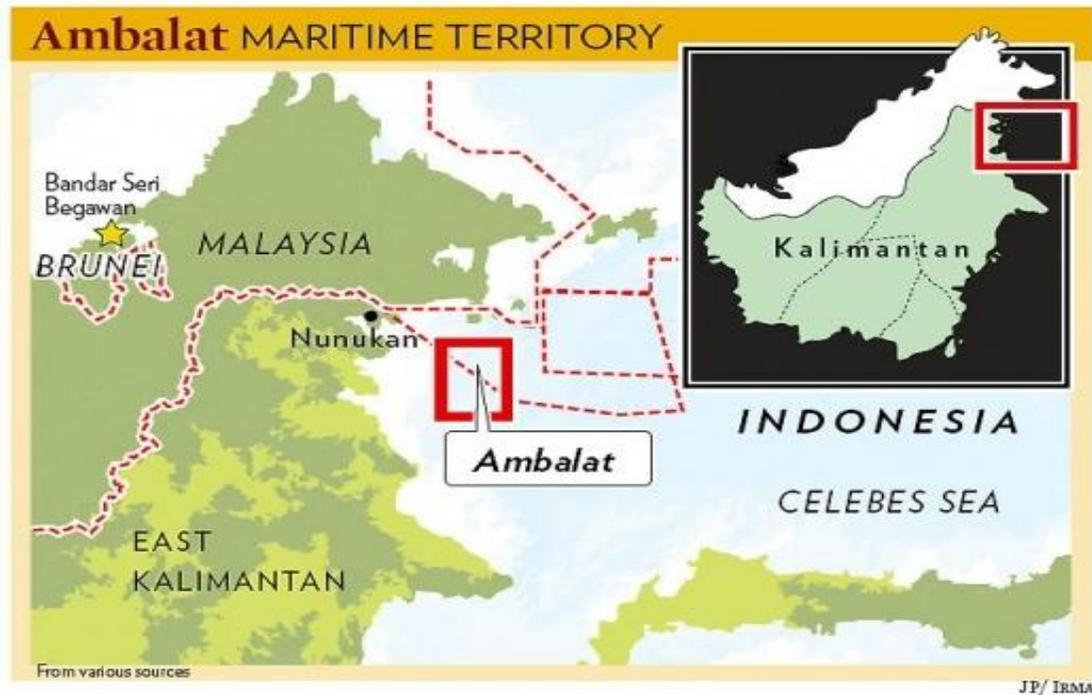
A. Profil Perairan Ambalat

Perairan Ambalat yang merupakan bagian dari Kecamatan Sebatik Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara adalah sebuah wilayah ambang batas laut yang menjadi sengketa antara Indonesia dan Malaysia. Nama Ambalat aslinya merupakan nama sebuah desa yang terletak sekitar 49,6 km di sebelah barat Tarakan, Kalimantan Utara. Kemudian oleh Indonesia nama ini dipakai untuk menandai nama suatu blok konsesi eksplorasi migas lepas pantai. Posisi geografis kawasan Ambalat dan Ambalat Timur adalah $2^{\circ} 45' \text{ LU} - 3^{\circ} 52' \text{ LU}$ dan $118^{\circ} 17' \text{ BT} - 119^{\circ} 05' \text{ BT}$. Ambalat adalah blok laut luas yang mencakup 15.235 km^2 yang terletak di Laut Sulawesi atau Selat Makasar dan berada di dekat perpanjangan perbatasan darat antara Sabah, Malaysia, dan Kalimantan Utara, Indonesia. Sebagian besar atau seluruh Blok Ambalat berada pada jarak lebih dari 12 mil dari garis pangkal sehingga termasuk dalam rejim hak berdaulat (*sovereign rights*), bukan kedaulatan (*sovereignty*).

Blok Ambalat terletak di wilayah Muara Sungai Kayan yang membentuk delta pada bagian lepas pantai berkedalaman antara 1.000 sampai 2.375 meter dibawah permukaan laut pada landas kontinen Kalimantan. Wilayah sampai

kedalaman tersebut merupakan kelanjutan daratan Kalimantan wilayah Indonesia, yang merupakan cekungan sedimentasi bagi pengendapan sedimen terrigenous (asal daratan). Blok Ambalat di dalam wilayah cekungan tarakan di Kalimantan Utara, yang berpotensi sebagai penghasil minyak dan gas bumi, dan telah berproduksi. Blok Ambalat adalah kelanjutan alamiah daratan Kalimantan Indonesia, batuan dasarnya adalah bagian dari lempeng benua pembentuk Kalimantan. Batuan sedimen yang berada di atasnya berasal dari dari daratan Kalimantan yang kemudian ditransport melalui sungai kayan untuk kemudian diendapkan membentuk deHa yang besar di landas kontinen yang bersangkutan.¹

Gambar 8



Sumber : strategi-militer.blogspot.com

¹ Dewi Dwi Puspita Sari S, Etty Eidman, Luky Adrianto, 2008, *Studi Analisis Konflik Ambalat Perairan Sulawesi*, Jurnal, hlm 44

Indonesia menepis klaim Malaysia dikarenakan berdasarkan riwayat sejarahnya Ambalat masuk wilayah Kesultanan Bulungan (Kalimantan Timur) yang kini menjadi bagian dari Indonesia. Dan menurut lembaran hukum laut internasional atau konvensi hukum laut PBB yang telah dituangkan dalam UU No.17 tahun 1984, ternyata Ambalat juga diakui dunia Internasional sebagai wilayah Indonesia. Namun Malaysia tetap ngotot dan mengirim kapal perangnya untuk patroli di perairan ini. Ada nelayan Indonesia melaut ditangkap dan dipukul, juga diusir. Yang menjadi incaran Malaysia bukan hanya keinginan memperluas batas wilayah negara, namun ada kekayaan alam yang berlimpah di Ambalat. Menurut Departemen Energi dan Sumber Daya Manusia di Ambalat ada tambahan kandungan minyak dengan produksi 30.000 - 40.000 barel per hari. Menurut Evita Legowo Dirjen Migas, Itu estimasi di lima sumur yang ada di lapangan Aster, Ambalat. Estimasi itu akan dipastikan Juli Tahun 2010. Jika benar, maka total produksi minyak Indonesia menembus angka sejuta barel per hari pada 2010. Tahun ini produksi minyak 960 ribu barel per hari. Produksi ini sudah termasuk minyak dari Ambalat. Kemudian ahli geologi dari lembaga konsultan *Exploration Think Tank Indonesia*, Andang Bachtiar, memperkirakan satu titik tambang di Ambalat menyimpan cadangan potensial 764 juta barel minyak dan 1,4 triliun kaki kubik gas. Menurutnya itu baru satu titik dan Di Ambalat ada sembilan titik.

Ahli geologi memperkirakan minyak dan gas yang terkandung di Ambalat ini mencapai Rp 4.200 triliun. Pemerintah melihat potensi ini. Dua perusahaan perminyakan raksasa diizinkan beroperasi di perairan Ambalat yang terbagi dalam tiga blok, yaitu East Ambalat, Ambalat, dan Bougainvillea, itu. Yaitu Eni Sp. A dan

Chevron Pacific Indonesia. Pada 1999 Eni, perusahaan multinasional terbesar di Italia yang berdiri sejak 1953, masuk ke Ambalat (Blok Aster dan Bukat). Di level Eropa, Eni perusahaan penyulingan nomor tiga terbesar. Nama Eni itu semula adalah akronim dari Ente Nazionale Indrocarburi, belakangan kepanjangan itu tak pernah digunakan lagi. Jadi tinggal bernama Eni saja. Bergerak di bidang eksplorasi dan produksi minyak dan gas bumi, perusahaan Eni memiliki 76 ribu karyawan dan beroperasi di 70 negara. Sahamnya pun di perdagangkan di Milan Stock Exchange dan juga New York Stock Exchange.

Adapun *Chevron Pacific Indonesia* (CPI) mendapatkan izin mengeksplorasi Ambalat Timur pada 2004. Ini juga bukan sembarang perusahaan. CPI adalah anak *Chevron Corporation NYSE*, salah satu perusahaan energi terbesar dunia. Chevron berkantor pusat di San Ramon, California, AS dan beroperasi di 180 negara. Chevron didirikan pada 1879 di Pico Canyon, California, dengan nama awal Standard Oil Company of California atau Socal di Indonesia, Chevron memang tak asing lagi. Beroperasi sejak 1924 dengan nama NV. *Nederlandsche Pacific Petroleum Maatschappij*, ini perusahaan patungan *Socal dan Texas Oil Company* (Texaco). Perusahaan inilah yang pertamakali menemukan sumur minyak terbesar di Asia Tenggara di Minas, Sumatera.

Perusahaan ini belakangan berganti nama menjadi *Caltex Pacific Oil Company*, wilayah eksplorasinya banyak di Sumatera. Setelah Socal dan Texaco membentuk Chevron pada 2001, empat tahun berselang Caltex pun menjadi CPI. Belakangan CPI mengelola salah satu blok Ambalat. Rupanya Malaysia juga tergiur dengan isi perut Ambalat. Dua blok penghasil minyak di Ambalat itu mereka beri

nama Blok Y dan Z. Belakangan Malaysia menyebutnya dengan Blok ND6 dan ND7. Negara yang berupaya mengklaim Ambalat masuk ke wilayahnya ini pun belakangan meminta Petronas Carigali Sdn Bhd, perusahaan minyak dan gas lokal Malaysia, masuk Ambalat, pada 2002.

Dua tahun berselang Malaysia menggandeng Shell, perusahaan yang bernama lengkap Royal Dutch Shell plc., masuk Ambalat. Bermarkas di Den Haag, Belanda, dan London, Inggris, ini telah ada sejak 1928. Perusahaan berada pada peringkat empat swasta minyak dan gas di dunia. Di Indonesia Shell sudah hadir sejak 2005. Namun dua perusahaan itu belum berani masuk secara terang-terangan ke Ambalat. Apalagi, Indonesia memang sudah lebih dulu beroperasi di sini. Kapal-kapal perang Indonesia juga secara nyata melindungi dua perusahaan yang beroperasi di sini dengan izin Pemerintah Indonesia.

B. Kronologi dan Ketegangan Sengketa Batas Wilayah Di Perairan Ambalat

Sengketa di Perairan Ambalat tentu memiliki alur kronologi sejak awal mula terjadinya. Diketahui bahwa sebenarnya sengketa di Perairan Ambalat merupakan kelanjutan atas kemenangan Malaysia atas kepemilikan Sipadan dan Ligitan, yang kemudian menjadikan Malaysia arogan dan membaca adanya potensi untuk merebut juga Perairan Ambalat dari Indonesia. Tidak dibahasnya garis batas antara Indonesia-Malaysia di Mahkamah Internasional saat memutuskan kepemilikan Sipadan-Ligitan tahun 2002 lalu, menjadikan peluang bagi Malaysia untuk secara politis memperluas wilayah kedaulatannya. Selain itu, terdapat juga ketegangan antara Indonesia-Malaysia setelah adanya perebutan wilayah kedaulatan di Perairan Ambalat.

Ketegangan tersebut terjadi akibat arogansi dan tindak provokasi Malaysia di Perairan Ambalat yang sebenarnya diakui dunia Internasional sebagai wilayah kedaulatan Indonesia. Namun karena merasa ada potensi maka berdasarkan peta sepihaknya yang dibuat tahun 1979, Malaysia meningkatkan kehadiran kekuatan militernya untuk hadir dan berpatroli di wilayah Perairan Ambalat. Akibat hal itu, maka tidak jarang terjadi aksi ketegangan antara TNI AL dan TLDM di Perairan Ambalat. Maka disini mencoba memaparkan kronologi serta ketegangan yang terjadi antara Indonesia-Malaysia yang terjadi di Perairan Ambalat berdasarkan data yang diperoleh.

1. Lepasnya Sipadan-Ligitan.

Sangat menyesakkan, begitu kita mengetahui hasil akhir putusan *International Court of Justice* (ICJ) Nomor 102 tanggal 17 Desember 2002 tentang *Case Concerning Sovereignty over Pulau Ligitan dan Pulau Sipadan* yang menyerahkan kepemilikan kedua pulau kepada Malaysia dengan bukti penguasaan dan pengendalian efektif (*effectivities*). Saat itu segudang penyesalan dan setumpuk kekecewaan sangat dirasakan oleh seluruh rakyat Indonesia. Lebih parah lagi putusan ICJ tersebut adalah yang pertama dan terakhir, artinya bersifat final tidak ada upaya banding. Hal ini tentunya tidak akan terjadi andai saja pada waktu itu presiden Soeharto tidak membuat keputusan politik tahun 1997 mengenai hukum Sipadan-Ligitan melalui Mahkamah Internasional, andai saat itu kita tidak terkecoh dengan dalil *status quo* yang sebenarnya tidak pernah ada (*still understanding*) sehingga kita tidak perlu menghormati *status quo* itu dan jangan melarang Kerukunan Keluarga

Sulawesi Selatan (KKSS) yang berniat berdiam dan membuka kebun kopra di sana, seandainya kita tidak terbuai dengan slogan serumpun tentu kita tidak akan membiarkan nelayan kita diperlakukan dengan kasar atau petugas patroli kita diusir dari perairan sana dan tentu kapal perang kita juga tidak mau dipermainkan dengan ajakan manis berbulu domba untuk berpatroli bersama.² Letkol (P) Robert Hasudungan M mengungkapkan “Jika saja dulu opsi kita membiarkan saja kasus Sipadan-Ligitan tetap *status quo* atau diselesaikan dalam forum ASEAN saja maka kita tidak akan kalah voting 16:1 oleh para hakim yang pro teori penguasaan dari pada argumen sejarah (*Conventional Title*). Demikianlah banyak andai-andai yang tidak pernah menjadi kenyataan karena kita memandang remeh *Megaphone Diplomacy* yang dikembangkan Malaysia.³

2. Peta 1979 Malaysia dan Klaim Uniteral Ambalat.

Malaysia mengklaim wilayah di sebelah timur Kaltim itu Miliknya. Malaysia menyebut wilayah Ambalat sebagai blok XYZ berdasarkan peta yang dibuatnya pada tahun 1979. Indonesia menyebut blok yang sama sebagai Blok Ambalat dan Blok East Ambalat. di blok Ambalat, Indonesia telah memberikan konsesi eksplorasi kepada ENI (itali) pada tahun 1999. Sementara itu, Blok East Ambalat diberikan kepada UNOCAL (Amerika Serikat) pada tahun 2004.

² MABESAL, 2006, *Peran TNI AL Dalam Menghadapi Krisis Ambalat*, Surabaya, Hlm 9.

³ Wawancara dengan Kasubdit Kebijakan & Doktrin Pusjianmar, Letkol (P) Robert Hasudungan M

Peta konsesi perminyakan yang dikeluarkan Pertamina tersebut telah diketahui oleh Malaysia dan dikenal sebagai *Exercise of Indonesia Right to Continental Shelf* atau pelaksanaan hak Indonesia di landas kontinen sejak dikeluarkan konsesi di daerah tersebut tidak ada klaim/protes oleh Malaysia. Sejarah pemberian konsesi ini dan tidak adanya protes dari pihak Malaysia dapat digunakan sebagai pelaksanaan hak berdaulat di daerah tersebut dan dapat ditafsirkan bahwa Indonesia yang mempunyai wilayah tersebut. Namun demikian bukan berarti Malaysia tinggal diam, dengan menerbitkan peta secara sepihak pada tahun 1979 dan memasukkan Sipadan-Ligitan ke dalam wilayahnya, selanjutnya adalah mengklaim Ambalat untuk eksplorasi dan eksploitasi minyaknya. Sampai saat ini Indonesia telah menyampaikan sebanyak 7 kali nota protes bahwa klaim Malaysia Blok ND-6 (Y) telah melanggar kedaulatan RI karena masuk ke dalam blok minyak Indonesia yang telah beroperasi jauh sebelumnya di Bukat dan Ambalat. Bahkan klaim Malaysia pada Blok ND-7 9(Z) telah pula melanggar wilayah perairan selatan Philipina di selatan Karang Frances.⁴

Peta batas maritim Malaysia tahun 1979 sebenarnya tidak mempunyai implikasi hukum (legal) akan tetapi mempunyai implikasi politis. Dalam peta tahun 1979 tersebut telah tergambar klaim Malaysia termasuk batas maritim dengan Negara-negara tetangga Malaysia (Indonesia, Thailand, Vietnam, Singapura, Brunei dan Philipina). Semua Negara tetangga yang berbatasan dengan Malaysia tersebut telah mengajukan protes terhadap penerbitan peta tersebut. Demikian pula Indonesia

⁴ MABESAL, 2006, Op.Cit, hlm 11.

sejak tahun 1980 telah mengajukan protes terhadap batas maritim yang ada dalam peta tahun 1979 tersebut. Implikasi yuridis terhadap peta dapat dikatakan tidak ada disebabkan batas maritim yang tergambar dalam peta tahun 1979 tidak dilaksanakan sesuai hukum internasional (melalui perjanjian).

Berkaitan dengan implikasi yuridis yang tidak ada terhadap peta tahun 1979 tersebut, hal yang perlu diperhatikan adalah implikasi politis dari peta tersebut. Arif havas Oegroseno selaku Ketua Tim Teknis Perundingan Delimitasi Batas Laut RI-Malaysia menegaskan bahwa Indonesia mulai memberikan konsesi eksplorasi kepada berbagai perusahaan minyak pada tahun 1961 dan berjalan terus dan sudah 37,5 tahun. Masalah muncul ketika Malaysia membuat peta secara sepihak pada tahun 1979. Peta itu merupakan upaya mencaplok wilayah orang ujar Arif yang sehari-hari menjabat sebagai Direktur Perjanjian Luar Negeri Departemen Luar Negeri RI. Beliau mengatakan, peta itu diprotes bukan hanya oleh Indonesia tetapi juga Singapura, Philipina, Cina, Thailand dan Vietnam. Inggris pun melayangkan protes atas nama Brunei Darussalam, saat negeri mungil di belahan Utara Pulau Kalimantan itu belum merdeka.⁵

Legitimasi peta 1979 Malaysia ini masih dipertanyakan banyak orang sampai sekarang. Bangsa Indonesia berhasil memperjuangkan konsep hukum Negara kepulauan (Archipelagic State) hingga diakui secara internasional. Pengakuan ini terabaikan dengan pemuatan ketentuan mengenai asas dan rezim hukum Negara kepulauan dalam Bab IV Konvensi PBB tentang Hukum Laut atau *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS '82). Konvensi ini ditetapkan dalam

⁵ MABESAL, 2006, Op.Cit, hlm 12.

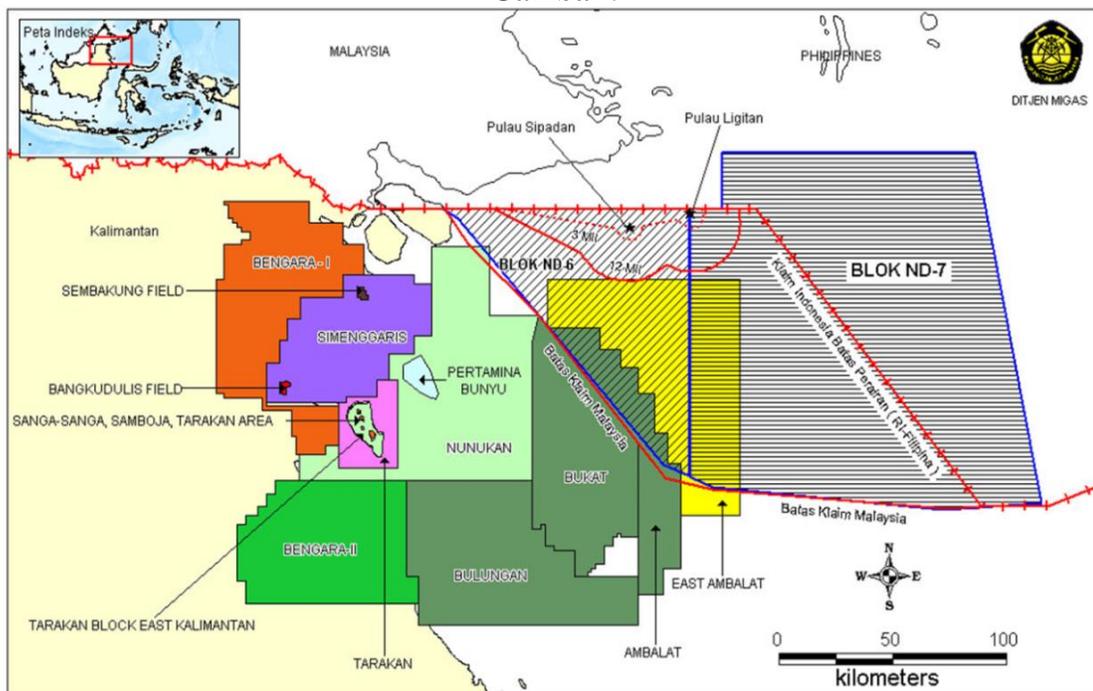
konfrensi ketiga PBB tentang Hukum LAut Montego Bay, Jamaica pada 10 Desember 1982. Konvensi itu kemudian diratifikasi Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 diperbarui dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Pertanyaan yang kemudian muncul, apakah setelah menang di International Court of Justice (ICJ) pada tahun 2002 dalam kasus Sipadan-Ligitan, Malaysia bisa melakukan hal yang sama, menarik garis pangkal dari titik-titik dasar yang sama? Prof. Hasyim Djalal mengatakan bisa saja, tapi garis yang ditarik itu, tidak akan sampai ke Ambalat. Menurut Djalal, dalam mengajukan klaimnya saat ini, Malaysia menarik garis tengah antara Nusantara Indonesia dan garis lurusya sendiri. Djalal menambahkan bahwa masalah yang dihadapi Indonesia saat ini terkait dengan kasus Sipadan-Ligitan. Djalal mengatakan bahwa masalahnya saat bertengkar dengan Malaysia dalam kasus Sipadan-Ligitan, kita tidak meminta Mahkamah Internasional memutuskan garis perbatasan laut sekaligus, kita tidak pernah merundingkannya.

Diatas kertas, Indonesia amat percaya diri dengan melihat riwayat sengketa Ambalat. Setelah keluar peta Malaysia 1979, Indonesia memprotesnya pada 1980. Tim perundingan Indonesia menyampaikan kepada Malaysia bahwa Indonesia tidak mengakui petanya. Pasca peta itu Indonesia terus melakukan konsesi dan Malaysia tidak pernah mengajukan protes. Dalam kelaziman hokum Internasional, menurut Arif, karena Malaysia tidak memprotes, itu berarti pengakuan terhadap sikap Indonesia sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960. Malaysia, kata Arif, baru mulai mengajukan protes pada tahun 2004 setelah menang dalam kasus Sipadan-Ligitan.

Pada tahun 1998 Indonesia memberikan konsensi kepada *Shell* untuk melakukan Eksplorasi minyak. Malaysia tahu itu, tapi tidak memprotes. Akhir tahun 2004, saat Indonesia menawarkan konsensi Blok baru di Ambalat, tiba-tiba Malaysia menyatakan protes bahwa Malaysia tak bisa menerima protes mereka, karena itu wilayah Malaysia. Dikarenakan dasar klaimnya adalah peta 1979 yang diprotes banyak pihak, menurut Arif, Malaysia sama sekali tidak punya dasar hukum. Keputusan International Court Of Justice (ICJ) dalam kasus Sipadan-Ligitan sama sekali tidak bisa menjadi dasar klaim Malaysia. Keputusan ICJ pada 17 Desember 2002 adalah keputusan menyangkut kedaulatan Sipadan-Ligitan. Lalu Hakim menegaskan, kedaulatan atas kedua pulau tak berpenghuni dan batas landas kontinen adalah dua hal yang sangat berbeda.

Gambar 9



Sumber: Dirjen Migas

Hakim ICJ berpendapat, masalah delimitasi (garis batas) landas kontinen harus dipandang dengan sudut pandang yang berbeda, yaitu konvensi hukum laut tahun 1980. Sampai kini, garis landas kontinen yang diakui dunia adalah garis yang ditetapkan Indonesia dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960. Dalam Konvensi Hukum Laut, landas kontinen atau *Continental Shelf* adalah area miring di bawah laut yang mengelilingi suatu kontinen pada kedalaman 200 meter. Pada ujung lereng area itu, lereng kontinen menekuk ke bawah secara tajam hingga dasar laut. Kesimpulannya, keputusan penentuan kedaulatan atas dua pulau ini Sipadan-Ligitan tidak mempunyai *direct barring* terhadap delimitasi landas kontinen.

3. Kesiapan Malaysia di Blok Ambalat

- a. Gelar Gugus Tugas Angkatan Laut Malaysia di Blok Ambalat dan Sebagian yang terdeteksi di Labuhan memperlihatkan beda kekuatan persenjataan yang sangat mencolok. Jelas terlihat armada TLDM lebih modern dan telah dipersiapkan dalam jangka waktu yang cukup lama dalam menghadapi permasalahan Blok Ambalat.
- b. Keberanian Malaysia mengerahkan kapal perang ke Blok Ambalat, bahkan menembak kapal nelayan Indonesia, kasus pesawat intai Super King dan terakhir kasus KRI Tedong Naga-819 di Karang Unarang tentu bukan tanpa penghitungan. Apabila Indonesia memang mengklaim wilayah tersebut milik Indonesia maka perhitungannya Angkatan Laut Indonesia akan mengambil tindakan yang signifikan. Secara kalkulasi teknis dan peralatan armada laut dan udara Malaysia lebih unggul. Malaysia mengetahui bahwa kapal-kapal perang

Indonesia sudah menurun daya tempurnya dan ini tercermin dari tahun ke tahun diketahui biaya operasional untuk anggaran TNI selalu rendah.

- c. Apabila terjadi perang di laut, Malaysia yakin dapat memermalukan meskipun Indonesia sebagai Negara maritim. Apapun itu, ketegangan di perairan Ambalat telah menyadarkan Indonesia bahwa sebelum terjadi perang fisik harus mempertimbangkan dan memerlukan personel dan peralatan Angkatan Laut dan Angkatan Udara yang lebih modern. Perang terbuka melawan Malaysia bukan pilihan yang terbaik pada saat ini. Kekuatan militer Malaysia tidak seperti yang dulu, Malaysia makin kuat dan merupakan salah satu dari lima Negara yang tergabung dalam sebuah pakta militer, Five Power Defence Arrangement (FPDA), bersama Inggris, Australia, Selandia Baru dan Singapura. Dalam pengaturan FPDA jelas dikatakan bahwa kelima pemerintah akan berkonsultasi bersama-sama untuk memutuskan tindakan apa yang harus diambil bersama-sama dalam menanggapi sebuah serangan atau ancaman serangan, konfrontasi terhadap Malaysia perlu diperhitungkan kehadiran lima Negara yang tergabung dalam FPDA.⁶

4. Peningkatan Eskalasi Konflik.

Ketegangan hubungan RI-Malaysia berkaitan dengan masalah perbatasan di Laut Sulawesi diawali oleh adanya klaim sepihak oleh Malaysia pada tanggal 16 Februari 2005 yang mengumumkan bahwa Blok ND-6 dan ND-7 merupakan konsensi perminyakan baru yang dioperasikan oleh *Shell* dan *Petronas Carigali*

⁶ MABESAL, 2006, Op.Cit. hlm 16.

dimana Blok tersebut tumpang tindih dengan Blok Ambalat yang dioperasikan oleh *Eni Ambalat Ltd* dan *East Ambalat* oleh *Unocal Ventures* yang penandatanganan kontraknya telah dilaksanakan pada tanggal 27 September 1999.

Pada waktu Pemerintah Malaysia menawarkan Wilayah Kerja ND-6 dan ND-7 ke perusahaan minyak Shell Belanda, Pemerintah Indonesia melalui Deplu telah melayangkan nota protes pada Pemerintah Malaysia pada tanggal 31 Oktober 2003 yang menyatakan bahwa wilayah tersebut termasuk wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Menanggapi tawaran wilayah kerja Petronas kepada Shell, Pemerintah Indonesia telah mengajak Pemerintah Malaysia untuk berunding pada tanggal 23-24 Juli 2004 di Malaysia tetapi tidak mencapai kata kesepakatan mengenai garis batas maritime diantara kedua Negara.

Gambar 10



Sumber: Blok Ambalat Grafis Tempo

Untuk mengantisipasi kesewenangan Pemerintah Malaysia, Direktorat Jendral Polkamwil, Deplu RI telah menyelenggarakan rapat interdep dan ditindaklanjuti dengan pengiriman nota protes melalui jalur diplomatik kepada Pemerintah Malaysia dan *Shell* dan dilanjutkan dengan *press release* ke media pada hari jum'at, 25 Februari 2005. Selain melaksanakan perundingan dengan pihak Malaysia, pihak Deplu juga telah mengirim surat kepada *Eni Ambalat Ltd.* Dan *Unocal Ventures Ltd.* Dilampiri surat protes Indonesia kepada Malaysia yang isinya: menyatakan bahwa wilayah kerja *Eni Ambalat Ltd.* Dan *Unocal Ventures Ltd.* Merupakan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan diharapkan agar tetap melaksanakan kegiatan perminyakan di wilayah kerja dimaksud.

Ditjen Migas telah mengadakan rapat pada tanggal 2 Maret 2005 dengan pihak *Eni Ambalat Ltd* dan *Unocal Ventures East Ambalat* yang menegaskan bahwa Wilayah kerja Blok *Ambalat* dan Blok *East Ambalat* masih berada dalam kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pada rapat tersebut pihak Ditjen Migas menghimbau agar pihak kontraktor (*Eni Ambalat Ltd.* Dan *Unocal Venture Ltd.*) tetap melakukan kegiatan eksplorasi di wilayah kerja masing-masing sesuai jadwal dan waktu yang telah direncanakan. Kegiatan eksplorasi ini jika dirasa membutuhkan keamanan, maka Pemerintah Indonesia melalui TNI/TNI Angkatan Laut akan menyediakan fasilitas/pengamanan agar kegiatan tersebut berjalan lancar.

Pada kesempatan itu pihak kontraktor menyambut baik dan mendukung upaya pemerintah menyelesaikan masalah tumpang tindih baik secara diplomatik maupun non diplomatik. Diharapkan juga apabila Malaysia tidak dapat melakukan perundingan agar permasalahan ini dibawa ke Mahkamah Internasional dalam waktu

secepatnya sebelum Shell dan Petronas Carigali melakukan kegiatan eksplorasi di daerah ND-6 dan ND-7. Pada bulan Februari 2005 hubungan Indonesia-Malaysia memanas lagi. Kita dikejutkan kembali dengan klaim Malaysia atas blok minyak Ambalat berdasarkan peta 1979 dan terpetik berita Petronas telah memberikan konsesi eksplorasi minyak pada perusahaan Inggris-Belanda, Shell pada 16 Februari 2005. Sekali lagi Indonesia terpaksa rebut secara terbuka dalam perebutan wilayah dengan Malaysia. Akibat provokasi Malaysia itu situasi perbatasan Utara Kaltim-Malaysia meningkat tensinya. Lebih jauh hal itu telah pula memperluas sentiment anti Malaysia di Indonesia.

5. Pengusiran Kapal Police Marine dan TLDM oleh Kopaska

Cerita ini merupakan fakta tersembunyi saat terjadinya pengusiran terhadap kapal Police marine Malaysia oleh team Kopaska Koarmatim pada saat proses pembangunan Mercusuar Karang Unarang. Pada hari Jum'at tanggal 01 April 2005 pagi hari sekitar pukul 06.00 WITA terlihat 2 kapal Malaysia sedang lego jangkar disekitar tempat pembangunan Mercusuar karang unarang terdiri dari 1 kapal TLDM dan 1 kapal Police marine jaraknya cukup dekat kurang lebih 500 yard dengan posisi ponton Lius Indah tempat satu team Kopaska bermarkas selama pengamanan pembangunan mercusuar Karang Unarang. Pada pukul 07.00 WITA terlihat KRI Tedong Naga mulai mendekat kearah 2 kapal Malaysia untuk meghalau dan menjauhi tempat pembangunan Mercusuar Karang Unarang akan tetapi tidak berhasil 2 kapal Malaysia itu tetap lego jangkar ditempatnya semula. Pada saat KRI Tedong Naga meghalau kapal Malaysia Team Pasukan sudah mengamati dari posisi tongkang

Lius Indah dan Tug Boat DC-2. Dari pesawat FM Tug Boat DC-2 terdengar panggilan radio Komandan KRI Tedong Naga-819 apakah Tim Kopaska yang berada di Tongkang Lius Indah siap untuk mengusir 2 kapal Malaysia yang lego jangkar dekat karang Unarang karena diusir dan dihalau dengan KRI Tedong Naga tidak membuahkan hasil yang diinginkan. Panggilan radio dari KRI Tedong Naga segera dijawab dengan lantang oleh Serka Ismail dari anjungan Tug Boat DC-2 yang menyatakan bahwa team Kopaska siap mengusir 2 kapal Malaysia yang mencoba mengganggu pembangunan Mercusuar Karang Unarang dengan cara lego jangkar cukup dekat dengan posisi karang Unarang.

Serka Ismail melaporkan kepada Komandan Team Kopaska Lettu Laut (E) Berny bahwa bahwa dia siap meluncur ke posisi 2 kapal Malaysia yang lego jangkar dengan menggunakan sekoci karet. Serka Ismail mengatakan bahwa dia siap meluncur ke kapal Malaysia dan mohon dukungan perahu karet serta 2 anggota dan Lettu Berny menyetujuinya dengan syarat tidak membawa senjata api. Tepat pukul 08.00 WITA Serka Ismail, Serda Muhadi dan Kelasi Satu Yuli meluncur dengan perahu karet mendekati target 2 kapal Malaysia, setelah mendekat juru mudi perahu karet diambil alih oleh Serka Ismail untuk melaksanakan gerakan pengelabuhan dengan cara melaksanakan manuvra zigzag dihaluan kapal Malaysia yang lego jangkar sehingga seluruh konsentrasi ABK kapal Malaysia tertuju pada gerakan perahu karet, selanjutnya setelah yakin seluruh konsentrasi ABK kapal Malaysia tertuju pada gerakan perahu karet dihaluan Serka Ismail mengambil inisiatif untuk masuk ke kapal Malaysia dengan cara Cash recovery yaitu dengan kecepatan tinggi kemudi perahu karet dialihkan ke Serda Muhadi dengan melaksanakan manuver dari

arah haluan lambung kiri kearah buritan dan perahu karet berbalik arah dengan cepat kehaluan melewati lambung kanan kapal pada saat perahu karet berada di tangga kapal dengan spontan Serka Ismail melompat ke kapal Malaysia dan kapal terus meluncur kearah haluan kapal.

Sesampai digeladak kapal Malaysia tidak satupun ABK kapal Malaysia yang tahu kedatangan Serka Ismail. Selanjutnya Serka Ismail mendobrak pintu samping kapal saat itu salah satu ABK keluar karena mendengar suara keras dobrakan pintu dan langsung menanyakan dimana komandan kapal dengan nada keras. Dengan wajah ketakutan ABK itu menunjukkan ruang komandan kapal. Sebelum Komandan kapal keluar kamar Serka Ismail memanggil salah satu ABK yang saat itu berada di haluan dan menanyakan sedang apa berada di haluan, dan ABK itu menjawab bahwa dia sedang mengawaki meriam dengan menggunakan dialek Melayu yang kental. Tidak lama kemudian komandan kapal keluar, Serka Ismail langsung menanyakan mengapa lego jangkar disini dan sedang apa. Komandan kapal menjawab tidak ada apa-apa disini dan dia hanya bertugas melaksanakan perintah. Lalu Serka Ismail mengatakan bahwa daerah ini adalah wilayah Indonesia, jadi setelah dia turun dari kapal ini menyuruh komandan kapal segera pergi dari wilayah atau jangkar akan diputuskan. Setelah terjadi dialog seperti itu Serka Ismail loncat kembali ke perahu karet, mendengar ancaman yang disampaikan Serka Ismail rupanya komandan kapal ini ketakutan dan langsung melaksanakan angkat jangkar dan menjauh dari Karang Unarang, tidak puas sampai disitu perahu karet bergerak mendekati kapal kedua, akan tetapi kapal kedua ini sudah mengantisipasi gerakan team pasukan Katak Indonesia dengan mengadakan penjagaan di lambung kanan, kiri dan buritan kapal sehingga

memperkecil gerakan Serka ismail, Serda Muhadi dan Kls Yuli untuk boarding di kapal Malaysia ini, tetapi tidak kurang akal Perahu karet dirapatkan ke arah rantai jangkar yang dilegokan dan Serka Ismail sambil berteriak mengancam bahwa rantai jangkar akan diputuskan apabila tidak segera meninggalkan tempat itu sambil menggoyang-goyang posisi rantai jangkar yang terulur, mendengar teriakan Serka Ismail yang akan memutuskan rantai jangkar salah satu ABK lari keanjungan untuk melaporkan hal ini kepada komandan kapal sambil lari tergopoh-gopoh tidak lama kemudian kapal angkat jangkar dan meninggalkan perairan Karang Unarang masuk ke wilayah Malaysia. Seperginya dua kapal Malaysia, tiga orang team Kopaska kembali menuju posko di Tongkak Lius Indah. Demikian sekelumit kisah heroik prajurit Kopaska Armatim dalam melaksanakan tugasnya mengamankan pembangunan mercu suar Karang Unarang yang hampir tidak terekspose oleh media massa yang meliputi kegiatan Operasi Ambalat.⁷

6. Ketegangan KRI Untung Surapati-872 Mengusir Kapal Perang Malaysia

Kapal Perang TNI AL dari jajaran Komando Armada RI Kawasan Timur KRI Untung Surapati-872 berhasil mengusir kapal perang Malaysia jenis *Fast Attack Craft Gun* KD Yu-3508 yang masuk wilayah perairan NKRI di sekitar perairan Nunukan Kalimantan Utara pada 25 Mei 2009. Kronologis kejadian pengusiran, yaitu pada Senin 25 Mei 2009 subuh menjelang fajar menyingsing, KRI Untung Surapati-872 yang dikomandani Mayor Laut (P) Salim saat melaksanakan operasi pengamanan perairan Ambalat, dikejutkan dengan kehadiran kapal perang Malaysia KD YU-3508

⁷ MABESAL, 2006, Op.Cit. hlm 102.

yang berada pada posisi 04.03.00 U/118.01.70 T (disekitar perairan Nunukan, Kaltara) dengan baringan 135. Jarak kontak antar kedua kapal 8 mil laut, dan halu 130 dengan kecepatan kapal 16 knot.

Mengetahui hal itu, KRI Untung Suropati-872 langsung membayangi kapal perang Malaysia dari jenis *Fast Patrol Boat* (FPB) buatan tahun 1976 berbobot 244 ton itu, serta memberi peringatan melalui radio komunikasi bahwa kapalnya telah memasuki perairan yurisdiksi NKRI. Kapal perang negeri jiran tersebut dengan enteng menjawab akan berlayar menuju Tawao. Mendengar jawaban yang tidak memuaskan tersebut, Mayor Laut (P) Salim Komandan KRI Untung Suropati-872 segera memerintahkan ABK untuk melaksanakan peran tempur bahaya permukaan untuk melaksanakan operasi pengusiran, karena kapal perang Malaysia tersebut telah memasuki wilayah NKRI sejauh 12 mil laut.

Setelah dilakukan pengusiran, kapal perang Malaysia dengan panjang kapal 44,9 meter dan lebar 7 meter serta bersenjata meriam Bofors 57 mm dan 40 mm serta ber-ABK 36 personel tersebut bergerak menjauh, tetapi tidak menuju ke arah Tawao melainkan berubah haluan ke arah timur yang masih masuk wilayah NKRI, maka KRI Untung Suropati-872 kembali melaksanakan pengusiran yang kedua.

Pada peringatan kedua ini sempat terjadi adu argumenasi di radio antar kedua komandan kapal. Kapal perang Malaysia ini ngotot bahwa mereka patroli di wilayahnya. Setelah dijelaskan bahwa kapal perang tersebut melanggar UNCLOS 82 tentang batas wilayah, baru kemudian komandan KD Yu-3508 diam dan selanjutnya kapal bergerak berputar haluan meninggalkan tempat sampai batas terluar perairan NKRI.

Pada hari sebelumnya, KRI Untung Surapati-872 bersama-sama dengan KRI Hasanuddin-366 juga telah mengusir kapal perang Malaysia KD Baung-3509 dari perairan NKRI. Pada hari itu juga kedua KRI dari jajaran Koarmatim ini berhasil mendeteksi sebuah helikopter *Malaysian Maritime Enforcement Agency* dan pesawat Beechcraft juga telah terbang memasuki wilayah udara NKRI sejauh 40 mil laut.⁸

7. Pelanggaran Wilayah NKRI oleh TLDM.

Pasca Keputusan ICJ tahun 2002 dalam kurun waktu tiga tahun terakhir, Malaysia telah melakukan beberapa pelanggaran wilayah di zona tersebut antara lain melakukan survey sesmik di daerah tersebut pada tahun 2003. Tanggal 24-25 Juni 2004 kapal patrol TLDM dan Police Marine melaksanakan latihan menembak dengan menggunakan meriam kaliber 57 mm dan 40 mm di sekitar koordinat 04° 07' 20" U - 118° 10' 30" T, yang berjarak sekitar 9-10 NM dari Karang Unarang yang masuk dalam wilayah kedaulatan NKRI.

Selama tahun 2005 beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh pihak TLDM di wilayah perairan NKRI yang diklaim sebagai wilayah Malaysia antara lain :

a. Pengejaran dan Penembakan KD Sri Melaka-3147 terhadap 3 Kapal Ikan Indonesia tanggal 7 Januari 2005:

- 1) Pukul 10.00 WITA, tiga buah Kapal Ikan Indonesia (KII) yang berasal dari Nunukan yaitu KM Jaya Sakti-60005, KM Irwan dan KM Wahyu-II sedang melakukan aktifitas penangkapan ikan dengan menarik jarring/pukat di perairan Laut Sulawesi pada posisi : 03° 56' 79,1" U - 118° 05' 27,6" T

⁸ Keterangan oleh Kasubdit Kerjasama Pusjianmar-SESKOAL , Letkol (P) Salim , pada tahun 2009 masih berpangkat Mayor dan menjadi komandan KRI Untung Surapati -872

(masih dalam wilayah kedaulatan NKRI), tiba-tiba dari arah Timur datang mendekat kapal perang Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM) yaitu KD. Sri Melaka-3147. Ketiga kapal ikan tersebut merasa ketakutan dan panik, sehingga berusaha memotong tali jarring pukat dan mencoba melarikan diri ke arah Nunukan.

- 2) Pukul 10.10 WITA, KD Sri Melaka-3147 melaksanakan pengejaran terhadap KM Jaya Sakti-60005 dan menembakkan senjata jenis Mitraliur ke udara tanpa memberi peringatan terlebih dahulu pada jarak ± 50 meter di belakang KM Jaya Sakti-60005 dengan senjata otomatis sebanyak 2 rentetan kesamping lambung kiri dan lambung kanan. KD Sri Melaka-3147 berusaha merapat dan menabrak KM Jaya Sakti-60005 yang mengenai haluan kiri. Selanjutnya KM Jaya Sakti-60005 berusaha menghindar dan meloloskan diri dengan memutar haluan ke kanan hingga jarak 100 meter, KD Sri Melaka-3147 terus mengejar dan menabrakan kembali pada bagian buritan lambung kiri hingga oleng dan mengalami kerusakan, serta melemparkan gas asap (Smoke Gas) sebanyak 3 (tiga) kali ke geladak KM Jaya Sakti-60005 yang terus menghindar dengan kecepatan maksimal yang dipaksakan.
- 3) Pukul 11.00 WITA pada posisi : $03^{\circ} 55' 98,6''$ U - $117^{\circ} 58' 69,4''$ T, KD Sri Melaka-3147 menghentikan pengejaran dan bergerak ke arah Utara selanjutnya merubah haluan menuju Tawao, Malaysia.
- 4) Pukul 11.20 WITA, KM Jaya Sakti-60005 berpapasan dengan Patkamla Simenggaris I-615 (Patkamla Lanal Nunukan) dan Speed Patroli UGK Sungai

Taiwan. Seluruh kejadian dilaporkan ke personel Patkamla Nunukan serta menyerahkan barang bukti 2 (dua) kelongosong gas asap (Smoke Gas) dan meminta izin mengambil jaring yang dipotong pada saat akan dikejar oleh KD Sri Melaka-3147.⁹

b. Penganiayaan terhadap WNI di Tongkang Lius Indah di Sekitar Perairan Karang Unarang oleh KD Sri Melaka-3147 tanggal 21 Februari 2005.

- 1) Pukul 03.00 WITA PT Asaha Samudera selaku Kontraktor Dephub yang akan memasang mercu suar di Karang Unarang berangkat dari Sei Nyamuk, Pulau Sebatik, Kaltim dengan menggunakan Tug Boat DC-2 dan Tongkang Lius Indah menuju ke Karang Unarang dan tiba pada pukul 08.00 WITA selanjutnya lego jangkar pada posisi $01^{\circ} 00' 42,7''$ U $-118^{\circ} 04' 55,2''$ T untuk pemasangan tiang pancang mercu suar.
- 2) Pukul 10.15 WITA melintas pesawat patroli maritim Malaysia di atas Tug Boat DC-2 dan Tongkang Lius Indah dan mengitari beberapa kali terus terbang menjauh ke arah Tawao. Pukul 10.30 WITA KD Sri Melaka-3147 melaksanakan pemeriksaan dan pengeledahan terhadap kapal Tug Boat DC-2 dan Tongkang Lius Indah. Pemeriksaan dan pengeledahan dilakukan terhadap para pekerja mulai pukul 11.45 s.d 16.00 pada koordinat $04^{\circ} 00' 40''$ U - $118^{\circ} 04' 00''$ T, dalam pemeriksaan tersebut personel TLDM telah melakukan pemukulan dan menjemur seluruh ABK Tongkang Lius Indah (14 Orang) dari jam 12.00 s.d 16.00.

⁹ MABESAL, 2006, Op.Cit, Surabaya, hlm 24.

Dalam proses pemeriksaan tersebut ABK TLDM telah mengambil seluruh rokok kretek yang dimiliki oleh para pekerja. Perlakuan kasar ABK TLDM dapat diabadikan oleh pimpinan kontraktor yang berada di Tongkang Luis Indah yang digunakan sebagai bukti autentik perlakuan kasar dan melanggar HAM oleh ABK TLDM.

Sampai dengan tahun 2012 berdasarkan data yang berhasil dikumpulkan telah terjadi sekitar 475 kali pelanggaran yang dilakukan Malaysia baik lewat laut, darat dan udara dengan perincian sebagai berikut : (a) Tahun 2005 ada 38 kali pelanggaran, (b) Tahun 2006 ada 62 kali pelanggaran, (c) Tahun 2007 ada 143 kali pelanggaran, (d) Tahun 2008 ada 104 kali pelanggaran, (e) Tahun 2009 ada 25 kali pelanggaran, (f) Tahun 2010 ada 44 kali pelanggaran, (g) Tahun 2011 ada 24 kali pelanggaran, (h) Tahun 2012 ada 35 kali pelanggaran. Pelanggaran tersebut seharusnya membukakan mata kepada pemerintah Indonesia betapa lemahnya kekuatan pertahanan dan keamanan Indonesia. Seperti yang diungkapkan Letkol (P) Salim yang juga mantan Komandan KRI Untung Surapati bahwa situasi keamanan masih belum berubah yakni siaga penuh. Pelanggaran wilayah oleh kapal-kapal perang TLDM kerap terjadi bahkan ada sejumlah nelayan Indonesia ditangkap di tempat dan dirampas paksa hasil tangkapannya karena dianggap melanggar wilayah Malaysia di Ambalat. Padahal, seharusnya di daerah yang masih dalam sengketa antara dua negara, tidak boleh ada manuver dari salah satu pihak.¹⁰

¹⁰ Wawancara dengan Kasubdit Kerjasama Pusjianmar-SESKOAL, Letkol (P) Salim