

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Secara geopolitik, geostrategi dan geoekonomi; laut memiliki peran penting dalam menunjang keberhasilan suatu bangsa dalam mencapai tujuan nasional bangsa tersebut. Alfred Thayer Mahan (1840-1914) dalam karyanya yang berjudul *Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* menyatakan “*Sea Power that tends to make a people great upon the sea or by sea*”. *Sea Power* merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan bangsa. Apabila potensi-potensi laut dikelola dan dimanfaatkan secara maksimal, maka dapat meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu bangsa. Sebaliknya, jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diabaikan akan berakibat kerugian bagi suatu negara atau bahkan meruntuhkan negara tersebut.

Negara Indonesia yang sebagian wilayahnya terdiri atas lautan, perlu untuk dikembangkan dan dimanfaatkan dengan baik dalam mencapai tujuan ekonomi, sosial, politik. Sektor kemaritiman di Indonesia mampu memberikan integrasi ekonomi antar pulau, melalui pergerakan arus barang maupun tenaga kerja yang menghubungkan satu pulau ke pulau lainnya serta integrasi sosial dan politik warga negara yang bebas hambatan antar pulau untuk berbagai tujuan (Limbong, 2015, p.89). Laut bukan suatu pemisah, melainkan sebagai penghubung dan pemersatu bangsa.

Diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan pada Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tahun 1982 (*United Nation Convention On the Law Of The Sea, UNCLOS III*) yang kemudian diratifikasi dalam Undang-Undang Republik Indonesia No 17 Tahun 1985 memberikan arti penting dalam perjuangan bangsa Indonesia selama dua puluh lima tahun berhasil mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasional. Pengakuan tersebut memberikan suatu arti penting dalam

mewujudkan satu kesatuan wilayah sesuai dengan deklarasi Djuanda 13 Desember tahun 1957 serta konsepsi Wawasan Nusantara yang menjadi suatu landasan bagi kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya serta pertahanan dan keamanan.

Adanya konvensi hukum laut internasional (UNCLOS 1982) merupakan kelanjutan dari konvensi-konvensi yang telah diselenggarakan masyarakat Internasional. Perbedaannya adalah konvensi Hukum Laut (UNCLOS 1982) mengatur rezim-rezim hukum laut secara lengkap dan menyeluruh dimana rezim tersebut merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Selain itu, konvensi UNCLOS 1982 mengadopsi prinsip '*package deal*' untuk mengakomodir kepentingan negara-negara tersebut dengan membuat suatu kesepakatan bersama. Negara-negara peserta konvensi tersebut juga memiliki hak dan kewajiban dalam penggunaan dan pemanfaatan laut di dunia, termasuk didalamnya untuk keperluan bisnis, pelestarian lingkungan maupun pengelolaan sumberdaya laut (Limbong, 2015,p.148-151).

Diterimanya konsepsi negara kepulauan dalam LOSC menurut Buntoro (2012, p.34) membawa konsekuensi dimana negara kepulauan harus mengakomodir kepentingan internasional khususnya pelayaran dan penerbangan yang melalui perairan territorial dan perairan kepulauan suatu negara. Indonesia sebagai negara kepulauan telah mengakomodasikan empat macam jenis lintas bagi aktivitas pelayaran maupun penerbangan internasional. Keempat hak lintas ini telah diatur dalam Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan. Adanya pengaturan hak-hak dalam pelayaran dan penerbangan internasional sesuai dengan pasal 2 (3) dan pasal 49 (3) LOSC (*Law of the Sea Convention*) menunjukkan adanya keseimbangan antara kedaulatan suatu negara kepulauan dengan kewajiban negara kepulauan dalam mengakomodasi kepentingan masyarakat internasional.

Didalam pelaksanaannya, peraturan akan hak lintas damai telah dituangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002, hak lintas transit dalam Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 serta hak lintas alur laut kepulauan telah dituangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002. Sedangkan hak akses dan komunikasi telah disepakati perjanjian bilateral antara Indonesia dan Malaysia melalui Undang-undang Nomor 1 Tahun 1983, tentang pengesahan perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia dalam Rejim Hukum Negara Nusantara dan Hak-Hak Malaysia di laut Teritorial dan Perairan Nusantara serta Ruang Udara diatas laut territorial, perairan nusantara dan wilayah Republik Indonesia yang terletak di antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat.

Guna mengakomodasi kepentingan masyarakat Internasional khususnya dalam hal navigasi, Indonesia telah menetapkan tiga jalur alur laut kepulauan yang terbagi dalam tiga bagian. Penetapan alur laut kepulauan pada mulanya didasarkan pada Sidang Komite Keselamatan Maritim ke-69 (*Maritime Safety Committee*) atau MSC 69 IMO, yang telah menerima usulan Pemerintah Indonesia terkait penetapan sumbu 3 (tiga) alur laut kepulauan beserta cabang-cabangnya yang dapat digunakan dalam melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melewati perairan Indonesia (PP No 37 tahun 2002, tentang ALKI hal 10). Alur laut kepulauan melintasi wilayah perairan Indonesia dari utara menuju selatan, atau sebaliknya (Buntoro, 2002, p.69).

Berdasarkan Bab III tentang Penetapan Alur Laut Kepulauan yang dapat digunakan untuk Hak lintas Alur laut kepulauan pasal 11 PP No 37 tahun 2002 menyatakan bahwa Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan untuk pelayaran dari Laut Cina selatan ke Samudera Hindia atau sebaliknya yang melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda adalah Alur Laut Kepulauan Indonesia I. Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan untuk Pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudera Hindia atau sebaliknya

melintasi Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok adalah Alur Laut Kepulauan II. Sedangkan Alur laut kepulauan yang dapat digunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya dilakukan melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu adalah Alur Laut Kepulauan III. Buntoro (2002,p. 70) menyebutkan bahwa Alur Laut Kepulauan memiliki “cabang” untuk navigasi antara Laut Timor dan Arafuru ke Samudera Pasifik maupun sebaliknya.

Didalam menentukan Alur Laut Kepulauan, Djalal (2009, p.59-63) menyebutkan setidaknya terdapat Sembilan pertimbangan yang perlu untuk dilakukan antara lain: (1) Kebutuhan akan transportasi nasional dan penerbangan melalui perairan Indonesia, (2) Kondisi hidro oseanografi dan kondisi lingkungan laut di alur laut dan daerah sekitarnya; (3) Kepadatan pelayaran interinsuler dan penerbangan; (4) Frekuensi dan Kuantitas kegiatan perikanan, khususnya nelayan tradisional; (5) Keberadaan eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas lepas pantai; (6) Keberadaan instalasi dan bangunan lepas pantai termasuk kabel dan pipa bawah laut; (7) Kebutuhan perlindungan lingkungan maritim dan taman laut serta ekosistem laut; (8) Pengembangan pariwisata pantai dan laut serta (9) Perdamaian, stabilitas dan keamanan Indonesia, khususnya wilayah pantai yang berpenduduk padat.

Beberapa pertimbangan yang dikemukakan Djalal tersebut erat kaitannya dengan kondisi hidro-oseanografi dan lingkungan laut, keberlanjutan perikanan khususnya perikanan tradisional, kebutuhan akan perlindungan lingkungan laut maupun dalam kaitannya dengan perdamaian stabilitas dan keamanan Indonesia. Dapat juga dikatakan bahwa didalam penentuan Alur Laut Kepulauan tidak hanya dilihat dari satu atau dua komponen saja, akan tetapi melihat semua komponen yang nantinya akan berpengaruh terhadap keberlangsungan sumberdaya laut maupun stabilitas suatu negara.

Didalam konteks pemanfaatan laut untuk keperluan navigasi, Konvensi Hukum Laut Internasional pada Bab XII telah memuat pengaturan umum mengenai perlindungan, pelestarian lingkungan laut, pencegahan, pengurangan dan penguasaan pencemaran lingkungan laut. Kantaatmadja dalam Sodik (2014, p.241) menyatakan bahwa permasalahan pencemaran laut yang disebabkan oleh berbagai sumber telah menjadi perhatian masyarakat internasional sejak lama. Isu yang berkaitan dengan pencemaran laut juga telah banyak dibahas didalam berbagai disiplin ilmu, termasuk hukum internasional serta dapat bersifat lintas batas negara (*transnasional*). Selanjutnya, dibahas lebih lanjut dalam konvensi-konvensi organisasi maritim internasional (IMO).

Berkaitan dengan spektrum keamanan di laut disertai dinamika geopolitik dan geostrategi yang berkembang, potensi ancaman yang dimungkinkan muncul dalam perairan Indonesia dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Ancaman kekerasan yaitu ancaman yang dilakukan dengan menggunakan kekuatan bersenjata terorganisasi dan berpotensi mengganggu serta membahayakan personil atau negara. Ancaman tersebut dapat berupa seperti pembajakan (*piracy*), perampokan (*sea armed robbery*), aksi terorisme dan sabotase objek vital.
2. Ancaman terhadap sumberdaya laut, seperti pencemaran dan merusak ekosistem laut, eksploitasi yang berlebihan serta konflik pengelolaan sumberdaya laut.
3. Ancaman pelanggaran hukum yaitu tidak dipatuhinya rezim hukum nasional maupun internasional yang berlaku di perairan seperti: *illegal logging*, *illegal fishing* dan penyelundupan di laut.
4. Ancaman navigasi yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantuan navigasi, seperti suar dan bouy sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran (Jurnal Kajian Lemhanas RI, 2012, p. 74) .

Ditetapkannya alur laut kepulauan yang melintasi wilayah laut Indonesia sebagaimana adanya konsep memberikan hak lintas alur kepulauan dimana “*all ships and aircrafts*” memperoleh “*right of archipelagic sea lanes passage*”, maka didalam memberikan hak lintas dalam alur laut kepulauannya harus mencakup semua tempat yang biasa dilewati (Suhaidi, 2006, p. 7). Oleh karena itu, dengan adanya aktivitas pelayaran melalui alur laut kepulauan menjadikan perairan Indonesia rawan akan terjadinya pencemaran lingkungan laut.

Selat Lombok merupakan salah satu alur laut kepulauan (ALKI II) dimana menurut Marsetio (2016), jumlah kapal asing yang melewati selat tersebut dapat mencapai 52 kapal setiap harinya, sehingga dalam satu bulan rata-rata mencapai 1400an kapal. Lebih lanjut dikatakan bahwa kapal-kapal tersebut tidak sedikit yang melakukan pencemaran laut dengan membuang limbah dan air kotor yang biasa dilakukan pada malam hari. Bahkan yang lebih memprihatinkan adalah kapal-kapal tersebut mengeluarkan sisa *ballast water*-nya sekitar 12 mil dari garis pantai.

Sebagai salah satu *choke point* yang memiliki intensitas arus pelayaran yang tinggi, Selat Lombok juga merupakan selat strategis dan ramai selain Selat Malaka, Sunda maupun Makassar. Aktivitas pelayaran banyak dilakukan oleh kapal-kapal niaga dari Samudra Hindia dan Samudra Pasifik menuju China, Jepang, Korea serta negara Asia lainnya maupun sebaliknya. Kestrategisan Selat Lombok sebagai salah satu selat internasional tidak menutup kemungkinan terjadinya pencemaran lingkungan laut yang tentu dapat memberikan dampak negatif terhadap keberlanjutan sumberdaya maupun pariwisata disekitarnya. Hasil olah data yang dilakukan oleh Malisan (2011, p.73) memberikan fakta tentang kondisi Alur Laut Kepulauan (ALKI) II telah mengalami pencemaran hingga 20%. Pada perairan lainnya seperti Laut Jawa sebesar 20%, Selat Malaka mencapai 25%, Perairan Kepulauan Riau 20%, serta Laut Jawa bagian Selatan sebanyak 15%.

Upaya didalam perlindungan dan pelestarian lingkungan laut menjadi salah satu bagian penting didalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Sebagaimana kita ketahui bahwa pada saat ini cita-cita Poros Maritim Dunia dituangkan Presiden Joko Widodo dalam buku putih Kebijakan Kelautan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia (2016, p.3), Peta Jalan Poros Maritim Dunia tersebut dituangkan dalam 7 Pilar Kebijakan yakni: 1) Pengelolaan SD Kelautan dan SD Manusia 2) Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut 3) Tata Kelola dan Kelembagaan Laut 4) Ekonomi, infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan 5) Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut 6) Budaya Bahari 7) Diplomasi Maritim. Gagasan tersebut tentu saling berkaitan dan mendukung satu sama lain guna mewujudkan visi Poros Maritim Dunia dengan berdasarkan 7 Prinsip utama yaitu Wawasan Nusantara, Pembangunan Berkelanjutan, Ekonomi Biru, Pengelolaan terintegrasi dan transparan, Partisipasi, serta Kesetaraan dan Pemerataan.

Keseriusan Pemerintah Indonesia dalam rangka melindungi dan menjaga lingkungan maritim ditegaskan oleh Presiden Joko Widodo (2016) pada sambutannya dalam sidang Dewan *International Maritime Organization* (IMO). Beliau menyampaikan pentingnya menjaga laut sebagai sumber kekayaan global. Selain itu, keseriusan Indonesia juga ditandai dengan dirintisnya penyusunan penetapan tiga wilayah perairan yang masuk dalam kategori *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA). PSSA merupakan suatu mekanisme yang digunakan oleh negara pantai untuk melindungi kawasan lautnya dari dampak negatif pelayaran internasional. Ketiga wilayah tersebut meliputi Selat Lombok, Kepulauan Karimun Jawa serta Kepulauan Seribu. Marsetio (2016) menyatakan bahwa suatu wilayah/kawasan laut dapat dijadikan sebagai PSSA apabila kawasan tersebut memiliki kerawanan dari adanya aktivitas navigasi maupun pelayaran. Kawasan itu didesain untuk memberikan perlindungan khususnya terhadap ekosistem laut yang memiliki tingkat produktivitas primer tinggi.

Didalam upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dengan adanya aktivitas pelayaran, baik yang bersifat pencegahan maupun penanggulangan pencemaran kapal dapat dilakukan oleh beberapa instansi di laut. Secara umum, berdasarkan panduan dari IMO yakni dalam *Manual on Oil Pollution*, instansi yang berwenang terhadap upaya perlindungan lingkungan laut antara lain:

- 1) *Military (or naval) department*
- 2) *Maritime transport (civil) department*
- 3) *Environment protection department*
- 4) *Coast guard*
- 5) *National Comite*

Suhaidi (2006, p. 29) menyatakan bahwa setiap negara memiliki perbedaan didalam penanganan khususnya dalam hal instansi yang berwenang. Suhaidi menambahkan bahwa pada kenyataannya setiap instansi memiliki kewenangan yang terbatas dan berbeda, misalnya dalam hal kewenangan yang terdapat pada instansi di laut dan instansi di pelabuhan. Diperlukan suatu koordinasi yang baik antar instansi/lembaga dalam upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Sebagaimana upaya-upaya dalam mengamankan tindak kejahatan maupun ancaman-ancaman di laut lainnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis mencoba untuk melihat lebih dalam tentang keberlanjutan dari adanya penetapan Selat Lombok sebagai salah satu jalur alur laut kepulauan pada berbagai macam dimensi (multidimensi) yang berkaitan dengan prinsip-prinsip wawasan nusantara, ekonomi biru, serta pembangunan berkelanjutan. Sehingga dalam penelitian ini penulis mengambil judul **“DAMPAK HAK LINTAS ALUR LAUT KEPULAUAN TERHADAP KEBERLANJUTAN PERLINDUNGAN DAN PELESTARIAN LINGKUNGAN LAUT DI KAWASAN SELAT LOMBOK”**

## 1.2 Rumusan Masalah

Diskursus mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut di Indonesia erat kaitannya dengan bagaimana sumberdaya alam yang terdapat di dalam laut baik yang bersifat hayati dan non hayati sebagai modal dasar pembangunan nasional perlu untuk dipelihara, dilestarikan serta dimanfaatkan secara optimal bagi kesejahteraan masyarakat Indonesia yang berlandaskan keserasian, keselarasan, maupun keseimbangan baik antara manusia dengan Tuhan penciptanya, antara manusia dengan masyarakat maupun manusia dengan ekosistemnya.

Posisi silang Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terletak diantara dua benua dan dua samudera serta memiliki iklim tropis menjadikan kondisi alam Indonesia memiliki nilai yang tinggi. Selain itu, Indonesia dianugerahi garis pantai terpanjang kedua di dunia dengan jumlah penduduk yang besar serta memiliki sumberdaya dan keanekaragaman hayati laut yang melimpah sehingga diperlukan suatu upaya perlindungan dan pengelolaan lingkungan laut untuk menjaga keberlanjutan sumberdaya laut tersebut.

Adanya penetapan Alur Laut Kepulauan (ALKI) yang melintas dari utara-selatan maupun sebaliknya melalui perairan Indonesia, tidak menutup kemungkinan masuknya pencemaran lingkungan laut oleh kapal-kapal asing yang melintas di jalur tersebut. Pencemaran laut dapat diartikan sebagai masuknya kotoran atau hasil buangan aktivitas makhluk hidup ke daerah laut. Sumber-sumber pencemaran di laut dapat berupa tumpahan minyak yang berasal dari angkutan bahan bakar minyak, pengilangan minyak maupun penggunaan bahan bakar produk minyak bumi (Ingmanson dan Wallace dalam Malisan, 2011). Selain itu, sumber pencemaran di laut menurut Malisan (2011, p.67) antara lain sisa damparan amunisi perang, buangan dan proses di kapal, buangan industri ke laut, proses pengeboran minyak di laut, buangan sampah dari transportasi darat melalui sungai, emisi transportasi laut dan buangan pestisida yang berasal dari pertanian.

Didalam penetapan alur laut kepulauan, setiap negara kepulauan dapat menetapkan suatu alur laut kepulauan, sehingga apabila suatu negara kepulauan tidak menetapkan hak lintas alur laut kepulauan, maka alur-alur pelayaran yang telah ditetapkan sebagai alur pelayaran internasional menjadi suatu alur laut kepulauan seperti yang telah disebutkan dalam LOSC pasal 53 ayat 12. Sehingga ditetapkannya alur laut di Indonesia merupakan suatu konsekuensi bagi suatu negara kepulauan. Meskipun demikian, adanya hak lintas alur laut kepulauan di Indonesia perlu mendapatkan perhatian, khususnya berkaitan dengan perlindungan lingkungan laut guna menunjang keberlanjutan pemanfaatan di kawasan Alur laut kepulauan.

Selat Lombok telah lama digunakan sebagai salah satu jalur pelayaran internasional sekaligus salah satu alur laut kepulauan Indonesia (ALKI II) tentu perlu senantiasa dilakukan *monitoring* dan *controlling* terhadap aktivitas pelayaran yang dapat menyebabkan pencemaran lingkungan. Selain itu, Selat yang menghubungkan antara Pulau Bali dengan Pulau Lombok tersebut berdekatan dengan aktivitas kelautan yang lain seperti sektor perikanan budidaya, pariwisata bahari (*ecotourism*) maupun perikanan tangkap.

Tidak jauh dari wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia 2, juga terdapat Kawasan Konservasi Perairan Daerah (KKPD) Nusa Penida. Tujuan dibentuknya KKP Nusa Penida antara lain untuk perikanan yang berkelanjutan, pariwisata yang berkelanjutan serta perlindungan keanekaragaman hayati laut. KKP Nusa Penida diatur berdasarkan sistem zonasi, seperti zona inti yang berguna untuk melindungi tempat-tempat ikan berpijah dan bertelur sehingga tidak boleh mendapat gangguan. Sementara itu, terdapat zona perikanan berkelanjutan supaya nelayan di Nusa Penida tetap dapat menangkap ikan dengan menggunakan alat tangkap dan cara-cara yang ramah lingkungan.

Cincin-Sain and Kneeth (1998) dalam Hamzah (2016, p.45) menyebutkan bahwa prinsip pengelolaan wilayah pesisir dan laut terdiri dari 5 hal yakni: (1) pembangunan berkelanjutan (2) *integration approach*; (3) *responsible decentralization*; (4) *people-centered management* dan (5) *global and regional cooperation regime*. Selain itu, dalam kerangka pembangunan berkelanjutan di wilayah pesisir Dahuri et al. (1996) dalam Hamzah (2016,p.46) berkaitan dengan 4 dimensi yaitu ekologis, sosial ekonomi budaya, sosial politik serta kelembagaan.

Adanya aktivitas pelayaran yang telah lama dilakukan di kawasan Selat Lombok tentu memberikan implikasi terhadap kondisi perairan disekitarnya. Tidak menutup kemungkinan pula menyebabkan terjadinya pencemaran laut yang dapat mengganggu ekosistem laut, tingkat pendapatan masyarakat nelayan disekitar kawasan tersebut, dimensi sosial budaya, maupun keranah hukum dan kelembagaan. Oleh karenanya perlu dilakukan suatu kajian yang mendalam tentang bagaimana tingkat keberlanjutan Selat Lombok sebagai Alur Laut Kepulauan dalam kaitannya dengan upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan maritim serta bagaimana strategi pengelolaannya di kawasan tersebut.

Berdasarkan pokok permasalahan tersebut, peneliti mengajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi saat ini Selat Lombok dalam pemanfaatannya sebagai Alur Laut Kepulauan?
2. Bagaimana tingkat keberlanjutan Selat Lombok ditinjau dari aspek ekologi, ekonomi, sosial-budaya, hukum dan kelembagaan?
3. Bagaimana strategi pengelolaan Selat Lombok ditinjau aspek yang paling berpengaruh (atribut sensitif) terhadap perlindungan dan pelestarian laut di Kawasan Selat Lombok?

### 1.3 Tujuan dan Signifikansi Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan pokok permasalahan di atas, penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan penelitian (memahami) persoalan keamanan maritim dalam aspek perlindungan lingkungan laut yang berimplikasi terhadap dimensi yang mempengaruhi keberlanjutan Selat Lombok sebagai Alut Laut Kepulauan.

Tujuan penelitian ini antara lain:

1. Menganalisis pemanfaatan Selat Lombok sebagai Alur Laut Kepulauan saat ini.
2. Menganalisis tingkat keberlanjutan Selat Lombok atas Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dari aspek Ekologi, Ekonomi, Sosial-Budaya, Hukum dan Kelembagaan.
3. Menganalisis alternatif strategi pengelolaan Selat Lombok ditinjau aspek yang paling berpengaruh terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan laut di Kawasan Selat Lombok.

Signifikansi Penelitian ini adalah:

1. Penelitian ini termasuk dalam domain keamanan maritim yang bersifat multidimensi dan multidisiplin ilmu termasuk didalamnya berkaitan dengan permasalahan penegakan hukum dan kelembagaan dan perlindungan lingkungan maritim melalui metode penelitian kualitatif dan kuantitatif.
2. Isu-isu yang terdapat didalam penggunaan laut sebagai Alut Laut Kepulauan (ALKI) khususnya berkaitan dengan adanya aktivitas pelayaran di perairan tersebut penting untuk dikaji secara mendalam untuk mendapatkan hasil yang presisi dan akurat. Sehingga dengan adanya penelitian ini diharapkan mampu memberikan rekomendasi kepada pemangku kebijakan untuk mengambil suatu langkah dan strategi dalam konteks upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

3. Penelitian mengenai keberlanjutan Alur Laut Kepulauan (ALKI) khususnya di Selat Lombok dapat dijadikan suatu model baru didalam menilai eksistensi ALKI sebagai bahan evaluasi dan monitoring bagi para pemangku kebijakan guna memformulasikan strategi.
4. Guna membangun kesadaran akan pentingnya menjaga dan melindungi lingkungan laut, dimana keberlanjutan suatu lingkungan laut akan bersinggungan terhadap aspek-aspek lainnya.
5. Guna melengkapi khasanah penelitian dibidang keamanan maritim dalam perspektif multidimensi dan multidisiplin guna mendapatkan pemahaman yang komprehensif.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam upaya pengelolaan Alur Laut Kepulauan (ALKI) khususnya dikawasan selat Lombok secara komprehensif, sehingga dapat menunjang penggunaan hak lintas alur kepulauan secara berkelanjutan melalui peningkatan aspek perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan dua aspek manfaat, yaitu :

- 1.4.1** Aspek teoritis yang diperoleh dari penelitian ini adalah memberikan sumbangan keilmuan mengenai keamanan maritim dalam aspek perlindungan lingkungan laut dalam rangka menjaga keberlanjutan Alur Laut Kepulauan di Selat Lombok.
- 1.4.2** Manfaat praktis yang diperoleh dari penelitian ini adalah dapat dijadikan sumber informasi bagi para pemangku kebijakan baik dari unsur pemerintah daerah, penegak hukum maupun lembaga-lembaga terkait dalam upaya menjaga keberlanjutan penggunaan hak lintas kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

### 1.5 Ruang Lingkup dan Gambaran Desain Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini berkaitan dengan aspek kajian keamanan maritim khususnya dalam ruang lingkup keberlanjutan. Penelitian ini merupakan irisan dari studi keamanan maritim dimana penulis mengambil lokus penelitian pada perlindungan dan pelestarian lingkungan laut sesuai dengan spektrum keamanan maritim (*maritime security sector reform*). Topik Alur Laut Kepulauan khususnya di kawasan Selat Lombok ditinjau dari tingkat keberlanjutan merupakan suatu bagian yang akan dibahas lebih lanjut dalam penelitian ini dengan pendekatan *Multidimensional Scalling* (MDS). Peneliti mengangkat isu tingkat keberlanjutan tentu akan bersinggungan dengan aspek-aspek lainnya. Pada penelitian ini peneliti membatasi aspek kajian pada dimensi ekologi, ekonomi, sosial budaya, hukum dan kelembagaan. Selain itu, guna memberikan solusi dan rekomendasi dalam penyusunan penelitian ini, penulis menyajikan suatu analisis strategi dengan pendekatan *Analytic Hierarchy Process* (AHP) menggunakan tools Expert Choice 2000.

Gambaran desain penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah melakukan penelitian kualitatif (deskriptif analitis) guna menggambarkan kondisi saat sekarang Selat Lombok sebagai Alur Laut Kepulauan, serta metode campuran (kualitatif dan kuantitatif) pada penentuan tingkat keberlanjutan Selat Lombok serta metode AHP guna menentukan strategi yang akan dilakukan untuk meningkatkan upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut khususnya di Selat Lombok. Penelitian ini menggunakan pendekatan teori-teori yang berkaitan dengan fenomena yang disebabkan adanya pelayaran internasional terhadap upaya pelestarian dan perlindungan lingkungan laut.