



**UNIVERSITAS PERTAHANAN**

**KEBIJAKAN PENETAPAN *PARTICULARLY SENSITIVE SEA*  
AREAS DI SELAT LOMBOK GUNA MENDUKUNG  
KEAMANAN MARITIM**

**PRIYATI LESTARI  
NIM: 120170302013**

Tesis yang Ditulis untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan dalam  
Mendapatkan Gelar Magister Pertahanan

**FAKULTAS KEAMANAN NASIONAL  
PROGRAM STUDI KEAMANAN MARITIM**

**BOGOR  
Januari 2019**

## LEMBAR PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Priyati Lestari  
NIM : 120170302013  
Program Studi : Keamanan Maritim  
Judul : Kebijakan Penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* di Selat Lombok Guna Mendukung Keamanan Maritim

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister dalam Ilmu Pertahanan pada Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan.

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Dr. A. Octavian, S.T., M.Sc., D.E.S.D  
Laksamana Muda TNI

Pembimbing II : Dr. Ir. Trismadi, M.Si  
Laksamana Pertama TNI

Penguji I : Dr.Drs.Ir. Suyono Thamrin, M.Eng.Sc  
Laksamana Muda TNI

Penguji II : Purwanto, M.M., M.Si (Han)  
Kolonel Laut (P)

Penguji III : Ir. Bayu Asih Yulianto, M.Si

Ditetapkan di : Sentul, Bogor

Tanggal : 31 Januari 2019

## PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya atau bagian karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjaan jenjang apapun di suatu Perguruan Tinggi; dan sepanjang sepengetahuan saya juga tidak terdapat istilah, frasa, kalimat, paragraf, subbab atau bab dari karya yang pernah ditulis atau diterbitkan; kecuali yang secara tertulis diajukan dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Referensi.

Apabila di kemudian hari terbukti bahwa terdapat plagiat dalam tesis ini, saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan peraturan/undang-undang yang berlaku.

Bogor, 31 Januari 2019



Priyati Lestari

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH  
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Priyati Lestari  
NIM : 120170302013  
Program Studi : Keamanan Maritim  
Judul : Kebijakan Penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* di Selat Lombok Guna Mendukung Keamanan Maritim  
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Pertahanan Hak Bebas Royalty Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas ilmiah saya berjudul:

*Kebijakan Penetapan Particularly Sensitive Sea Areas di Selat Lombok  
Guna Mendukung Keamanan Maritim*

Beserta perangkat yang ada jika diperlukan. Dengan Hak Bebas Royalty Noneksklusif ini Universitas Pertahanan berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan Tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan sebagai pemilik Hak Cipta/Karya Intelektual dari tesis ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan kesadaran penuh tanpa paksaan dari pihak manapun.

Bogor, 31 Januari 2019



Priyati Lestari

## KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan karunia-Nya penyusunan tesis dengan judul: *“Kebijakan Penetapan Particularly Sensitive Sea Areas di Selat Lombok Guna Mendukung Keamanan Maritim”* dapat diselesaikan.

Penyusunan tesis ini ditujukan sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar Magister pada Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan.

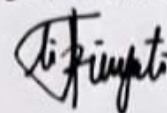
Atas berkat Allah SWT, peneliti dapat menyelesaikan penyusunan tesis ini yang digarap dengan kesungguhan dan harapan dapat memberikan kontribusi positif terhadap perkembangan studi keamanan maritim Indonesia baik di kancah regional maupun glonal. Penyusunan tesis ini dapat diselesaikan berkat bantuan dan dukungan dari pihak-pihak yang secara khusus peneliti sampaikan terima kasih dalam kata pengantar ini kepada:

1. Letnan Jenderal TNI Dr. I Wayan Midhio, M.Phil selaku Rektor Keempat Universitas Pertahanan;
2. Letnan Jenderal TNI Dr. Yoedhi Swastanto, M.B.A selaku Rektor Kelima Universitas Pertahanan;
3. Letnan Jenderal TNI Dr. Tri Legionosuko selaku Rektor Universitas Pertahanan;
4. Laksamana Muda TNI Dr. Siswo Hadi Sumantri, S.T., M.MT selaku Dekan Fakultas Keamanan Nasional;
5. Orang tua (Supriyanto dan Jumiati) yang tiada henti memberikan doa restu dan semangat serta keyakinan untuk melanjutkan pendidikan setinggi-tingginya.
6. Laksamana Muda TNI Dr. Amarulla Octavian, S.T., M.Sc., D.E.S.D selaku Pembimbing I yang selalu menjadi inspirasi saya dalam menjalani dunia kademisi, menjadi penyemangat, pembimbing dan

pendidik tidak hanya dalam dunia akademis namun juga teladan dalam kedisiplinan dan etika.

7. Laksamana Pertama TNI Dr. Ir. Trismadi M.Si selaku Pembimbing II yang juga selalu menginspirasi saya di dunia akademisi, menjadi pembimbing dan pemberi energi positif selama menjalani pendidikan dan penelitian serta pendidik tidak hanya dalam dunia akademisi namun juga teladan dalam berperilaku.
8. Kolonel Purwanto selaku Sesprodi Keamanan Maritim dan seluruh staff Prodi dan Fakultas yang selalu membakar semangat mahasiswanya dalam melaksanakan dan menyelesaikan pendidikan di Universitas Pertahanan tepat waktu.
9. Rekan-rekan Unhan Cohort IX yang luar biasa solid, semoga kita semua selalu dalam lindungan Allah SWT, sukses selalu.
10. Tujuh belas Mahasiswa Prodi Keamanan Maritim Cohort V yang saya pun kehabisan kata untuk mengungkapkan segala kebanggan dan kebahagiaan saya dapat memiliki keluarga seperti kalian.
11. Terkhusus untuk sahabat-sahabat saya Firmansyah Aldhi, Ka Pathresia Silalahi, Sonta Pumama, Citra Pertiwi, Chastiti Mediafira, Pak Bambang Wiji Asmoro, Bang Aditya P. Yando, Bang Ongky Harja Winata, Bang Khoirul Hasan dan Nur Hikmat yang dengan lapang mendengar keluh kesah selama menjalani studi serta memberikan *unlimited support and love*.
12. Dan kepada seluruh rekan yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, serta terakhir kepada seluruh pembaca;

Bogor, 31 Januari 2019



Priyati Lestari

## ABSTRAK

### KEBIJAKAN PENETAPAN *PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS* DI SELAT LOMBOK GUNA Mendukung KEAMANAN MARITIM

PRIYATI LESTARI

Kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) menjadi salah satu upaya perlindungan lingkungan laut yang dilakukan pemerintah Indonesia dan sudah dibahas sejak tahun 2008. Selat Lombok merupakan ALKI II di masa mendatang dinilai akan mengalami peningkatan aktivitas pelayaran yang berkorelasi positif dengan peningkatan ancaman maritim khususnya kerusakan dan pencemaran laut terhadap daerah sensitif disekitarnya seperti Nusa Penida dan Gili Trawangan. Namun sampai saat ini PSSA Selat Lombok masih belum ditetapkan. Permasalahan penelitian yaitu tentang rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dan dampaknya terhadap keamanan maritim Indonesia. Tujuan penelitian ini yaitu menganalisis keuntungan dan kerugian apabila PSSA diterapkan di Selat Lombok dan hambatan dalam penetapan Selat Lombok sebagai PSSA. Penelitian menggunakan metode kualitatif yang dipertajam dengan *Soft System Methodology*. Pengolahan dan triangulasi data menggunakan *Software NVivo*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dapat memberikan beberapa keuntungan terutama dalam menjamin tiga aspek keamanan yaitu keamanan maritim, keselamatan maritim dan lingkungan serta menunjukkan kedaulatan dan kehadiran negara di wilayah tersebut. Selanjutnya hambatan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA pada masa itu diketahui adanya permasalahan kelembagaan sehingga membuat pembahasan dan penyusunan proposal tertunda dan hambatan saat ini adalah terkait resistensi penolakan dari negara-negara pengguna ALKI II karena PSSA dinilai akan membatasi ruang gerak kapal dalam berlayar di Selat Lombok. Kesimpulan kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dapat mendukung kondisi keamanan maritim dan keselamatan maritim di wilayah tersebut. Resistensi penolakan dari negara pengguna ALKI II dapat diatasi dengan mengidentifikasi negara pendukung dan berpotensi menolak serta melalui jalur diplomasi.

Kata Kunci: Kebijakan, *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA), Selat Lombok, Keamanan Maritim

## **ABSTRACT**

### **THE POLICY OF DESIGNATION PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS IN LOMBOK STRAIT TO SUPPORT THE MARITIME SECURITY**

**PRIYATI LESTARI**

*The policy of designation the Lombok Strait as a Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) is one of efforts to protect the marine environment by the Indonesian government and has been discussed since 2008. The Lombok Strait, Indonesian Archipelagic Sea Lane (IASL II) is assessed to have increased shipping activities in the future, which are positively correlated with an increase in maritime threats, especially related to sea damage and pollution towards sensitive areas such as Nusa Penida and Gili Trawangan. However the PSSA of Lombok Strait has not yet been established. The research issues were about the plan to establish the Lombok Strait as PSSA and its impact on Indonesian maritime security. The object of the research were to analyze the advantages and disadvantages if PSSA is applied in the Lombok Strait and the obstacles in establishing the Lombok Strait as PSSA. The research used qualitative methods that sharpened by Soft System Methodology. NVivo Software aslo used in data processing and triangulation. The results showed that the plan to establish the Lombok Strait as PSSA can provide several advantages, especially in guaranteeing three aspects of security, such as maritime security, maritime safety and the environment, enforcing the sovereignty and presence of countries in the region. Furthermore, the obstacle was known as institutional problems which made the proposal submission of Lombok Strait's PSSA delayed and the current obstacles were related to rejecting resistance from flag state because PSSA was considered to limit the ship passage in the Lombok Strait. The conclusion of the policy of establishing the Lombok Strait as a PSSA can support the maritime security and maritime safety in the region. Rejection resistance from flag state can be overcome by identifying supporting countries and potentially rejecting countries as well as through diplomatic process.*

*Keywords: Policy, Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA), Lombok Strait, Maritime Security*

## DAFTAR ISI

	<i>halaman</i>
LEMBAR PENGESAHAN .....	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS .....	iii
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
ABSTRAK .....	vii
<i>ABSTRACT</i> .....	viii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR TABEL .....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Fokus dan Subfokus Penelitian .....	10
1.3 Rumusan Masalah .....	11
1.4 Tujuan Penelitian.....	11
1.5 Manfaat Penelitian.....	11
1.5.1 Manfaat Teoritis.....	11
1.5.2 Manfaat Praktis .....	12
<b>BAB II KAJIAN TEORITIK.....</b>	<b>13</b>
2.1 Deskripsi Konseptual.....	13
2.1.1 Teori Keamanan.....	13
2.1.2 Teori Kebijakan .....	15
2.1.3 Teori Pengukuran Risiko Keamanan .....	19
2.1.3 Teori Perlindungan Lingkungan Laut.....	21
2.1.4 Konsep Keamanan Maritim .....	23
2.1.5 Konsep <i>Particularly Sensitive Sea Area</i> (PSSA) .....	26
2.1.6 Peraturan Perundang-Undangan .....	29

2.2 Hasil Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	31
2.3 Kerangka Pemikiran .....	41
BAB III METODE PENELITIAN .....	43
3.1 Desain Penelitian .....	43
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian .....	43
3.2.1 Tempat Penelitian .....	43
3.2.2 Waktu Penelitian .....	44
3.3 Subyek dan Sampel Penelitian.....	44
3.3.1 Subyek Penelitian.....	44
3.3.2 Sampel Penelitian .....	45
3.4 Teknik Pengumpulan Data .....	46
3.4.1 Wawancara .....	47
3.4.2 Studi Dokumen ( <i>record review</i> ).....	47
3.5 Pemeriksaan Keabsahan Data.....	47
3.6 Teknik Analisis Data.....	49
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	51
4.1 Gambaran Umum .....	51
4.1.1 Selat Lombok.....	51
4.2 Hasil Penelitian.....	56
4.2.1 Temuan Data terhadap Pertanyaan Penelitian Pertama... 57	
4.2.2 Temuan Data terhadap Pertanyaan Penelitian Kedua .....	64
4.2.3 Pengolahan Data .....	69
4.3 Analisis Data dan Interpretasi Hasil.....	75
4.3.1 Analisis Satu (Intervensi) .....	75
4.3.2 Analisis Dua (Sosial).....	76
4.3.3 Analisis Tiga (Politik).....	80
4.3.4 <i>Rich Picture</i> .....	81
4.3.6 Perbandingan Model Konseptual dengan Realitas .....	92
4.4 Pembahasan .....	102

4.4.1	Kebijakan Penetapan PSSA dalam Mendukung Keamanan Maritim.....	102
4.4.1.1	Keuntungan PSSA jika Diterapkan di Selat Lombok .....	107
4.4.1.2	Kerugian jika PSSA Diterapkan di Selat Lombok .....	111
4.4.2	Pengesahan Selat Lombok sebagai PSSA.....	114
4.4.2.1	Perkembangan Penetapan Selat Lombok sebagai PSSA.....	116
4.4.2.2	Hambatan dan Kendala Penetapan PSSA di Selat Lombok .....	117
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....		121
5.1	Kesimpulan.....	121
5.2	Rekomendasi.....	122
5.2.1	Rekomendasi Teoretis.....	122
5.2.2	Rekomendasi Praktis.....	122
DAFTAR PUSTAKA.....		124
LAMPIRAN.....		128
RIWAYAT HIDUP PENELITI.....		131

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1. Proses Kebijakan .....	17
Gambar 2. 2. Model Perumusan Kebijakan .....	18
Gambar 2. 3. <i>The Six Stages of the Risk Assessment and Risk Control Model</i> .....	20
Gambar 2. 4. Matriks Konsep Keamanan Maritim .....	25
Gambar 2. 5. Kerangka Alur Pemikiran .....	42
Gambar 4. 1. Peta Wilayah Selat Lombok.....	51
Gambar 4. 2. Kawasan Konservasi Laut Nusa Penida .....	52
Gambar 4. 3. Hewan dilindungi di Nusa Penida.....	53
Gambar 4. 4. Kawasan Lindung Laut Gili Matra .....	53
Gambar 4. 5. Grafik Jumlah Kapal Melintas di Selat Lombok Tahun 2014-2016.....	55
Gambar 4. 6. Peta PSSA Selat Lombok .....	58
Gambar 4. 7. Bagan Triangulasi atas Rumusan Masalah.....	70
Gambar 4. 8. Bagan Triangulasi atas Pertanyaan Penelitian 1 .....	71
Gambar 4. 9. Bagan Triangulasi atas Pertanyaan Penelitian 2 .....	72
Gambar 4. 10. <i>Rich Picture</i> Penelitian .....	82
Gambar 4. 11. Model Konseptual dari Aktivitas RD-1 .....	90
Gambar 4. 12. Model Konseptual dari Aktivitas RD-2.....	91

## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1. Dimensi Keamanan dalam Pandangan Tradisional dan Non-Tradisional .....	14
Tabel 2. 2. Kriteria untuk Identifikasi PSSA .....	27
Tabel 2. 3. Penelitian Terdahulu yang Relevan .....	37
Tabel 3. 1. Jadwal Penelitian.....	44
Tabel 3. 2. Tahapa Analisis <i>Soft System Methodology</i> .....	49
Tabel 4. 1. Pembagian Kelompok pada Analisis Dua (Sosial).....	77
Tabel 4. 2. <i>Root Definitions</i> Penelitian.....	84
Tabel 4. 3. RD-1: Analisis CATWOE dan 3E.....	84
Tabel 4. 4. RD-2: Analisis CATWOE dan 3E.....	86
Tabel 4. 5. Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-1.....	87
Tabel 4. 6. Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-2.....	88
Tabel 4. 7. Perbandingan Model Konseptual RD-1.....	93
Tabel 4. 8. Perbandingan Model Konseptual RD-2.....	98

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan tidak akan terlepas dari berbagai ancaman yang datang dari laut dan berpengaruh terhadap keamanan maritim, dimana keamanan maritim sebagai bagian integral dari keamanan nasional. Ancaman keamanan maritim tidak saja terkait isu ancaman seperti perompakan, tindakan terorisme, penyelundupan obat-obatan terlarang ataupun *trans national organized crime* lainnya tapi juga termasuk di dalamnya perusakan atau pencemaran terhadap lingkungan laut.<sup>1</sup> Perusakan dan pencemaran lingkungan laut dapat menyebabkan *multiplier effect* yang bermuara pada keamanan nasional suatu negara. Dampak perusakan dan pencemaran lingkungan laut tersebut diantaranya seperti menurunnya biodiversitas laut yang dapat berpengaruh pada sektor pariwisata kemudian sektor ekonomi, ketidakseimbangan ekosistem laut berpengaruh terhadap biodiversitas dan *climate change*, ketidakstabilan ketahanan pangan terutama yang berasal dari laut, dan menimbulkan bahaya potensial bagi manusia.

Persoalan lingkungan hidup adalah aspek penting dalam membahas keamanan manusia (*human security*), dimana keamanan manusia secara tersirat termasuk keamanan yang diinginkan negara Indonesia sebagaimana tertuang dalam pembukaan UUD 1945 alinea ke-4. Di masa mendatang, isu lingkungan seperti penipisan lapisan ozon, bencana alam dan pemanasan global dianggap sebagai persoalan yang bisa memicu ancaman jenis baru terhadap keamanan nasional sebuah negara. Keamanan lingkungan diakui oleh para cendekiawan sebagai salah satu perspektif keamanan yang paling mutakhir dan sudah selayaknya mendapatkan perhatian oleh berbagai pemangku kepentingan baik nasional maupun internasional. Salah seorang cendekiawan yang cukup

---

<sup>1</sup> Angga N. Rachmat, *Keamanan Global Transformasi Isu Keamanan Pasca Perang Dingin*, (Bandung: Alfabeta, 2015), hlm. 176.

*concern* dalam isu keamanan lingkungan, salah satunya adalah Dennis Pirages. Dalam salah satu laporan akademiknya tentang ancaman keamanan Asia Selatan di masa depan, ia menyatakan bahwa:

*“This new security perspective holds that the primary function of defense policy is the prevention of premature and needless deaths and injuries, as well as the cultivation of human well-being, broadly defined. An assumption inherent in this ecological or nontraditional paradigm is that significant threats to societies are just as likely to come from changes in human relationships with nature as they are from well-armed troops crossing borders.”*

Pirages menekankan bahwa persoalan keamanan lingkungan diletakkan dalam satu kerangka hubungan antara manusia dengan lingkungan fisiknya. Dengan kata lain, pendekatan ekologis diperlukan dalam menjawab ancaman kerusakan lingkungan yang dampak kematian dan kesengsaraannya sama berbahayanya dengan serangan militer dalam situasi perang.<sup>2</sup>

Wilayah laut dikatakan aman dan terkendali ketika laut aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan terbebas dari segala bentuk ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut.<sup>3</sup> Berbicara keamanan maritim tentu juga berkaitan dengan keselamatan maritim. Ancaman kerusakan dan pencemaran laut apabila disebabkan oleh kegiatan atau tindakan pencemaran yang disengaja seperti pembuangan limbah ke lingkungan laut maka termasuk ke dalam ancaman keamanan maritim. Sebagaimana disebutkan dalam *Report of the Secretary General on Oceans on the Law of the Sea* bahwa perusakan terhadap lingkungan laut yang disengaja termasuk dalam isu

---

<sup>2</sup> A. Octavian dan Bayu A. Yulianto, *Budaya Identitas dan Masalah Keamanan Maritim*, (Jakarta: Universitas Pertahanan, 2014), hlm. 114-115.

<sup>3</sup> Heru Wiratama, “Kewenangan TNI AL Selaku Penyidik Tindak Pidana Dilaut dalam Mengamankan Perairan Indonesia”, *Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Barwijaya*, 2015, hlm.1-30.

ancaman keamanan maritim. Sedangkan ancaman pencemaran lingkungan laut tersebut disebabkan oleh kecelakaan kapal (*human error*) maka termasuk dalam keselamatan maritim. Kasus pencemaran lingkungan laut yang biasa terjadi dan tercatat di Indonesia adalah kasus-kasus yang disebabkan oleh *human error*. Tapi tidak menutup kemungkinan tindakan pencemaran yang disengaja juga terjadi di Indonesia karena perairan Indonesia yang sangat luas dan masih minimnya penjagaan di seluruh wilayah perairan Indonesia. Ancaman pencemaran lingkungan laut dapat disebabkan oleh aktivitas pelayaran. Aktivitas pelayaran dapat menyebabkan tekanan yang besar terhadap lingkungan laut seperti polusi yang tidak disengaja, polusi operasional dan kerusakan fisik habitat yang berdampak pada hilangnya keanekaragaman hayati.<sup>4</sup>

Penyelesaian masalah dan penindakan kasus pencemaran laut di Indonesia melibatkan beberapa kementerian maupun lembaga terkait yang seringkali terjadi tumpang tindih kewenangan, sehingga permasalahan yang ada tidak dapat terselesaikan secara tuntas. Hal tersebut juga terjadi karena dalam perumusan kebijakan terkait penindakan pencemaran laut seringkali tidak memperhatikan faktor risiko yang akan ditimbulkan. Selama ini aturan-aturan yang ada tidak jelas juga mengatur sampai sejauh mana konsekuensi dan tanggung jawab yang harus diterima pelaku terhadap kerusakan dan pencemaran lingkungan. Seharusnya tindakan kerusakan dan pencemaran lingkungan laut harus bisa mengakomodasi pemulihan sampai kondisi awal sebelum rusak.

Upaya pencegahan dan perlindungan laut sudah menjadi kewajiban bagi negara sebagaimana amanah dari konvensi internasional *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 yang mewajibkan setiap negara yang sudah meratifikasi konvensi ini untuk

---

<sup>4</sup> Mohd Nizam Basiron dan Cheryl Rita Kaur, "Designating a Particularly Sensitive Sea Area: Specifics, Processes and Issues", *Paper presented at the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca 'Charting the Future'* Kuala Lumpur, 23-24 June 2009.

melindungi dan melestarikan lingkungan laut melalui tindakan-tindakan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut.<sup>5</sup> Indonesia termasuk negara yang telah meratifikasi UNCLOS 1982, mengeluarkan kebijakan terkait perlindungan lingkungan laut dari pencemaran laut yang tercantum dalam perundang-undangan Indonesia Pasal 32 Tahun 2014. Kebijakan ini untuk mendukung dan mewujudkan keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia dengan tetap memperhatikan faktor risiko yang akan terjadi.

Strategi yang dapat dilakukan Indonesia dalam mewujudkan kebijakan tersebut adalah melalui pengembangan kerjasama global di bidang pengelolaan lingkungan laut dimana sejak tahun 1961 Indonesia telah bergabung dengan organisasi IMO dan pada bulan Desember 2017 Indonesia secara resmi terpilih sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C, sebagai salah satu wujud kepedulian Indonesia terhadap isu lingkungan yang ada di dunia saat ini, Indonesia turut berperan aktif dalam menyuarakan hal tersebut. Kontribusi Indonesia terhadap isu-isu lingkungan diwujudkan melalui keikutsertaannya dalam sidang *Marine Environmental Protection Committee* (MEPC). Pada sidang MEPC ke-72 terdapat pembahasan terkait isu-isu strategis lingkungan seperti gas rumah kaca, manajemen pengelolaan air balas di atas kapal, pencegahan pencemaran udara dari kapal dan energi efisiensi, *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) serta mengenai sampah di perairan.<sup>6</sup>

Penentuan tindakan pencegahan terhadap kerusakan dan pencemaran lingkungan laut juga dapat dilakukan guna mewujudkan kebijakan tersebut. Tindakan tersebut salah satunya melalui penentuan kawasan perlindungan laut, seperti *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) yang sudah diakui dunia internasional dalam upaya perlindungan lingkungan laut khususnya yang disebabkan pencemaran laut akibat

---

<sup>5</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), 1982.

<sup>6</sup> Anonim. "Indonesia Serius Bahas Gas Rumah Kaca di Sidang MEPC ke-72 di London", dalam <https://aksi.id/artikel/25454/Indonesia-Serius-Bahas-Gas-Rumah-Kaca-di-Sidang-MEPC-ke-72-di-London/>, diakses pada 2 Agustus 2018.

aktivitas pelayaran internasional. Sampai saat ini telah ada 17 *Particularly Sensitive Sea Area* yang telah disetujui oleh IMO yang tersebar di seluruh dunia sebagaimana pada Gambar 1. Beberapa diantaranya adalah *Great Barrier Reef* di Australia, Kepulauan Galapagos di Ekuador dan Kepulauan Canary di Spanyol.<sup>7</sup>



**Gambar 1. 1. Particularly Sensitive Sea Areas di Seluruh Dunia<sup>8</sup>**

Penetapan PSSA juga sejalan dengan kerangka kerja internasional lainnya seperti Agenda 21 pada bab 17, menyatakan rekomendasi kepada negara-negara terkait perlindungan lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal. Agenda 21 juga menyerukan kepada negara-negara untuk mengidentifikasi ekosistem laut yang menunjukkan tingkat keanekaragaman hayati dan produktivitas tinggi, habitat kritis di daerah lainnya, dan pembatasan penggunaan daerah sensitif melalui penetapan kawasan lindung. Penetapan PSSA merupakan komponen penting dari kebijakan IMO dalam upaya untuk melindungi lingkungan laut. Istilah PSSA sendiri telah ada di dalam Protokol MARPOL 73/78, dimana dalam

<sup>7</sup> Maulana, Rivki. 2018. "Lindungi Karang, Selat Lombok Diusulkan sebagai Laut Sensitif", dalam <http://industri.bisnis.com/read/20180409/98/782028/lindungi-karang-selat-lombok-diusulkan-sebagai-laut-sensitif>, diakses pada 30 Juli 2018.

<sup>8</sup> International Maritime Organization. 2013. "Explore the World of PSSAs", dalam <http://pssa.imo.org/#/globe>, diakses pada 30 Agustus 2018.

konvensi internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal termasuk didalamnya terdapat ketentuan untuk membuat PSSA. Selanjutnya konsep PSSA awalnya dibahas antara tahun 1986-1991, pedoman identifikasi dan penetapan PSSA diadopsi pada tahun 1991 kemudian diperbarui tahun 2005.<sup>9</sup> PSSA didefinisikan sebagai berikut<sup>10</sup>:

*“an area that needs special protection through action by IMO because of its significance for recognized ecological, socio-economic, or scientific attributes where such attributes may be vulnerable to damage by international shipping activities.”*

Berdasarkan definisi tersebut dapat dipahami bahwa PSSA sebagai instrumen perlindungan lingkungan laut yang sensitif oleh IMO karena kondisi ekologi, sosial-ekonomi dan edukasi yang rentan terhadap kerusakan akibat aktivitas pelayaran internasional. Dalam pedoman PSSA terdapat tiga elemen utama dari PSSA yang harus dipenuhi agar suatu daerah dapat ditetapkan sebagai PSSA, diantaranya:

1. Atribut daerah meliputi kondisi ekologi, sosial-ekonomi dan budaya serta edukasi
2. Kerentanan daerah terhadap kerusakan oleh aktivitas pelayaran internasional
3. Ketersediaan tindakan perlindungan terkait atau *Associated Protected Measures* (APMs) untuk mengatasi ancaman.

Terdapat beberapa manfaat yang diperoleh melalui penetapan PSSA, sebagaimana penelitian Pegram dan Robards (2015)<sup>11</sup> menyatakan bahwa manfaat dari PSSA dapat mencegah potensi ancaman yang berasal dari peningkatan aktivitas maritim dan

---

<sup>9</sup> Mohd Nizam Basiron dan Cheryl Rita Kaur, *loc. cit.*

<sup>10</sup> Mohd Nizam Basiron dan Cheryl Rita Kaur, *loc. cit.*

<sup>11</sup> Kevin Hillmer Pegram and Martin D. Robards, “Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles”, *Journal of Ecology and Society*, Volume 20(1), 2015, hlm. 26.

meningkatkan ketahanan dari sistem kehidupan. Roberts<sup>12</sup> juga berpendapat bahwa PSSA memberikan manfaat dalam menyediakan alat manajemen yang komprehensif untuk memastikan kerentanan suatu wilayah terhadap kerusakan yang disebabkan aktivitas pelayaran internasional, memberikan pengakuan secara global tentang arti khusus dari area yang ditetapkan sebagai PSSA, memberikan informasi kepada pelaut terkait pentingnya berhati-hati ketika bernavigasi di suatu wilayah dan memberikan kesempatan bagi negara pantai untuk mengadopsi tindakan perlindungan tambahan dalam mengatasi risiko yang diakibatkan pelayaran internasional di daerah tersebut.

PSSA dapat digunakan oleh Negara Pantai untuk melindungi kawasan laut dari dampak negatif yang diakibatkan aktivitas pelayaran internasional sebagaimana telah ditetapkan oleh IMO dan *Norwegian Agency for Development Cooperation* (Norad) dalam pertemuan regional pertama di Manila, Filipina, pada Juli 2014, namun hingga kini belum diikuti Indonesia karena Indonesia tidak dapat memenuhi kerangka waktu yang disepakati disebabkan perubahan internal pemerintahan baru dan belum menentukan luas wilayah laut yang potensial untuk dijadikan PSSA. Melalui surat Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan pertanggal 5 Maret 2015 kepada IMO, Indonesia menyatakan keseriusannya dalam mempelajari PSSA.

Pelaksanaan *workshop* nasional untuk membahas lokasi PSSA pun mulai dilaksanakan dengan mempertimbangkan frekuensi lalu lintas kapal dan lokasi pengembangan pelabuhan untuk tol laut. Melalui studi mendalam yang telah dilakukan, pada tahun 2016 pemerintah akhirnya menetapkan lokasi potensial untuk PSSA di Indonesia antara lain Kepulauan Seribu, Karimun Jawa dan Selat Lombok.<sup>13</sup> Berdasarkan

---

<sup>12</sup> Julian Roberts, "Compulsory Pilotage in International Straits: The Torres Strait PSSA Proposal", *Journal of Ocean Development and International Law*, Volume 37(1), 2006, hlm. 93-112.

<sup>13</sup> Anonim. 2016, "3 Wilayah Perairan Dipilih Jadi PSSA". Nusantara Maritim News, 2018, dalam [https://maritimnews.id/07/zxI\\$bnzxx/](https://maritimnews.id/07/zxI$bnzxx/), diakses pada 3 Agustus 2018.

ketiga lokasi PSSA yang dipilih, Indonesia berencana mengajukan Kepulauan Gili dan Nusa Penida sebagai *pilot project*nya.<sup>14</sup> Terhitung sejak 2016 sampai saat ini penetapan PSSA di Selat Lombok belum juga disahkan oleh IMO. Draft submisi penetapan PSSA tersebut masih dalam proses dan rencananya akan diajukan ke IMO pada Sidang *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) ke-74 tahun 2019.

Marsetio selaku utusan khusus Indonesia di Dewan *International Maritime Organization* menyatakan bahwa kawasan laut dapat ditetapkan sebagai PSSA apabila kawasan tersebut rentan terhadap aktivitas pelayaran internasional dan memenuhi tiga kriteria ekologis; sosial, budaya dan ekonomi; dan ilmu pengetahuan. Khusus di Perairan Selat Lombok dipilih sebagai PSSA karena di daerah tersebut menjadi habitat segitiga karang yang kaya akan keanekaragaman hayati laut sehingga harus dilindungi. Umumnya biota laut sangat rentan terhadap perubahan lingkungan fisik perairan. Pemilihan Selat Lombok sebagai *pilot project* sejalan dengan program Pemerintah Daerah Nusa Tenggara Barat (NTB) yang *concern* dengan pelestarian wilayah lautnya.<sup>15</sup>

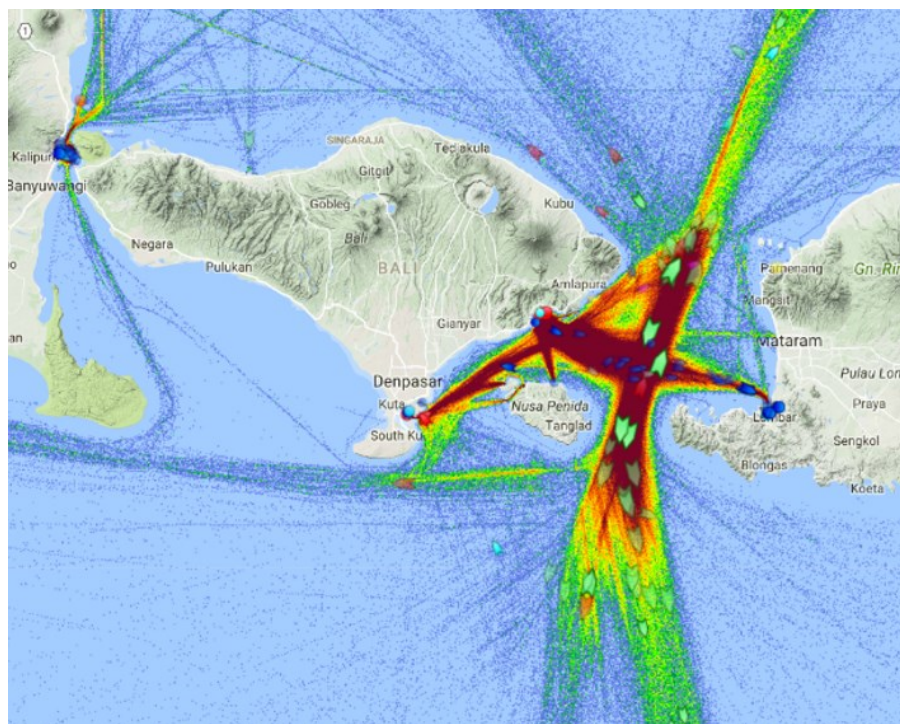
Selat Lombok juga sebagai wilayah ALKI II, dimana jumlah kapal asing yang melintas setiap harinya mencapai 52 kapal dalam sebulan rata-rata arus lintas kapal mencapai 1400 kapal. Kapal-kapal tersebut tentunya tidak sedikit yang melakukan pencemaran laut dengan membuang air kotor atau limbah. Biasanya tindakan pencemaran dilakukan kapal pada malam hari, dimana kapal-kapal mengeluarkan sisa air kotor dari tanki di sekitar wilayah pantai atau 12 mil dari pantai.<sup>16</sup> Berikut gambaran *traffic* yang terjadi di Selat Lombok (ALKI II).

---

<sup>14</sup> Anonim, *loc. cit.*

<sup>15</sup> Bayu, 2016, "*Pilot Project* PSSA akan Diterapkan di Gili Trawangan", Maritim News, 2018, dalam <http://maritimnews.com/pilot-project-ppsa-akan-diterapkan-di-gili-trawang-an/>, diakses pada 24 Agustus 2018

<sup>16</sup> Anonim, *loc. cit.*



**Gambar 1. 2.** Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Kapal di Selat Lombok (ALKI II)<sup>17</sup>

Tidak hanya itu saja, pemerintah melalui Kementerian Koordinator Maritim dan Sumber Daya menginginkan jalur utama perdagangan dunia saat ini bergeser ke jalur ALKI II yang melewati Selat Lombok karena *traffic* di Selat Singapura dan Selat Malaka sudah terlalu padat oleh lalu lintas kapal niaga. Menko Maritim dan Sumber Daya saat itu Rizal Ramli menyatakan bahwa perkembangan 10-20 tahun mendatang Selat Malaka tidak akan memadai lagi dan pemerintah mendorong agar lebih banyak pelayaran yang lewat ALKI II melalui Selat Lombok<sup>18</sup>, hal ini tentunya akan meningkatkan aktivitas pelayaran di Selat Lombok.

Peningkatan aktivitas pelayaran berkorelasi positif dengan peningkatan ancaman maritim khususnya terkait pencemaran laut.

<sup>17</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. "Indonesia Introduces Proposals to Establish New Traffic Separation Scheme and Ship Reporting System in Lombok Straits and Sunda Straits", dalam <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/Routeing-Measures-and-Mandatory-Ship-Reporting-Systems-.aspx> diakses 30 Agustus 2018.

<sup>18</sup> Eduardo Simorangkir. 2016. "Selat Malaka Macet, Rizal Ramli Usul Jalur Pelayaran Dunia Digeser ke Rute Ini, dalam [http://dppinsa.com/content/detail/selat\\_malaka\\_macet\\_rizal\\_ramli\\_usul\\_jalur\\_pelayaran\\_dunia\\_digeser\\_ke\\_rute\\_ini](http://dppinsa.com/content/detail/selat_malaka_macet_rizal_ramli_usul_jalur_pelayaran_dunia_digeser_ke_rute_ini), diakses 30 Agustus 2018.

Kegiatan tersebut dapat berdampak pada kerusakan dan ketidakseimbangan ekosistem laut. Ketidakseimbangan tersebut tentunya juga akan berdampak kepada keberlangsungan hidup masyarakat di sekitarnya yang secara langsung memanfaatkan laut. Biota laut berkontribusi besar bagi Indonesia secara ekonomi, baik lewat aktivitas nelayan, budidaya rumput laut maupun pariwisata.

Perlindungan kawasan laut menjadi penting dalam menjamin keamanan lingkungan suatu wilayah perairan, terutama terkait kerentanan wilayah terhadap kerusakan yang diakibatkan oleh aktivitas pelayaran internasional. Kebijakan pemerintah terkait upaya perlindungan lingkungan laut melalui penetapan Selat Lombok sebagai PSSA diharapkan mampu mengatasi persoalan-persoalan terkait. Pemerintah harus menunjukkan keseriusannya dalam menentukan dan menerapkan kebijakan yang tepat serta strategi yang komprehensif untuk mencegah kerusakan dan pencemaran lingkungan laut. Berdasarkan hal tersebut penelitian ini berjudul “Kebijakan Penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* di Selat Lombok guna Mendukung Keamanan Maritim”.

## **1.2 Fokus dan Subfokus Penelitian**

Pembahasan penelitian akan lebih fokus dan terarah secara sistematis pada pokok pembahasan yang menjadi topik penulisan tesis sehingga penulisan ini perlu diuraikan menjadi pokok-pokok bahasan dengan memberikan perumusan dan fokus masalah pada kebijakan terkait rencana penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok yang melibatkan beberapa kementerian dan lembaga. Selanjutnya penelitian ini dibatasi pada penyusunan subfokus meliputi:

1. Meninjau peranan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) berdasarkan aspek lingkungan dan keamanan maritim
2. Strategi penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) dalam rangka mewujudkan keamanan maritim

### 1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dari fokus dan subfokus yang telah ditetapkan tersebut adalah apakah rencana kebijakan penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok dapat mendukung keamanan maritim ? Adapun berdasarkan permasalahan tersebut maka dapat dikembangkan beberapa permasalahan yang lebih spesifik melalui pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana keuntungan dan kerugian yang diperoleh Indonesia apabila *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) diterapkan di Selat Lombok dalam konteks keamanan maritim ?
2. Mengapa penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok masih belum disahkan ?

### 1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah tersebut, maka tujuan dari penelitian yang hendak dicapai diantaranya :

1. Menjelaskan keuntungan dan kerugian penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok terhadap keamanan maritim
2. Menjelaskan hambatan dan kendala belum ditetapkan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok

### 1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian meliputi manfaat teoritis dan praktis. Manfaat teoritis adalah kegunaan hasil penelitian terhadap perkembangan keilmuan. Manfaat praktis adalah kegunaan penelitian bagi pihak-pihak yang terkait dengan hasil penelitian.

#### 1.5.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemikiran baru dalam pengembangan keilmuan keamanan maritim khususnya terkait perlindungan lingkungan laut sebagai bagian dalam menciptakan keamanan maritim. Penelitian ini juga akan bermanfaat bagi akademisi

untuk mengembangkan teori maupun konsep perlindungan lingkungan laut dalam menciptakan keamanan maritim dan sebagai acuan penelitian serupa berikutnya.

#### 1.5.2 Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi pemerintah khususnya Kementerian Perhubungan dalam menentukan kawasan perlindungan lingkungan laut. Hasil penelitian memberikan konsepsi pendukung terhadap penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* di Selat Lombok yang berbasis keamanan maritim dan dapat menjadi acuan tambahan dalam penyusunan proposal *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok dari perspektif keamanan maritim.

## BAB II

### KAJIAN TEORITIK

#### 2.1 Deskripsi Konseptual

Peneliti menyajikan teori-teori, konsep-konsep serta peraturan perundang-undangan yang terkait dengan bahasan penelitian. Teori, konsep dan peraturan perundang-undangan pada penelitian ini digunakan untuk mendukung dan menganalisis penelitian.

##### 2.1.1 Teori Keamanan

Istilah keamanan secara singkat dapat dijelaskan sebagai kondisi yang bebas dari ancaman dan bahaya. Konsep keamanan sendiri memiliki perbedaan definisi terhadap istilah aman karena istilah aman dinilai relatif bagi setiap kelompok. Kondisi aman tersebut kemudian memunculkan pertanyaan “keamanan untuk siapa?” dan “siapa saja aktor keamanan itu?” Berdasarkan konsep yang muncul, terminologi keamanan terbagi dua, yaitu keamanan tradisional dan keamanan non-tradisional. Menurut Waltz keamanan tradisional didefinisikan sebagai berikut<sup>19</sup>:

*“The study of the threat, use, and control of military forces, (that is) the condition that make the use of force more likely, the ways that the use of force affects individual, states, and societies, and the specific policies that states adopt in order to prepare for, prevent, or engage in war”.*

Keamanan tradisional melihat pada pengamanan negara dari ancaman militer yang menggunakan kekuatan senjata yang bersumber dari luar wilayahnya.

Pasca perang dingin terjadi pergeseran konsep keamanan. Menurut Buzan, aspek keamanan tidak sebatas militer namun sudah mencakup politik, ekonomi, sosial, dan lingkungan.<sup>20</sup> Perubahan dimensi keamanan tidak terlepas dari aktor keamanan sebagai subjek, apa yang diamankan

---

<sup>19</sup> Yosua Praditya, *Keamanan di Indonesia*, (Jakarta: Nadi Pustaka, 2016), hlm.1-2.

<sup>20</sup> Barry Buzan, *People, States and Fear*, (United States: ECPR Press, 1990), hlm.17.

sebagai objek dan bagaimana upaya pengamanannya sebagai sebuah proses. Lebih detail penggambaran dimensi keamanan dalam pandangan tradisional dan non-tradisional tercantum dalam Tabel 2.1.

**Tabel 2. 1. Dimensi Keamanan dalam Pandangan Tradisional dan Non-Tradisional<sup>21</sup>**

<b>Dimensi Keamanan</b>	<b>Keamanan Tradisional</b>	<b>Keamanan Non-Tradisional</b>
<i>The origin of threat</i>	Ancaman berasal dari luar (internasional)	Ancaman berasal dari lingkungan domestik dan internasional
<i>The nature of threat</i>	Ancaman bersifat militer	Ancaman bersifat nirmiliter
<i>Changing response</i>	Pendekatan militer	Pendekatan nirmiliter, melalui pendekatan hukum, ekonomi, sosial, diplomasi
<i>Changing responsibility</i>	Negara sebagai actor tunggal	Aktor keamanan dilihat pada kerjasama individu, organisasi dan negara pada tataran global
<i>Core values of security</i>	Objek keamanan adalah kedaulatan dan territorial negara	Objek keamanan adalah penghormatan HAM, lingkungan, kehidupan sosial, dan keamanan insani

Keamanan dipandang sebagai satu kesatuan yang menyeluruh mencakup pertahanan, keamanan dalam negeri, keamanan publik dan keamanan insani. Frederick Hartman melihat bahwa keamanan sebagai sebuah akumulasi dari kepentingan nasional yang vital dari sebuah negara. Keamanan nasional menjadi hak absolut negara untuk mengelola dan melakukan berbagai tindakan terhadap ancaman yang muncul dari

<sup>21</sup> Yosua Praditya, *op. cit*, hlm. 7.

dalam maupun luar negeri.<sup>22</sup> Definisi keamanan nasional dapat didefinisikan sebagai kondisi dinamis bangsa dan negara kesatuan Republik Indonesia yang menjamin keselamatan, kedamaian dan kesejahteraan warga negara, masyarakat dan bangsa, terlindunginya kedaulatan dan keutuhan wilayah negara, serta keberlangsungan pembangunan nasional dari segala ancaman.<sup>23</sup>

Konsep keamanan nasional Indonesia tertuang dalam UUD 1945 alinea ke-4, secara tersirat keamanan yang diinginkan adalah mencakup keamanan negara, publik dan warga negara (insani). Teori ini membantu dalam mendeskripsikan variabel apa saja yang termasuk dalam keamanan nasional kaitannya dengan topik permasalahan.

### 2.1.2 Teori Kebijakan

Kebijaksanaan menurut Carl Friedrich dalam Alam (2012)<sup>24</sup> adalah sebagai suatu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, yang memberikan hambatan dan kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan atau merealisasikan suatu sasaran. Kebijakan (*policy*) memuat tentang apa “maunya” pemerintah sebenarnya (produk akhirnya arah, waktu dan petunjuk umum). Kebijakan sesungguhnya adalah menjawab apa yang diinginkan pemerintah dalam jangka panjang, kebijakan akan terwujud setelah didukung strategi yang berperan menggabungkan sumber daya yang ada dengan cara terbaik menuju *end-state* atau harapan yang sudah ditetapkan dalam kebijakan.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> Angga N. Rachmat, *op. cit.*, hlm. 6-7.

<sup>23</sup> Yosua Praditya, *op. cit.*, hlm. 18.

<sup>24</sup> A. Syamsu Alam, “Analisis Kebijakan Publik Kebijakan Sosial di Perkotaan sebagai Sebuah Kajian Implementatif”, *Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, Volume 1, Nomor 3, 2012, hlm.78-92.

<sup>25</sup> Budiman Djoko Said, “Ekonomi Pertahanan Nasional, Biaya, Anggaran atau (Ekonomiskan) Belanja Pertahanan Nasional?”, *Forum Kajian Pertahanan dan Maritim Quarterdeck*, Volume 11, Nomor 6, 2017, hlm. 2-3.

E. S. Quade dalam William N. Dunn menyatakan bahwa analisis kebijakan merupakan bentuk analisis yang menghasilkan dan menyajikan informasi sedemikian rupa sehingga dapat memberi landasan dari para pembuat kebijakan dalam membuat keputusan.<sup>26</sup> William N. Dunn menyebutkan ada tiga jenis bentuk-bentuk analisis kebijakan diantaranya analisis kebijakan prospektif, retrospektif dan terintegrasi. Analisis kebijakan prospektif berupa produksi dan transformasi informasi sebelum aksi kebijakan dimulai dan diimplementasikan. Analisis kebijakan retrospektif, dijelaskan sebagai penciptaan dan transformasi informasi sesudah aksi kebijakan dilakukan. Analisis kebijakan terintegrasi merupakan bentuk analisis yang mengkombinasikan gaya operasi para praktisi yang menaruh perhatian pada penciptaan dan transformasi informasi sebelum dan sesudah tindakan kebijakan diambil.<sup>27</sup>

Berdasarkan pemahaman terkait analisis kebijakan, dimensi paling inti dari suatu kebijakan publik adalah proses kebijakan. Model proses paling klasik dikembangkan oleh David Easton yang menganalogikan dengan kehidupan sistem politik. Kebijakan dengan model sistem mengandaikan bahwa kebijakan merupakan hasil atau output dari sistem (politik). Model Easton tersebut dikembangkan oleh para akademisi di bidang kebijakan publik seperti Anderson, Dunn, Patton dan Savicky, serta Effendy.<sup>28</sup> Ada beberapa perbedaan yang muncul dari model-model yang dikembangkan para akademisi. Namun ada satu pola yang sama menggambarkan bahwa model formal proses kebijakan terdiri atas gagasan kebijakan, formalisasi dan legalisasi kebijakan, implementasi, kinerja atau capaian yang diharapkan setelah dilakukan evaluasi kinerja kebijakan.<sup>29</sup> Secara lebih sederhana tergambar pada Gambar 2.1.

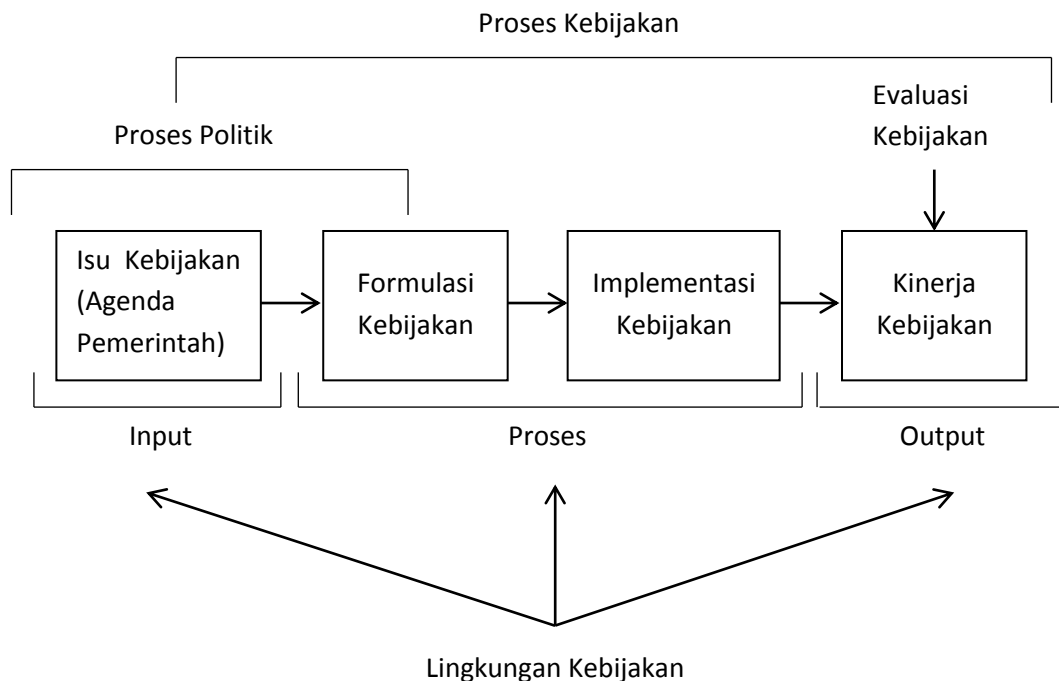
---

<sup>26</sup> William N. Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua*, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2003), hlm. 95.

<sup>27</sup> *Ibid*, hlm. 117-123.

<sup>28</sup> Riant Nugroho, *Public Policy*, (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2009), hlm. 383.

<sup>29</sup> *Ibid*, hlm. 388.



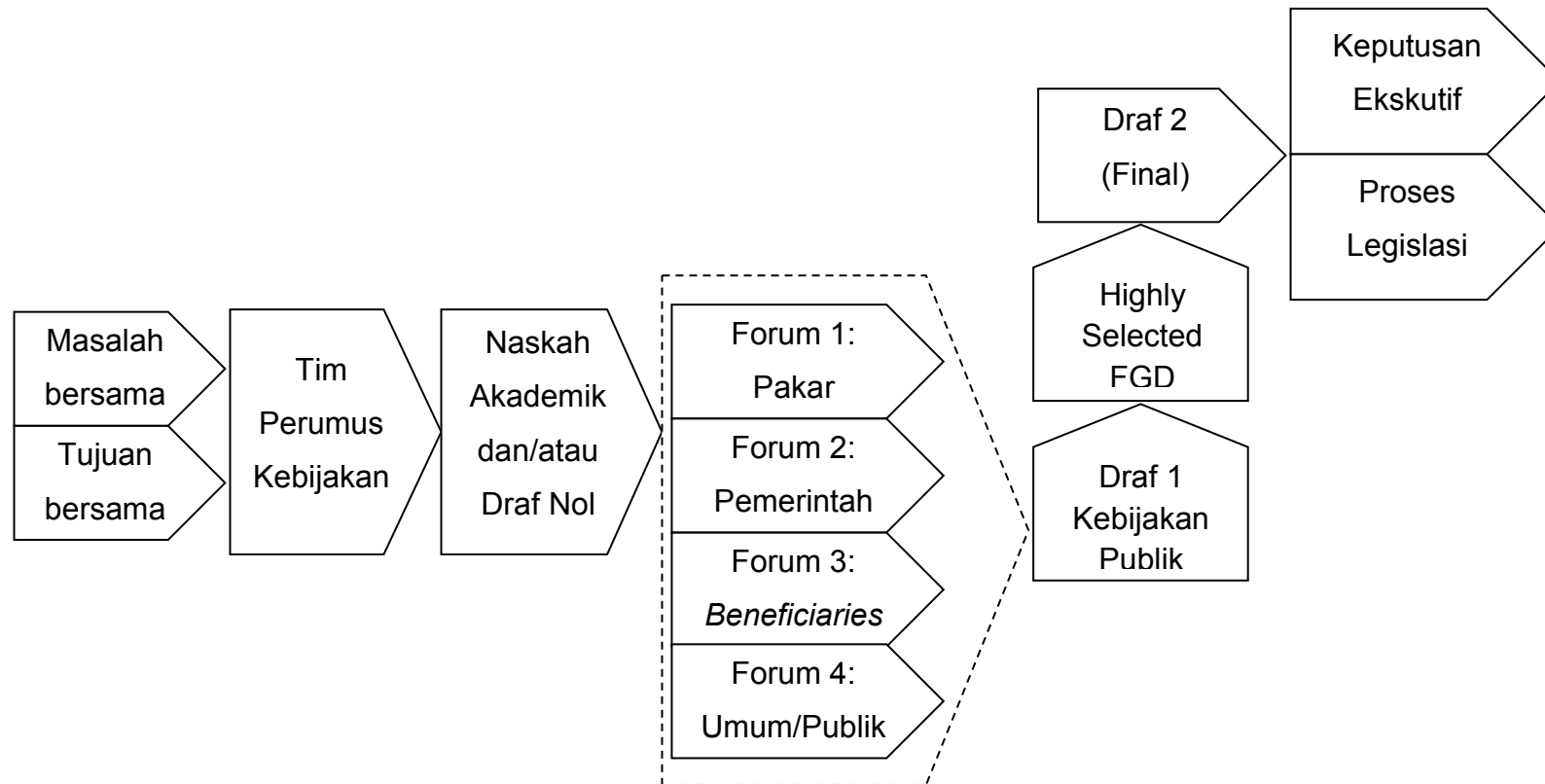
**Gambar 2. 1. Proses Kebijakan<sup>30</sup>**

Penelitian ini akan berfokus pada proses perumusan kebijakan karena terkait dengan topik permasalahan, dimana belum ada bentuk kebijakan yang pasti sehingga peninjauan perumusan kebijakannya perlu dilakukan. Perumusan kebijakan juga terdapat beberapa model yang dikembangkan oleh para akademisi. Pada dasarnya terdapat 13 macam model perumusan kebijakan. Diantaranya adalah model kelembagaan, proses, kelompok, elit, rasional, inkremental, teori permainan, pilihan publik, sistem, pengamatan terpadu, demokratis, strategis dan deliberatif.<sup>31</sup> Adapun model perumusan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah model perumusan kebijakan yang dikembangkan oleh pemerintah Indonesia. Model ini merupakan pengembangan dari model-model yang telah ada disesuaikan dengan kondisi di Indonesia.<sup>32</sup> Gambaran model tersebut tersaji pada Gambar 2.2.

<sup>30</sup> *Ibid*, hlm. 389.

<sup>31</sup> *Ibid*, hlm. 396.

<sup>32</sup> *Ibid*, hlm. 433.



**Gambar 2. 2. Model Perumusan Kebijakan<sup>33</sup>**

<sup>33</sup> *Ibid*, hlm. 434.

Berdasarkan gambar tersebut terlihat bahwa proses perumusan kebijakan meliputi beberapa urutan proses. Pertama, munculnya isu kebijakan karena adanya permasalahan tertentu yang timbul dan adanya kebutuhan untuk mengatasi permasalahan. Kedua, setelah pemerintah menangkap isu selanjutnya dibentuk tim perumus kebijakan. Ketiga, rumusan draf nol kebijakan didiskusikan bersama forum publik diantaranya forum dengan para pakar kebijakan dan pakar berkenaan dengan masalah, forum dengan instansi pemerintahan di luar lembaga pemerintahan yang merumuskan kebijakan, forum dengan pihak yang terkait langsung dengan kebijakan atau terkena dampak langsung, dan forum dengan seluruh pihak terkait secara luas (tokoh masyarakat, LSM terkait dan asosiasi usaha terkait). Hasilnya dijadikan materi penyusunan draf 1. Keempat, draf 1 didiskusikan dan diverifikasi dalam *focus group discussion* melibatkan dinas/instansi terkait, pakar kebijakan dan pakar terkait permasalahan. Kelima, tim perumus merumuskan draf 2 yang merupakan draf final kebijakan. Terakhir, draf tersebut disahkan oleh pejabat berwenang.<sup>34</sup>

### 2.1.3 Teori Pengukuran Risiko Keamanan

Penetapan sebuah kebijakan tidak akan pernah terlepas dari risiko yang akan terjadi. Kebijakan yang unggul adalah kebijakan yang memuat unsur risiko termasuk manajemen risiko di saat ini ataupun masa depan. Proses manajemen risiko meliputi tiga hal, yaitu mengidentifikasi risiko, menganalisis risiko artinya seberapa besar risiko dapat ditoleransi sehingga kebijakan tidak gagal dan mengembangkan manajemen risiko dalam hal ini penyusunan rencana untuk mengontrol risiko baik pada saat perumusan, implementasi maupun pasca-implementasi.<sup>35</sup> Pengukuran risiko didefinisikan sebagai berikut:

*The identifications of threats which may harm or damage assets or cause losses, and the identification of vulnerabilities to any*

---

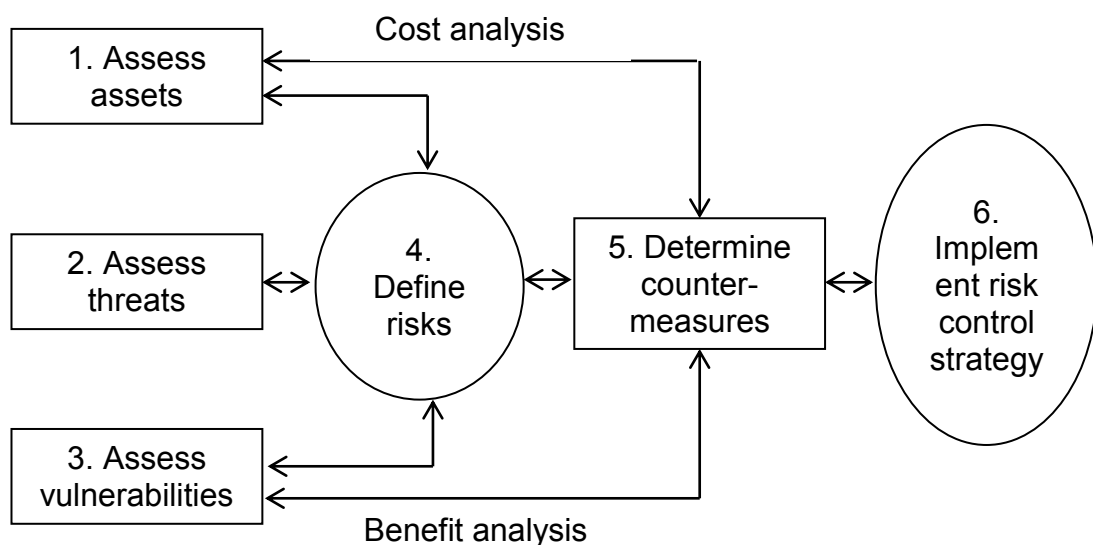
<sup>34</sup> *Ibid*, hlm. 435-437.

<sup>35</sup> *Ibid*, hlm. 451-452.

*system, equipment or procedures designed to protect those assets, in order to calculate the impact which is normally expressed in financial terms.*<sup>36</sup>

Berdasarkan pengertian tersebut diketahui bahwa pengukuran risiko merupakan proses mengidentifikasi ancaman yang berpotensi menimbulkan kerugian dan mengidentifikasi kerentanan terhadap sistem, prosedur maupun peralatan untuk memperhitungkan dampak yang ditimbulkan.

Tony Burns-Howell dkk. mengembangkan model pengukuran risiko dan kontrol risiko yang meliputi enam tahapan diantaranya *identify and list risks, list and assess the threats, list vulnerabilities and assess the effectiveness of existing counter-measures, define and assess the risks, determine and define the means of implementation, initiate and implement the risks control process*. Lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 2.3.



**Gambar 2. 3. The Six Stages of the Risk Assessment and Risk Control Model<sup>37</sup>**

<sup>36</sup> Tony Burns Howell, Pierre C., dan Therese E., *Security Risk Assessment and Control*, (New York: Palgrave Macmillan, 2003), hlm.10.

<sup>37</sup> *Ibid*, hlm. 19.

Pengukuran risiko terlebih dahulu dilakukan dengan menilai aset, ancaman dan kerentanan. Hasil penilaian selanjutnya dapat dijabarkan seberapa besar risiko yang ada dan penanggannya berdasarkan upaya yang dikeluarkan dan keuntungan yang akan diperoleh. Berdasarkan tahapan tersebut maka dapat ditemukan strategi untuk mengontrol risiko yang implementatif. Pengkategorian tipe ancaman dan risiko yang mungkin terjadi juga dilakukan dalam identifikasi risiko dalam menggunakan model pengukuran risiko dan kontrol risiko. Teori ini peneliti gunakan untuk menganalisis perumusan kebijakan yang dibuat terkait topik permasalahan sudah mencakup manajemen risiko dan bagaimana manajemen risiko tersebut dibentuk.

### 2.1.3 Teori Perlindungan Lingkungan Laut

Teori berikutnya berbicara mengenai aspek-aspek lingkungan khususnya perlindungan lingkungan laut. Teori perlindungan lingkungan laut merupakan akumulasi dari *The Principle of National Sovereignty and The Freedom of The High Sea*.<sup>38</sup> Berdasarkan peraturan internasional yaitu UNCLOS 1982, ada kewajiban bagi *coastal state* dan *use state* untuk menjaga kelestarian ekosistem lingkungan laut sebagaimana disebutkan dalam Pasal 192 UNCLOS 1982<sup>39</sup> yang menyatakan bahwa:

*“States have the obligation to protect and preserve the marine environment.”*

Negara pantai diizinkan melindungi lingkungan lautnya dengan menetapkan ketentuan-ketentuan khusus guna mencegah terjadinya pencemaran dari kapal dalam hal situasi-situasi khusus, misalnya dengan alasan teknis yang diakui berkaitan dengan persyaratan menyangkut bidang ekologi dan oseanografi, demikian pula dengan penggunaan sumber-sumber dan sifat-sifat khusus dari lalu lintas pelayaran. Penentuan tersebut juga didasarkan pada sifat lingkungan lautnya yang unik, berdasarkan pertimbangan adanya sistem nilai khusus dalam setiap

---

<sup>38</sup> Pidato Suhaidi pada Pengukuhan Jabatan Guru Besar Tetap di Universitas Sumatera Utara, tanggal 1 April 2006.

<sup>39</sup> UNCLOS, 1982, Pasal 192.

negara (*the system of values prevailing in each country*). Perlindungan lingkungan laut pada daerah yang sangat luas adalah dengan menentukan wilayah lingkungan laut tertentu yang menjadi prioritas, karena tidak mungkin untuk melindungi wilayah lingkungan laut secara keseluruhan. Wilayah pantai yang sensitif dapat lebih diutamakan untuk perlindungan yang lebih ketat dibanding wilayah laut lainnya.

Lingkungan laut sangat rentan terhadap zat pencemar. Menurut Southwick (1976) pencemaran lingkungan laut diartikan sebagai terjadinya penurunan kualitas air akibat masuknya komponen-komponen pencemar dari kegiatan manusia atau proses alam, sehingga perairan tersebut tidak memenuhi syarat atau bahkan mengganggu pemanfaatannya.<sup>40</sup> Silalahi (2001) bahwa pencemaran dapat diartikan sebagai bentuk *environmental impairment*, yakni adanya gangguan, perubahan, atau perusakan.<sup>41</sup> Pengertian lebih mendalam mengenai pencemaran laut telah tertuang dalam UNCLOS 1982, pasal 1 (4)<sup>42</sup>, sebagai berikut :

*“Pollution of the marine environment means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which result or is likely to result in such deleterious effect as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment or quality for use of sea water and reduction of amenities.”*

Berdasarkan penggalan kalimat tersebut, maka pencemaran laut diartikan sebagai masuknya bahan pencemaran yang dimasukkan oleh manusia, baik secara langsung atau tidak langsung, yang kemudian memberikan dampak buruk seperti kerusakan sistem ekologi, penurunan

---

<sup>40</sup> C H. Southwick, *Ecology and Quality of Our Environment. 2nd Ed.*, (New York: D. Van Nostran Company, 1976).

<sup>41</sup> M. D. Silalahi. *Hukum Lingkungan dalam Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*. (Bandung: PT. Alumni, 2001) hlm 154.

<sup>42</sup> UNCLOS, 1982, Pasal 1, ayat (4).

sumberdaya, bahaya bagi manusia, gangguan aktivitas di sekitar laut, serta penurunan kualitas pemanfaatan dan pendayagunaan laut. Pencemaran telah menyebabkan gangguan, baik secara fungsi ekologi maupun sosial. Kondisi yang demikian menyebabkan terjadinya penurunan status kelayakan air di perairan laut terkait kualitas fisik, kualitas kimia, dan kualitas biologi. Penurunan status kelayakan air di perairan laut akan mempengaruhi kondisi ekologi lingkungan sekitar yang pada dasarnya memberikan dampak berkepanjangan terhadap aktivitas pemanfaatan dan pendayagunaan sumberdaya laut. Pencemaran yang terjadi di laut dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Pencemaran laut yang disebabkan oleh kegiatan atau operasional kapal (kapal, pengeboran atau pabrik);
2. Pencemaran laut yang disebabkan karena kecelakaan (seperti kecelakaan kapal tangki karena tabrakan);
3. Pencemaran laut yang disebabkan karena limbah buangan

Peneliti akan menggunakan teori ini dalam menganalisis terkait penentuan daerah perlindungan laut dan jenis pencemaran akibat aktivitas pelayaran internasional yang dapat berpengaruh terhadap lingkungan sekitar ataupun masyarakat yang berkepentingan di laut.

#### 2.1.4 Konsep Keamanan Maritim

Marry Ann Palma mendefinisikan keamanan maritim dengan kondisi terbebasnya suatu negara dari berbagai ancaman terhadap kepentingan nasionalnya di laut.<sup>43</sup> Ancaman tersebut baik berupa ancaman militer, maupun non-militer seperti tindakan kekerasan untuk memaksa, mendorong sebuah kepentingan dan tujuan politik, menantang kedaulatan sebuah negara, mengabaikan hukum, baik nasional dan internasional, pemanfaatan secara illegal sumberdaya laut, transportasi illegal terhadap barang dan orang melalui laut. Keamanan maritim merupakan istilah baru yang ruang lingkupnya tidak lagi membahas hal-hal bersifat tradisional

---

<sup>43</sup> Mary Ann E. Palma, "Legal and Political Responses to Maritime Security Challenges in the Straits of Malacca and Singapore", *Canadian Consortium on Asia Pacific Security (CANCAPS) Paper*, 2009, hlm. 31.

seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan menjaga ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi dan aspek penting dalam lingkungan hidup.<sup>44</sup>

*International Maritime Organization* (IMO) sebagai otoritas yang berwenang dalam mengatur aktivitas pelayaran secara internasional dalam konteks untuk mendefinisikan keamanan maritim memberikan perbedaan antara *maritime security* dengan *maritime safety*. IMO merujuk keamanan maritim sebagai upaya melindungi berbagai aktivitas di lautan dari kegiatan melanggar hukum dan kebebasan. Sementara *maritime safety* merujuk kepada upaya untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan di lautan yang dapat disebabkan oleh standarisasi kapal, rendahnya kualifikasi kru dan *human error*.<sup>45</sup>

Konstitusi lautan ini dalam *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) meskipun belum secara jelas tersirat merujuk bahwa keamanan maritime terkait dengan perlakuan hak lintas damai dan identifikasi dari sejumlah aktivitas yang tidak konsisten terkait dengan hak yang akan merugikan perdamaian, ketertiban serta keamanan dari negara pantai. Definisi dalam perspektif ini ancaman bukan hanya muncul dari aktivitas militer yang dapat mengancam negara pantai seperti latihan dengan menggunakan amunisi hidup, mobilisasi kekuatan bersenjata namun juga terkait dengan kegiatan penangkapan ikan, polusi, aktivitas riset dan survei. Kegiatan-kegiatan tersebut akan dianggap sebagai tindakan-tindakan yang membahayakan baik lingkungan laut maupun manusia yang memanfaatkan lautan secara sosial maupun ekonomi untuk kehidupan mereka.<sup>46</sup>

Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) menyadari bahwa belum ada kesepakatan mengenai definisi dari keamanan maritim menawarkan

---

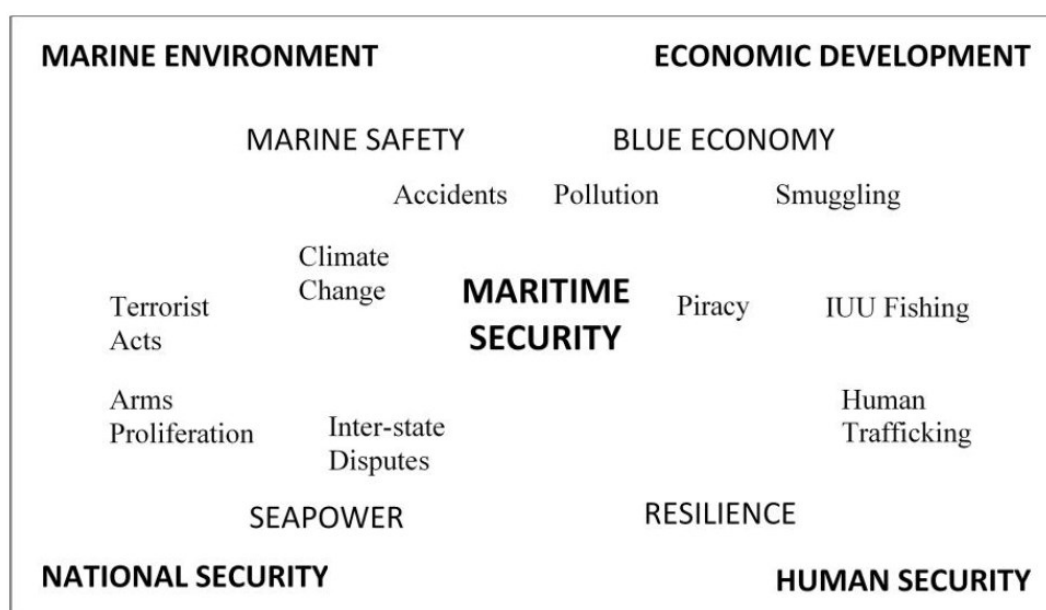
<sup>44</sup> M. H. R. Nugraha dan A. Sudirman. 2016. *Maritime Diplomacy sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*. *Jurnal Wacana Politik*, Volume 1(2), hlm. 175-182.

<sup>45</sup> M. Q. Meija Jr., *Contemporary Issues in Maritime Security*, (Malmo: World Maritime University, 2004), hlm.33-34.

<sup>46</sup> Angga N. Rachmat, *op. cit.*, hlm. 175-176.

identifikasi terhadap aktivitas-aktivitas yang secara umum dianggap sebagai ancaman terhadap keamanan maritim. Berdasarkan *Report of the Secretary General on Oceans on the Law of the Sea*, Sekretasi Jenderal PBB mengidentifikasi tujuh ancaman yang spesifik terhadap keamanan maritim diantaranya pembajakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal-kapal, terorisme maritim, peredaran senjata illegal, perdagangan narkoba, penyelundupan dan perdagangan manusia, penangkapan ikan illegal, dan pencemaran lingkungan laut.<sup>47</sup>

Bueger (2015) berpendapat bahwa ada empat dimensi dalam konsep keamanan maritim untuk menciptakan kondisi maritime yang aman dan terkendali.<sup>48</sup>



**Gambar 2. 4. Matriks Konsep Keamanan Maritim<sup>49</sup>**

Empat dimensi dalam konsep keamanan maritim yang disampaikan Bueger antara lain terkait pelestarian lingkungan, pengembangan sektor ekonomi maritim, kepentingan keamanan nasional dan keamanan tiap-tiap individu. Keamanan maritim jika dilihat dari dimensi *marine environment*

<sup>47</sup> Angga N. Rachmat, *op. cit.*, hlm. 176.

<sup>48</sup> Bueger, Christian. 2015. What is maritime security ?, *Marine Policy*, Volume 53, hlm.159-164.

<sup>49</sup> *Ibid.*

maka akan berkaitan dengan keselamatan di laut dan ancaman yang ada didalamnya meliputi polusi, kecelakaan kapal, dan *climate change*. Melalui konsep ini peneliti menganalisis terkait ancaman keamanan maritim dan hubungan perlindungan lingkungan laut dalam menghadapi ancaman tersebut berdasarkan dimensi konsep keamanan maritim.

#### 2.1.5 Konsep *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA)

*Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) didefinisikan sebagai, "suatu area yang memerlukan perlindungan khusus melalui tindakan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) karena signifikansi untuk alasan ekologi, sosial ekonomi atau ilmiah yang diakui dan karena hal tersebut mungkin rentan terhadap kerusakan oleh kegiatan pelayaran internasional". PSSA dapat mencakup perairan laut yang bersifat teritorial, ZEE dan/atau selat internasional. PSSA juga merupakan instrumen yang menyelaraskan tujuan-tujuan hukum dan kebijakan yang sangat kompleks, dan sering kali bertentangan dengan hukum domestik suatu negara dan internasional. PSSA adalah instrumen utama yang dapat diadopsi oleh komunitas global untuk melindungi suatu wilayah dari ancaman yang ditimbulkan oleh pelayaran internasional.<sup>50</sup> Pedoman PSSA bertujuan untuk memberikan panduan bagi pemerintah suatu negara yang ingin menunjuk wilayah perairannya sebagai PSSA, memastikan pertimbangan dari seluruh kepentingan yang dipertaruhkan dan untuk menyediakan mekanisme penilaian aplikasi IMO.

Panduan IMO menetapkan kriteria untuk mengidentifikasi daerah yang harus dilindungi secara khusus dengan langkah-langkah spesifik. Suatu daerah harus memiliki fitur yang berada dibawah ancaman serius yang diakibatkan dari pelayaran internasional untuk mencapai status PSSA. Panduan IMO menetapkan sebanyak 17 kriteria yang dikompertemen menjadi tiga sub bagian, diantaranya kriteria ekologi, kriteria sosio-ekonomi dan budaya, serta kriteria ilmiah dan edukasi (Tabel

---

<sup>50</sup> Markus J. Kachel. *Particularly Sensitive Sea Areas*. (Germany: Springer, 2008), hlm. 154.

2.2). Pembagian ini tidak memiliki relevansi hukum dimana suatu daerah harus memenuhi setidaknya satu kriteria. Salah satu kriteria harus ada di seluruh daerah yang diusulkan, namun kriteria yang sama tidak perlu hadir di seluruh daerah. Daftar pedoman baik karakteristik lalu lintas kapal dan faktor alam juga dipersyaratkan untuk diperhitungkan dalam proses pengambilan keputusan.<sup>51</sup>

**Tabel 2. 2. Kriteria untuk Identifikasi PSSA**

Kriteria Ekologi	Kriteria Sosio-Ekonomi dan Budaya	Kriteria Ilmiah dan Edukasi
Keunikan atau kelangkaan Habitat yang kritis Ketergantungan Kerepresentatifan Keanekaragaman Produktivitas Daerah Perkembangbiakan Kewajaran Integritas Kerentanan Kepentingan biogeografik	Keuntungan ekonomi Pariwisata Ketergantungan Masyarakat	Penelitian Kajian pemantauan dan garis batas Edukasi

Kriteria tersebut bukanlah satu-satunya persyaratan yang harus dipenuhi, ada beberapa kriteria tambahan lainnya yang harus dipenuhi. Kriteria tambahan tersebut diantaranya<sup>52</sup>:

1. Kerentanan terhadap aktivitas pelayaran internasional. Persyaratan ini diperkuat oleh tujuh faktor, empat diantaranya terkait karakteristik

<sup>51</sup> *Loc. cit.*, hlm. 164-165.

<sup>52</sup> *Loc. cit.*, hlm. 166-170.

daerah yang dijadikan sebagai lalu lintas kapal meliputi faktor operasional yang membahas jenis-jenis kegiatan di laut yang sudah terjadi di daerah tersebut. Faktor jenis kapal yang melewati daerah tersebut, karakteristik lalu lintas kapal dan zat berbahaya yang dibawa kapal-kapal melintasi daerah tersebut. Faktor alam terdiri dari hidrografi (kedalam air maupun topografi garis pantai), meteorologi (kondisi cuaca) dan oseanografi (arus pasang surut, arus samudera, es).

2. Ukuran dan karakteristik biogeografi, berdasarkan pedoman PSSA tidak ada batasan dalam hal ukuran. Panduan PSSA juga mengatur penunjukan daerah khusus MARPOL<sup>53</sup> dalam PSSA. Biasanya daerah ini mencakup wilayah yang luas. Karakteristik biogeografi untuk menentukan secara biologis tingkat geografis ekosistem harus koheren.
3. Pembentukan jaringan kawasan perlindungan, dalam pedoman PSSA tidak mewajibkan pembentukan ini namun jika sudah ada tidak dipermasalahakan karena fokus PSSA adalah pada ancaman aktivitas pelayaran internasional.
4. Prosedur penunjukan dalam IMO, penunjukan daerah sebagai PSSA harus diusulkan oleh salah satu negara anggota IMO. Permohonan harus ditujukan kepada MEPC yang mengawasi prosedur penilaian dan mengkoordinasikan partisipasi komite-komite lain dan sub-komite dalam pengambilan keputusan. Panduan PSSA menetapkan persyaratan untuk menilai diterimanya suatu aplikasi, bantuan pelengkap diberikan dalam dokumen panduan yang dikeluarkan oleh MEPC. Bagian ini menjelaskan tanggung jawab yang berbeda dari komite yang terlibat dan persyaratan prosedural yang harus diwaspadai oleh pemerintah saat mengirimkan sebuah aplikasi.

Prosedur pengajuan suatu wilayah ditetapkan sebagai PSSA ke IMO/MEPC melalui beberapa proses. MEPC menerima aplikasi dari negara anggota, jika tidak keberatan akan diajukan proposal pada komite

---

<sup>53</sup> MARPOL *definition, 1973 International Conventional for the Prevention of Pollution from Ships, as amended by Protocol of 1978*

dan komite menunjuk kelompok teknis informal yang akan menilai aspek teknis dan ilmiah dari aplikasi. Jika seluruh kriteria dalam pedoman terpenuhi, proposal direkomendasikan pada sidang pleno untuk menentukan kelanjutan aplikasi tersebut. Selanjutnya MEPC akan mengambil dua langkah yang diperlukan, pertama, komite menyetujui aplikasi yang memenuhi kriteria namun persetujuan APM tertunda. Kedua, aplikasi memenuhi kriteria dasar dan ada APM yang disertakan. APM dinilai terlebih dahulu kesesuaiannya dengan prosedur yang ada. Apabila APM tidak sesuai dan ditolak, MEPC akan menolak aplikasi dan memberitahu kepada negara yang mengusulkan dengan memberi pernyataan alasan atau MEPC akan meminta negara tersebut untuk mengirimkan informasi tambahan yang mungkin mengarah pada persetujuan dari aplikasi.<sup>54</sup>

Terdapat beberapa konsekuensi ketika suatu negara memutuskan menunjuk suatu wilayah untuk ditetapkan sebagai PSSA. Konsekuensi tersebut diantaranya menetapkan daerah PSSA tersebut dan langkah-langkah perlindungan yang berasosiasi (*Associate Protective Measures/APMs*), penegakan hukum terhadap *protective measure* tersebut, kewajiban tambahan bagi negara untuk melindungi PSSA dari aktivitas lainnya seperti eksplorasi mineral dan minyak, kegiatan penangkapan ikan komersial dan latihan militer.<sup>55</sup> Konsep ini akan digunakan peneliti untuk menganalisis daerah Selat Lombok yang diajukan oleh Indonesia sudah memenuhi semua kriteria yang dipersyaratkan dan sudah sejauh mana proses yang dilakukan Indonesia dalam pengajuan proposal PSSA Selat Lombok.

#### 2.1.6 Peraturan Perundang-Undangan

Peneliti juga menggunakan peraturan perundang-undangan lainnya untuk mendukung penelitian diantaranya:

##### 1. *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982*

---

<sup>54</sup> Markus J. Kachel, *op. cit.*, hlm. 170-171

<sup>55</sup> Markus J. Kachel, *op. cit.*, hlm. 175-182

Bab 12 tentang Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Pasal 192 yang menyatakan bahwa:

“Negara-negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.”

2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim

Pasal 1 ayat (1) menyebutkan bahwa:

“Perlindungan lingkungan maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.”

3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

Pasal 50 menyebutkan mengenai perlindungan lingkungan laut:

“Pemerintah melakukan upaya perlindungan lingkungan laut melalui konservasi laut, pengendalian pencemaran laut, penanggulangan bencana kelautan, dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan dan bencana.”

Pasal 51 ayat (1) menyebutkan bahwa:

“Pemerintah menetapkan kebijakan konservasi laut sebagai bagian yang integral dengan perlindungan lingkungan laut.”

4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pasal 226 ayat (2) menyebutkan bahwa:

“Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:

- a. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal; dan
- b. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.”

Peraturan perundang-undangan ini membantu dalam mengidentifikasi faktor-faktor yang diperlukan dalam menentukan kebijakan PSSA di

Indonesia dan kementerian/lembaga yang bertanggungjawab dalam upaya perlindungan lingkungan laut.

## 2.2 Hasil Penelitian Terdahulu yang Relevan

Peneliti menggunakan penelitian terdahulu sebagai dasar untuk membuat analisa lanjutan dari penelitian-penelitian sebelumnya. Penelitian terdahulu dapat dijadikan sebagai bahan rujukan karena terdapat relevansi dengan penelitian yang akan dilakukan dan digunakan untuk mendukung argumentasi-argumentasi dalam penelitian. Relevansi tersebut berkaitan dengan keingintahuan peneliti terhadap komponen-komponen pendukung suatu wilayah ditentukan dan ditetapkan sebagai PSSA dan pengaruh penetapan tersebut terhadap keamanan maritim. Berikut merupakan penelitian-penelitian terdahulu:

1. Penelitian Kevin Hilmer Pegram dan M. D. Robards, 2015<sup>56</sup>

*“Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles”*

Artikel ini meneliti terkait relevansi prinsip tata kelola berbasis ketahanan untuk mengeksplorasi studi kasus perlindungan sumberdaya lingkungan laut dan budaya di Arktik melalui alat kebijakan internasional yaitu PSSA. Penelitian ini bertujuan untuk menilai apakah penetapan tersebut akan menumbuhkan ketahanan dalam sistem sosial-ekologis tersebut. dan apakah status perlindungan yang ditawarkan PSSA layak atau cenderung menjadi alat pemerintahan yang efektif untuk mempromosikan ketahanan. Peneliti mengidentifikasi lima prinsip utama dan menggunakan prinsip tersebut sebagai rubrik penilaian untuk studi kasusnya. Studi kasus yang dilakukan adalah pada Selat Bering. Sebelumnya diidentifikasi terlebih dahulu kesesuaian Selat Bering ditetapkan sebagai PSSA.

Selat Bering memenuhi persyaratan untuk ditetapkan sebagai PSSA. Mulai dari kondisi kerentanan ekologi dimana populasi paus

---

<sup>56</sup> Kevin Hilmer Pegram dan M. D. Robards, *op. cit.*

*migratory* dan masyarakat yang bergantung pada paus sebagai makanan dan keamanan budaya. Kondisi tersebut sangat rentan dari aktivitas pelayaran. Faktor ekonomi nasional dan global, pencairan es dan perkembangan infrastruktur dan kapal semakin meningkatkan kerentanan di daerah tersebut. dll. Selanjutnya untuk mengetahui apakah PSSA akan meningkatkan sistem ketahanan sosial-ekologis menggunakan lima prinsip dasar ketahanan diantaranya lembaga harus berbasis ekosistem, lembaga harus berskala silang, lembaga harus adaptif, lembaga harus legitimasi, dan lembaga harus dapat diimplementasikan.

Peneliti telah menganalisis potensi penunjukan wilayah perlindungan PSSA oleh IMO untuk mengurangi ancaman saat ini dan potensi peningkatan aktivitas maritim, dengan melakukannya untuk meningkatkan ketahanan sistem subsistensi saat ini. Penunjukan PSSA akan menjadi alat kebijakan yang tidak sempurna, jika dinilai murni melawan lima prinsip-prinsip teoritis dari pemerintahan berbasis ketahanan, namun PSSA menjadi alat kebijakan nyata yang dapat mengurangi risiko kerusakan lingkungan.

2. Mohd Nizam Basiron dan Cheryl Rita Kaur, 2009<sup>57</sup>

*“Designating a Particularly Sensitive Sea Area: Specifics, Processes and Issues”*

Artikel ini menjelaskan terkait prosedur dan kriteria untuk menetapkan PSSA serta menganalisis masalah terkait dan memeriksa opsi penetapan Selat Malaka maupun bagian-bagiannya sebagai PSSA. Sebagian besar identifikasi dan penetapan PSSA melibatkan lebih dari satu negara pantai yang membatasi daerah yang diusulkan. Seringkali terdapat kesepakatan antara semua negara pantai yang terlibat sebelum pengajuan aplikasi PSSA ke IMO. Rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk menyusun aplikasi tersebut adalah satu tahun, kecuali dalam kasus Selat Torres yang memakan waktu sekitar dua tahun. Secara keseluruhan PSSA merupakan instrumen yang penting dalam mengurangi dampak

---

<sup>57</sup> Mohd Nizam Basiron dan Cheryl Rita Kaur, *loc. cit.*

akibat aktivitas pelayaran secara ekologis, sosial, ekonomi, budaya dan ilmiah. Sebelas wilayah telah ditetapkan dengan berbagai langkah yang diterapkan.

Sejauh ini hanya pemanduan wajib dari PSSA Selat Torres saja yang menimbulkan kontroversial. Namun, jelas juga bahwa PSSA diusulkan berdasarkan informasi konkret dan berdasarkan landasan hukum. Salah satu bagian penting lainnya yang perlu ditekankan bahwa persetujuan IMO juga diperlukan untuk penentuan APMs. Jelas bahwa PSSA bukanlah instrumen yang berdiri sendiri dan tidak akan berhasil sebagai instrumen yang berdiri sendiri. Penunjukan PSSA sering dikaitkan atau melengkapi kebijakan kawasan lindung yang ada. Adapun Malaysia, ada banyak pertanyaan yang harus dijawab dan langkah-langkah yang diambil sebelum Selat Malaka menjadi bagian dari PSSA atau bahkan bisa dipertimbangkan untuk PSSA.<sup>58</sup>

### 3. Julian Roberts, 2006<sup>59</sup>

*“Compulsory Pilotage in International Straits: The Torres Strait PSSA Proposal”*

Artikel ini mengkaji terkait tindakan perlindungan lainnya *Associated Protective Measures* (APMs) dalam PSSA yang ada di Australia dan Papua New Guinea. APMs yang diajukan di Australia dan Papua:

- a. Amandemen ukuran peta di perairan *Great North East Channel* untuk membuat rute dua arah melalui Selat Torres
- b. Perpanjangan dari rezim pemanduan wajib yang berlaku di *Great Barrier Reef* untuk kapal ketika bernavigasi di Selat Torres dan *Great North East Channel*.

Sidang MEPC ke-49 melakukan evaluasi terhadap aplikasi Australia dan *Papua New Guinea* karena pada prinsipnya komite menyetujui aplikasi tersebut namun lima APMs yang diajukan ditunda, pertimbangan usulan APM untuk memperpanjang rezim pemanduan wajib di *Great Barrier Reef*

---

<sup>58</sup> *Loc. cit.*

<sup>59</sup> Julian Roberts, *op.cit.*

ke Selat Torres dan *Great North East Channel* terbukti kontroversial. Artikel ini meneliti aplikasi PSSA Selat Torres secara khusus mempertimbangkan implikasi hukum dan praktis dari rezim percontohan yang diusulkan sebagai APMs untuk PSSA Selat Torres dan opsi yang tersedia bagi Australia untuk memberikan efek pada rezim tersebut pada tingkat domestik.

Penetapan PSSA oleh IMO tidak memiliki signifikansi hukum karena konsepnya dibuat oleh resolusi majelis IMO yang tidak mengikat dan tidak ditetapkan dalam sebuah konvensi. Pedoman PSSA mensyaratkan adopsi terkait APMs oleh IMO. Rezim pemanduan wajib di selat yang digunakan untuk navigasi internasional yang diajukan oleh Australia dan Papua New Guinea tidak didukung oleh IMO meskipun terdapat kerentanan lingkungan suatu wilayah dan risiko yang dapat ditimbulkan oleh pelayaran internasional. IMO telah memperkuat dukungannya terhadap suatu sistem pemanduan sukarela dan setuju untuk mempromosikan sistem seperti itu ke semua kapal.

Telah diperdebatkan bahwa salah satu manfaat penunjukan PSSA adalah bahwa ia memberikan persetujuan atas langkah-langkah luar biasa, meskipun dibenarkan oleh keadaan luar biasa yang diakui secara internasional, tidak dapat menemukan dasar hukum yang tepat dalam instrumen internasional yang ada. Contohnya Selat Torres menunjukkan bahwa ada batasan seberapa jauh IMO siap untuk mengambil langkah-langkah untuk tujuan perlindungan lingkungan dimana tidak ada dasar yang jelas dalam hukum internasional untuk adopsi langkah-langkah tersebut dan di mana tindakan tersebut dapat melanggar prinsip kebebasan navigasi. Berdasarkan hal tersebut jelas bahwa ukuran apapun yang diusulkan untuk perlindungan PSSA harus memiliki dasar hukum yang jelas.

4. Julian Roberts, Martin Tsamenyi, Tim Workman, dan Lindy Johnson 2005<sup>60</sup>

*“The Western European PSSA Proposal: a “Politically Sensitive Sea Area”*

Permasalahan yang dikaji dalam penelitian diantaranya, pertama, PSSA seharusnya dibatasi dalam ukuran dan ruang lingkup hanya untuk daerah yang paling sensitif atau diterapkan secara luas ke daerah yang lingkungannya sensitif terhadap kerusakan akibat aktivitas pelayaran. Kedua, peran penting *Associated Protective Measures* (APMs) dalam kerangka kerja PSSA dan apakah tindakan tersebut jelas terbukti mampu mengatasi risiko tersebut. Penelitian menguraikan dasar aplikasi PSSA Eropa Barat dalam konteks konvensi PBB dan pedoman IMO untuk penetapan PSSA. Secara khusus mempertimbangkan implikasi hukum dan praktis dari keputusan MEPC untuk menyetujui aplikasi ini. Penelitian ini lebih banyak membahas terkait permasalahan APMs, karena aplikasi PSSA Eropa Barat sudah ditetapkan. PSSA Eropa Barat mencakup wilayah yang cukup luas meliputi pantai barat Inggris, Irlandia, Belgia, Prancis, Spanyol dan Portugal, dari kepulauan Shetland di utara hingga Cape Vicente di Selatan termasuk selat Inggris dan sekitarnya. APMs yang diusulkan pada PSSA Eropa Barat meliputi empat belas skema pemisahan lalu lintas, dua rute laut dalam, tujuh daerah yang harus dihindari, empat sistem wajib pelaporan kapal.

Konsep PSSA di masa mendatang akan difokuskan pada dua bidang utama. Pertama, risiko dari aktivitas pelayaran internasional di seluruh daerah yang diajukan dapat dibenarkan. Kedua, terdapat kerentanan yang diidentifikasi dari daerah tersebut terhadap kerusakan akibat aktivitas pelayaran dan APMs diusulkan untuk mengatasi persoalan kerentanan tersebut. Terkait luasan wilayah juga menjadi elemen yang penting,

---

<sup>60</sup> Julian Roberts, M. Tsamenyi, T. Workman and L. Johnson, “The Western European PSSA Proposal: a “Politically Sensitive Sea Area”, *Marine Policy*, Volume 29, 2005, hlm. 431-440.

namun tidak kalah penting juga harus mempertimbangkan kriteria lainnya meliputi<sup>61</sup>:

- a. Tindakan perlindungan terkait yang diusulkan sudah tepat atau belum dalam menangani risiko kerusakan pada daerah yang diusulkan
- b. Tindakan tersebut dapat mengakibatkan peningkatan potensi merugikan lainnya terhadap daerah di luar PSSA
- c. Luasan wilayah sepadan dengan kebutuhan yang teridentifikasi

Berdasarkan analisa tim teknis, sangat sedikit daerah yang memenuhi kriteria daripada yang diusulkan sehingga perlu diperiksa kembali terkait luasan wilayah yang diusulkan. Tim teknis juga tidak berhasil menganalisa terkait APMs yang diajukan akan secara tepat menangani risiko kerusakan. Penjelasan kriteria PSSA secara jelas dijabarkan dalam pedoman PSSA, dan yang dicari oleh IMO adalah analisis logis terkait hal-hal berikut<sup>62</sup>:

- a. Penentuan yang jelas terhadap nilai-nilai sensitif suatu daerah
- b. Secara jelas menunjukkan aktivitas pelayaran internasional mengancam nilai-nilai tersebut
- c. Mengidentifikasi langkah-langkah spesifik yang dapat dengan jelas ditunjukkan untuk mengurangi ancaman-ancaman tersebut.

Secara ringkas hasil penelitian berikut relevansi dan perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan disajikan pada Tabel 2.2

---

<sup>61</sup> *Loc. cit.*

<sup>62</sup> Julian Roberts, M. Tsamenyi, T. Workman and L. Johnson, *loc. cit.*

Tabel 2. 3. Penelitian Terdahulu yang Relevan

No.	Nama, Tahun dan Judul	Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
1.	Pegram, K.H. dan M. D. Robards, 2015  <i>Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles</i> <sup>63</sup>	Kualitatif deskriptif	Hasil penelitian ini adalah sistem sosial-ekologi Selat Bering memenuhi kriteria untuk ditetapkan sebagai PSSA. Penunjukkan PSSA akan menjadi alat kebijakan yang tidak sempurna jika bertentangan dengan lima prinsip teoritis pemerintahan berbasis ketahanan, namun PSSA menjadi alat kebijakan nyata yang dapat	Relevansi dari penelitian ini adalah pada obyek penelitian yang membahas tentang kemungkinan penetapan PSSA di Selat Bering dan relevansi penetapan tersebut terhadap ketahanan sosial-ekologi.	Perbedaan penelitian terletak pada penggunaan pendekatan sistem ketahanan sementara pada penelitian akan dilakukan melalui pendekatan keamanan maritim.

<sup>63</sup> Kevin Hillmer Pegram dan M. D. Robards, *op. cit.*

			mengurangi risiko kerusakan lingkungan.		
2.	<p>Mohd Nizam Basiron dan Cheryl Rita Kaur, 2009</p> <p><i>Designating a Particularly Sensitive Sea Area: Specifics, Processes and Issues</i></p>	Kualitatif	<p>Penelitian ini menjelaskan terkait prosedur dan kriteria untuk menetapkan PSSA serta menganalisis masalah terkait dan memeriksa opsi penetapan Selat Malaka maupun bagian-bagiannya sebagai PSSA.</p>	<p>Relevansi penelitian pada pembahasan terkait proses dan kriteria yang digunakan dalam penetapan PSSA</p>	<p>Perbedaannya tidak terdapat pembahasan terkait PSSA dari aspek keamanan maritim</p>
3.	<p>Roberts, J., 2006</p> <p><i>Compulsory Pilotage in International Straits: The Torres Strait</i></p>	Kualitatif <i>explanatory</i>	<p>Hasil dari penelitian ini terkait perpanjangan PSSA di <i>Great Barrier Reef</i> sekaligus memasukkan Selat Torres dalam PSSA.</p>	<p>Relevansi penelitian ini terkait pada proposal pengajuan suatu wilayah layak untuk dijadikan sebagai PSSA dan penentuan</p>	<p>Perbedaan penelitian ini tidak ada pembahasan terkait aspek pertahanan dan keamanan maritim</p>

	<i>PSSA Proposal</i> <sup>64</sup>		Penelitian ini menganalisa proposal Selat Torres secara khusus dan reaksi berbagai negara anggota IMO terkait pengusulan pemanduan wajib di selat yang digunakan untuk navigasi internasional.	tindakan perlindungan lainnya (APMs)	
3.	Roberts, J., M. Tsamenyi, T. Workman and L. Johnson, 2005  <i>The Western European PSSA Proposal: a</i>	Kualitatif <i>explanatory</i>	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa wilayah perairan barat Eropa memiliki kerentanan ekologi dan sosio-ekonomi, diakibatkan dari kejadian kecelakaan kapal	Relevansi dengan penelitian ini adalah kondisi Selat Lombok yang tidak jauh berbeda dengan perairan barat Eropa untuk diajukan sebagai PSSA.	Perbedaan dengan penelitian ini tidak adanya pembahasan terkait aspek pertahanan dan keamanan di dalamnya.

---

<sup>64</sup> Julian Roberts, *op. cit.*

	<i>“Politically Sensitive Sea Area”</i> <sup>65</sup>		sehingga terjadi tumpahan minyak di laut. Wilayah ini memenuhi kriteria untuk ditetapkan sebagai PSSA.		
--	---	--	--	--	--

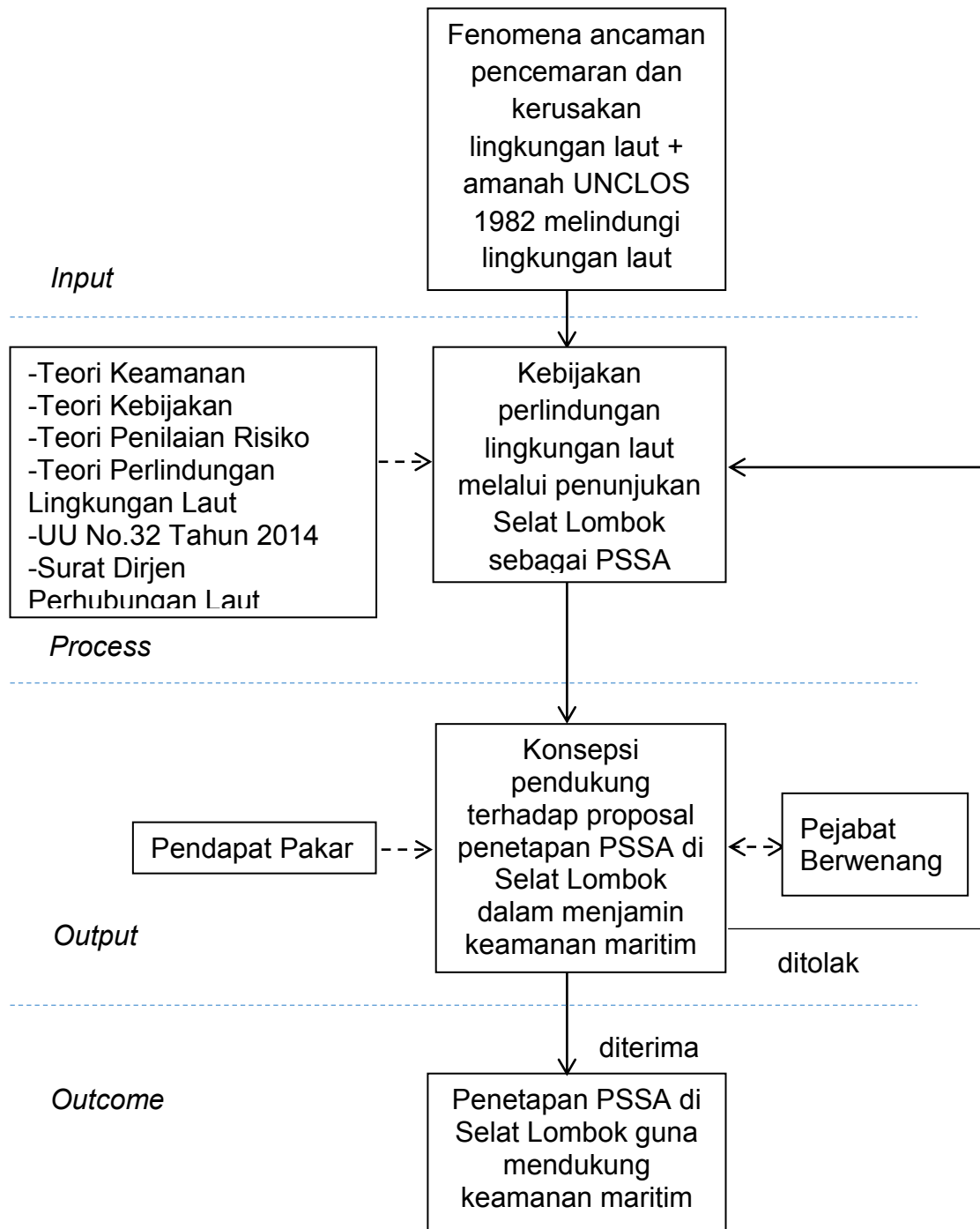
---

<sup>65</sup> Julian Roberts, M. Tsamenyi, T. Workman and L. Johnson, *op.cit.*

### 2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran dari penelitian ini yaitu dimulai dari adanya fenomena ancaman kerusakan dan pencemaran laut yang dapat berasal dari aktivitas pelayaran kapal yang semakin meningkat tiap tahunnya serta adanya tuntutan untuk melindungi lingkungan laut dari berbagai ancaman kerusakan yang dapat berdampak pada seluruh kehidupan manusia dan keberlanjutan dari lingkungan tersebut. Oleh karenanya dikeluarkanlah sebuah kebijakan perlindungan lingkungan laut melalui rencana penetapan suatu wilayah dalam hal ini Selat Lombok sebagai alur pelayaran internasional yang *traffic*nya padat dilayari kapal-kapal besar, sebagai PSSA. Kebijakan ini selanjutnya dikaji dengan berbagai teori-teori yang ada diantaranya teori keamanan, teori kebijakan, teori perlindungan lingkungan laut dan teori penilaian risiko, untuk menjelaskan seberapa besar pengaruh kebijakan ini terhadap permasalahan yang ada.

Selanjutnya, diharapkan kajian tersebut dapat menghasilkan sebuah *output* berupa konsepsi pendukung terhadap rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dalam menjamin keamanan maritim. Konsepsi tersebut turut mempertimbangkan pendapat para pakar dan disetujui, sehingga menghasilkan *outcome* berupa penetapan Selat Lombok sebagai PSSA guna mendukung keamanan maritim. Adapun kerangka pemikiran tersebut dapat lebih jelas tergambar pada diagram alir berikut:



**Gambar 2. 5. Kerangka Alur Pemikiran**

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Desain Penelitian**

Menurut Creswell dan Clark (2007)<sup>66</sup> desain penelitian sebagai: “*the plan of action that links the philosophical assumptions to specific methods*”. Desain penelitian mengacu pada rancangan/rencana tindakan penelitian yang menghubungkan kerangka filosofis penelitian dengan metode-metode penelitian. Desain penelitian ini menggunakan metode kualitatif, Creswell (2009) mendefinisikan bahwa “*qualitative research is a means for exploring and understanding the meaning individuals or groups ascribe to a social or human problem*”. Inti utama dari penelitian kualitatif adalah pada tujuan eksplorasi dan pemahaman data secara lebih mendalam. Data dalam konteks ini berkaitan dengan makna setiap ungkapan mengenai masalah penelitian yang disampaikan secara langsung oleh informan, terutama informan utama/kunci penelitian (*key informants*).<sup>67</sup> Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan *explanatory*, yaitu penelitian dilakukan untuk mengetahui mengapa dan bagaimana fenomena-fenomena sosial terjadi diantara variabel-variabel penelitian serta menjelaskan dan/atau mengidentifikasi pola, tema yang berhubungan dengan fenomena/masalah penelitian.<sup>68</sup> Pengumpulan data dalam penelitian ini melalui wawancara dan analisis dokumen. Pengolahan data menggunakan *software* NVivo 12 Plus dan analisa data menggunakan *Soft System Methodology* (SSM).

#### **3.2 Tempat dan Waktu Penelitian**

##### **3.2.1 Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di lingkungan Universitas Pertahanan serta beberapa kementerian/lembaga yang ada di Jakarta seperti Kementerian

---

<sup>66</sup> Agustinus Bandur, *Penelitian Kualitatif Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus*, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2016), hlm.17.

<sup>67</sup> Agustinus, *op. cit.*, hlm. 18.

<sup>68</sup> Agustinus, *op. cit.*, hlm.49-51.

Perhubungan, Kementerian Koordinator Kemaritiman, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia serta Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI AL.

### 3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama enam bulan hingga awal tahun 2019, pelaksanaan tersebut mengacu pada kalender akademik Universitas Pertahanan Program Studi Keamanan Maritim Tahun Ajaran 2017/2018. Adapun kegiatannya adalah sebagai berikut:

**Tabel 3. 1. Jadwal Penelitian**

No.	Kegiatan	2018						2019
		Juli	Agust	Sept	Okt	Nov	Des	Jan
1	Pembuatan Proposal Penelitian	■	■					
2	Proses Bimbingan	■	■					
3	Seminar Proposal Penelitian		■					
4	Perbaikan Proposal Penelitian		■					
5	Pengumpulan Data			■	■	■	■	
6	Analisis Data					■	■	
7	Penyusunan Tesis					■	■	■
8	Ujian Hasil						■	
9	Ujian Tesis							■
10	Perbaikan Tesis							■
11	Penyerahan Tesis							■

## 3.3 Subyek dan Sampel Penelitian

### 3.3.1 Subyek Penelitian

Subyek penelitian ini ditentukan berdasarkan permasalahan yang telah dijabarkan sebelumnya. Subjek penelitian ini dapat berupa benda, hal, ataupun orang. Dengan demikian, secara umum subjek penelitian merupakan manusia atau hal-hal yang menjadi urusan manusia itu sendiri<sup>69</sup>. Oleh karena itu dalam penelitian ini yang menjadi subyek penelitian adalah kementerian/lembaga pemerintah yang terkait dalam

<sup>69</sup> Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Jakarta: Penerbit PT Rineka Cipta, 2006), hlm. 152.

penyusunan proposal penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok serta ahli/akademisi maupun praktisi di bidang perlindungan lingkungan laut. Kementerian/lembaga tersebut diantaranya adalah Kementerian Perhubungan (Kemhub), Kementerian Koordinator Kemaritiman, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (Kemlu RI), Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI AL (Pushidrosal) serta Institut Teknologi Sepuluh November (ITS).

### 3.3.2 Sampel Penelitian

Teknik penentuan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling* karena tujuan dari penelitian kualitatif adalah untuk memperoleh atau menggali informasi sebanyak-banyaknya dari sumber informasi.<sup>70</sup> Sejalan dengan penelitian yang cukup spesifik maka peneliti memilih untuk menggunakan *non-probability sampling* dimana penentuan sampel dipilih berdasarkan pertimbangan sesuai dengan fokus dan tujuan penelitian. Dalam penelitian ini sampel yang terkait dalam rencana kebijakan penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok diantaranya:

**Tabel 3. 2. Sampel Penelitian Tesis**

No.	Nama Informan	Instansi	Jabatan
1.	Nixson Silalahi	Kementerian Koordinator Kemaritiman	Kabid Navigasi Nasional – Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim
2.	Wahyu Widodo	Kementerian Koordinator Kemaritiman	Kabid Penanggulangan Pencemaran Laut – Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim
3.	Nanditya Darma	Kementerian	Kasi Operasi

<sup>70</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, (Bandung: Penerbit Alfabeta, 2016), hlm. 301.

	Wardhana	Perhubungan	Telekomunikasi Pelayaran – Direktorat Kenavigasian
4.	Arthaditya Kris Indrawan	Kementerian Perhubungan	Penyusun Bahan Penanggulangan Musibah – Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai
5.	Muhammad Taufan, Ph.D	Kemlu RI	Fungsional Diplomat – Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan
6.	Kolonel Laut (P) Dyan Permana	Pushidrosal	Kadis Kenautikaan
7.	Mayor I. Fatoni	Pushidrosal	Kasi Oseanografi Fisika
8.	Amehr Hakim, S.Pi., M.Si	KKP	Kasubdit Penataan Kawasan Konservasi – Direktorat Pengelolaan Ruang Laut
9.	Tendy Kuhaja	KKP	Pelaksana Penataan Kawasan Konservasi – Direktorat Pengelolaan Ruang Laut
10.	Dr. Heni Agustina	KLHK	Kasubdit Inventarisasi dan Status Mutu – Ditjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Laut

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan untuk menemukan penjelasan yang dapat membantu peneliti dalam memahami masalah yang diteliti dengan berbagai teknik pengumpulan data. Pengumpulan data jika dilihat dari sumber datanya terdiri atas sumber data primer (misalnya dengan melakukan observasi dan wawancara) dan sekunder (misalnya dengan

analisis dokumen, materi audio dan visual kualitatif). Pelaksanaan penelitian ini peneliti memilih dua teknik pengumpulan data yaitu wawancara dan analisis dokumen.

#### 3.4.1 Wawancara

Pengumpulan data dilakukan melalui *in-depth interviews*, penggunaan *in-depth interviews* sangat signifikan dalam memahami secara lebih mendalam tentang persepsi masing-masing individu terhadap fenomena yang sedang diteliti. *In-depth interviews* terdiri atas *unstructured-interviews* dan *semi-structured interviews*. *Unstructured-interviews*, peneliti tidak menyiapkan pertanyaan-pertanyaan penuntun sebelum melakukan wawancara, tetapi cukup menyediakan tema-tema umum yang hendak didalami dari informan. *Semi-structured interviews*, peneliti menyiapkan pertanyaan-pertanyaan penuntun untuk dijadikan panduan utama ketika melakukan wawancara.<sup>71</sup>

#### 3.4.2 Studi Dokumen (*record review*)

Studi dokumen dapat dilakukan melalui berbagai dokumen-dokumen yang merekam masalah penelitian. Dokumen-dokumen yang umum dalam penelitian kualitatif yang dapat dijadikan instrumen penelitian ialah *diaries*, buku, jurnal ilmiah, laporan penelitian, surat-surat, dokumen formal, hasil-hasil keputusan, dokumen pemerintah (undang-undang dan peraturan pemerintah), ensiklopedia, koran dan sumber-sumber elektronik dengan sumber terpercaya.<sup>72</sup>

### 3.5 Pemeriksaan Keabsahan Data

Penelitian ini menggunakan alat bantu *software* NVivo 12 Plus dalam melakukan pengolahan data dan sekaligus melakukan triangulasi data untuk memeriksa keabsahan data. Sebagaimana pendapat Nasution yang menyatakan bahwa pengujian keabsahan dan kehandalan data dibutuhkan untuk membuktikan kesesuaian hasil yang telah diamati

---

<sup>71</sup> Agustinus, *op. cit.*, hlm. 108

<sup>72</sup> Agustinus, *op. cit.*, hlm. 109

dengan fakta maupun peristiwa yang sebenarnya terjadi.<sup>73</sup> Menurut Creswell, triangulasi merupakan teknik mengumpulkan sumber-sumber data yang berbeda dengan memeriksa bukti-bukti yang berasal dari sumber-sumber tersebut dan menggunakannya untuk membangun justifikasi tema-tema secara koheren.<sup>74</sup> Aplikasi ini akan membantu peneliti dalam memeriksa keabsahan data penelitian dengan membandingkan hasil wawancara antar informan dan mempermudah untuk menarik kesimpulan.

*Software* NVivo 12 Plus akan membantu dalam melakukan koding dari hasil temuan di lapangan. NVivo merupakan sebuah *software* analisis data kualitatif yang dikembangkan oleh *Qualitative Solution and Research (QSR) International*. QSR adalah perusahaan pertama yang mengembangkan *software* analisis data kualitatif.<sup>75</sup> NVivo memiliki keunggulan karena dapat memunculkan kategori dan tema yang tajam dan beragam terhadap penelitian, serta hasil triangulasi yang akurat baik antar informan, antar pertanyaan operasional, maupun antar pertanyaan penelitian. NVivo juga sangat memungkinkan untuk menyimpan data berupa teks, gambar, audio maupun video.

Hal pertama yang harus dilakukan peneliti adalah mengumpulkan seluruh data yang dibutuhkan dalam penelitian. Setelah seluruh data terkumpul, data-data tersebut dimasukkan ke dalam NVivo sehingga data dapat disimpan dengan lebih tertata. NVivo menyediakan fitur *sources* yang berguna dalam pengarsipan data yang dapat dibagi ke *folder-folder* sesuai kebutuhan. Data yang diinput melalui NVivo secara otomatis akan diberi tanggal serta jam sehingga peneliti tidak perlu untuk memberikannya penomoran data secara kronologis. Proses membaca dan mengkode data

---

<sup>73</sup> Nasution. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik-Kualitatif*. Tarsito. Bandung, hlm.105.

<sup>74</sup> Creswell, John W. 2008. *Educational Research, Planning, Conducting, and Evaluating, Qualitative and Quantitative Approach*. Sage Publications. London, hlm.286.

<sup>75</sup> Amelia Sidik dan Bodhiya Wijaya Mulya, "Pendekatan Analisis Data Menggunakan NVivo-*software* untuk Penelitian Desain Logo Museum Nasional Jakarta", *Jurnal Desain Komunikasi*, Volume 13 (1), 2011, hlm.1-4.

dapat dilakukan dengan mudah, cepat dan akurat dengan menggunakan fitur *nodes* dalam NVivo.<sup>76</sup>

### 3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini ialah menggunakan *Soft System Methodology* (SSM). SSM diperkenalkan dan dikembangkan era tahun 60-an oleh Peter Checkland yang merupakan guru besar di University of Lancaster, UK. SSM pada awalnya digunakan sebagai alat pemodelan untuk memahami secara mudah permasalahan yang akan digambarkan dalam bentuk nyata. SSM saat ini menjadi alat pengembangan untuk kegiatan pembelajaran dan pemaknaan.<sup>77</sup> Terdapat beberapa tahap analisis dalam SSM ini yang dijabarkan pada tabel berikut<sup>78</sup>:

**Tabel 3. 3. Tahapa Analisis *Soft System Methodology***

No	Tahapan SSM	Keterangan
1	<i>Examine the situation considered problematic</i>	Dalam tahap ini peneliti fokus memperdalam situasi permasalahan dari penelitian yang dilakukan. Peneliti memutuskan apa yang akan diteliti.
2	<i>Expressed the problem situation in the Rich Picture</i>	Dalam tahap ini masalah penelitian dijabarkan serinci mungkin menggunakan metode <i>rich picture</i> . Dengan gambar ini, seluruh latar belakang dari penelitian disajikan dalam satu gambaran besar secara rinci untuk membantu menemukan ide seluas-luasnya bagi peneliti dalam mengerjakan penelitiannya. Gambaran yang dibuat termasuk dengan penyajian struktur, proses, hubungan antarstruktur dan fokus subfokus penelitian.
3	<i>Root Definition of Relevant Systems</i>	Dalam tahap ini peneliti melakukan <i>system thinking</i> , yaitu sebuah pendekatan dalam proses analisa,

<sup>76</sup> *Ibid.*

<sup>77</sup> Checkland, Peter; Scholes, Jim. 1999. *Soft System Methodology in Action: A 30-year retrospective*. UK: John Wiley & Sons, Ltd.

<sup>78</sup> Sudarsono Hardjosoekarto. *Soft System Methodology*. (Jakarta: UI Press, 2012), hlm. 66.

		<p>proses ini dilakukan dengan memahami suatu fenomena dengan berbagai sudut pandang dan merupakan efek dari suatu kejadian lainnya. Permasalahan penelitian dijabarkan dengan CATWOE. <i>Root definition</i> menggambarkan <i>What, How, dan Why</i>. Tahap selanjutnya adalah pengajuan pertanyaan kriteria pengukuran kinerja dengan 3E atau 5E (<i>Efficacy, Efficiency, Effectiveness, Elegance, atau Ethicaly</i>) untuk validasi model konseptual.</p>
4	<i>Conseptualization and modeling</i>	<p>Dalam tahap ini peneliti melakukan pemodelan dari HAS (<i>Human Actiivity System</i> /permasalahan) yang dipilih berdasarkan teori yang digunakan, data yang didapatkan di lapangan, serta logika peneliti terhadap masalah tersebut. Model Konseptual merupakan aktivitas ideal yang diteliti.</p>
5	<i>Comparison of models and real world</i>	<p>Dalam tahap ini peneliti melakukan perbandingan antara hasil analisa dengan fakta di lapangan yang ditemukan.</p>
6	<i>Guidelines</i>	<p>Dalam tahap ini terjadi kegiatan analisa yang mana hasilnya dikemukakan dalam Bab inti dari tesis yaitu Bab 4.</p>
7	<i>Design of action program</i>	<p>Dalam tahap ini peneliti mengemukakan rekomendasinya yang meliputi saran akademis dan praktis sesuai dengan manfaat praktis dan akademis yang ingin diperoleh. Hasil dari tahap ketujuh ini disampaikan dalam Bab 5.</p>

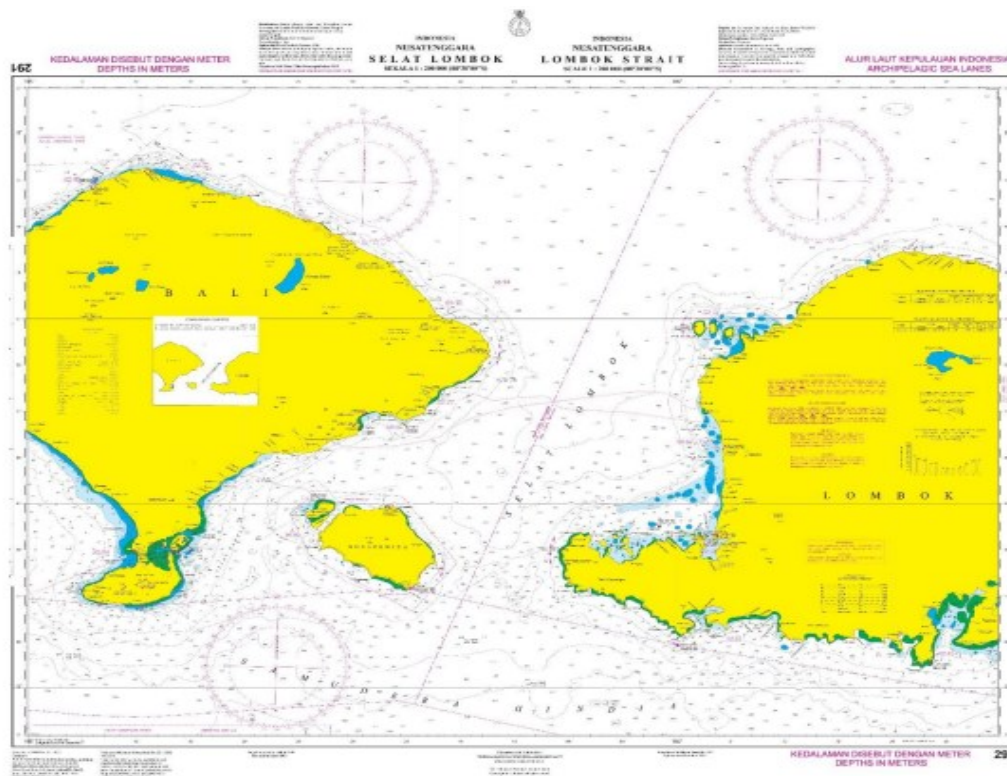
## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Gambaran Umum

##### 4.1.1 Selat Lombok

Letak geografis Selat Lombok berada diantara  $115^{\circ}42'40''$  BT dan  $116^{\circ}13'46''$  BT serta  $8^{\circ}3'4''$  LS dan  $8^{\circ}50'48''$  LS. Selat Lombok merupakan perairan diantara Pulau Bali dan Pulau Lombok, dengan lebar 60 km di bagian utara dan menyempit menjadi sekitar 18 km di bagian selatan, selain itu kedalaman lautnya berkisar antara 1445 m di utara dan 300 m di bagian selatan. Panjang pantai yang mencakup dalam wilayah studi sepanjang 703,5 km, terdiri dari sepanjang 267,9 km di Pantai Timur Pulau Bali dan 435,6 km di Pantai Barat Pulau Lombok.<sup>79</sup>

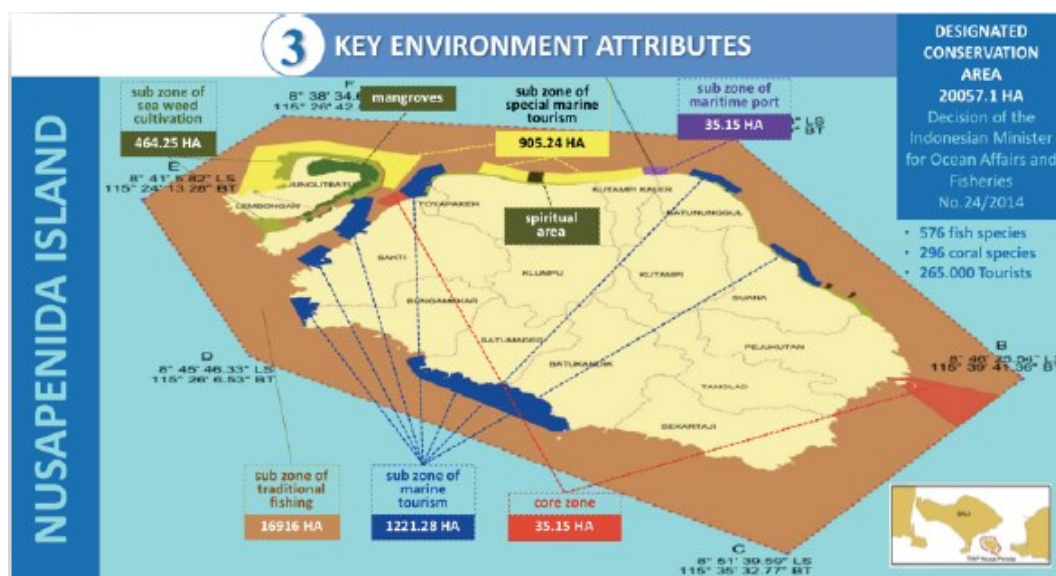


**Gambar 4. 1. Peta Wilayah Selat Lombok<sup>80</sup>**

<sup>79</sup> Rokhmin Dahuri, "Penyusunan Indeks Kepekaan Lingkungan: Upaya Penanggulangan Tumpahan Minyak di Selat Lombok", GLOBE, Volume 1 (2), 1999, hlm. 105-115.

<sup>80</sup> Marine Environment Protection Committee 71 (MEPC 71/INF.39), 2017.

Ada beberapa kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan konservasi maupun kawasan lindung laut (*Marine Protected Area/MPA*) di Selat Lombok, diantaranya yaitu Kawasan Konservasi Laut Nusa Penida dan Taman Laut dan Kawasan Lindung Laut Gili Matra.



**Gambar 4. 2. Kawasan Konservasi Laut Nusa Penida<sup>81</sup>**

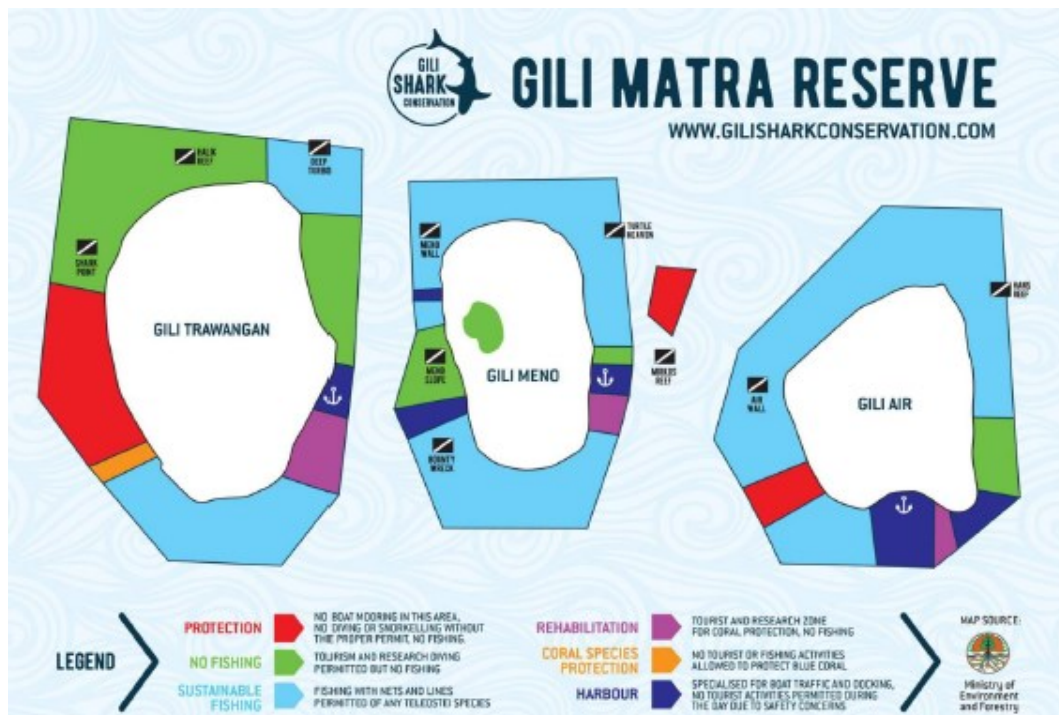
Kawasan Konservasi Laut Nusa Penida meliputi Pulau Nusa Penida, Pulau Nusa Lembongan dan Pulau Nusa Ceningan dengan keanekaragaman hayati yang tinggi dimana terdapat sekitar 149,05 ha terumbu karang dan 296 spesies karang yang termasuk segitiga karang dunia dan saat ini menjadi prioritas untuk dilestarikan. Kemudian di Taman Wisata Bahari Nusa Penida sendiri selain terdapat ketiga ekosistem laut yaitu terumbu karang, lamun, dan mangrove juga terdapat sumber daya ikan seperti Pari Manta dan mamalia laut seperti paus dan lumba-lumba. Selain itu terdapat dua jenis penyu yaitu penyu hijau dan penyu sisik, kawasan ini juga menyediakan habitat penting bagi burung laut yang bermigrasi dan seluruh spesies kerang raksasa. Daerah ini juga dikenal sebagai situs ikan mola-mola, dimana keberadaan spesies unik ini merupakan simbol budaya yang penting bagi masyarakat lokal Kabupaten Klungkung, Pulau Bali. Perairan Nusa Penida sangat penting untuk

<sup>81</sup> Kementerian Kelautan Perikanan, "Desain Area Konservasi", 2014.

agregasi Ikan Mola-mola antara bulan Juli-September dan Pari Manta setiap tahun yang terjadi di pantai selatan Nusa Penida.



**Gambar 4. 3. Hewan dilindungi di Nusa Penida**



**Gambar 4. 4. Kawasan Lindung Laut Gili Matra<sup>82</sup>**

<sup>82</sup> Dinariyana, *et. al.*, "Technical Assessment on Designation of Ship's Routeing System in Indonesian Waters", 10<sup>th</sup> Cooperation Forum under the Cooperative Mechanism

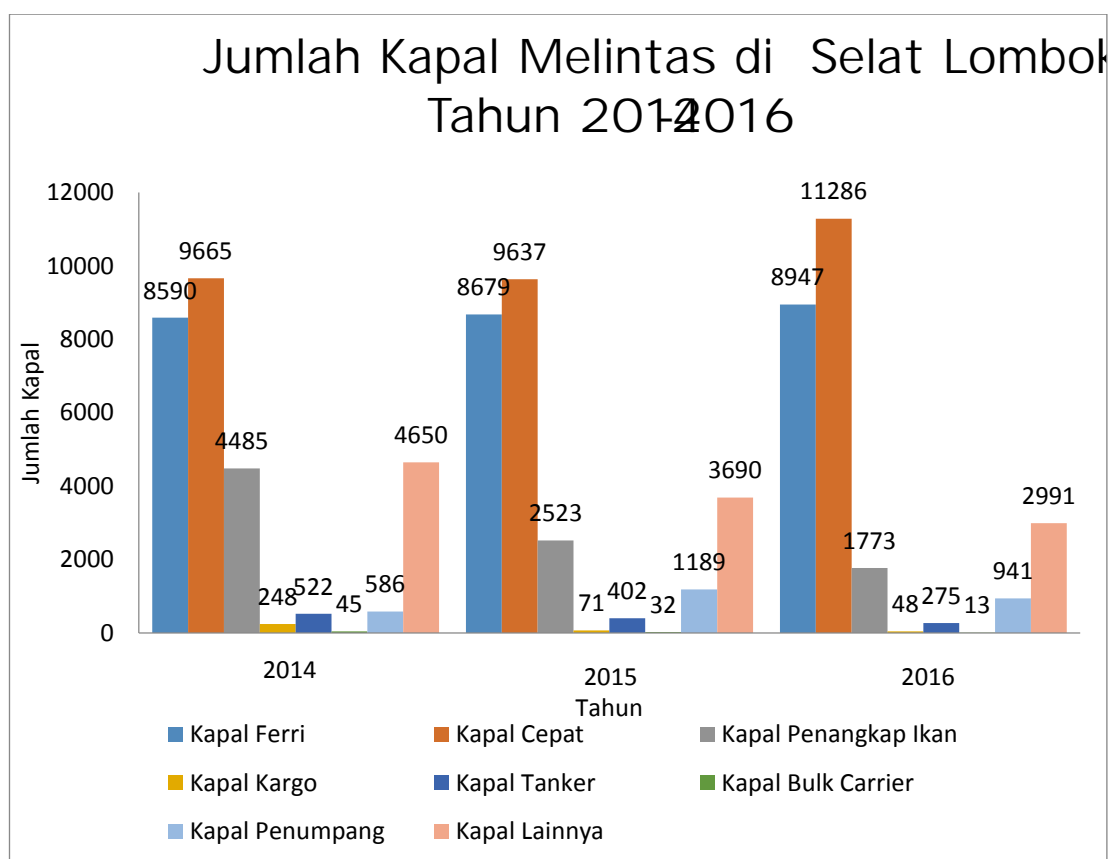
Kawasan Lindung Laut Gili Matra meliputi 3 gili diantaranya yaitu Gili Trawangan, Gili Meno dan Gili Air/Ayer. Ketiga gili tersebut dikelilingi oleh ekosistem terumbu karang seluas 236,25 ha, dimana 101,27 ha di Gili Trawangan, 58,14 ha di Gili Meno dan 76,84 ha di Gili Ayer. Berdasarkan keanekaragaman hayati terumbu karang dan perkiraan jumlah semua jenis ikan di ketiga pulau tersebut adalah sebanyak 511 spesies ikan. Tidak hanya ekosistem terumbu karang, tapi juga ekosistem lamun dan mangrove juga terdapat di ketiga gili tersebut. Luasan ekosistem lamun di ketiga gili yaitu 89,21 ha. Diantara tiga pulau, Gili Meno menjadi tempat favorit untuk situs peneluran penyu karena ditutupi rumput laut lebih dari setengah keliling pulau.

Proses ekologis di daerah tersebut sangat bergantung pada dinamika proses biofisik sebagaimana terjadi di seluruh daerah segitiga terumbu karang. Seperti yang telah digambarkan bahwa beberapa spesies langka dan sangat langka (termasuk spesies yang terancam) bergantung pada habitat Selat Lombok. Pentingnya habitat Selat Lombok untuk spesies laut seperti ini berasal dari tingkat produksi primer yang tinggi di perairan. Habitat ini sangat peka atau sensitif terhadap perubahan kondisi fisik lingkungan yang dapat diakibatkan oleh aktivitas pelayaran seperti tumpahan minyak, introduksi spesies laut berbahaya, sampah laut maupun kerusakan fisik yang disebabkan oleh kapal kandas, kecelakaan dsb.

Kawasan Konservasi Laut di pantai timur pulau Bali dan pantai barat pulau Lombok mendukung untuk operasi pariwisata yang signifikan. Tahun 2016, Gili Matra menyambut sekitar 445.000 wisatawan, sedangkan Nusa Penida menerima sekitar 265.000 wisatawan. Kegiatan yang dilakukan oleh wisatawan termasuk menyelam, snorkeling, berenang, berjemur, bermain cano maupun memancing. Terdapat 28 *dive centre* yang menawarkan 21 situs penyelaman dan tiga situs snorkeling

yang tersebar di sekitar tiga pulau. Data dari *dive centre* terbesar menunjukkan bahwa kegiatan menyelam dinikmati oleh sekitar 1032 penyelam per minggu di musim puncak dan 237 penyelam per minggu di musim sepi; 200 orang per hari di musim puncak dan 40-80 orang di musim sepi yang melakukan snorkeling. Berdasarkan kapasitas scuba diving dapat dilakukan 173.544 penyelaman per tahun.

Perairan Selat Lombok merupakan salah satu perairan yang memiliki kepadatan paling tinggi di Indonesia, selain Selat Malaka dan Selat Makassar. Sekitar 5 sampai 6 kapal tanker raksasa (VLCC) yang bermuatan lebih dari 250.000 ton minyak melalui Selat Lombok dan Makassar setiap hari, dan dalam sebulan minimal 1500 kapal melintas dari berbagai negara.<sup>83</sup>



**Gambar 4. 5. Grafik Jumlah Kapal Melintas di Selat Lombok Tahun 2014-2016**

<sup>83</sup> Rokhmin Dahuri, *op. cit.*, hlm.48.

Data dari Januari-Mei 2016 menunjukkan bahwa terdapat 6.472 kapal yang terdiri dari 580 kapal tanker minyak dan bahan kimia serta 2.919 kapal kargo. Data yang dikumpulkan menunjukkan bahwa ada 36.773 perjalanan yang dilakukan setiap tahun. Dimana 101 kapal per hari 74 kapal diantaranya menyeberang melalui ALKI II dan 27 kapal lainnya melewati ALKI II. Jenis kapal tersebut diantaranya kapal cepat (27,73%), kapal dagang (25,71%), kapal feri (23,76%), kapal penangkap ikan (7,96%), kapal penumpang (2,46%) dan jenis kapal lainnya seperti kapal tunda, kapal barang, kapal pendukung lepas pantai, dll (12,38%). Mengingat ramainya lalu lintas berbagai kapal termasuk kapal-kapal tanker di perairan tersebut, maka tidak dapat dihindari terjadinya kecelakaan sebagai akibat tanker tabrakan atau kandas yang pada akhirnya menimbulkan tumpahan minyak.

Perhubungan laut di Pantai Timur Pulau Bali terdapat dua pelabuhan yang cukup besar yaitu Pelabuhan Benoa di Kecamatan Denpasar Selatan, Kodya Denpasar, merupakan pelabuhan cukup ramai dikunjungi kapal baik kapal dalam negeri maupun luar negeri. Kemudian Pelabuhan Padangbai di Kecamatan Manggis, Kabupaten Karang Asem, pelabuhan ini merupakan pelabuhan penyeberangan ferri yang menghubungkan Pulau Bali dengan Pulau Lombok. Perhubungan laut di Pantai Barat Pulau Lombok terdapat sebuah pelabuhan laut yang cukup besar yaitu Pelabuhan Lembar. Selat Lombok merupakan salah satu jalur pelayaran yang termasuk bagian dari ALKI II yang dilalui oleh lalu lintas kapal tanker, kapal kargo, kapal ikan, maupun kapal lainnya yang menggunakan Selat Lombok untuk melintas dari Laut Sulawesi menuju Samudera Hindia atau melanjutkan ke Australia dan sebaliknya.

#### **4.2 Hasil Penelitian**

Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini berupa data meliputi data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari hasil wawancara, temuan yang diperoleh dari proses pengumpulan data primer menjadi landasan utama dalam penelitian tesis ini yang juga didukung oleh data sekunder

meliputi IMO *Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, information paper* PSSA Selat Lombok, .

#### 4.2.1 Temuan Data terhadap Pertanyaan Penelitian Pertama

*Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) merupakan *management tools* yang dapat digunakan dalam upaya perlindungan daerah sensitif baik secara ekologi, sosial ekonomi budaya maupun *scientific* terhadap aktivitas pelayaran internasional. Meskipun PSSA dapat berfungsi dalam melindungi daerah sensitif dari dampak aktivitas pelayaran internasional, instrumen ini tidak dapat berdiri sendiri. Dibutuhkan tindakan perlindungan tambahan yang mendukung PSSA. Tindakan perlindungan tambahan tersebut pun harus mampu mengatasi risiko yang dapat ditimbulkan dari dampak negatif aktivitas pelayaran internasional.

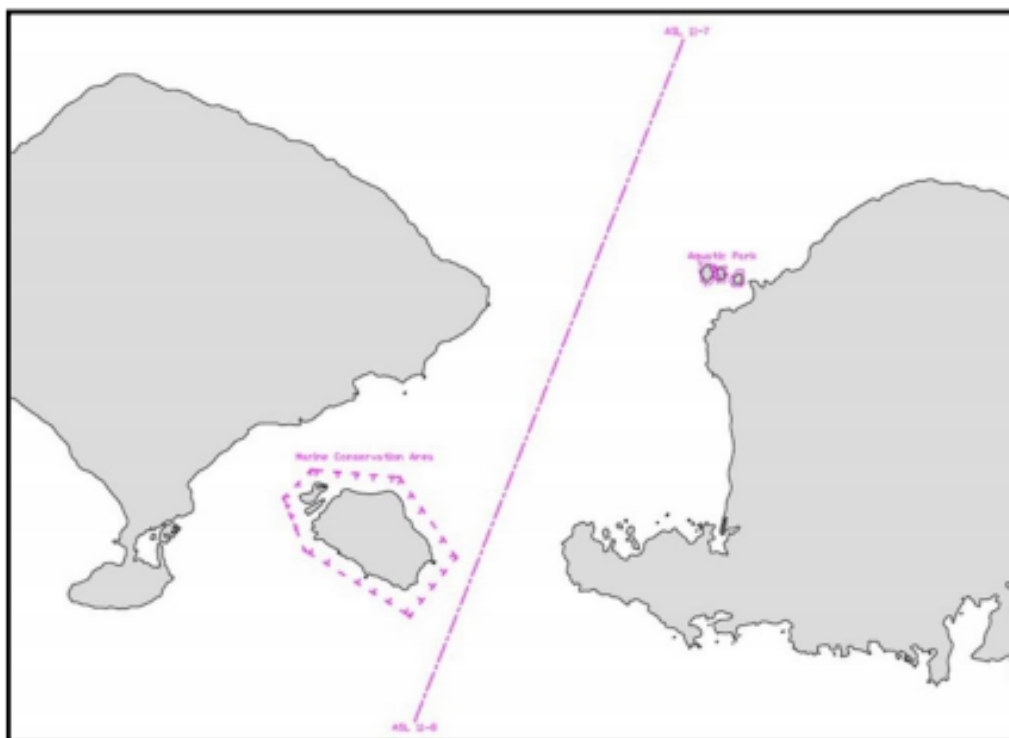
##### a. Temuan dari Instrumen Kelompok Utama

Instrumen yang berperan sebagai kelompok utama dalam penelitian ini adalah Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan mengingat Kemhub juga sebagai *leading sector* dari rencana penetapan PSSA di Selat Lombok dan *focal point* Indonesia di MEPC-IMO. Kabid Navigasi Nasional dan Kabid Penanggulangan Kecelakaan Laut menjelaskan pentingnya bagi Indonesia untuk menetapkan suatu wilayah sebagai PSSA:

Selat Lombok yang termasuk ALKI dilalui oleh kapal-kapal berukuran besar dan *traffiknya* padat. Selain itu di sekitar perairan Selat Lombok sendiri terdapat jalur-jalur migrasi spesies yang biasa dilewati oleh spesies dilindungi seperti paus, mola-mola, penyu maupun pari manta sehingga wilayah perairan Selat Lombok tersebut layak untuk ditetapkan sebagai PSSA. PSSA dibutuhkan Indonesia tidak hanya untuk melindungi lingkungan laut dari dampak negatif aktivitas

pelayaran seperti pencemaran dan kerusakan lingkungan, melainkan juga demi keselamatan maritim itu sendiri.<sup>84</sup>

Melalui penerapan PSSA akan membatasi ruang gerak kapal-kapal asing di sekitar wilayah PSSA yang tentunya akan meningkatkan keamanan maritim di wilayah tersebut. Berdasarkan *national legislation* di Selat Lombok sudah terdapat area konservasi atau disebut *Marine Protected Area (MPA)* dan sudah dipetakan yakni Nusa Penida dan Gili Matra. PSSA ini sebagai penegasan terhadap area tersebut ke ranah internasional. Untuk saat ini daerah kawasan Nusa Penida yang menjadi fokus untuk ditetapkan sebagai PSSA yang nantinya dilanjutkan wilayah lainnya setelah Nusa Penida.



**Gambar 4. 6. Peta PSSA Selat Lombok<sup>85</sup>**

Penetapan PSSA tidak hanya menentukan daerah yang ingin dilindungi saja tapi juga harus menentukan tindakan perlindungan

<sup>84</sup> Wawancara dengan Kabid Navigasi Nasional dan Kabid Penanggulangan Kecelakaan Laut di kantor Kemenko Kemaritiman Jakarta, pada 18 Oktober 2018.

<sup>85</sup> *Information paper* PSSA Indonesia

tambahan untuk mendukung PSSA tersebut, sebagaimana disampaikan oleh Kasi Operasi Telekomunikasi Pelayaran (Kemhub) :

Tanpa tindakan perlindungan tambahan atau APM, PSSA hanya penggambaran bahwa di daerah tersebut adalah wilayah yang dilindungi. APM menjadi *hot issue* dalam pembahasan terkait penetapan PSSA ini, melalui APM bisa menunjukkan keberadaan suatu negara di sana. Terlebih Nusa Penida yang terletak di Selat Lombok berada pada ALKI II dimana secara internasional terdapat hak bebas bernavigasi di sana. Kapal yang berlalu lintas tidak hanya lalu lalang secara terus menerus tapi juga harus menghormati negara yang ada, sehingga lebih memperlihatkan kedaulatan negara di sana.<sup>86</sup>

Penentuan APM yang tepat juga dibutuhkan, karena kaitannya dengan APM tersebut harus bisa mendukung PSSA itu sendiri maksudnya yaitu dapat mengatasi risiko yang dapat diakibatkan oleh aktivitas pelayaran internasional. Berdasarkan penetapan PSSA beserta APMnya Indonesia dapat menentukan perairan Selat Lombok mana yang bisa dilalui oleh kapal, hal ini ditentukan berdasarkan kebutuhan wilayah tersebut. Dalam penetapan PSSA ini tentu menghadirkan banyak keuntungan, meski begitu terdapat tantangan maupun konsekuensi yang juga harus dihadapi. Sebagaimana PSSA harus diikuti dengan penentuan APM yang mendukungnya hal ini harus melalui persetujuan secara internasional juga karena melibatkan banyak negara ketika nantinya APM tersebut diimplementasikan. Proses yang harus dilalui pun tidak singkat melainkan harus ada pengusulan terlebih dahulu kemudian pembahasan tidak hanya secara nasional tapi juga internasional dan membutuhkan waktu, tenaga, anggaran yang tidak sedikit. Tapi tentunya perjuangan tersebut akan setimpal dengan apa yang akan diperoleh.

b. Temuan dari Instrumen Kelompok Pendukung

---

<sup>86</sup> Wawancara dengan Kasi Operasi Telekomunikasi Pelayaran di kantor Direktorat Kenavigasian, pada 16 Oktober 2018.

Instrumen yang berperan sebagai kelompok pendukung dalam penelitian ini adalah KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu dan ITS. Secara keseluruhan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dinilai penting bagi Indonesia. Selain melindungi wilayah konservasi dari dampak pelayaran internasional, dengan menetapkan PSSA maka akan meningkatkan daya dukung perlindungan terhadap lingkungan tersebut yang juga berpengaruh terhadap keberlanjutan lingkungan maupun hidup manusia. Kasubdit Inventarisasi dan Status Mutu (KLHK) juga mengatakan bahwa;

Dengan ditetapkannya PSSA di Selat Lombok maka kapal-kapal yang melalui jalur tersebut dapat ternotifikasi dengan adanya daerah sensitif di sekitar Selat Lombok. Sehingga daerah yang sensitif itu menjadi terlindung dari ancaman bahaya yang diakibatkan oleh alur pelayaran internasional. Tidak hanya bagi ekosistem ataupun lingkungan itu sendiri, tapi juga navigasi kapal, mencegah kecelakaan kapal. Sebagai contoh di *Great Barrier Reef* adanya PSSA sangat membantu bagi navigasi kapal untuk menghindari daerah konservasi/daerah sensitif artinya juga membantu navigasi kapal agar tidak kandas akibat adanya terumbu karang yang menyebabkan kebocoran dan pencemaran minyak.<sup>87</sup>

Melalui penetapan PSSA beserta APM, kapal akan mengikuti aturan yang diberlakukan. Dengan penentuan jalur pelayaran diantara kedua wilayah Nusa Penida dan Gili Trawangan, kapal yang berpotensi mengalami tabrakan dan resiko *pollution* yang mengakibatkan *damage* dan *oil spill* ke kedua tempat tersebut dapat semakin diminimalisir. Terlebih apabila Indonesia menetapkan ATBA (*Area to be Avoided*) di kawasan tersebut maka kapal-kapal dengan ukuran tertentu tidak boleh masuk sehingga daerah tersebut dapat terlindungi dan lebih aman, sebagaimana dikatakan oleh Kadis Kenautikaan (Pushidrosal) "*Penetapan*

---

<sup>87</sup> Wawancara dengan Kasubdit Inventarisasi dan Status Mutu di kantor Ditjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Laut (KLHK) Jakarta, pada 11 Oktober 2018.

*PSSA penting dilakukan karena dapat mendukung tiga aspek keamanan maritim yang meliputi keamanan, keselamatan navigasi dan environment.*<sup>88</sup>

Selain itu juga dari sudut pandang Kasubdit Inventarisasi dan Status Mutu (KLHK) :

Penetapan PSSA sebagai upaya untuk memperbaiki rute kapal untuk menghindari daerah laut yang sensitif sehingga lingkungan laut itu terlindungi, akan lebih membatasi ruang gerak kapal-kapal asing di sekitar wilayah PSSA yang tentunya akan meningkatkan keamanan maritim di wilayah tersebut serta membantu navigasi kapal agar tidak kandas akibat adanya karang yang bisa menyebabkan kebocoran dan pencemaran minyak sehingga meminimalisir kejadian kecelakaan kapal maupun pencemaran lingkungan.<sup>89</sup>

Sementara pandangan dari Kepala Laboratorium Keandalan dan Keselamatan (ITS):

Efektifnya APMs yang diusulkan sebagai *routeing measures* di Selat Lombok adalah TSS (*Traffic Separation Scheme*), *Precautionary areas* (untuk daerah *crossing traffic*), *inshore traffic zone*, dan ATBA (*Area to be Avoided*) untuk mengatur lalu lintas kapal-kapal di Selat Lombok dikarenakan Selat ini tidak hanya dilintasi oleh kapal-kapal internasional namun juga kapal-kapal domestik dan kapal-kapal non formal seperti kapal yang diperuntukkan untuk pariwisata. Namun berdasarkan masukan dari staff ahli IMO, proposal *routeing measures* yang akan dibahas pada sidang NCSR di bulan Januari 2019 yang disiapkan sebagai APMs adalah TSS dengan

<sup>88</sup> Wawancara dengan Kadis Kenautikaan di kantor Pushidrosal Jakarta, pada 09 Oktober 2018.

<sup>89</sup> Wawancara dengan Kasubdit Inventarisasi dan Status Mutu di kantor Ditjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Laut (KLHK) Jakarta, pada 11 Oktober 2018.

mempertimbangkan keberadaan ALKI dan *marine protective areas* di Selat Lombok (Nusa Penida).<sup>90</sup>

Melalui PSSA beserta APM bisa mengatur perilaku (*behavior*) dari kapal tersebut saat berlayar di daerah yang ditetapkan sebagai PSSA seperti kecepatan kapal saat melewati daerah PSSA, kapal harus melalui jalur yang tidak terdapat terumbu karang, dsb. PSSA ini akan menjadi *warning* bagi kapal-kapal yang akan melewati daerah tersebut. Di Selat Lombok sendiri PSSA diperlukan karena jalurnya ramai dilalui kapal-kapal kargo, dimana kapal tersebut biasanya mengangkut berbagai macam muatan yang dapat membahayakan bagi lingkungan seperti salah satunya zat-zat kimia. KKP memandang bahwa dengan adanya PSSA ini juga sebagai pengakuan terhadap kawasan konservasi, bahwa kawasan konservasi perlu dijaga terlebih kawasan tersebut terletak di ALKI. Sehingga para pelayar tidak berlayar sembarangan di kawasan tersebut.

Kebijakan penetapan PSSA ini juga disebutkan telah memasukan *risk assessment* didalamnya yakni menggunakan *risk assessment* IWRAP (IALA *Water Risk Assessment Program*) yang biasa digunakan oleh IMO dan diperbantukan oleh ITS. Namun *risk assessment* tersebut belum menilai aset, ancaman dan kerentanan yang ada di daerah yang diusulkan. Sebagaimana disebutkan Kepala Laboratorium Keandalan dan Keselamatan (ITS):

Pada *risk assessment* yang dilakukan baru mempertimbangkan potensi frekuensi tubrukan antara kapal dengan kapal di Selat Lombok. *Risk assessment* belum mempertimbangkan konsekuensi yang dapat terjadi jika tubrukan tersebut terjadi. Ada beberapa konsekuensi yang perlu dipertimbangkan dalam penilaian risiko diantaranya adalah: konsekuensi terhadap lingkungan jika tubrukan mengakibatkan tumpahan minyak utamanya pada analisis

---

<sup>90</sup> Wawancara dengan Kepala Laboratorium Keandalan dan Keselamatan melalui *email*, pada 27 Desember 2018.

terhadap potensi sebaran minyak dan kandasnya kapal yang dapat memberikan bahaya pada lingkungan.<sup>91</sup>

Terdapat tantangan tersendiri bagi Indonesia apabila wilayah ini ditetapkan sebagai PSSA. Fungsional Diplomat (Kemlu RI) "*Tantangan akan terkait dengan hak-hak negara pengguna atau kapal yang melintas di ALKI. Kita tahu di dalam ALKI itu ada hak berlayar bebas bernavigasi, dengan adanya PSSA bisa saja terganggu.*"<sup>92</sup> Selain itu pula tantangan lainnya seperti Indonesia harus mempersiapkan sarana dan prasarana pendukung lainnya di daerah tersebut, mempersiapkan perangkat penanggulangan tindak pencemaran dan kerusakan, mempersiapkan sistem kontrol dan pengawasan dan hal ini tentunya diperlukan biaya yang tidak sedikit, namun hal tersebut adalah sesuatu yang sepadan apabila menginginkan wilayah perairan Selat Lombok aman dan terlindung dari ancaman pencemaran dan kerusakan lainnya. Adapun dengan ditetapkan PSSA dan diberlakukannya segala aturan di dalamnya akan berdampak juga pada pembatasan penggunaan jalur-jalur yang dilalui oleh kapal. Hal inilah yang dapat menuai penolakan maupun ketidaksepakatan dari negara-negara pengguna jalur pelayaran karena ruang gerak bagi kapal-kapal tersebut untuk berlayar menjadi terbatas.

Indonesia memiliki kewajiban untuk menjamin keselamatan navigasi dan keamanan, melakukan pengawasan/patrol dan memetakan jalur-jalur yang harus dilalui oleh kapal ketika menetapkan PSSA ini. Tentu hal itu bukanlah hal yang mudah manakala Indonesia tidak mempersiapkannya sejak dini, inilah yang akan menjadi tantangan bagi Indonesia selanjutnya. Tidak hanya itu saja secara instrumen peraturan dan penanggulangan kejadian pencemaran atau kerusakan lingkungan juga harus dipersiapkan. Seperti sarana dan prasarana penanggulangan pencemaran di pelabuhan

---

<sup>91</sup> Wawancara dengan Kepala Laboratorium Keandalan dan Keselamatan (ITS) melalui *email*, pada 27 Desember 2018.

<sup>92</sup> Wawancara dengan Fungsional Diplomat di kantor Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, pada 08 Januari 2019.

terdekat ini masih belum ada, bahkan SDMnya juga harus disiapkan. Sehingga kemungkinan kerugian PSSA bila diterapkan hampir tidak ada.

#### 4.2.2 Temuan Data terhadap Pertanyaan Penelitian Kedua

Pembahasan terkait PSSA di Indonesia sudah berlangsung lama sejak tahun 2008, dimana pada saat itu dilaksanakan Indonesia PSSA Workshop. Kemudian dilanjutkan kembali tahun 2014-2016 dilaksanakan pertemuan regional (Indonesia, Malaysia, Vietnam dan Filipina) melalui IMO NORAD Projects membahas terkait kemungkinan wilayah PSSA. Pada April 2017 Indonesia menyampaikan *information paper* pertama Selat Lombok Indonesia pada sidang MEPC 71. Tahun 2016-2017 diadakan rapat interkem yang selanjutnya bulan Oktober 2017 diadakan kembali *international workshop on PSSA* di Singapura sekaligus pembahasan lebih lanjut terkait PSSA Selat Lombok. Tahun 2018 Indonesia menyampaikan kembali *information paper* kedua. Dan rencananya *full proposal* akan disubmisi tahun 2019.

##### a. Temuan dari Instrumen Kelompok Utama

Instrumen yang berperan sebagai kelompok utama dalam penelitian ini adalah Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan. Penetapan suatu daerah untuk dijadikan sebagai PSSA terdapat beberapa proses yang harus dilalui. Proses tersebut diantaranya adalah pengajuan, pembahasan dan penetapan. Proses pengajuan dan pembahasan dinilai menjadi tahapan yang paling penting dalam proses ini. Pengajuan, dalam tahap ini Indonesia harus mempersiapkan proposal terkait daerah yang akan ditetapkan sebagai PSSA. Dalam proposal tersebut terdapat kriteria tertentu yang harus dipenuhi serta format-format yang harus diikuti.

Kriteria yang dipersyaratkan dalam proposal harus memiliki kedalaman materi yang diajukan dan disertai dengan bukti. Untuk memenuhi hal tersebut dibutuhkan kerjasama dengan K/L terkait yang memiliki data-data tertentu yang dibutuhkan dalam pengajuan proposal.

Pembahasan, proses ini dilakukan untuk mensinkronkan data-data yang ada dari setiap K/L untuk keperluan penentuan daerah yang akan dijadikan sebagai PSSA kemudian menentukan APM yang sesuai untuk PSSA nantinya, dsb. Pembahasan juga dilakukan dengan melibatkan negara-negara tetangga dengan tujuan agar negara tersebut mendukung PSSA yang diajukan oleh Indonesia. Nyatanya masih terdapat negara-negara yang berpotensi menolak proposal ini. Penggalangan dukungan dari negara lain juga bukan perkara yang mudah dan memakan waktu, sebagaimana disampaikan oleh Kabid Navigasi Nasional dan Kabid Penanggulangan Kecelakaan Laut (Kemenko Kemaritiman):

Proses penting yang harus diperhatikan dalam penetapan PSSA ini adalah pengajuan dan pembahasan sehingga beberapa hal yang telah diupayakan diantaranya membentuk tim dengan melibatkan K/L terkait dalam pembuatan, pengisi konten dan pembahasan proposal, mengundang tenaga ahli IMO untuk membahas proposal, serta mengundang negara tetangga melihat keberatan mereka dan dilakukan pembahasan terkait hal tersebut. Selain itu juga untuk penguatan, membahas proposal dan menyaksikan langsung ke lokasi yang akan ditetapkan sebagai PSSA.<sup>93</sup>

Kemhub juga menyampaikan bahwa:

Langkah untuk submisi PSSA ke IMO bukan langkah yang mudah, karena sebelum submisi PSSA ke IMO, perlu dilakukan kajian secara komprehensif yang tentunya perlu waktu tidak sebentar, sebagai gambaran: dokumen submisi PSSA itu ratusan lembar, berisi kajian pelayaran, ekonomi, lingkungan, dll. Selain itu untuk disahkan menjadi PSSA, memerlukan dukungan dari negara-negara lain dan itu juga perlu lobby-lobby politik antar negara yang memakan waktu cukup lama.

---

<sup>93</sup> Wawancara dengan Kabid Navigasi Nasional dan Kabid Penanggulangan Kecelakaan Laut di kantor Kemenko Kemaritiman Jakarta, pada 18 Oktober 2018.

Sebenarnya Indonesia sudah siap secara materi di tahun 2017, namun saat itu dukungan dari negara-negara lain masih belum dipetakan. Bila dipaksakan disubmit tahun 2017, kemungkinan besar akan ditolak negara-negara lain.<sup>94</sup>

b. Temuan dari Instrumen Kelompok Pendukung

Instrumen yang berperan sebagai kelompok pendukung dalam penelitian ini adalah KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI dan ITS. Pembahasan terkait PSSA ini sebenarnya sudah berlangsung sejak lama sekitar tahun 2009, namun sepanjang tahun tersebut Kemhub selaku *focal point* belum bisa merangkul K/L terkait sehingga proses pengajuan PSSA Indonesia pun menjadi berlarut-larut dan tertunda. Barulah sekitar tahun 2015 sejak terbentuknya Kemenko Kemaritiman pembahasan PSSA mulai aktif kembali karena sudah ada lembaga yang bisa mengkoordinir K/L terkait. Ditahun 2016 Indonesia menyuarakan keseriusannya dalam pembahasan PSSA dan menentukan beberapa wilayah untuk ditetapkan sebagai PSSA. Sampai saat ini penetapan PSSA pun masih belum disahkan karena prosesnya masih tahap pembahasan dan penyusunan proposal dimana Selat Lombok utamanya Nusa Penida akhirnya dipilih sebagai wilayah yang akan diajukan dan ditetapkan sebagai PSSA, sebagaimana Kasubdit Inventarisasi dan Status Mutu (KLHK) menyatakan bahwa :

Pembahasan terkait PSSA ini sebenarnya sudah berlangsung sejak lama ya, dan memang proses untuk sampai ke penetapan itu sendiri juga membutuhkan waktu karena terdapat data-data yang harus dilengkapi, pada saat itu belum bisa melengkapi sepenuhnya. Karena data-data ini melibatkan K/L lain tidak hanya kemhub. Selain itu proses submisi ke IMO sidangnya dilaksanakan bisa hanya satu atau dua kali setahun

---

<sup>94</sup> Wawancara dengan Penyusun Bahan Penanggulangan Musibah di kantor Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (Kemhub), pada 16 Oktober 2018.

di MEPC. Dan sejauh ini proposal untuk PSSA Selat Lombok itu belum disubmit.<sup>95</sup>

Kasubdit Penataan Kawasan Konservasi (KKP) juga mengatakan bahwa :

Pembahasan terkait PSSA sudah sejak 2009 ini kemungkinan tidak ada yang mengkoordini antar K/L, barulah pada 2015 mulai aktif kembali karena sudah ada kementerian yang mengkoordinir yaitu kemenko kemaritiman. PSSA ini juga perlu disepakati secara internasional dan yang lebih banyak mengetahui di kemhub sebagai focal point IMO yang melakukan pembahasan secara internasional, K/L lainnya sendiri untuk pembahasannya hanya terlibat diranah nasional untuk *supporting data*.<sup>96</sup>

Meskipun Kementerian Perhubungan sebagai *focal point Indonesia* di IMO, keterlibatan K/L terkait juga sangat penting, seperti KKP, KLHK, Pushidros, dsb. Karena terdapat data-data yang dibutuhkan untuk memenuhi persyaratan yang ada. Berdasarkan beberapa informan pada saat itu keterbatasan data yang tersedia turut menghambat jalannya proses pengajuan. Tidak hanya itu, koordinasi antar lembaga juga perlu diperhatikan, karena di rencana PSSA ini melibatkan wilayah konservasi yang pengelolaannya ada di bawah naungan KKP dan KLHK. Dan dari dua kementerian tersebut harus disinkronkan baik terkait data yang dimiliki maupun wilayahnya. Hambatan yang muncul tidak hanya dari dalam tetapi juga datang dari luar seperti timbulnya penolakan dari negara-negara tetangga maupun negara pengguna ALKI, sebagaimana disampaikan Kasubdit Penataan Kawasan Konservasi :

Terkait pengumpulan data ekologi sebenarnya tidak ada kendala karena data kami *collect* setiap hari, tapi mungkin

---

<sup>95</sup> Wawancara dengan Kasubdit Inventarisasi dan Status Mutu di kantor Ditjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Laut (KLHK) Jakarta, pada 11 Oktober 2018.

<sup>96</sup> Wawancara dengan Kasubdit Penataan Kawasan Konservasi (KKP) di kantor Direktorat Pengelolaan Ruang Laut, pada 03 Desember 2018.

ketika dikonvensi diterima atau tidak itu karena terdapat negara-negara yang meragukan perlunya Selat Lombok ditetapkan sebagai PSSA. Diplomasi dikonvensi tersebut itu seperti apa juga menentukan. Dari yang sudah berjalan kemarin juga mengundang konsultan PSSA dari IMO dan memang masih terdapat kekurangan data dan kedalaman materinya, sehingga masih harus dipenuhi terlebih dulu.

Kasi Oseanografi Fisika juga berpendapat bahwa;

Sampai saat ini penetapan PSSA masih tahap persiapan proposal, jadi proposalnya belum disubmisi. Terdapat negara yang mendukung dan belum mendukung, sehingga butuh diplomasi agar negara-negara tersebut yang belum mendukung bersedia untuk mendukung. Sebenarnya ini harus dipetakan, negara mana yang mendukung dan negara yang menghambat proses atau berpotensi menolak, karena tidak semua negara menerima PSSA, yang menolak ialah negara-negara pengguna ALKI II.<sup>97</sup>

Kepala Laboratorium Keandalan dan Keselamatan juga berpandangan terkait hal-hal yang menjadi penghambat dalam proses penetapan PSSA;

Koordinasi seluruh *stakeholders* dalam pembahasan dan penyiapan dokumen PSSA. *Updating* dan validasi data juga bisa jadi faktor penghambat. Kemudian juga pembahasan harus melibatkan seluruh *stakeholders* secara berkesinambungan dan tidak hanya dilibatkan pada *workshop-workshop* yang tujuannya hanya memberikan informasi kepada *stakeholders* tentang status pembahasan/penyiapan PSSA.<sup>98</sup>

---

<sup>97</sup> Wawancara dengan Kasi Oseanografi Fisika di kantor Pushidrosal, pada 08 Oktober 2018.

<sup>98</sup> Wawancara dengan Kepala Laboratorium Keandalan dan Keselamatan (ITS) melalui *email*, pada 27 Desember 2018.

#### 4.2.3 Pengolahan Data

NVivo digunakan dalam proses pengolahan data dalam penelitian ini. Data penelitian yang diperoleh diolah dalam NVivo dengan membuat kategori koding untuk membantu dalam penyusunan tema dan mengeksplorasi bagaimana hubungan antar atribut atau hal-hal yang tematik dari temuan di lapangan. Koding yang dibuat berdasarkan pada turunan dari pertanyaan penelitian, temuan di lapangan terhadap subyek penelitian, serta data sekunder. Klasifikasi tema yang dibuat dalam proses koding NVivo mengacu pada pertanyaan penelitian serta teori dan konsep yang digunakan dalam penelitian ini, adapun klasifikasi *nodes* dalam NVivo mengacu pada pedoman wawancara.

Selanjutnya dilakukan koding dengan menyisir seluruh transkrip wawancara. Hasilnya dapat dilihat dalam kolom *sources* dan *references* seberapa sering *nodes* disinggung oleh informan. Setelah data diproses menggunakan NVivo, terlihat bahwa tidak semua informan memiliki fokus pada setiap kategori yang diajukan saat proses wawancara dilakukan. Hal ini ditunjukkan dari hasil koding yang dibentuk menjadi bagan pohon yang menunjukkan informan mana saja yang menitikberatkan pandangan terhadap kategori apa dan sekaligus melakukan triangulasi data.

Kebijakan PSSA Selat Lombok.nvp - NVivo 12 Plus

File Home Import Create Explore Share Mind Map

Zoom Layout Size Format Shape Format Text Sibling Idea Child Idea Floating Idea Create As Nodes or Cases Edit

Nodes Search Project

Name	Files	Referen
Kebijakan penetapan Particularl	0	0
Keuntungan dan kerugian P	0	0
Penetapan Selat Lombok se	0	0
Kendala dan hambatan	10	17
Kerjasama instansi terka	10	11
Kesiapan Selat Lombok	8	10
Perkembangan penetaap	10	11
Solusi mengatasi kendal	10	10
Strategi penetapan PSS	10	12
Tahapan penetapan PSS	10	10

PSSA1 PSSA 2 RD1 RD2 KEMHUB KENAVIGASIAN ITS

TR 21 Items Editable 59%

Gambar 4. 7. Mind Mapping Hasil Penelitian dalam NVivo

Kebijakan PSSA Selat Lombok.nvp - NVivo 12 Plus

File Home Import Create Explore Share

Paste Copy Merge Clipboard Properties Open Memo Link Item Add To Set Create As Code Create As Cases Query Visualize Explore Code Auto Code Range Code Uncode Coding Case File Classification Sort By Undock Navigation View List View Find Workspace

**Nodes** Search Project

Name	Files	Referen
Kebijakan penetapan Particular	0	0
Keuntungan dan kerugian	0	0
Hak penetapan PSSA S	10	11
Kerugian PSSA Selat Lo	10	11
Keuntungan PSSA Selat	10	14
Kewajiban penetapan P	10	12
Mekanisme PSSA dlm	10	12
Peluang wilayah lain se	10	10
Peran PSSA thd keama	10	11
Potensi ancaman keam	10	11
Risk Assessment PSSA	9	11
Tindakan perlindungan	10	13
Urgensi penetapan PSS	10	11
Penetapan Selat Lombok s	0	0

Drag selection here to code to a new node

PSSA1 PSSA 2 RD1 RD2 KEMHUB KENAVIGASIAN ITS

DATA INFORMAN	
<i>Instansi:</i> Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya	<i>Fungsi:</i> Kelompok Pendukung
<i>Nama:</i> A.A. Bagus Dinariyana Dwi Putranta, Ph.D	<i>Jabatan:</i> Kepala Laboratorium Keandalan dan Keselamatan
KETERANGAN WAWANCARA	
<i>Lokasi:</i> Via whatsapp	<i>Waktu:</i> Selasa, 27 Desember 2018 Pukul 10.00 WIB - selesai

Keterangan:  
P : Peneliti  
I : Informan

P : Bagaimana pandangan Anda terkait rencana penetapan PSSA di Selat Lombok (Nusa Penida)?

I : Dengan melihat potensi kerugian maupun dampak yang diberikan kepada lingkungan akibat adanya lalu lintas international shipping dan juga domestic shipping, maka rencana penetapan PSSA di Selat Lombok menjadi penting untuk menghindari kerugian/dampak tersebut. Selain itu juga diwajibkan untuk menentukan tindakan perlindungan tambahan untuk mendukung PSSA. Kemungkinan wilayah lain sebagai PSSA selama memenuhi persyaratan bisa saja

In Nodes Code At Potensi ancaman keamanan maritim Selat Lombok (Nodes\\Kebijakan peneta

TR 21 Items

Gambar 4. 8. Proses Koding Hasil Penelitian dalam NVivo

Kebijakan PSSA Selat Lombok.nvp - NVivo 12 Plus

File Home Import Create Explore Share

Paste Cut Copy Merge Clipboard Properties Open Memo Link Item Add To Set Create As Code Create As Cases Query Visualize Code Auto Code Range Code Undo Code Case Classification File Classification Detail View Sort By Undock Navigation View List View Find Workspace

Quick Access

- Files
- Memos
- Nodes

Files

- Legal Bases
- Paper
- Wawancara

File Classifications

- Externals

Codes

- Nodes
- Sentiment
- Relationships
- Relationship Types

Cases

Notes

Search

Maps

- Maps

Output

Nodes Search Project

Name	Files	Referen
Kebijakan penetapan Particul	0	0
Keuntungan dan kerugian P		0
Hak penetapan PSSA Se		10
Kerugian PSSA Selat Lo		10
Keuntungan PSSA Selat		10
Kewajiban penetapan P		10
Mekanisme PSSA dlm		10
Peluang wilayah lain se		10
Peran PSSA thd keaman		10
Potensi ancaman keama		10
Risk Assessment PSSA S		9
Tindakan perlindungan		10
Urgensi penetapan PSS		10
Penetapan Selat Lombok se		0
Kendala dan hambatan		10
Kerjasama instansi terka		10
Kesiapan Selat Lombok		8
Perkembangan peneta		10
Solusi mengatasi kendal		10
Strategi penetapan PSS		10

Add Associated Items

TR 21 Items

Gambar 4. 9. Bagan Triangulasi atas Rumusan Masalah

Kebijakan PSSA Selat Lombok.nvp - NVivo 12 Plus

File Home Import Create Explore Share

Paste Cut Copy Merge Clipboard

Properties Open Memo Link Item

Add To Set Create As Code Create As Cases

Query Visualize

Code Auto Code Range Code Uncode

Case Classification File Classification

Detail View Sort By

Undock Navigation View

List View Find

Workspace

Nodes Search Project

Name	Files	Referen
Kebijakan penetapan Particular	0	0
Keuntungan dan kerugian	0	0
Hak penetapan PSSA S	10	11
Kerugian PSSA Selat Lo	10	11
Keuntungan PSSA Selat	10	14
Kewajiban penetapan P	10	12
Mekanisme PSSA dlm	10	12
Peluang wilayah lain se	10	10
Peran PSSA thd keama	10	11
Potensi ancaman keam	10	11
Risk Assessment PSSA	9	11
Tindakan perlindungan	10	13
Urgensi penetapan PSS	10	11
Penetapan Selat Lombok s	0	0

Quick Access

- Files
- Memos
- Nodes

Files

- Legal Bases
- Paper
- Wawancara

File Classifications

- Externals

Codes

- Nodes
- Sentiment
- Relationships
- Relationship Types

Cases

Notes

Search

Maps

- Maps

Output

TR 21 Items

Add Associated Items

KEMLU RI

ITS

KEMENKO KEMARITIMAN

KEMHUB KENAVIGASIAN

KEMHUB KP LP

KKP KONSERVASI

KKP PENATAAN KONSERVASI

KLHK

PUBHIDROBAL DINBAUTIKA

PUBHIDROBAL DISOSEMET

Kebijakan penetapan Particular Sensitive Sea Area (PSSA) di Selat Lombok dapat mendukung keamanan maritim

Child

Keuntungan dan kerugian PSSA diterapkan di Selat Lombok

Child

Hak penetapan PSSA Selat Lombok

Kerugian PSSA Selat Lombok

Keuntungan PSSA Selat Lombok

Kewajiban penetapan PSSA Selat Lombok

Mekanisme PSSA dlm lingkungan laut

Peluang wilayah lain sebagai PSSA

Peran PSSA thd keamanan maritim

Potensi ancaman keamanan maritim Selat Lombok

Risk Assessment PSSA Selat Lombok

Tindakan perlindungan tambahan mendukung PSSA

Urgensi penetapan PSSA Selat Lombok

Codes

Gambar 4. 10. Bagan Triangulasi atas Pertanyaan Penelitian 1

Kebijakan PSSA Selat Lombok.nvp - NVivo 12 Plus

File Home Import Create Explore Share

Paste Cut Copy Merge Clipboard

Properties Open Memo Link Add To Set Create As Code Create As Cases Item

Query Visualize Explore

Code Auto Code Range Code Uncode Coding

Case Classification File Classification Classification

Detail View Sort By Undock Navigation View List View Find Workspace

Quick Access

- Files
- Memos
- Nodes

Files

- Legal Bases
- Paper
- Wawancara
- File Classifications
- Externals

Codes

- Nodes
- Sentiment
- Relationships
- Relationship Types

Cases

- Notes
- Search
- Maps
- Output

Nodes Search Project

Name	Files	Referen
Kebijakan penetapan Particular	0	0
Keuntungan dan kerugian	0	0
Penetapan Selat Lombok s	0	0
Kendala dan hambatan	10	17
Kerjasama instansi terk	10	11
Kesiapan Selat Lombok	8	10
Perkembangan peneta	10	11
Solusi mengatasi kenda	10	10
Strategi penetapan PSS	10	12
Tahapan penetapan PS	10	10

Add Associated Items

ITS

KEMENKO KEMARITIMAN

KEMHUB KENAVIGASIAN

KEMHUB KPLP

KKP KONSERVASI

KEMLU RI

KLHK

KKP PENATAAN KONSERVASI

PUSHIDROSAL DISALUTIKA

TR 21 Items

Gambar 4. 11. Bagan Triangulasi atas Pertanyaan Penelitian 2

### 4.3 Analisis Data dan Interpretasi Hasil

Sesuai dengan pembahasan di sub-sub teknik analisis data penelitian ini menggunakan tujuh tahapan sesuai dengan SSM. Tahap pertama dari SSM '*examinations of the problem situation*' telah dilakukan dengan penjabaran latar belakang penelitian pada Bab Pendahuluan, sedangkan tahap kedua hingga tahap ketujuh akan dijelaskan pada Bab Analisis Data dan Pembahasan. Tahap kedua dari SSM adalah membuat *Rich Picture* yang berfungsi untuk mendapatkan gambaran dari hasil perolehan data terhadap permasalahan melalui pemilihan secara gambaran yang utuh dan besar. *Rich Picture* berangkat dari rumusan masalah dimana sebelumnya permasalahan penelitian diuraikan dan dapat terlihat kompleksitasnya. Checkland (1990) menyusun dalam pembuatan *Rich Picture* diawali dengan melakukan tiga tahap analisis, yaitu Analisis Satu (Intervensi), Analisis Dua (Sosial) dan Analisis Tiga (Politik).

#### 4.3.1 Analisis Satu (Intervensi)

Analisis Satu merupakan tahap pertama dalam memahami situasi permasalahan yang dikemukakan dalam penelitian dimana dalam tahap ini ditetapkan instrument atau pihak yang terkait pada situasi (permasalahan) tersebut. Menurut Checkland (2006) terdapat tiga kategori pihak yang terkait dengan permasalahan penelitian yaitu *Client* atau klien, *Practitioner* atau praktisi dan *Owner* atau pemilik isu. Pengkategorian ketiga pihak tersebut sangat memungkinkan apabila satu instrumen memiliki lebih dari satu peran. Dalam penelitian ini, ketiga kategori tersebut diantaranya adalah:

##### a. *Client* (C) atau klien

*Client* merupakan pihak yang berperan menyebabkan terjadinya intervensi terhadap penelitian yang sedang dikaji. Dalam penelitian ini, (C) adalah Peneliti (Priyati Lestari) serta Pembimbing I (Amarulla Octavian)

dan Pembimbing II (Trismadi) yang merupakan kelompok akademisi dan berada di bawah naungan Universitas Pertahanan.

b. *Practitioner* (P) atau praktisi

Praktisi merupakan pihak yang melakukan kajian atau penelitian menggunakan metode SSM, dimana dalam penelitian ini yang bertindak sebagai (P) adalah Peneliti (Priyati Lestari).

c. *Owner* (O) atau pemilik isu

Pemilik isu merupakan pihak yang berkepentingan dan terkena dampak dari permasalahan penelitian. Dalam penelitian ini, yang bertindak sebagai (O) adalah instrumen yang terlibat baik sebagai kelompok utama atau pendukung diantaranya adalah Kemenko Kemaritiman, Kemhub, KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI dan ITS.

#### 4.3.2 Analisis Dua (Sosial)

Analisis dua atau analisis sosial terdiri dari tiga kategori analisa, yaitu elemen Peran (*Role*), elemen Norma (*Norms*) dan elemen Nilai (*Values*). Analisis sosial akan dikaji dengan tiga elemen tersebut sehingga memberikan pemahaman yang komprehensif terhadap obyek penelitian. Berikut penjabaran ketiga elemen dari analisis sosial:

a. Elemen peran (*Role*)

Penentuan elemen peran dalam sebuah penelitian ditentukan dengan merumuskan terlebih dahulu siapa saja aktor yang terlibat dalam penelitian ini. Sebelumnya telah disebutkan bahwa *Owner* dari penelitian ini adalah Kemenko Kemaritiman, Kemhub, KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI dan ITS.

Selanjutnya pengkategorian kelompok instrumen yang berperan dalam obyek penelitian. Kategori yang dibuat meliputi kelompok utama dan pendukung. Kelompok utama, dimana dalam kelompok ini adalah aktor yang secara langsung berperan dalam perumusan kebijakan dan memahami kerangka proses penetapan PSSA oleh Kemenko Kemaritiman dan Kemhub. Kelompok pendukung, dimana dalam

kelompok ini adalah aktor yang terkena dampak dari kebijakan yang dikeluarkan oleh kelompok utama dan sekaligus melaksanakan kebijakan tersebut. Dalam penelitian ini kelompok pendukung adalah KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu dan ITS. Penjelasan tentang peran kelompok-kelompok tersebut lebih lanjut disajikan dalam tabel berikut:

**Tabel 4. 1. Pembagian Kelompok pada Analisis Dua (Sosial)**

<b>Kelompok Utama</b>	<p><b>Kementerian Koordinator Kemaritiman</b></p> <p>Kemenko Kemaritiman berperan dalam melakukan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan dan pelaksanaan kebijakan K/L terkait dengan isu bidang kemaritiman serta pengendalian pelaksanaan kebijakan tersebut. Kemenko kemaritiman turut membawahi Kemhub dan KKP. Hal tersebut sebagaimana tercantum dalam Pepres No.10 Tahun 2015. Dalam rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, Kemenko Kemaritiman membentuk tim dan melibatkan K/L terkait untuk turut berperan.</p>
	<p><b>Kementerian Perhubungan</b></p> <p>Kemhub selaku administrator maritim dan <i>focal point</i> di IMO dalam rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA juga sekaligus sebagai <i>leading sector</i>. Dimana Kemhub bertanggung jawab dalam penyelenggaraan seluruh rangkaian dalam penetapan Selat Lombok sebagai PSSA bersama dengan Kemenko Kemaritiman mulai dari proses pengajuan, pembahasan hingga penetapan.</p>
<b>Kelompok Pendukung</b>	<p><b>Kementerian Kelautan dan Perikanan</b></p> <p>Rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA utamanya wilayah yang akan diajukan adalah Nusa Penida. Nusa Penida telah diakui dan ditetapkan secara</p>

	<p>nasional sebagai <i>Marine Protected Area</i> (MPA) melalui Kepmen Kelautan dan Perikanan No.24 Tahun 2014 tentang Kawasan Konservasi Perairan Nusa Penida Kabupaten Klungkung di Provinsi Bali. Oleh karenanya KKP dilibatkan dalam pembahasan terkait PSSA untuk <i>mensupport</i> dari segi ekologi kawasan tersebut.</p>
	<p><b>Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan</b>          Berdasarkan Perpres No.16 Tahun 2015 Dirjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan dibawah KLHK bertugas dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan. KLHK dilibatkan dalam pembahasan terkait penyusunan PSSA Selat Lombok karena KLHK juga melakukan kajian terkait pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan.</p>
	<p><b>Pusat Hidro Oseanografi TNI AL (Pushidrosal)</b>          Pushidrosal merupakan lembaga hidrografi nasional Indonesia, dilibatkan dalam pembahasan PSSA sebagaimana fungsinya adalah menyiapkan dan menyediakan data dan informasi hidro-oseanografi berupa peta laut dan publikasi nautika. Pushidrosal juga merupakan anggota dari <i>International Hydrographic Organization</i> (IHO).</p>
	<p><b>Kementerian Luar Negeri RI</b>          Kemlu RI merupakan <i>Indonesia Official Focal Point</i> dari seluruh kegiatan eksternal Indonesia. Kemlu RI juga berperan dalam diplomasi dan analisis aspek hukum internasional, serta mengawal selama proses berlangsung.</p>

	<p><b>Intitut Teknologi Sepuluh November (ITS), Pusat Penelitian Keandalan dan Keselamatan</b></p> <p>Keterlibatan ITS adalah dalam penyiapan dokumen proposal <i>routing measures</i>, dalam hal ini dalam pengusulan TSS di Selat Lombok dan Selat Sunda. Penilaian risiko (frekuensi tubrukan) di Selat Lombok yang dilakukan saat penyiapan dokumen TSS menjadi dasar dalam pembahasan dan penyiapan dokumen PSSA.</p>
--	--

b. Elemen norma (*Norms*)

Elemen norma merupakan elemen yang menjelaskan tentang kriteria, standard an/atau ketentuan yang berlaku teradap posisi serta perilaku yang sesuai dengan peran. Norma yang dimaksud dalam penelitian ini adalah segala peraturan atau pedoman yang tertulis maupun tidak terkait dengan bagaimana Kemenko Kemaritiman, Kemhub, KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI dan ITS dalam memaksimalkan upaya penetapan Selat Lombok sebagai PSSA guna mendukung keamanan maritim.

Norma tersebut berdasar pada beberapa dokumen yang menjadi pedoman seperti UNCLOS 1982 yang menjadi pedoman utama kebijakan tata kelola laut di dunia, IMO *Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas* sebagai landasan dalam penyusunan proposal PSSA.

c. Elemen nilai (*Values*)

Elemen nilai dalam penelitian ini merupakan aspek kebenaran dari seluruh informan penelitian yang terlibat serta bagaimana penerjemahannya di lapangan. Nilai tersebut mengacu pada penetapan Selat Lombok sebagai PSSA untuk mendukung keamanan maritim. Dalam penelitian ini melihat pandangan dari informan terhadap keuntungan dan kerugian yang diperoleh Indonesia apabila PSSA diterapkan di Selat

Lombok dan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA masih belum disahkan. Nilai yang diperoleh adalah sebagai berikut :

(i) Keuntungan dan kerugian yang diperoleh Indonesia apabila PSSA diterapkan di Selat Lombok:

1. PSSA berperan dalam melindungi daerah sensitif terhadap dampak negatif dari aktivitas pelayaran internasional
2. Terdapat tantangan yang akan dihadapi apabila PSSA diterapkan di Selat Lombok

(ii) Penetapan PSSA di Selat Lombok masih belum disahkan:

1. Tahapan proses yang harus dilalui dalam penetapan PSSA membutuhkan waktu
2. Terdapat kendala terkait pengumpulan data yang melibatkan beberapa K/L

#### 4.3.3 Analisis Tiga (Politik)

Analisis politik diyakini dapat menentukan sesuatu yang boleh dilakukan maupun tidak. Melalui analisis ini akan menguraikan struktur *power* dalam sebuah situasi dan menentukan bagaimana mengatasinya. Analisis politik terdiri dari pembahasan *disposition of power* dan *nature of power* yang dibahas dari tiap institusi yang terkait dengan penelitian dari kelompok utama dan pendukung dalam penelitian ini.

##### a. *Disposition of Power*

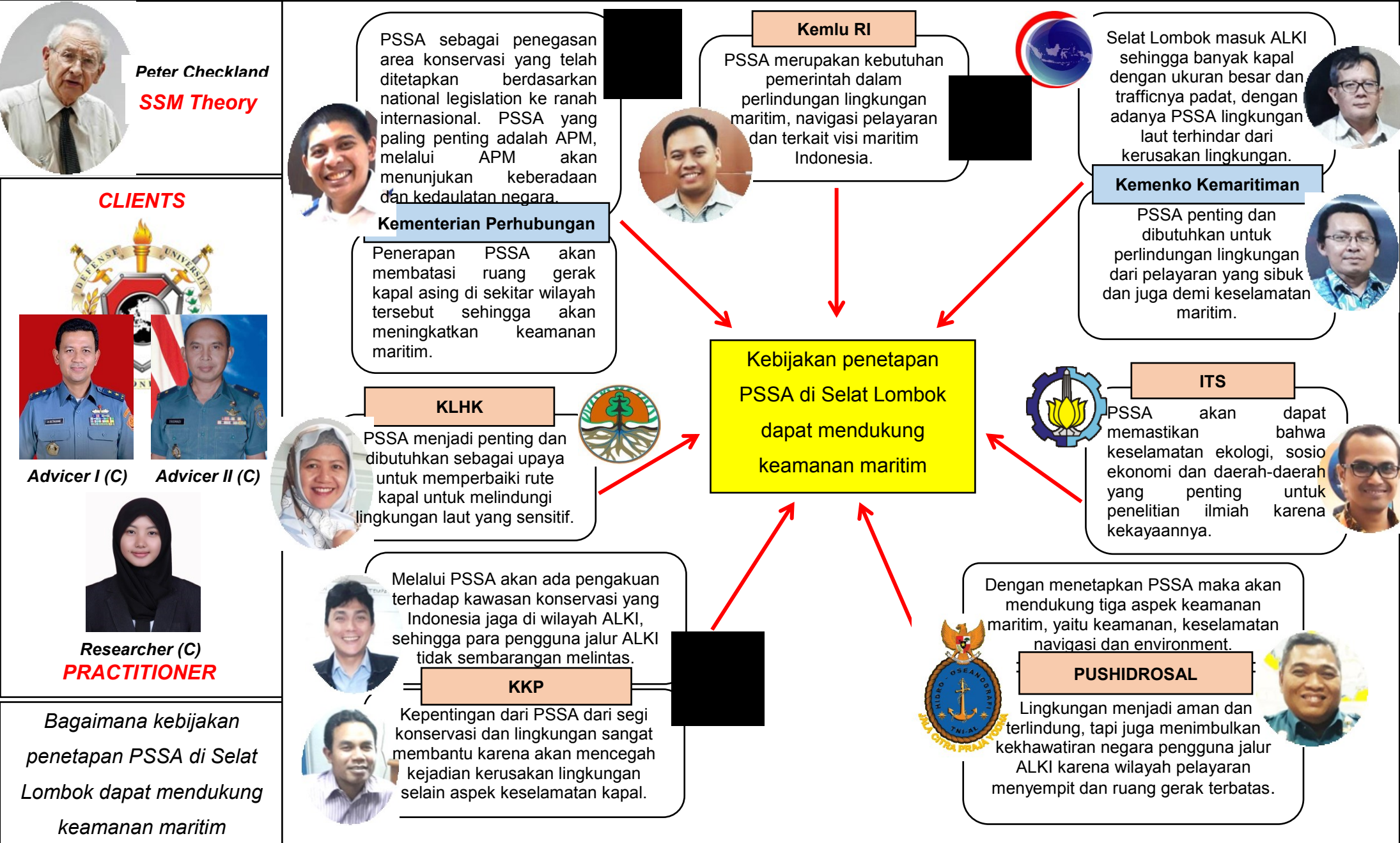
Kemenko Kemaritiman sebagai koordinator seluruh K/L yang terkait dengan rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA berperan dalam kordinasi, sinkronisasi K/L tersebut dalam merumuskan, menetapkan dan menjalankan kebijakan terkait dengan bidang kemaritiman khususnya perlindungan lingkungan maritim serta membentuk tim dengan pembagian perannya masing-masing. Kemudian Kemhub selaku *leading sector* dari rencana penetapan ini, mengelola jalannya proses penetapan PSSA Selat Lombok. KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI dan ITS dilibatkan dalam proses penyusunan dokumen untuk mensupport rencana penetapan ini sesuai dengan fungsi tugasnya masing-masing.

b. *Nature of Power*

Kemampuan untuk mempengaruhi dan mengajak seluruh K/L terkait untuk mencapai tujuan bersama yaitu perlindungan lingkungan maritim dimana Selat Lombok sebagai PSSA dan kemampuan untuk memperoleh dukungan dari negara lain untuk menyetujui PSSA Selat Lombok dengan menggalang dukungan dari negara tersebut melalui jalan diplomasi.

4.3.4 *Rich Picture*

*Rich Picture* merupakan gambaran dari tahapan SSM sebelumnya dan hasil pengambilan data peneliti kepada informan yang dituangkan dalam bentuk rancang gambar. *Rich picture* bertujuan untuk memperoleh gambaran yang bersifat keseluruhan atas permasalahan dan temuan dari penelitian. Dalam *rich picture* berikut dapat dilihat bagaimana pandangan dari masing-masing informan terkait dengan topik penelitian yang dibahas, yaitu bagaimana keuntungan dan kerugian yang diperoleh Indonesia apabila *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) diterapkan di Selat Lombok dalam konteks keamanan maritim dan mengapa penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok masih belum disahkan.



Gambar 4. 12. Rich Picture Penelitian

#### 4.3.5 System Thinking

Proses ketiga dan keempat dari SSM setelah menggambarkan permasalahan dan temuan dalam *rich picture* selanjutnya akan dijabarkan dalam subbab ini dengan membuat *root definition*. *Root definition* berfungsi untuk mengetahui apakah sistem penyelesaian masalah sudah relevan dengan situasi problematis. Hasil dari analisa ini berupa model konseptual.

##### a. Root Definition

*Root Definition* dirumuskan dalam dua pertanyaan yang mewakili pertanyaan penelitian. Pembahasan *root definition* menggunakan rumus PQR yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan Apa, Mengapa dan Bagaimana (*what, why and how*). Rumus PQR yang dimaksud sebagai berikut:

“Melakukan P dengan Q  
untuk mencapai R”

*Root definition* yang telah dirumuskan akan diuji dan disempurnakan dengan CATWOE (*Customer, Actors, Transformation, Worldview, Owners, Environment*). Identifikasi dengan menggunakan CATWOE sesuai dengan langkah-langkah dalam pengolahan data SSM. Model konseptual yang nanti akan dibuat menggunakan dasar dari hasil identifikasi CATWOE tersebut.

Hasil dari CATWOE tersebut dianalisa lebih lanjut dengan kriteria ‘3E’ dari SSM untuk mengukur kinerja dari sistem aktivitas tersebut. Kriteria ‘3E’ terdiri dari *efficacy* (apakah proses transformasi benar-benar dapat mewujudkan hasil yang diinginkan), *efficiency* (apakah dapat berlangsung efisien/ dengan penggunaan sumber daya yang minimal), *effectiveness* (apakah dapat membantu tercapainya tujuan jangka panjang dalam rumus PQR). Penilaian berdasarkan kriteria ‘3E’ diharapkan menjawab obyek penelitian.

**Tabel 4. 2. Root Definitions Penelitian**

<i>Root Definition</i>	Pertanyaan Penelitian (dalam bentuk pernyataan)	<i>Relevant System</i>
RD-1	Keuntungan dan kerugian apabila PSSA diterapkan di Selat Lombok dalam konteks keamanan maritim	Menjadikan Selat Lombok sebagai PSSA (P) dengan menilai keuntungan dan kerugiannya (Q) untuk mencapai kondisi yang aman bagi lingkungan dan pelayaran di Selat Lombok (R).
RD-2	Penetapan Selat Lombok sebagai PSSA belum disahkan	Mengatasi hambatan dan kendala dalam pengesahan PSSA Selat Lombok (P) dengan melengkapi dokumen yang disyaratkan (Q) untuk mempercepat proses penetapan (R).

**Tabel 4. 3. RD-1: Analisis CATWOE dan 3E**

RD-1	Menjadikan Selat Lombok sebagai PSSA (P) dengan menilai keuntungan dan kerugiannya (Q) untuk mencapai kondisi yang aman bagi lingkungan dan pelayaran di Selat Lombok (R)
ANALISA CATWOE	
C (Customer)	PSSA Selat Lombok beserta tindakan perlindungan tambahan lainnya yang terintegrasi didalamnya.
A (Actor)	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan
T (Transformation)	Menetapkan Nusa Penida sebagai PSSA beserta

	tindakan perlindungan tambahan lainnya yang dianggap dapat meningkatkan perlindungan lingkungan maritim
W (Worldview)	Nusa Penida yang terletak di wilayah perairan Selat Lombok (ALKI II) dengan <i>traffic</i> kapal yang cukup padat penting untuk diperhatikan keamanannya terutama terkait bahaya yang dapat ditimbulkan pelayaran kapal terhadap lingkungan maritim maupun keselamatan kapal itu sendiri. Indonesia sebagai negara pantai memiliki kewajiban dalam menjaga keamanan wilayahnya.
O (Owners)	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan
E (Environment)	Perangkat penanggulangan kejadian kecelakaan atau pencemaran belum ada
KRITERIA 3E	
Efficacy	Melalui tindakan perlindungan tambahan lainnya yang tepat dapat mendukung penetapan PSSA Selat Lombok, meningkatkan perlindungan kawasan dan mencegah kerusakan atau pencemaran di daerah tersebut yang diakibatkan oleh aktivitas pelayaran internasional
Efficiency	Sebagai negara anggota IMO yang terdiri dari 172 negara dapat mempermudah Indonesia menunjukkan bahwa di wilayah Selat Lombok (ALKI II) terdapat daerah sensitif yang perlu dijaga dari aktivitas pelayaran internasional
Effectiveness	Mengkaji kerugian atau tantangan yang akan dihadapi dapat mencegah terjadinya kerugian tersebut, sehingga keamanan maritim di Selat

	Lombok dapat terjamin
--	-----------------------

**Tabel 4. 4. RD-2: Analisis CATWOE dan 3E**

RD-2	Mengatasi hambatan dan kendala dalam pengesahan PSSA Selat Lombok (P) dengan melengkapi dokumen yang disyaratkan (Q) untuk mempercepat proses penetapan (R)
ANALISA CATWOE	
C (Customer)	Pengesahan PSSA Selat Lombok
A (Actor)	Kementerian Perhubungan, KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI dan ITS
T (Transformation)	Penyusunan strategi dalam menyelesaikan proses pengajuan dan pembahasan PSSA Selat Lombok.
W (Worldview)	Pembahasan PSSA Selat Lombok yang sudah berlangsung cukup lama dan Indonesia telah berkomitmen melaksanakan perlindungan lingkungan laut sehingga mengajukan untuk menetapkan PSSA di wilayah perairannya dalam kurun waktu tertentu.
O (Owners)	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan
E (Environment)	Keterbatasan waktu, kepentingan negara lain
KRITERIA 3E	
Efficacy	Penyusunan strategi yang tepat dapat memaksimalkan proses yang ada terkait pengesahan PSSA Selat Lombok
Efficiency	Melibatkan K/L terkait dapat mempermudah dalam menyelesaikan proses pengajuan dan pembahasan PSSA Selat Lombok
Effectiveness	Melalui strategi yang lebih jelas akan memperlancar proses yang mengalami hambatan dan mengatasi

	kendala yang ada
--	------------------

#### b. Model Konseptual

Tahapan SSM selanjutnya adalah pembentukan model konseptual (tahap keempat dari tujuh tahap SSM). Pembentukan model konseptual menghubungkan seluruh kegiatan yang akan dilakukan dalam rangka proses T pada analisa CATWOE sehingga menjadi suatu sistem yang utuh. Langkah ini merupakan penggabungan semua langkah yang telah dilakukan pada tahap ketiga dalam penentuan sistem yang relevan untuk digunakan dalam penyelesaian permasalahan penelitian.

**Tabel 4. 5. Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-1**

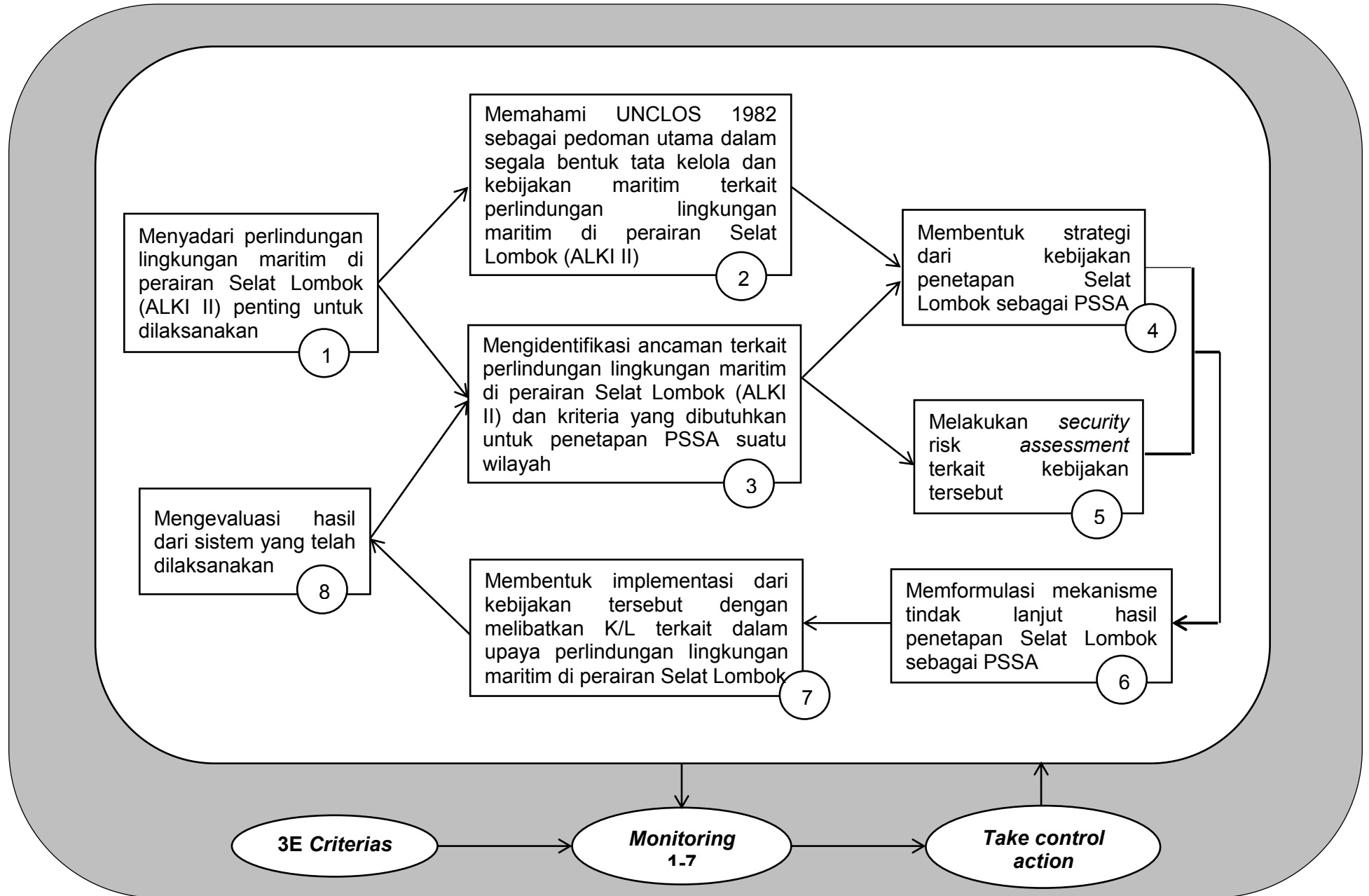
RD-1	Aktivitas	Deksripsi Aktivitas
Menjadikan Selat Lombok sebagai PSSA (P) dengan menilai keuntungan dan kerugiannya (Q) untuk mencapai kondisi yang aman bagi lingkungan dan pelayaran di Selat Lombok (R)	Aktivitas 1	Menyadari bahwa perlindungan lingkungan maritim di perairan Selat Lombok (ALKI II) penting untuk dilaksanakan dan PSSA merupakan salah satu <i>management tool</i> dalam upaya perlindungan lingkungan maritim
	Aktivitas 2	Memahami UNCLOS 1982 sebagai pedoman utama dalam segala bentuk tata kelola dan kebijakan maritim terkait perlindungan lingkungan maritim di perairan Selat Lombok (ALKI II) dan IMO <i>Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas</i>
	Aktivitas 3	Mengidentifikasi ancaman terkait perlindungan lingkungan maritim di

		perairan Selat Lombok (ALKI II) dan kriteria yang dibutuhkan untuk penetapan PSSA suatu wilayah dalam IMO <i>Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas</i>
	Aktivitas 4	Membentuk strategi dari kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA
	Aktivitas 5	Melakukan <i>security risk assessment</i> terkait kebijakan tersebut
	Aktivitas 6	Memformulasi mekanisme tindak lanjut hasil penetapan Selat Lombok sebagai PSSA
	Aktivitas 7	Membentuk implementasi dari kebijakan tersebut dengan melibatkan K/L terkait dalam upaya perlindungan lingkungan maritim di perairan Selat Lombok
	Aktivitas 8	Mengevaluasi hasil dari sistem yang telah dilaksanakan

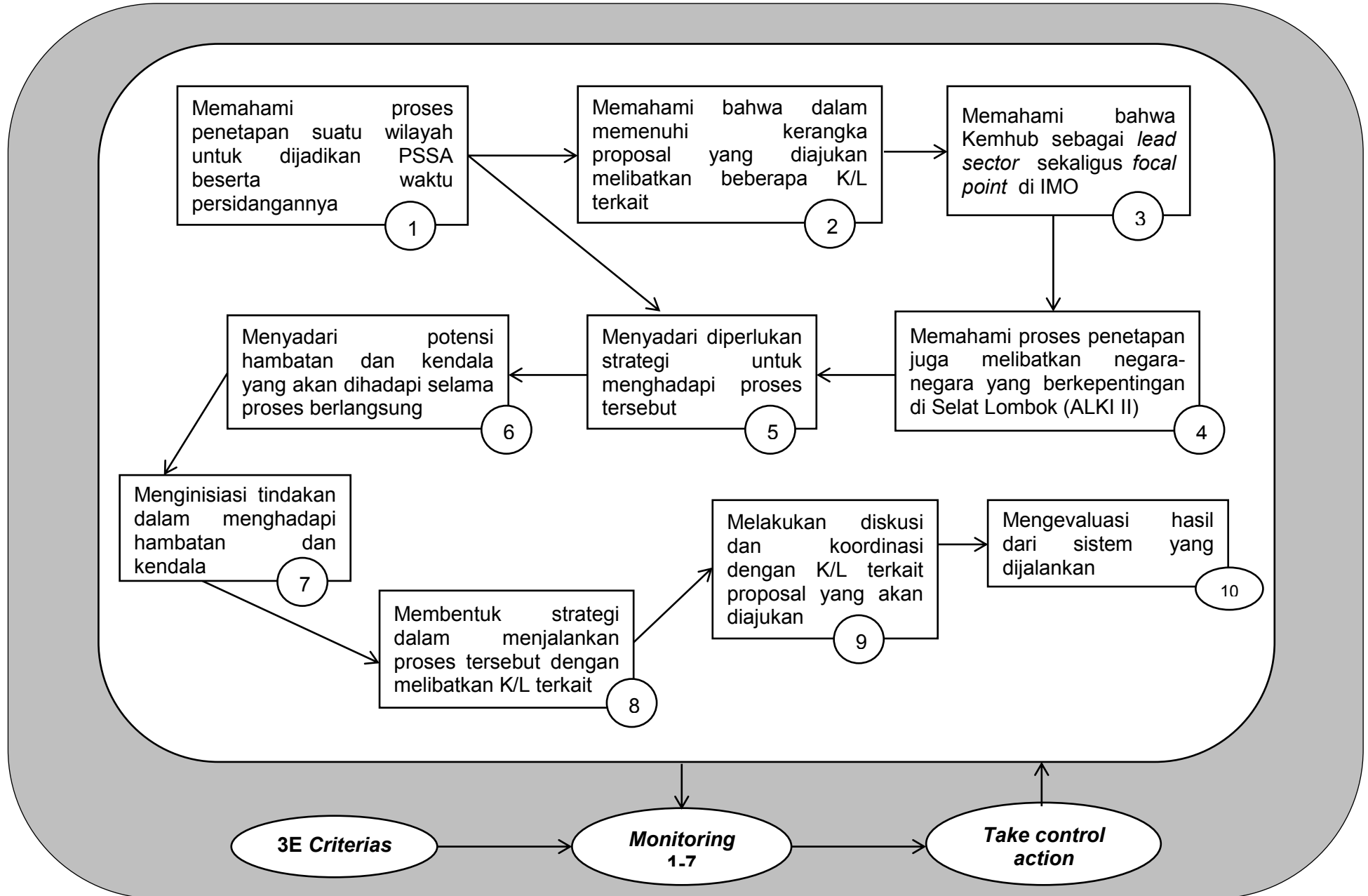
**Tabel 4. 6. Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-2**

RD-2	Aktivitas	Deksripsi Aktivitas
Mengatasi hambatan dan kendala dalam pengesahan PSSA Selat Lombok (P) dengan melengkapi	Aktivitas 1	Memahami proses penetapan suatu wilayah untuk dijadikan PSSA beserta waktu persidangannya
	Aktivitas 2	Memahami bahwa dalam

dokumen yang disyaratkan (Q) untuk mempercepat proses penetapan (R)		memenuhi kerangka proposal yang diajukan melibatkan beberapa K/L terkait
	Aktivitas 3	Memahami bahwa Kemhub sebagai <i>lead sector</i> sekaligus <i>focal point</i> di IMO
	Aktivitas 4	Memahami proses penetapan juga melibatkan negara-negara yang berkepentingan di Selat Lombok (ALKI II)
	Aktivitas 5	Menyadari diperlukan strategi untuk menghadapi proses tersebut
	Aktivitas 6	Menyadari potensi hambatan dan kendala yang akan dihadapi selama proses berlangsung
	Aktivitas 7	Menginisiasi tindakan dalam menghadapi hambatan dan kendala
	Aktivitas 8	Membentuk strategi dalam menjalankan proses tersebut dengan melibatkan K/L terkait
	Aktivitas 9	Melakukan diskusi dan koordinasi dengan K/L terkait proposal yang akan diajukan
	Aktivitas 10	Mengevaluasi hasil dari sistem yang dijalankan



Gambar 4. 13. Model Konseptual dari Aktivitas RD-1



Gambar 4. 14. Model Konseptual dari Aktivitas RD-2

#### 4.3.6 Perbandingan Model Konseptual dengan Realitas

Tahap kelima SSM adalah perbandingan model konseptual dengan realitas yang ditemukan di dunia nyata (temuan di lapangan saat pengumpulan data). Berdasarkan temuan yang diperoleh akan menjadi rumusan langkah tindakan untuk perbaikan yang dapat direkomendasikan sebagai penyelesaian masalah di lapangan. Peneliti selanjutnya menentukan pertanyaan untuk meninjau ulang situasi problematis dunia nyata berdasarkan sistem aktivitas dalam model konseptual. Pertanyaan dibentuk berdasarkan pemikiran logis dari peneliti sebagai praktisi SSM.

Tabel 4. 7. Perbandingan Model Konseptual RD-1

No.	Aktivitas	Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi nyata di lapangan dan apakah memberikan solusi terhadap permasalahan yang terjadi?	Siapa yang melaksanakan kegiatan tersebut?	Apakah bentuk dari proses dalam model konseptual dapat berlangsung ( <i>sustain</i> ) ?  Adakah alternative dalam melakukan kegiatan tersebut ?
1.	Menyadari bahwa perlindungan lingkungan maritim di perairan Selat Lombok (ALKI II) penting untuk dilaksanakan dan PSSA merupakan salah satu <i>management tool</i> dalam upaya perlindungan lingkungan maritim	Telah terlaksana, sebagai fondasi awal atau <i>awareness</i> terhadap isu terkait perlindungan lingkungan.	Pemerintah beserta K/L terkait	Hal ini menjadi dasar dilaksanakannya berbagai upaya dalam melindungi lingkungan laut.
2.	Memahami UNCLOS 1982 sebagai pedoman utama dalam segala bentuk tata kelola dan kebijakan maritim terkait perlindungan lingkungan maritim di	Telah terlaksana, hal ini menjadi dasar dan norma dari berbagai kebijakan terkait perlindungan lingkungan maritim yang dikeluarkan oleh negara dalam hal ini K/L yang berwenang	Kemenko Kemaritiman, Kementerian Perhubungan, KKP dan KLHK	Hukum laut internasional harus menjadi dasar dari segala kebijakan tata kelola di laut, termasuk Selat

	perairan Selat Lombok (ALKI II) dan IMO <i>Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea</i>	melaksanakan upaya perlindungan lingkungan maritim.		Lombok, maka aktivitas ini menjadi mutlak.
3.	Mengidentifikasi ancaman terkait perlindungan lingkungan maritim di perairan Selat Lombok (ALKI II) dan kriteria yang dibutuhkan untuk penetapan PSSA suatu wilayah dalam IMO <i>Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas</i>	Telah terlaksana, ancaman berasal dari kegiatan aktivitas pelayaran kapal dan alam yang secara langsung dan tidak akan berpengaruh terhadap kondisi lingkungan. Selat Lombok merupakan ALKI yang dilalui pelayaran internasional dan <i>traffiknya</i> padat serta terdapat area konservasi di sana.	Kementerian Perhubungan, KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI	Pembahasan PSSA masih dalam tahap penyusunan proposal dan pengumpulan bukti terkait. Kajian terkait tindakan perlindungan lingkungan maritim yang tepat dalam mengatasi ancaman di wilayah tertentu perlu dilakukan.
4.	Membentuk strategi dari kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan terkait perlindungan lingkungan maritim lainnya dan dokumen sebelumnya.
5.	Melakukan <i>security</i> risk	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko	Perlu dibentuk untuk

	<i>assessment</i> terkait kebijakan tersebut		Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	mendukung kebijakan terkait perlindungan lingkungan maritim lainnya dan dokumen sebelumnya. PSSA harus bisa mengakomodir sejauh mana bisa melindungi lingkungan dari dampak pencemaran dan kerusakan. <i>Risk assessment</i> yang sudah ada hendaknya disesuaikan dengan jenis ancaman yang dihadapi dan menilai seberapa besar dapat menanggulangi dampak yang ditimbulkan dari ancaman tersebut.
6.	Memformulasi mekanisme tindak lanjut hasil penetapan Selat Lombok sebagai PSSA	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan terkait perlindungan lingkungan maritim lainnya. Penetapan

				Selat Lombok sebagai PSSA tidak berhenti pada pengesahan secara internasional saja. PSSA yang sudah ditetapkan dan disahkan hendaknya ditindaklanjuti dan diterjemahkan dalam kegiatan yang lebih signifikan.
7.	Membentuk implementasi dari kebijakan tersebut dengan melibatkan K/L terkait dalam upaya perlindungan lingkungan maritim di perairan Selat Lombok	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko Kemaritiman, Kementerian Perhubungan dan K/L terkait	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan terkait perlindungan lingkungan maritim lainnya. Perlindungan lingkungan maritim tidak hanya dilaksanakan oleh satu lembaga melainkan melibatkan berbagai K/L untuk menjaga dan melakukan pengawasan sesuai tugas fungsi masing-

				masing.
8.	Mengevaluasi hasil dari sistem yang telah dilaksanakan	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Evaluasi adalah bagian terpenting dari pelaksanaan kebijakan. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap mana perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamika dan hasil evaluasi itu sendiri

Tabel 4. 8. Perbandingan Model Konseptual RD-2

No.	Aktivitas	Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi nyata di lapangan dan apakah memberikan solusi terhadap permasalahan yang terjadi?	Siapa yang melaksanakan kegiatan tersebut?	Apakah bentuk dari proses dalam model konseptual dapat berlangsung ( <i>sustain</i> ) ?  Adakah alternative dalam melakukan kegiatan tersebut ?
1.	Memahami proses penetapan suatu wilayah untuk dijadikan PSSA beserta waktu persidangannya	Telah terlaksana, proposal PSSA Selat Lombok akan disubmisi pada persidangan MEPC ke-74 di bulan Mei 2019	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Hal ini merupakan informasi dasar dalam mengajukan suatu wilayah untuk ditetapkan menjadi PSSA
2.	Memahami bahwa dalam memenuhi kerangka proposal yang diajukan melibatkan beberapa K/L terkait	Telah terlaksana, pengumpulan bukti yang dibutuhkan dalam memenuhi kerangka proposal didukung oleh data-data dari kemhub, KKP, KLHK, Pushidrosal	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Karena kerangka proposal tersebut didalamnya terdapat kriteria-kriteria yang datanya berasal dari K/L tertentu, sehingga aktivitas ini menjadi penting dan harus

				dilakukan
3.	Memahami bahwa Kemhub sebagai <i>lead sector</i> sekaligus <i>focal point</i> di IMO	Telah terlaksana, K/L terkait menghadiri forum persiapan dan pembahasan PSSA yang diadakan Kemhub	KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI, ITS	Dengan kemhub sebagai <i>lead sector</i> dan <i>focal point</i> akan mempermudah jalannya persiapan dan pembahasan PSSA Selat Lombok
4.	Memahami proses penetapan juga melibatkan negara-negara yang berkepentingan di Selat Lombok (ALKI II)	Telah terlaksana, dalam forum persiapan dan pembahasan PSSA turut mengundang perwakilan dari negara-negara tetangga yang ada di Indonesia	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Harus memperhatikan kepentingan negara lain juga, paling tidak agar tidak merugikan kepentingan negara sendiri
5.	Menyadari diperlukan strategi untuk menghadapi proses tersebut	Telah terlaksana, Kemhub dibantu Kemenko Kemaritiman mempersiapkan dan menjalin koordinasi dengan K/L terkait	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Proses penetapan PSSA membutuhkan waktu apabila Indonesia tidak dapat memenuhi kerangka waktu yang diberikan akan semakin memperlambat proses penetapan.

6.	Menyadari potensi hambatan dan kendala yang akan dihadapi selama proses berlangsung	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko Kemaritiman, Kementerian Perhubungan, KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI, ITS	Informasi dasar yang penting agar hambatan dan kendala tersebut tidak terjadi atau paling tidak dapat diatasi secara dini
7.	Menginisiasi tindakan dalam menghadapi hambatan dan kendala	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko Kemaritiman, Kementerian Perhubungan, KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI, ITS	Perlu dibentuk untuk mengatasi segala hambatan dan kendala selama proses penetapan berlangsung dengan tepat dan cepat tanpa menimbulkan masalah baru
8.	Membentuk strategi dalam menjalankan proses tersebut dengan melibatkan K/L terkait	Telah terlaksana, tahap persiapan dan pembahasan PSSA dilakukan melalui forum yang melibatkan K/L dan negara tetangga, melakukan diplomasi dengan negara tetangga	Kemenko Kemaritiman, Kementerian Perhubungan, Kemlu RI	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan terkait perlindungan lingkungan maritim lainnya dan dokumen sebelumnya.
9.	Melakukan diskusi dan koordinasi dengan K/L terkait	Telah terlaksana, pembahasan PSSA dilaksanakan melalui forum	Kementerian Perhubungan, KKP,	Aktivitas ini harus dilakukan karena

	proposal yang akan diajukan	bersama K/L terkait dan pengumpulan data dilaksanakan oleh setiap K/L yang kemudian dikolektif oleh Kemhub.	KLHK, Pushidrosal, Kemlu RI, ITS	pengumpulan bukti untuk memenuhi kerangka proposal tidak bertumpu pada satu lembaga.
10.	Mengevaluasi hasil dari sistem yang dijalankan	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemenko Kemaritiman dan Kementerian Perhubungan	Evaluasi adalah bagian terpenting dari pelaksanaan kebijakan. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap mana perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamika dan hasil evaluasi itu sendiri

#### 4.4 Pembahasan

Setelah tahap perbandingan model konseptual maka penelitian ini akan meninjau lebih lanjut dengan menggunakan teori, konsep dan hasil penelitian terdahulu. Teori, konsep dan penelitian terdahulu yang dianggap relevan terhadap penelitian ini juga diperhatikan kedudukannya dan dijadikan *key performance index* serta membentuk pola pikir dari penelitian. Proses analisis ini dapat juga disebut refleksi teoritis. Refleksi teoritis mengacu pada tabel perbandingan model konseptual. Tahap ini adalah tahap keenam dari tujuh tahap analisa SSM, dimana pada subbab ini akan merumuskan saran tindakan yang nyata untuk dilakukan yang didapat dari analisa dan *logic of thinking* praktisi penelitian SSM. Selanjutnya tahap akhir dari SSM adalah *design of action program* yang akan ditekankan pada akhir dari tesis ini dimana bagian tersebut merupakan intisari dari hasil analisa di sub-bab ini.

##### 4.4.1 Kebijakan Penetapan PSSA dalam Mendukung Keamanan Maritim

Kebijakan sejatinya dibuat untuk memberikan manfaat yang dapat dirasakan seluruh elemen negara dan bertujuan untuk mewujudkan cita-cita bangsa yaitu kesejahteraan rakyat. Disamping itu kebijakan yang dibuat juga harus bisa menjamin keamanan sehingga akan semakin besar manfaat yang diperoleh dari kebijakan itu sendiri. Kebijakan terkait perlindungan lingkungan laut yakni salah satunya melalui penetapan Selat Lombok khususnya Nusa Penida sebagai PSSA harus benar-benar bisa menjamin keamanan maritim khususnya terkait *environment*. Dalam menjamin keamanan maritim, negara harus bisa memastikan bahwa wilayah laut aman untuk dipergunakan bagi pengguna dan terbebas dari segala bentuk ancaman dan gangguan terhadap berbagai aktifitas baik penggunaan dan pemanfaatan sumber daya laut. Terkait dengan kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dalam upaya perlindungan lingkungan laut, potensi ancaman yang dihadapi adalah

ancaman kerusakan dan pencemaran laut yang diakibatkan oleh aktivitas pelayaran internasional.

Ancaman kerusakan dan pencemaran laut yang dimaksud dapat berasal dari kegiatan operasional kapal, polusi yang tidak disengaja seperti akibat terjadinya kecelakaan kapal, polusi yang disengaja seperti pembuangan limbah berbahaya ke lingkungan laut dan pembuangan *ballast water* yang dilakukan sembarangan, serta kerusakan fisik habitat yang berdampak pada kehidupan biota laut atau hilangnya keanekaragaman hayati seperti terjadinya kapal kandas akibat menabrak terumbu karang.<sup>99</sup> Pencemaran yang bersumber dari kapal umumnya merupakan pembuangan rutin limbah yang dilakukan kapal berupa limbah minyak, pembersihan kapal tanker, kebocoran kapal saat berlayar, kecelakaan kapal yang mengakibatkan tumpahnya bahan bakar atau bahan pencemar lainnya ke laut dan kegiatan kapal yang sengaja dilakukan misalnya dumping.

Aktivitas tersebut dapat mengakibatkan kerusakan lingkungan atau habitat bagi biota laut yang ada. Kerusakan habitat tersebut dapat berpengaruh terhadap produktivitas maupun perkembangbiakan biota laut, karena pada umumnya biota laut memiliki kerentanan atau sensitif terhadap perubahan fisik lingkungannya. Sebagai contoh tumpahan minyak akibat kecelakaan kapal dapat menimbulkan dampak seperti lapisan minyak di permukaan laut akan menghalangi penetrasi sinar matahari, menghalangi pertukaran gas dari atmosfer dan mengurangi kelarutan oksigen sehingga mempengaruhi reproduksi, perkembangan, pertumbuhan dan perilaku biota laut bahkan secara langsung dapat menyebabkan kematian karena molekul yang terkandung dalam minyak tersebut dapat merusak membran sel biota laut dan berpengaruh pada organ-organ biota laut tersebut.

---

<sup>99</sup> Edward Kleverlaan, "Overview of PSSA Concept", International Workshop on the Proposal of Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) Lombok Strait, Jakarta, 2018.

Kegiatan operasional kapal lainnya yang dapat berpengaruh terhadap biota laut adalah polusi suara atau kebisingan yang diakibatkan oleh lalu lintas kapal berukuran besar. Sebagaimana penelitian yang dilakukan oleh WWF menyatakan bahwa peningkatan kebisingan di perairan menimbulkan masalah yang dihadapi oleh biota laut seperti paus, lumba-lumba maupun mamalia laut lainnya diantaranya kesulitan menemukan pasangan, mencari makan dan berpotensi menjauhkan biota tersebut dari habitat utama.<sup>100</sup> Sebagaimana pendapat Malisan menyatakan bahwa terdapat kecenderungan peningkatan pencemaran laut akibat tumpahan minyak dan prosentase kejadiannya merata di semua rute pelayaran Indonesia terutama perairan yang dilayari oleh kapal-kapal besar. Adapun prosentase lokasi kejadian tumpahan minyak diantaranya Selat Malaka 25%, ALKI II 20%, Perairan Kepri 20%, Laut Jawa 20% dan Selatan Jawa 15%.<sup>101</sup> Kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA diharapkan dapat mengatasi berbagai ancaman kerusakan dan pencemaran laut tersebut.

Berdasarkan teori keamanan, dimensi keamanan terkait dalam penelitian ini termasuk dimensi keamanan dalam pandangan non-tradisional, lebih detail penggambaran tersebut disajikan pada Tabel 4.1.

**Tabel 4. 1. Dimensi Keamanan dalam Pandangan Non-Tradisional**

<b>Dimensi Keamanan</b>	<b>Keamanan Non-Tradisional</b>
<i>The origin of threat</i>	Ancaman berasal dari aktivitas pelayaran; kegiatan operasional kapal, polusi yang tidak disengaja, polusi yang disengaja, kerusakan fisik habitat
<i>The nature of threat</i>	Ancaman bersifat nirmilter

<sup>100</sup> WWF-Indonesia, Menyelamatkan Paus dan Lumba-Lumba dari Kebisingan di Laut, Siaran Pers, Jakarta, 2014.

<sup>101</sup> Johny Malisan, "Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penetapan PP Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Lau"t, *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, Volume 13 (1), 2011, hlm. 1-77.

<i>Changing response</i>	Pendekatan nirmiliter, melalui pendekatan hukum, ekonomi, sosial, diplomasi (pendekatan melalui penetapan wilayah Selat Lombok sebagai PSSA)
<i>Changing responsibility</i>	Indonesia dengan negara anggota IMO lainnya
<i>Core values of security</i>	Penghormatan terhadap area konservasi lingkungan laut, keamanan maritim dan keselamatan maritim

Berdasarkan isu keamanan non-tradisional yang menjadi titik berat keamanan maritim. Menurut Peter terdapat beberapa isu yang menjadi ranah pembahasan keamanan maritim, diantaranya kebebasan bernavigasi, keselamatan di laut, pembajakan dan perampokan bersenjata, penyelundupan dalam berbagai bentuk, pencurian sumber daya mineral dan polusi maupun limbah.<sup>102</sup> Terkait kebijakan penetapan PSSA ini merupakan salah satu upaya untuk perlindungan lingkungan laut dari bahaya aktivitas pelayaran internasional. Potensi ancaman yang dihadapi adalah ancaman yang bersifat nirmiliter yaitu ancaman berasal dari aktivitas pelayaran diantaranya kegiatan operasional kapal, polusi yang tidak disengaja, polusi yang disengaja, kerusakan fisik habitat.

Menurut Bueger keamanan maritim juga mencakup dimensi *marine environment* dan dapat terkait dengan keselamatan di laut, dimana laut itu terbebas dari ancaman berupa polusi, kecelakaan kapal dan perubahan iklim. Untuk mengatasi ancaman tersebut juga dilakukan dengan pendekatan nirmiliter dalam penelitian ini yaitu melalui penetapan PSSA di Selat Lombok. Berdasarkan tabel dan isu keamanan non-tradisional tersebut tersebut terlihat bahwa penetapan Selat Lombok sebagai PSSA merupakan salah satu kepentingan nasional Indonesia dalam menjamin keamanan dan keselamatan maritim dari segala bentuk ancaman. Kepentingan nasional Indonesia lainnya yaitu kesejahteraan masyarakat

<sup>102</sup> Cozens, Peter. *Maritime Security and Oceans Policy*. (New York: Routledge, 2010).

juga dapat terwujud melalui kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA ini.

Sebagian besar masyarakat pesisir di sekitar Selat Lombok khususnya di Nusa Penida mata pencaharian utamanya adalah pertanian rumput laut, wisata bahari, perikanan dan peternakan. Berdasarkan data Dinas Pariwisata Kabupaten Klungkung tahun 2009, jumlah kunjungan wisatawan ke Nusa Penida sekitar 146.000 per tahun. Jumlah tersebut terus meningkat setelah ditetapkannya Nusa Penida sebagai MPA sebagaimana Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 24/Kepmen-KP/2014, dimana pada tahun 2016 data menunjukkan bahwa jumlah kunjungan wisatawan sekitar 265.000 per tahun. Nilai ekonomi dari ekosistem dan biodiversitas daerah tersebut diperkirakan mencapai 310 juta dollar berdasarkan data BPS Provinsi Bali tahun 2016.

Melalui penetapan PSSA di Selat Lombok akan semakin meningkatkan perlindungan terhadap kawasan konservasi yang sudah ada dari ancaman kerusakan dan pencemaran lingkungan laut. Kawasan konservasi akan semakin terjaga sehingga kondisi lingkungan laut semakin baik dan meningkatkan produktivitas biota yang ada di dalamnya seperti karang, rumput laut, perikanan, mangrove, dsb. Peningkatan produktivitas tersebut dapat memicu produksi rumput laut dan perikanan yang lebih besar sehingga akan menambah pendapatan bagi masyarakat pesisir yang berprofesi sebagai nelayan maupun petani rumput laut. Di sisi lain masyarakat pesisir juga dapat memperoleh sumber pendapatan alternatif lainnya dari wisata bahari, dengan semakin terjaganya lingkungan laut mencegah punahnya biota laut yang langka dan memastikan kehadiran mereka di lingkungan tersebut serta keindahan laut yang ada tetap terjaga sehingga dapat meningkatkan minat para wisatawan terhadap daerah tersebut untuk berwisata. Penggunaan perahu wisata lokal milik masyarakat pesisir daerah tersebut pun dapat menjadi sumber pendapatan alternatif sehingga akan meningkatkan perekonomian daerah tersebut.

#### 4.4.1.1 Keuntungan PSSA jika Diterapkan di Selat Lombok

Penetapan suatu wilayah perairan sebagai PSSA menurut Kleverlaan dapat mendatangkan keuntungan tersendiri bagi perlindungan lingkungan laut diantaranya mengatasi kerentanan daerah terhadap kerusakan oleh pelayaran internasional, meningkatkan keselamatan maritim, meningkatkan kesadaran masyarakat dan pelaut tentang sensitivitas dan risiko navigasi di wilayah tersebut serta memudahkan dalam melaporkan pelanggaran dan dapat mencegah pelanggaran yang tidak pernah terdeteksi.<sup>103</sup> Keberadaan PSSA di Selat Lombok menjadi penting dan dibutuhkan. Mengingat Selat Lombok termasuk dalam kawasan segitiga karang dunia (*Coral Triangle/CT*) yang kaya akan keanekaragaman hayati laut yang perlu dilindungi. Banyak spesies laut yang terkenal dan langka sangat rentan dan sensitif terhadap dampak dari aktivitas pelayaran. Kawasan segitiga karang (CT) memiliki lebih dari 75% jenis karang telah diketahui, 53% terumbu karang dunia, lebih dari 3000 jenis ikan, sebaran hutan bakau terbesar di dunia, menyediakan tempat pemijahan dan perkembangbiakan bagi ikan tuna yang menyediakan bahan baku bagi salah satu industri perikanan tuna terbesar dunia.

CT tersebut dengan keanekaragaman hayati yang dimilikinya secara langsung menopang kehidupan lebih dari 120 juta orang yang tinggal di kawasan ini serta memberikan manfaat yang sangat besar dan penting bagi jutaan umat manusia di seluruh penjuru dunia. Utamanya, manfaat tersebut bagi umat manusia meliputi:

1. Menopang mata pencaharian, pendapatan dan ketahanan pangan, khususnya bagi masyarakat yang tinggal di sepanjang garis pantai negara-negara CT
2. Lokasi pemijahan dan perkembangbiakan tuna yang menopang industri perikanan tuna yang multi-milyar dan menyediakan ikan tuna bagi jutaan konsumen di segala penjuru dunia.

---

<sup>103</sup> Edward Kleverlaan, *loc cit.*

3. Sumberdaya laut yang sehat memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan industri pariwisata alam di kawasan CT
4. Ekosistem terumbu karang, lamun dan bakau yang sehat dapat melindungi masyarakat pesisir dari badai dan tsunami, sehingga mengurangi biaya rekonstruksi dimasa mendatang dan kebutuhan bantuan internasional serta mencegah peningkatan pemanasan global dan perubahan iklim dunia yang dapat berdampak bagi lingkungan dan masyarakat dunia.

Penetapan PSSA di Selat Lombok sendiri dipercaya akan memberikan keuntungan diantaranya sebagai berikut<sup>104</sup>;

1. Melindungi wilayah konservasi di Indonesia dari dampak pelayaran internasional
2. Wilayah konservasi Indonesia dapat diadopsi sebagai salah satu IMO *adopted measures*
3. Meningkatkan kesadaran komunitas maritim internasional mengenai keberadaan wilayah konservasi di Indonesia
4. Meningkatkan pariwisata di wilayah yang dilindungi
5. Penetapan *ships routeing* sebagai bagian dari APMs juga dapat secara langsung meningkatkan keselamatan pelayaran.

J. Roberts *et al.*, menyatakan PSSA harus disertai APM yang tepat untuk mengatasi risiko akibat aktivitas pelayaran. PSSA hanya penggambaran bahwa di daerah tersebut adalah wilayah yang dilindungi. APM menjadi *hot issue* dalam pembahasan terkait penetapan PSSA ini, melalui APM bisa menunjukkan keberadaan suatu negara di sana. Keuntungan tersebut dapat diperoleh apabila PSSA dapat berjalan dengan baik tidak hanya sekedar penetapan suatu wilayah sebagai PSSA saja. Agar fungsi PSSA dapat berjalan sebagaimana mestinya, PSSA bukanlah instrumen yang berdiri sendiri melainkan harus disertai tindakan perlindungan tambahan lainnya (APMs) yang mampu mendukung PSSA

---

<sup>104</sup> Paparan Perkembangan Proposal PSSA Indonesia dalam FGD Penyusunan PSSA dan MPA Selat Lombok pada IMO, Maumere 9-12 Agustus 2018.

tersebut. APMs inilah yang nantinya berguna dalam mengatur aktivitas pelayaran internasional sehingga aktivitas tersebut tidak mengganggu atau mengancam daerah yang sensitif di sekitarnya. Oleh karenanya penentuan APMs yang tepat dalam melindungi PSSA sangatlah penting. Melalui PSSA beserta APMs ini Indonesia bisa menentukan wilayah mana saja yang bisa dilalui oleh kapal khususnya di Selat Lombok. Namun hal tersebut tidak serta merta begitu saja melainkan setelah menentukan jalur-jalur yang dapat dilalui kapal selanjutnya harus ditetapkan dan disetujui secara internasional karena wilayah tersebut merupakan ALKI dimana terdapat banyak negara-negara pengguna jalur ALKI.

Ditetapkannya Selat Lombok sebagai PSSA beserta APMnya dapat mempersempit alur laut kepulauan yang ada di wilayah tersebut tanpa mengganggu hak-hak yang berlaku di ALKI. Pasalnya, APM yang dimaksud berupa skema rute pelayaran yang bertujuan untuk melindungi daerah sensitif yang ada di sekitar Selat Lombok. Terkait APM yang digunakan untuk mendukung keberadaan PSSA di Selat Lombok, diperlukan persetujuan secara internasional sebagaimana PSSA. Saat ini Indonesia juga tengah memperjuangkannya di ranah internasional melalui sidang NCSR (*Navigation Communications Search and Rescue*) yang dilaksanakan pada Januari 2019. Dimana sistem rute yang diusulkan pada Selat Lombok adalah untuk membentuk TSS (Traffic Separation Scheme), dua *Precautionary Areas*, dua *Inshore Traffic Zones* dan ATBA (*Area to be Avoided*). Sebagaimana pendapat dari konsultan IMO menyarankan bahwa TSS untuk diadopsi sebagai APM dalam mendukung PSSA di Selat Lombok.

Penetapan sebuah kebijakan tidak terlepas dari risiko yang dapat terjadi sehingga untuk menghasilkan kebijakan yang unggul harus disertai pula dengan analisis penilaian risiko. Terkait penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, Kemhub sebagai *lead sector* rencana penetapan ini menyatakan bahwa dalam PSSA ini sudah memuat unsur penilaian risiko, yaitu penilaian risiko berdasarkan metode *risk assessment* IWRAP (IALA

*Water Risk Assessment Program*) yang biasa digunakan oleh negara anggota IMO serta menggandeng ITS selaku konsultan nasional. *Risk assessment* tersebut digunakan utamanya dalam analisis frekuensi terjadinya tubrukan kapal-kapal yang melintas di ALKI II maupun menyeberang dari Bali ke Lombok dan sebaliknya. Beberapa skenario tubrukan juga telah dianalisis untuk menghitung berapa frekuensi terjadinya tubrukan di area ini mengacu pada kepadatan lalu lintas kapal saat ini. Melalui *risk assessment* ini juga telah mempertimbangkan potensi peningkatan lalu lintas kapal sampai dengan 20 tahun kedepan.

Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa *risk assessment* yang dilakukan baru mempertimbangkan potensi frekuensi tubrukan antara kapal dengan kapal di Selat Lombok. *Risk assessment* belum mempertimbangkan konsekuensi yang dapat terjadi jika tubrukan tersebut terjadi. Ada beberapa konsekuensi yang perlu dipertimbangkan dalam penilaian risiko diantaranya adalah:

- a. Konsekuensi terhadap lingkungan jika tubrukan mengakibatkan tumpahan minyak utamanya pada analisis terhadap potensi sebaran minyak
- b. Kandasnya kapal yang dapat memberikan bahaya pada lingkungan

*Risk assessment* tersebut apabila disandingkan dengan model *security risk assessment* yang dikembangkan Tony Burns-Howell *et al.*, belum melakukan tahap awal yaitu menilai aset, ancaman dan kerentanan. Adapun penilaian ancaman yang sudah dilakukan dalam *risk assessment* tersebut hanya terbatas pada satu jenis ancaman saja yaitu terjadinya tubrukan kapal, padahal potensi ancaman yang dapat mengganggu *environment*, keamanan dan keselamatan maritim tidak hanya itu saja. Karena tahap awal dalam metode *security risk assessment* ini belum terlaksana maka hasil penilaian selanjutnya dari tahapan model ini pun secara otomatis tidak terlaksana.

#### 4.4.1.2 Kerugian jika PSSA Diterapkan di Selat Lombok

Sepanjang konsep PSSA dipedomani dengan baik, tidak ada kerugian apabila PSSA diterapkan di Selat Lombok. Karena pada dasarnya jika wilayah itu sudah ditetapkan sebagai PSSA, maka wilayah tersebut akan terpetakan dalam peta navigasi yang berlaku secara internasional. Dan kapal-kapal yang menggunakan jalur pelayaran tersebut tentu diwajibkan menggunakan peta tersebut, sehingga kapal akan berlayar menjauhi daerah sensitif tersebut. Meski begitu tidak menutup kemungkinan Indonesia akan menghadapi tantangan atau konsekuensi apabila menerapkan PSSA ini seperti diantaranya karena PSSA biasanya diterapkan di alur pelayaran internasional maka Indonesia harus siap dengan konsekuensi adanya protes dari negara pengguna jalur tersebut.

Tantangan atau konsekuensi lainnya seperti Indonesia harus mempersiapkan sarana dan prasarana pendukung lainnya di daerah tersebut, mempersiapkan perangkat penanggulangan tindak pencemaran dan kerusakan, mempersiapkan sistem kontrol dan pengawasan termasuk SDMnya dan pembangunan infrastruktur tambahan yang bisa menambah daya dukung dari PSSA Selat Lombok, hal ini tentunya diperlukan biaya yang tidak sedikit, namun hal tersebut adalah sesuatu yang sepadan apabila menginginkan wilayah perairan Selat Lombok aman dan terlindung dari ancaman pencemaran dan kerusakan lainnya. Tantangan tersebut juga memungkinkan menimbulkan kerugian bagi Indonesia apabila tidak dapat diatasi dan dipersiapkan dengan baik.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya maka dapat digambarkan *scenario plan* meliputi *best and worst scenario* apabila Selat Lombok dalam hal ini adalah Nusa Penida ditetapkan sebagai PSSA. Pada dasarnya kondisi lingkungan laut di Selat Lombok masih tergolong baik mengingat Indonesia sudah menetapkan kawasan konservasi atau *Marine Protected Area* (MPA) berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 24/KepMen-KP/2014. Namun peningkatan aktivitas

pelayaran di wilayah tersebut dapat memperburuk kondisi lingkungan laut yang sudah baik. PSSA menjadi *management tool* dalam mengatasi dan mencegah dampak aktivitas pelayaran terhadap lingkungan laut. *Best scenario* apabila Selat Lombok ditetapkan sebagai PSSA, pertama tentunya jika dunia internasional setuju maka Selat Lombok ditetapkan sebagai PSSA. Nantinya akan ada peraturan-peraturan maupun ketentuan-ketentuan terkait tata tertib berlayar bagi kapal yang akan melintas di perairan Selat Lombok dan tergambarkannya skema atau rute pelayaran yang bisa dilalui kapal, dimana hal tersebut tersebut berlaku secara internasional dan diikuti oleh seluruh pengguna jalur tersebut. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin keselamatan maritim dan mencegah terjadinya pencemaran laut yang bisa diakibatkan oleh operasional kapal maupun kecelakaan kapal.

Kedua, PSSA Selat Lombok akan tergambarkan dalam peta navigasi yang diakui dan digunakan secara internasional sehingga para pengguna jalur ALKI tersebut akan ternotifikasi dengan daerah sensitif yang ada dan berlayar menjauhi daerah tersebut. Ketiga, apabila jalur pelayaran Selat Lombok tersebut telah aman dari ancaman bahaya navigasi dimana disekitarnya terdapat daerah sensitif yaitu Nusa Penida dan Gili Matra, dapat terlindungi dari risiko aktivitas pelayaran di ALKI II. Tentunya hal tersebut akan menambah daya dukung terhadap kawasan konservasi yang ada dan produktivitasnya meningkat sehingga manfaat dari kawasan tersebut seperti yang telah dijelaskan akan terasa tidak hanya bagi masyarakat pesisir disekitarnya tapi juga bagi masyarakat dunia.

Adapun *worst scenario* yang dapat terjadi manakala Selat Lombok tidak ditetapkan sebagai PSSA dan dunia internasional menolak penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, pertama sangat mungkin dalam 10-20 tahun mendatang ketika jalur ini akan semakin padat dengan pelayaran kapal dapat meningkatkan ancaman terhadap keamanan maritim khususnya kerusakan dan pencemaran lingkungan laut disekitarnya. Menurunnya kondisi lingkungan laut tersebut kemudian akan

berdampak pada biota laut terutama yang langka dan terancam punah tidak lagi dapat dipertahankan keberadaannya serta produktivitas lingkungan laut tersebut pun akan menurun yang berakibat pada masyarakat pesisir maupun dunia. Kedua, menurunnya nilai estetika wilayah tersebut yang akan berdampak pada sumber pendapatan yang berasal dari industri pariwisata di Selat Lombok. Ketiga, *traffic* dari aktivitas pelayaran kapal di Selat Lombok baik kapal yang berlayar dari Samudera Hindia ke Samudera Pasifik dan sebaliknya maupun dari Bali ke Lombok dan sebaliknya, akan semakin tidak terkendali dan meningkatkan ancaman terhadap keselamatan maritim. Terakhir, meningkatnya jumlah pelanggaran-pelanggaran dari aktivitas kapal yang dapat berdampak pada kerusakan dan pencemaran lingkungan laut karena kurangnya pengawasan dan sistem kontrol.

Berdasarkan hasil analisa perbandingan model konseptual ditemukan rentang *real world* dan *system thinking* yang disisi lain aktivitasnya belum dilakukan oleh instrumen terkait. Pertama adalah belum berjalannya aktivitas membentuk strategi dari kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA. Dalam *system thinking* dinilai perlu adanya aktivitas ini sebagai proses dalam model konseptual yang berlangsung, oleh karena itu alternatif yang diusulkan dalam penelitian ini adalah menilai kesesuaian APM yang akan mendukung PSSA Selat Lombok melalui kajian mendalam bersama para pakar.

Kedua, aktivitas melakukan *security risk assessment* terhadap kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA. Dalam *real world* belum sepenuhnya dilakukan, padahal dalam *system thinking* aktivitas ini dianggap sangat penting karena akan menentukan kualitas keunggulan dari kebijakan yang dibuat. Melalui *security risk assessment* nantinya akan ada penjabaran terkait seberapa besar risiko yang ada beserta penanganannya berdasarkan upaya yang dikeluarkan dan keuntungan yang akan diperoleh. Kemudian dapat ditemukan strategi guna mengontrol risiko yang lebih implementatif.

Ketiga, aktivitas memformulasi mekanisme tindak lanjut hasil penetapan Selat Lombok sebagai PSSA juga merupakan aktivitas yang sangat penting dalam *system thinking* dan belum dilakukan dalam *real world*. Disahkannya PSSA merupakan sebuah titik awal upaya yang harus dilakukan selanjutnya dan diterjemahkan dalam kegiatan yang lebih nyata dan signifikan bentuknya. Keempat, aktivitas membentuk implementasi dari kebijakan tersebut dengan melibatkan K/L terkait dalam upaya perlindungan lingkungan maritim di Selat Lombok.

Kelima, aktivitas evaluasi hasil dari sistem yang telah diimplementasikan penting dalam mengukur seberapa efektif berjalannya sebuah kebijakan dan menemukan celah yang dapat memungkinkan menghasilkan perubahan atau gagasan lain. Evaluasi adalah bagian terpenting dari pelaksanaan kebijakan. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap mana perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamikan dan hasil evaluasi itu sendiri.

#### 4.4.2 Pengesahan Selat Lombok sebagai PSSA

Berdasarkan UNCLOS 1982, negara pantai diizinkan melindungi lingkungan lautnya dengan ketentuan khusus untuk mencegah kerusakan dan pencemaran dari kapal, diantaranya didasarkan pada sifat lingkungan lautnya baik ekologi maupun kondisi oseanografinya, kondisi unik lainnya. Suhaidi juga menyebutkan untuk daerah yang cukup luas juga ditentukan yang menjadi prioritas dengan memperhatikan wilayah yang lebih sensitif dapat lebih diutamakan. Sebagaimana pernyataan Basiron dan Kaur tiga elemen utama PSSA yaitu atribut daerah (kriteria ekologi, sosio-ekonomi budaya, riset ilmiah), rentan terhadap aktivitas pelayaran, adanya APM yang tepat. Dalam hal ini Selat Lombok utamanya Nusa Penida termasuk dalam kriteria yang dimaksudkan tersebut sekaligus rentan terhadap bahaya aktivitas pelayaran karena juga sebagai ALKI II, sehingga wilayah ini menjadi prioritas untuk mendapat perlindungan. Salah satunya melalui penetapan Selat Lombok (Nusa Penida) sebagai PSSA.

Keputusan Indonesia untuk menetapkan PSSA di wilayah perairannya menuntut pemerintah untuk melalui berbagai tahapan proses yang harus dipenuhi. Proses tersebut diantaranya adalah pengajuan, pembahasan dan penetapan/pengesahan. Prosedur penunjukan atau pengajuan daerah sebagai PSSA dalam IMO harus dilakukan permohonan yang ditujukan kepada MEPC (*Marine Environment Protection Committee*). MEPC inilah yang bertindak sebagai pengawas dalam prosedur penilaian dan mengkoordinasi partisipasi komite dan sub-komite lain dalam pengambilan keputusan. Menurut Markus dan berdasarkan IMO *Guidelines for Designation PSSA*, dua cara dalam penetapan PSSA, pertama pengajuan PSSA dan APM terpisah, kedua pengajuan PSSA dan APM bersamaan. Dalam pengajuan harus menyertakan proposal yang dilengkapi dengan bukti-bukti terkait wilayah yang akan ditetapkan sebagai PSSA.

Prosedur pengajuan suatu wilayah ditetapkan sebagai PSSA ke IMO/MEPC melalui beberapa proses. MEPC menerima aplikasi dari negara anggota, jika tidak keberatan akan diajukan proposal pada komite dan komite menunjuk kelompok teknis informal yang akan menilai aspek teknis dan ilmiah dari aplikasi. Jika seluruh kriteria dalam pedoman terpenuhi, proposal direkomendasikan pada sidang pleno untuk menentukan kelanjutan aplikasi tersebut. Selanjutnya MEPC akan mengambil dua langkah yang diperlukan, pertama, komite menyetujui aplikasi yang memenuhi kriteria namun persetujuan APM tertunda. Kedua, aplikasi memenuhi kriteria dasar dan ada APM yang disertakan. APM dinilai terlebih dahulu kesesuaiannya dengan prosedur yang ada. Apabila APM tidak sesuai dan ditolak, MEPC akan menolak aplikasi dan memberitahu kepada negara yang mengusulkan dengan memberi pernyataan alasan atau MEPC akan meminta negara tersebut untuk mengirimkan informasi tambahan yang mungkin mengarah pada persetujuan dari aplikasi.

Sebagaimana telah diketahui bahwa sudah ada 17 PSSA yang ditetapkan di seluruh dunia. Terdapat pembelajaran penting dari PSSA yang sudah ditetapkan tersebut. Mayoritas erat kaitannya dengan APM atau tindakan perlindungan tambahan yang digunakan untuk mendukung PSSA itu sendiri. APM yang diajukan harus bisa mengatasi ancaman kerusakan dan pencemaran. Seperti PSSA Eropa Barat, IMO menilai bahwa APM yang diajukan tidak secara tepat mengatasi ancaman dan risiko kerusakan dari aktivitas pelayaran. Dalam praktiknya, masih terdapat pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh kapal terhadap APM yang berlaku.

Tindakan penegakan yang dilakukan terhadap kapal yang melanggar APM PSSA telah dibahas beserta sistem peninjauan dan pelaporan yang diberlakukan berdasarkan hukum domestik. Kemudian PSSA Tubbataha yang diajukan oleh Filipina sudah ditetapkan pada Juli 2017 dimana APM yang digunakan adalah ATBA, karena terdapat aktivitas pelayaran yang berat di dekat area terumbu karang serta area yang harus dihindari tersebut sedikit masuk ke dalam jalur pelayaran utama. Selain itu APM juga seringkali menimbulkan dampak pada navigasi internasional, dimana mayoritas PSSA diberlakukan di daerah yang bersinggungan beberapa negara. Maka keberadaan PSSA beserta APMnya harus memiliki keseimbangan antara memberikan hak navigasi dalam menjamin keselamatan navigasi dan tindakan perlindungan terhadap lingkungan harus dipertahankan. Kesesuaian APM yang digunakan dengan kondisi wilayah yang diajukan menjadi hal yang sangat penting dalam penetapan PSSA.

#### 4.4.2.1 Perkembangan Penetapan Selat Lombok sebagai PSSA

Berdasarkan tahapan proses tersebut dan IMO *Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*. Perkembangan terkait penetapan PSSA Selat Lombok saat ini, proses melengkapi full proposal masih berlangsung. Secara materi terkait kriteria yang dipersyaratkan dalam *guidelines* sebenarnya sudah memenuhi

kerangkanya, namun memang masih dibutuhkan kedalaman dari materi tersebut serta bukti yang valid terutama terkait kriteria ekologi. Di samping penyusunan proposal yang masih berlangsung, tahap pembahasan juga termasuk didalamnya dimana Selat Lombok utamanya Nusa Penida akhirnya dipilih sebagai wilayah yang akan diajukan dan ditetapkan sebagai PSSA. Dalam penyusunan dan pembahasan ini pun melibatkan beberapa K/L diantaranya KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemhub, Kemenko Kemaritiman dan tidak menutup kemungkinan melibatkan konsultan IMO, negara-negara tetangga, dan konsultan nasional (ITS). Indonesia sendiri memilih langkah untuk mengajukan PSSA secara terpisah dengan APM, tidak berada dalam satu paket.

#### 4.4.2.2 Hambatan dan Kendala Penetapan PSSA di Selat Lombok

Seiring berjalannya proses tersebut bukan tidak mungkin suatu hambatan dan kendala itu hadir. Adapun beberapa hambatan dan kendala yang selama ini muncul diantaranya seperti *updating data* dan validasi data, koordinasi antar lembaga, maupun komitmen setiap K/L terkait rencana penetapan PSSA di Indonesia. Pembahasan PSSA di Indonesia telah berlangsung sejak tahun 2008-2009. Namun sepanjang tahun tersebut pembahasan terkait rencana penetapan PSSA di Indonesia menjadi tertunda karena ketidakjelasan peran setiap K/L, seperti tidak ada K/L yang mampu merangkul atau mengkoordinir K/L lain yang terlibat. Paling tidak ada yang berperan sebagai *leading sector* untuk mengarahkan dan membentuk strategi dalam penetapan PSSA, namun pada masa itu tidak ada. Inilah yang kemudian menjadi hambatan dan kendala dalam penetapan PSSA Indonesia. Persoalan kelembagaan pada saat itu pun pada akhirnya merambah kepada permasalahan penyusunan proposal, seperti masih banyak *baseline data* yang harus dipenuhi untuk melengkapi proposal yang akan diajukan karena *baseline data* yang dibutuhkan tidak hanya berasal dari satu K/L saja.

Persoalan kelembagaan itulah yang kemudian berpengaruh terhadap pemenuhan syarat dari penetapan PSSA. Barulah pada tahun 2014-2015

pembahasan rencana penetapan PSSA mulai aktif kembali setelah pergantian pemerintahan baru, hal ini dikarenakan telah terbentuknya lembaga baru yaitu Kementerian Koordinator Kemaritiman yang membawahi 4 kementerian diantaranya Kemhub, KKP, Kementerian ESDM dan Kementerian Pariwisata. Kemenko Kemaritiman inilah yang kemudian mengkoordinir K/L terkait dalam pembahasan rencana penetapan PSSA tersebut. Dan memperjelas posisi Kemhub sebagai *leading sector* sekaligus *focal point* di IMO. Kehadiran Kementerian Koordinator Kemaritiman telah dapat mengatasi permasalahan kelembagaan yang menjadi penghambat dalam penetapan PSSA. Persoalan tidak selesai sampai di sana saja, timbul persoalan lain yang datangnya dari luar.

Saat ini, kendala utama yang dihadapi adalah resistensi penolakan dari negara pengguna ALKI II terhadap rencana penetapan PSSA Selat Lombok. Karena bisa saja penetapan PSSA Selat Lombok beserta APMnya berpengaruh terhadap hak-hak negara pengguna atau kapal yang melintas di ALKI II. Sebagaimana telah diketahui bahwa di ALKI II terdapat hak lintas damai dan hak bebas bernavigasi atau hak pelayaran dengan cara normal melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang. Oleh karenanya Indonesia harus bisa memberikan penjelasan dan argumentasi yang kuat bahwa PSSA beserta APM yang diajukan tidak akan mengganggu hak negara pengguna dalam melakukan pelayaran di ALKI II, melainkan memang bertujuan dalam upaya perlindungan lingkungan maritim dan keselamatan navigasi.

Sejauh ini Kemhub cukup aktif dalam mengadakan *workshop-workshop* yang turut mengundang negara-negara tersebut, sehingga bisa lebih memberi penjelasan dan meyakinkan negara lain bahwa PSSA yang diajukan ini memang bertujuan dalam upaya perlindungan lingkungan maritim dan keselamatan dalam navigasi. Dari Kemlu juga sudah melakukan upaya diplomasi baik secara bilateral, regional dan multilateral.

Namun hal tersebut dirasa masih belum cukup dalam menggalang dukungan dari negara lain terutama negara-negara pengguna. Sampai sejauh ini Indonesia belum memetakan negara-negara baik yang mendukung ataupun berpotensi menolak. Dengan aktifnya mengadakan *workshop* dan beberapa kali mengikuti sidang MEPC seharusnya Indonesia sudah mulai bisa memetakan negara mana saja yang mendukung maupun berpotensi menolak, sehingga Indonesia bisa mempersiapkan materi-materi pendukung untuk menghadapi penolakan ataupun pertanyaan-pertanyaan yang akan timbul dari negara yang berpotensi menolak serta mampu mengidentifikasi secara lebih dini terkait alasan penolakan atau ketidaksepakatan dari negara tersebut.

Selat Lombok (Nusa Penida) sebagai PSSA dinilai sudah cukup siap mengingat sebelum memutuskan untuk dijadikan PSSA pun, wilayah tersebut sudah menjadi MPA secara legislasi nasional. Namun memang masih terdapat beberapa hal yang Indonesia masih belum siap, seperti perangkat penanggulangan kejadian kerusakan dan/atau pencemaran laut akibat aktivitas pelayaran tersebut, belum adanya peraturan-peraturan yang akan diberlakukan ketika PSSA itu sudah ditetapkan, dsb. Adapun strategi yang saat ini dilaksanakan Indonesia agar penetapan ini disahkan nantinya diantaranya;

1. Membentuk tim dengan melibatkan K/L terkait dalam pembuatan, pengisi konten dan pembahasan proposal
2. Mengundang tenaga ahli IMO untuk membahas proposal
3. Mengundang negara tetangga melihat keberatan mereka dan dilakukan pembahasan terkait hal tersebut. Selain itu juga untuk penguatan, membahas proposal dan menyaksikan langsung ke lokasi yang akan ditetapkan sebagai PSSA.

Berdasarkan analisa SSM tahap perbandingan model konseptual *real world* dengan *system thinking* terlihat terdapat beberapa rentang gap terhadap aktivitas yang dalam pemikiran *system thinking* seharusnya dilakukan sebagai runtutan model konseptual untuk mengatasi hambatan

dan kendala dalam mencapai pengesahan Selat Lombok sebagai PSSA. Terdapat aktivitas yakni menyadari potensi hambatan dan kendala yang akan dihadapi selama proses berlangsung, menginisiasi tindakan dalam menghadapi hambatan dan kendala, dan mengevaluasi hasil dari sistem yang dijalankan.

Aktivitas-aktivitas tersebut belum terjadi di dunia nyata karena kelompok utama di sini meyakini dengan strategi yang sudah ada akan mencapai hasil sesuai dengan yang dikehendaki dan belum memetakan hal-hal yang berpotensi menjadi penghambat selama proses berlangsung. Sebagai contoh paling tidak sudah memetakan negara yang mendukung dan berpotensi menolak, kemudian mempersiapkan strategi untuk menghadapi negara-negara yang berpotensi menolak tersebut. Hal yang tidak kalah penting adalah mengevaluasi hasil dari sistem yang telah diimplementasikan karena evaluasi adalah bagian yang cukup penting dalam strategi persiapan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap mana yang perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamika dan hasil evaluasi tersebut.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan dari bab satu hingga empat serta analisa SSM maka dapat ditarik kesimpulan yang menjawab rumusan masalah pada penelitian ini yaitu sebagai berikut;

- a. Kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dapat mendatangkan keuntungan apabila setelah proses penetapan selesai dan tindak lanjut dari hasil penetapan tersebut dalam hal ini adalah pelaksanaan/implementasi dari kebijakan tersebut terlaksana dengan baik. Keuntungan yang bisa diperoleh diantaranya pengakuan terhadap daerah konservasi di Selat Lombok yang juga menunjukkan kedaulatan dan kehadiran negara di wilayah tersebut, meningkatnya keamanan dan keselamatan maritim yang berdampak pada keberlanjutan dari wilayah tersebut. Adapun kerugian dari penetapan tersebut dinilai tidak ada kecuali dalam pelaksanaan kebijakan tersebut tidak berjalan sebagaimana mestinya. Melainkan ada konsekuensi yang memang harus dihadapi seperti pembangunan infrastruktur tambahan yang bisa menambah daya dukung dari PSSA Selat Lombok, penambahan SDM untuk melakukan pengawasan, pengadaan perangkat penanggulangan kerusakan dan pencemaran lingkungan laut. Konsekuensi tersebut sudah sepatutnya dapat dipenuhi agar tidak timbul kerugian yang tidak diharapkan.
- b. Penetapan Selat Lombok sebagai PSSA masih belum disahkan karena masih dalam tahap penyusunan full proposal dan pembahasan, dimana kedua tahap ini dinilai sebagai tahapan yang sangat penting dan memang membutuhkan waktu, sehingga prosesnya pun berlangsung cukup lama. Hambatan dan kendala yang dihadapi saat ini adalah resistensi penolakan rencana penetapan PSSA Selat Lombok oleh negara-negara pengguna ALKI II. Indonesia belum mampu memetakan

negara yang mendukung dan berpotensi menolak penetapan PSSA Selat Lombok.

## 5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian ini, Peneliti memberikan rekomendasi teoretis dan praktis yang diajukan sesuai dengan masalah yang muncul pada latar belakang penelitian dengan harapan isu yang diangkat dalam penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh pihak kelompok inti dan kelompok pendukung, dan secara akademis dapat dilanjutkan dalam penelitian selanjutnya.

### 5.2.1 Rekomendasi Teoretis

Melalui penelitian ini telah dibuktikan bahwa teori kebijakan, teori keamanan, teori perlindungan lingkungan, teori *security risk assessment*, konsep keamanan maritim hingga konsep PSSA dapat digunakan dalam penelitian terkait dengan kebijakan penetapan PSSA di Selat Lombok guna mendukung keamanan maritim. Penggunaan SSM dan NVivo sangat membantu dalam penelitian untuk dapat menghasilkan analisa yang tajam dan terstruktur. Metode ini direkomendasikan untuk digunakan dalam penelitian kualitatif lainnya. Gap yang ditemukan dalam perbandingan model konseptual dengan realitas dapat dikembangkan menjadi penelitian lebih lanjut dengan pembahasan antara lain bentuk dari mekanisme tindak lanjut hasil penetapan PSSA Selat Lombok, implementasi dari kebijakan tersebut, desain *security risk assessment* PSSA Selat Lombok dan pemetaan terhadap hambatan dan kendala dalam proses penetapan PSSA.

### 5.2.2 Rekomendasi Praktis

Berdasarkan hasil *root definition* dalam penelitian ini maka dapat pula ditarik beberapa saran terhadap *owners*. Kepada Kemhub beserta Kemenko Kemaritiman yang dalam penelitian ini bertindak sebagai kelompok inti harus menindaklanjuti hasil penetapan PSSA Selat Lombok agar manfaat yang akan diperoleh dapat dirasakan yaitu melalui upaya

perlindungan lingkungan ini (PSSA) dapat menciptakan dan mendukung keamanan dan keselamatan maritim di Selat Lombok. Tidak hanya sekedar menetapkan wilayah sebagai PSSA tapi dapat menerjemahkan dari kebijakan menjadi strategi dan implementasi untuk mencapai keamanan dan keselamatan maritim. Terhadap instrumen kelompok pendukung harus dapat lebih pro-aktif dalam keterlibatan penyusunan proposal sampai nanti pelaksanaan kebijakan ini terlaksana sesuai dengan tugas pokok dan masing-masing instrumen untuk memaksimalkan implementasi kebijakan perlindungan lingkungan laut demi mendukung keamanan maritim.

Secara lebih khusus kepada Kemenko Kemaritiman harus meningkatkan serta memaintain kinerja dan koordinasi antar K/L dalam penyusunan dan pembahasan rencana penetapan PSSA. Kepada Kemhub harus melakukan kajian dan pendataan berkala terkait kejadian kerusakan dan pencemaran laut yang diakibatkan oleh aktivitas pelayaran kapal. Kepada KKP harus meningkatkan efektivitas dari MPA Nusa Penida serta melakukan kajian terhadap *range* migrasi biota laut yang dilindungi di kawasan Selat Lombok serta kajian terkait dampak aktivitas pelayaran kapal yang seperti apa yang berpengaruh kuat terhadap kerentanan lingkungan maupun biota laut yang ada di Selat Lombok. Kepada KLHK harus mengkaji seberapa besar beban cemaran yang dapat diakibatkan oleh aktivitas pelayaran di Selat Lombok terhadap daerah sensitif di sekitarnya. Kepada Kemlu harus meningkatkan upaya penggalangan dukungan dan memetakan negara yang mendukung dan berpotensi menolak aplikasi PSSA Selat Lombok.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Arikunto. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Penerbit PT. Rineka Cipta.
- Bandur, Agustinus. 2016. *Penelitian Kualitatif Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Burns-Howell, Tony, Pierre C., dan Therese E. 2003. *Security Risk Assessment and Control*. New York: Palgrave Macmillan.
- Buzan, Barry. 1990. *People, States and Fear*. United States: ECPR Press.
- Checkland, Peter; Scholes, Jim. 1999. *Soft System Methodology in Action: A 30-year retrospective*. UK: John Wiley & Sons, Ltd.
- Creswell, John W. 2008. *Educational Research, Planning, Conducting, and Evaluating, Qualitative and Quantitative Approach*. London: Sage Publications.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Hardjosoekarto, Sudarsono. 2012. *Soft System Methodology*. Jakarta: UI Press.
- Kachel, Markus J. 2008. *Particularly Sensitive Sea Areas*. Germany: Springer.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2017. *Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. Jakarta.
- Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2015. *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Jakarta.
- Meija Jr., M. Q. 2004. *Contemporary Issues in Maritime Security*, Malmo: World Maritime University.
- Nasution. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik-Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Nugroho, Riant. *Public Policy*. 2009. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Octavian, A. dan Bayu A. Yulianto. 2014. *Budaya Identitas dan Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan.
- Praditya, Yosua. 2016. *Keamanan di Indonesia*. Jakarta: Nadi Pustaka.

Rachmat, Angga N. 2015. *Keamanan Global Transformasi Isu Keamanan Pasca Perang Dingin*. Bandung: Alfabeta.

Silalahi, M D. 2001. *Hukum Lingkungan dalam Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*. Bandung: PT. Alumni.

Southwick, C H. 1976. *Ecology and Quality of Our Environment. 2nd Ed.* New York: D. Van Nostran Company.

Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Penerbit Alfabeta.

### **Jurnal, Prosiding, Karya Ilmiah**

Alam, A. Syamsu. 2012. "Analisis Kebijakan Publik Kebijakan Sosial di Perkotaan sebagai Sebuah Kajian Implementatif". *Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*. Volume 1, Nomor 3.

Basiron, Mohd Nizam dan Cheryl Rita Kaur. 2009. "Designating a Particularly Sensitive Sea Area: Specifics, Processes and Issues". *Paper presented at the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca 'Charting the Future'* Kuala Lumpur, 23-24 June 2009.

Bueger, Christian. 2015. "What is maritime security ?". *Marine Policy*. Volume 53.

Cozens, Peter. *Maritime Security and Oceans Policy*. (New York: Routledge, 2010).

Dahuri, Rokhmin. 1999. "Penyusunan Indeks Kepekaan Lingkungan: Upaya Penanggulangan Tumpahan Minyak di Selat Lombok". *GLOBE*, Volume 1 (2).

Malisan, Johny. 2011. "Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penetapan PP Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Laut". *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, Volume 13 (1).

Nugraha, M. H. R. dan A. Sudirman. 2016. "*Maritime Diplomacy* sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia". *Jurnal Wacana Politik*. Volume 1 (2).

Palma, Mary Ann E. 2009. "Legal and Political Responses to Maritime Security Challenges in the Straits of Malacca and Singapore". *Canadian Consortium on Asia Pacific Security (CANCAPS) Paper*.

- Pegram, Kevin Hillmer and Martin D. Robards. 2015. "Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles". *Journal of Ecology and Society*. Volume 20 (1).
- Roberts, Julian M. Tsamenyi, T. Workman and L. Johnson. 2005. "The Western European PSSA Proposal: a "Politically Sensitive Sea Area". *Marine Policy*. Volume 29.
- Roberts, Julian. 2006. "Compulsory Pilotage in International Straits: The Torres Strait PSSA Proposal". *Journal of Ocean Development and International Law*. Volume 37 (1).
- Said, Budiman Djoko. 2017. "Ekonomi Pertahanan Nasional, Biaya, Anggaran atau (Ekonomiskan) Belanja Pertahanan Nasional?". *Forum Kajian Pertahanan dan Maritim Quarterdeck*. Volume 11, Nomor 6.
- Sidik, Amelia dan Bodhiya Wijaya Mulya. 2011. "Pendekatan Analisis Data Menggunakan NVivo-software untuk Penelitian Desain Logo Museum Nasional Jakarta". *Jurnal Desain Komunikasi*. Volume 13 (1).
- Wiratama, H. 2015. "Kewenangan TNI AL Selaku Penyidik Tindak Pidana Dilaut dalam Mengamankan Perairan Indonesia". *Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Barawijaya*.

### **Website dan Media**

- Anonim. 2016. 3 Wilayah Perairan Dipilih Jadi PSSA, dalam [https://maritimnews.id/07/zxI\\$bnzzx/](https://maritimnews.id/07/zxI$bnzzx/), diakses pada 3 Agustus 2018.
- . 2018. Indonesia Serius Bahas Gas Rumah Kaca di Sidang MPEC ke-72 di London, dalam <https://aksi.id/artikel/25454/Indonesia-Serius-Bahas-Gas-Rumah-Kaca-di-Sidang-MPEC-ke-72-di-London/>, diakses pada 2 Agustus 2018.
- Christin Sinaga. 2011. "Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II". Pusat Penelitian Politik LIPI, dalam <http://www.politik.lipi.go.id/kolom/kolom-1/politik-internasional/413-menilik-alur-laut-kepulauan-indonesia-ii> diakses 20 November 2018.
- Dinariyana, et. al., "Technical Assessment on Designation of Ship's Routeing System in Indonesian Waters", *10<sup>th</sup> Cooperation Forum under the Cooperative Mechanism between the Littoral States and*

*User of the Straits on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore*, 2017.

Eduardo Simorangkir. 2016. "Selat Malaka Macet, Rizal Ramli Usul Jalur Pelayaran Dunia Digeser ke Rute Ini, dalam [http://dppinsa.com/content/detail/selat\\_malaka\\_macet\\_rizal\\_ramli\\_usul\\_jalur\\_pelayaran\\_dunia\\_digeser\\_ke\\_rute\\_ini](http://dppinsa.com/content/detail/selat_malaka_macet_rizal_ramli_usul_jalur_pelayaran_dunia_digeser_ke_rute_ini), diakses 30 Agustus 2018.

Edward Kleverlaan, "Overview of PSSA Concept", International Workshop on the Proposal of Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) Lombok Strait, Jakarta, 2018.

International Maritime Organization. 2013. "Explore the World of PSSAs", dalam <http://pssa.imo.org/#/globe>, diakses pada 30 Agustus 2018.

Kawado, Fabian Januarius. 2017. Kapal Pesiar Perusak Terumbu Karang Raja Ampat Kini Ada di Filipina, dalam <https://nasional.kompas.com/read/2017/03/13/17574171/kapal.pesiar.perusak.terumbu.karangg.raja.ampat.kini.ada.di.filipina>, diakses pada 26 Agustus 2018.

Marine Environment Protection Committee 71 (MEPC 71/INF.39), 2017.

Maulana, Rivki. 2018. Lindungi Karang, Selat Lombok Diusulkan sebagai Laut Sensitif, dalam <http://industri.bisnis.com/read/20180409/98/782028/lindungi-karang-selat-lombok-diusulkan-sebagai-laut-sensitif>, diakses pada 30 Juli 2018.

WWF-Indonesia. 2014. *Menyelamatkan Paus dan Lumba-Lumba dari Kebisingan di Laut*, Siaran Pers, Jakarta.

### **Peraturan, Perundang-Undangan dan Peraturan Internasional**

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 24/Kepmen-KP/2014 tentang Kawasan Konservasi Perairan Nusa Penida Kabupaten Klungkung di Provinsi Bali.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim

Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

*United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Surat Keterangan Penelitian

PUSAT HIDROGRAFI DAN OSEANOGRAFI TNI AL  
DINAS PENGAMANAN



SURAT KETERANGAN SECURITY CLEARANCE  
(CERTIFICATE OF SECURITY CLEARANCE)

Nomor R/261 IX/2018

1. Dasar:
  - a. Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor Kep/579/III/2016 tanggal 14 Maret 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerbitan *Security Clearance* (SC) di Lingkungan TNI Angkatan Laut;
  - b. Surat Warek I Bid Akademik dan Kemahasiswaan Universitas Pertahanan Nomor B/2352/X/2018 tanggal 12 September 2018 perihal Permohonan Wawancara dan Permintaan Data; dan
  - c. Surat Diropssurta Pushidrosal Nomor B/645/X/2018 tanggal 3 Oktober 2018 Perihal Permohonan *Security Clearance* (SC).
2. Dengan ini menerangkan bahwa hasil pemeriksaan terhadap:
 

a.	Nama	:	Priyati Lestari, S. KEL
b.	Tempat/Tanggal Lahir	:	Banyumas, 25 September 1994
c.	Jenis Kelamin	:	Perempuan
d.	Agama	:	Islam
e.	Alamat	:	Graha Asri Residence DI/25 Desa Telajung Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi
f.	No. KTP/NIM	:	120170302013
g.	Nama Universitas	:	Universitas Pertahanan
h.	Jabatan	:	Mahasiswi
i.	Berlaku	:	5 Oktober s.d. 12 Oktober 2018
j.	Judul Skripsi	:	Kebijakan <i>Particularity Sensitive Sea Areas</i> di Selat Lombok Guna Mendukung Keamanan Maritim.
3. Setelah diadakan penelitian dan pemeriksaan serta pertimbangan *Security* sampai saat ini belum ditemukan hal-hal yang memberatkan dan dinyatakan Memenuhi Syarat (MS) kelengkapan administrasi penerbitan *Security Clearance* untuk keperluan Permohonan Wawancara dan Permintaan Data.
4. Keluar/masuk Basis TNI AL agar melapor ke Petugas Jaga Pam Pushidrosal.
5. Apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan *Security Clearance* ini akan dicabut dan diadakan pembetulan seperlunya.

Kepada  
Yth. Diropssurta Pushidrosal

Tembusan

- 1 Aspam Kasal
- 2 Kapushidrosal
- 3 Dirpamkersamtas Pushidrosal
- 4 Diropssurta Pushidrosal
- 5 Warek I Bid Akademik dan Kemahasiswaan Universitas Pertahanan



Dikeluarkan di Jakarta  
Pada tanggal 5 Oktober 2018

Kepala Dispam,  
  
Priyati Lestari, M.Si. (Han)  
Koronek Laut (E) NRP 9859/P

## **Lampiran 2. Pedoman Wawancara**

*Bagaimana keuntungan dan kerugian yang diperoleh Indonesia apabila Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) diterapkan di Selat Lombok dalam konteks keamanan maritim ?*

- a. Bagaimana pandangan Anda terkait rencana penetapan PSSA di Selat Lombok (Nusa Penida) ?
- b. Menurut Anda keuntungan atau peluang apa saja apabila Selat Lombok ditetapkan sebagai PSSA ?
- c. Adakah kerugian atau tantangan/konsekuensi yang akan dihadapi jika Selat Lombok ditetapkan sebagai PSSA ?
- d. Jika Indonesia menetapkan PSSA apakah hal tersebut juga berarti bahwa Indonesia dapat mengatur secara tegas terkait wilayah perairan mana saja yang dapat dan tidak dapat dilalui oleh kapal ?
- e. Bagaimana dan sejauh mana PSSA dapat melindungi lingkungan laut dari risiko aktivitas pelayaran internasional khususnya apabila PSSA diterapkan di Selat Lombok ?
- f. Bagaimana sikap Indonesia terhadap kewajiban yang harus dilaksanakan ketika memutuskan untuk menunjuk suatu wilayah sebagai PSSA dan strategi apa yang dilakukan guna memenuhi kewajiban tersebut ?
- g. Apakah penunjukan wilayah Selat Lombok menjadi PSSA merupakan suatu hal yang penting dan dibutuhkan guna melindungi lingkungan laut khususnya dalam konteks keamanan maritim ?
- h. Apa peran Anda dalam pembahasan atau penyusunan rencana penetapan PSSA di Selat Lombok ?
- i. PSSA tidak dapat berdiri sendiri melainkan dibutuhkan APMs yang dapat melindungi PSSA itu, untuk Selat Lombok sendiri apakah APMs yang akan diajukan ialah TSS dan ATBA atau TSS saja atau ATBA saja? Alasan pemilihan APMs tersebut ?
- j. Bagaimana APMs ini akan berjalan nantinya ?

- k. Apakah APMs yang dipilih tersebut tepat dalam menangani risiko kerusakan di PSSA Selat Lombok ?
- l. Apakah terdapat kemungkinan dengan APMs tersebut menimbulkan peningkatan potensi merugikan lain terhadap daerah di luar PSSA ?
- m. Apakah dalam rencana PSSA Selat Lombok ini sudah terdapat *risk assessment* ? *Risk assessment* apa yang digunakan ?
- n. Apakah dalam risk assessment tersebut sudah menilai aset, ancaman dan kerentanan yang ada di daerah yang diusulkan tersebut ? Jika sudah aset, ancaman dan kerentanan apa saja yang teridentifikasi ?

*Mengapa penetapan Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) di Selat Lombok masih belum disahkan ?*

- a. Pengajuan Selat Lombok sebagai salah satu PSSA sudah disuarakan sejak 2016, mengapa sampai saat ini penetapan PSSA di Selat Lombok masih belum disahkan ?
- b. Menurut pandangan Anda hal-hal apa yang menjadi penghambat terkait hal tersebut ?
- c. Kendala apa saja yang dihadapi sehingga menghambat proses pengesahan PSSA di Selat Lombok ?
- d. Bagaimana solusi untuk mengatasi hambatan dan kendala tersebut ?
- e. Bagaimana keterlibatan K/L terkait penetapan PSSA Selat Lombok ?
- f. Menurut Anda bagaimana strategi atau strategi apa saja yang dapat dilakukan agar PSSA Selat Lombok dapat disetujui ?

## RIWAYAT HIDUP PENELITI



Priyati Lestari, lahir di Banyumas, 25 September 1994. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Supriyanto dan Ibu Jumiati. Menyelesaikan pendidikan SD Jaya Suti Abadi, Tambun-Bekasi lulus tahun 2007, SMP Jaya Suti Abadi, Tambun-Bekasi lulus tahun 2009, SMA Negeri 1 Setu Kab. Bekasi lulus tahun 2012, Sarjana (S-1) Ilmu Kelautan di Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto lulus tahun 2016 dan pada tahun 2017 melanjutkan program Magister (S-2) di Universitas Pertahanan, Sentul-Bogor.

Selama kuliah penulis aktif disejumlah kegiatan akademik maupun non-akademik. Kegiatan akademik yang pernah diikuti oleh penulis adalah tergabung dalam tim asisten mata kuliah renang pada tahun ajaran 2013/2014 dan 2014/2015, peserta pelatihan konservasi dan enumerasi hiu bersama WWF tahun 2014, peserta pelatihan identifikasi karang bersama The Nature Conservancy, peserta magang di Badan Informasi Geospasial (BIG) Bogor di bidang Pemetaan Lingkungan Pantai tahun 2013, dan peserta magang kerja praktek di UPT Loka Pengembangan Kompetensi SDM Oseanografi, Pulau Pari Pusat Penelitian Oseanografi (P2O) Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) pada tahun 2015.

Kegiatan non-akademik Penulis menjadi panitia kegiatan orientasi mahasiswa baru Universitas Jenderal Soedirman tahun 2013, Staf Kementerian Advokasi dan Kajian Kebijakan Kampus BEM Unsoed Kabinet Pelopor Berkarya, Anggota Subdivisi Kaderisasi Litbang Himpunan Mahasiswa Ilmu Kelautan (HIMAKEL), Kepala Divisi Penelitian dan Pengembangan Himpunan Mahasiswa Ilmu Kelautan (HIMAKEL), Sekretaris Himpunan Mahasiswa Ilmu dan Teknologi Kelautan Indonesia (HIMITEKINDO), Bendahara Unit Kegiatan Mahasiswa Fisheries and Marine English Club (UKM FAME), panitia kegiatan english debate

competition Fakultas Sains dan Teknik tahun 2013 dan 2014, panitia Seminar Nasional IMI Goes To Campus "Strategi Membangun Negara Maritim" pada tahun 2013 dan staff bidang litbang dan kaderisasi Unit Kegiatan Mahasiswa Discovery Diving Club.