

## Diplomasi Pemerintah Indonesia untuk Mengajukan Status Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) sebagai Upaya Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Lombok

*Dewa Ayu Nadya Aprilia<sup>1</sup>, Ismah Rustam<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>Universitas Mataram

<sup>2</sup>Universitas Mataram

Email: [ismahrustam@unram.ac.id](mailto:ismahrustam@unram.ac.id)

**Abstract.** In an effort to provide protection of the marine environment in Lombok Strait, the Indonesian Government has initiated to implement the IMO's regulations named Particularly Sensitive Sea Area (PSSA). PSSA is a marine sensitive area that needs special protection because it can be easily damaged by International maritime activity around it. PSSA has the 3 elements that the country has to fulfill. In this case the government has been conducting the diplomacy of PSSA with the IMO's members and council to fulfill those elements. The diplomacy of the Indonesian government is an effort to smoothly the implementation of PSSA. Various forms of diplomacy are carried out by Indonesian government, such as formal and informal diplomacy and this diplomacy are done through kind of workshops, sessions, and meeting. The intended purpose of this diplomacy is also to get a support from other states so The PSSA in Lombok Strait can be implemented soon because the Lombok Straits as a international shipping lane needs a protection to maintain its biodiversity.

**Keywords:** Diplomacy, Lombok Straits, Maritime, PSSA.

**Abstrak.** Dalam upaya memberikan perlindungan lingkungan Laut di Selat Lombok, pemerintah Indonesia telah menginisiasi pengimplementasian regulasi IMO yang bernama *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA). PSSA adalah area laut sensitif yang membutuhkan perlindungan khusus karena dapat dengan mudah mengalami kerusakan akibat aktivitas maritim internasional di sekitarnya. PSSA memiliki 3 elemen persyaratan yang harus dipenuhi ketika sebuah negara ingin mengimplementasikannya yaitu, *Associate protective Measures* (APMs), adanya keanekaragaman hayati, dan terletak dijalur pelayaran internasional. Dengan menggunakan konsep diplomasi lingkungan, penelitian ini bertujuan untuk melihat sejauh mana pemerintah Indonesia mengupayakan diplomasi dengan anggota dan member IMO untuk memenuhi tiga syarat pembentukan PSSA tersebut. Menggunakan penelitian kualitatif, penulis menjelaskan berbagai bentuk diplomasi yang telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia, mulai dari diplomasi formal ataupun informal. Diplomasi dengan metode workshop, sidang, dan pertemuan lainnya. Tujuan dari diplomasi ini untuk mendapatkan dukungan dari berbagai negara sehingga PSSA dapat diimplementasikan segera karena Selat Lombok selaku jalur pelayaran internasional membutuhkan perlindungan dalam menjaga keanekaragaman hayatinya.

**Kata Kunci:** Diplomasi, Maritim, Selat Lombok, PSSA

### PENDAHULUAN

Dalam upaya menjaga kelestarian ekosistem laut di dunia, terdapat berbagai regulasi yang ditawarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) untuk melindungi dari ancaman kerusakan akibat pelayaran ataupun pencemaran di laut,

seperti; *Pollution Preventions, Ballast Water Management, Ship Recycling*, dan *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) (International Maritime Organization, 2019). PSSA adalah wilayah laut yang sangat sensitif sehingga membutuhkan perlindungan khusus melalui regulasi atau

tindakan dari IMO karena memiliki keadaan ekologi, sosial-ekonomi, ataupun alasan saintifik yang dapat dengan mudah mengalami kerusakan oleh aktivitas maritim internasional. Majelis IMO pada bulan November-Desember tahun 2005 di sesi ke-24 pertemuannya mengadopsi pedoman untuk mengidentifikasi area laut sensitif (PSSA) pada resolusi A.982 (24). Dengan ini wilayah PSSA akan diidentifikasi sebagai wilayah khusus, namun wilayah khusus di suatu perairan belum tentu teridentifikasi sebagai PSSA (International Maritime Organization, 2019). Mekanisme yang dilakukan IMO dalam PSSA ini biasanya digunakan oleh sebuah negara yang memiliki pantai untuk melindungi kawasan lautnya dari dampak negatif pelayaran internasional. Kawasan ini harus memenuhi beberapa persyaratan, *pertama* kriteria ekologis, sosial-ekonomi, dan ilmu pengetahuan. *Kedua*, Terletak di Jalur Pelayaran Internasional. *Ketiga*, *Associate Protective Measures* (APMs) atau disebut juga sebagai tindakan pencegahan. Sebuah negara yang ingin mengajukan PSSA terlebih dahulu harus memenuhi persyaratan-persyaratan tersebut.

PSSA selaku regulasi yang dikeluarkan oleh IMO dapat menjadi sebuah cara bagi negara untuk mengamankan lingkungan laut tertentu dengan tujuan mencegah terjadinya kerusakan lingkungan laut yang memiliki keadaan *biodiversity* serta keunikan didalamnya. Tentu status PSSA ini sangat sesuai bagi Indonesia, dimana Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki luas area sebesar 7,81 juta kilometer persegi dengan luas daratan sebesar 2,01 juta kilometer persegi dan luas area perairan sebesar 3,52 juta kilometer persegi (Roza, 2017). Bukan hanya itu Indonesia juga telah menjadi negara yang memiliki keanekaragaman hayati, hal ini disebabkan karena adanya arus laut yang mengalir sepanjang masa yaitu arus lintas Indonesia (*Indonesia Through Flow*) dimana dapat diketahui Indonesia terletak diantara dua samudra yaitu samudra Hindia dan Pasifik. Permukaan laut samudra Pasifik lebih tinggi sekitar 30-50 cm dibandingkan permukaan air di samudra Hindia akibatnya air selalu mengalir dari Samudera Pasifik menuju Samudera Hindia. Selain itu yang menyebabkan penyebaran biota laut di Indonesia adalah arus lintas muson dan proses pembentukan kepulauan Indonesia masa lalu menghasilkan variasi habitat yang

sangat kompleks dan komplit (Shar, 2014).

Letak Indonesia yang strategis membuatnya memiliki jalur laut sibuk yang menghubungkan lalu lintas perdagangan antar negara di dunia. Sehingga Konsekuensi Indonesia sebagai negara kepulauan setelah pemerintah meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 adalah membentuk sebuah *roadmap* lalu lintas laut yang dinamakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan di bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya (Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, 1996).

Mempertimbangkan betapa pentingnya upaya perlindungan laut, maka pemerintah Indonesia telah menginisiasi penerapan PSSA di perairan Indonesia yaitu di Selat Lombok yang diketahui sebagai ALKI II khususnya di Perairan Gili dan Nusa Penida. Rencana pengajuan PSSA ini dapat menjadi strategi pemerintah Indonesia dalam menjaga keamanan maritim wilayah Selat Lombok dalam aspek lingkungan. Selain itu pemerintah sudah meratifikasi *United Nations Conventions on The Law of The Sea* (UNCLOS) sebagai Hukum Laut Internasional yang juga memberikan kewajiban-kewajiban negara peratifikasi untuk memberikan upaya dalam menjaga kelestarian lingkungan laut didalamnya. Upaya pengajuan PSSA ini merupakan bentuk komitmen pemerintah Indonesia dalam menjaga ekosistem lautnya.

Dalam upaya mengajukan status PSSA, Indonesia merujuk pada regulasi yang telah ditentukan oleh IMO yaitu, *Safety of Life at Sea* (SOLAS) yang mengatur tentang keselamatan maritim dengan mengatur rute kapal, menentukan skema alur pelayaran dan sejenisnya, selain itu juga merujuk pada *Marine Pollution* (MARPOL) yang bertujuan untuk

mencegah terjadinya pencemaran di laut, pemerintah harus terlebih dahulu meyakinkan dewan IMO bahwa Indonesia telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi ketika akan mengajukan PSSA. Pengumpulan data, validitas data hingga diterapkannya APMs merupakan tahapan-tahapan awal yang harus terlebih dahulu dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Maka, dalam tulisan ini penulis akan membahas tentang bagaimana upaya pemerintah Indonesia untuk mengajukan status *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) di Selat Lombok yang diketahui sebagai jalur pelayaran interbasional. Tentu dalam hal ini pemerintah akan melakukan diskusi serta hal-hal lainnya yang akan mempermudah dan melancarkan pengajuan PSSA ke Dewan IMO.

### TINJAUAN PUSTAKA

Dalam menjelaskan sebuah alur pemikiran penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan konsep diplomasi lingkungan yang mampu memberikan gambaran dan mendukung penelitian penulis. Dalam praktiknya diplomasi lingkungan bukan hanya melibatkan negara, namun juga organisasi internasional, *Non Governmental Organization* (NGO), hingga individu ataupun kelompok masyarakat dan industri. Diplomasi lingkungan kemudian menjadi istilah populer beberapa diplomat yang terlibat dalam perundingan-perundingan internasional di bidang Lingkungan.

Diplomasi Lingkungan sebagai salah satu kegiatan diplomasi pada umumnya, akan memberikan kontribusi penting bagi lingkungan dalam pergaulan internasional saat ini. Terlebih lagi Diplomasi Lingkungan juga mencakup persoalan pencemaran udara, limbah B3, pencemaran laut, keamanan hayati dan lainnya (Pramudianto, 2011). Sehingga Diplomasi Lingkungan ini merupakan suatu istilah yang digunakan dalam penanganan isu-isu lingkungan dengan menggunakan diplomasi sebagai alat keberhasilan guna memperoleh kepentingan yang dimaksud. Diplomasi Lingkungan juga memiliki beberapa istilah lain yang digunakan tergantung penamaan aspek lingkungan hidup yang dibahas (Pramudianto, 2011). contoh diplomasi lingkungan seperti; Diplomasi Ozon, Biodiplomasi, Diplomasi Dugong, *Water Diplomacy* atau Diplomasi Pencemaran laut.

Lebih lanjut meskipun Diplomasi Lingkungan telah dibahas sebagai segala

bentuk upaya yang digunakan untuk menangani isu lingkungan, namun perlunya definisi yang mampu menggambarkannya secara jelas. Menurut Borg (1994) dalam Pramudianto (2011), Diplomasi Lingkungan dapat didefinisikan sebagai keahlian dalam menangani persoalan-persoalan lingkungan hidup yang memiliki dampak dalam lingkup internasional. Sehingga Pramudianto (2011) menambahkan beberapa kriteria dalam melakukan diplomasi Lingkungan sebagai berikut (Pramudianto, 2011):

a) Keahlian

Dalam keterlibatan diplomat ataupun non diplomat terhadap sebuah perundingan, diperlukannya sebuah keahlian yang tidak sebatas keahlian berunding saja namun juga keahlian teknologi, informasi dan komunikasi sehingga dapat meningkatkan kapasitasnya di forum Internasional.

b) Penanganan

Pihak yang terlibat dalam perundingan bukan hanya harus memiliki kemampuan secara ilmiah tetapi pengalaman teori dan praktik dalam memecahkan persoalan-persoalan lingkungan. Sehingga diplomasi tidak hanya sebagai ilmu tetapi juga seni berunding.

c) Isu Lingkungan Hidup

Perlunya pemahaman dan pengetahuan tentang persoalan lingkungan yang dirundingkan serta mengetahui isu-isu lingkungan terkini dalam melakukan kegiatan perundingan tersebut

d) Implikasi Internasional

Memahami dan mendalami berbagai persoalan lingkungan karena segala bentuk keputusan yang diambil oleh pihak yang berdiplomasi akan berimplikasi terhadap dunia internasional.

Dalam penelitian lain juga disebutkan beberapa keuntungan apabila diplomasi lingkungan dapat dilakukan untuk menjaga ekosistem di Selat Lombok karena urgensi dari penerapan PSSA Selat Lombok yang termasuk dalam kawasan segitiga karang dunia (*Coral Triangle/CT*) dan kaya akan keanekaragaman hayati laut yang perlu dilindungi. terdapat beberapa peran *Coral Triangle* yang berguna bagi

seluruh masyarakat dunia, berikut penjelasannya (Lestari, 2019) :

- a) Menopang mata pencaharian, pendapatan dan ketahanan pangan, khususnya bagi masyarakat pesisir negara-negara CT
- b) Lokasi pemijahan dan perkebangbiakan tuna yang menopang industri perikanan tuna bagi jutaan konsumen di segala penjuru dunia.
- c) Sumberdaya laut yang sehat memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan industri pariwisata alam di kawasan CT
- d) Ekosistem terumbu karang, lamun dan bakau yang sehat dapat melindungi masyarakat pesisir dari badai dan tsunami serta mencegah peningkatan pemanasan global dan perubahan iklim dunia yang dapat berdampak bagi lingkungan dan masyarakat dunia.

#### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan Kualitatif, menurut John W. Creswell, penelitian kualitatif yaitu sebuah pendekatan untuk mengeksplorasi dan memahami makna. Proses penelitian kualitatif ini melibatkan pertanyaan dan prosedur yang muncul, mengumpulkan data yang spesifik, menganalisis data secara induktif dan peneliti memberikan interpretasi mengenai makna dari data yang diperoleh (Suryadi, 2016). terdapat peristiwa-peristiwa dunia nyata yang tidak dapat dipahami dengan menggunakan data kuantitatif yang merujuk pada data numerik saja, namun memerlukan data kualitatif yang dapat diambil melalui metode wawancara atau observasi yang teliti secara mendalam. Penelitian ini akan dibatasi tentang upaya pemerintah dalam melakukan tindakan pencegahan dan perlindungan terhadap lingkungan laut di Selat Lombok melalui PSSA sebagai bukti memberikan komitmen dalam meratifikasi UNCLOS 1982. Hukum laut ini memberikan kewajiban kepada negara-negara di dunia untuk melestarikan dan menjaga wilayah laut, IMO sebagai organisasi yang fokus terhadap isu maritim telah banyak mengadakan pertemuan internasional, dimana Indonesia turut serta dalam pembahasan tindakan pencegahan terhadap kerusakan dan pencemaran lingkungan laut. Salah satu bentuk

perlindungan itu adalah *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA).

Pengumpulan data yang digunakan penulis adalah metode Interview/wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Dimana dalam metode wawancara biasanya peneliti akan menanyakan beberapa pertanyaan terstruktur kemudian diperdalam guna mendapatkan keterangan lebih lanjut (Dowson, 2007). Dalam penelitian ini penulis akan mengumpulkan data dari beberapa pihak yang terkait didalamnya, seperti Direktorat Jendral Perhubungan Laut pusat dan Instansi terkait yang berada di daerah seperti Kantor Kesyahbandaran Lembar, Distrik Navigasi Lembar, serta TNI AL yang berperan sebagai lembaga pengamanan laut.

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN** ***Particularly Sensitive Sea Area*** **(PSSA) Sebagai Bentuk Regulasi** **Perlindungan Lingkungan Laut** **Internasional**

IMO (*International Maritime Organizations*) adalah salah satu lembaga dunia yang memiliki kewenangan atas legalitas regulasi maritim. IMO telah membentuk beberapa regulasi yang dapat digunakan negara-negara di dunia untuk mengatur lalu lintas kapal, rute kapal, area laut terlindungi, area laut khusus, serta pengaturan sistem kapal dan lainnya. Contoh-contoh regulasi tersebut diantaranya *Safety of Life at Sea* (SOLAS) yaitu peraturan atau konvensi yang mengatur tentang keselamatan maritim dengan mengatur rute kapal, menentukan skema alur pelayaran dan sejenisnya, kemudian *Marine Pollution* (MARPOL) adalah sebuah peraturan internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut (Wardhana, 2019). Salah satu upaya perlindungan lingkungan laut yang berlaku hingga saat ini adalah Resolusi A.982(24) yang berjudul "*Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*" pada tanggal 1 Desember 2005 (World Maritime University, 2014). Resolusi inilah yang kemudian diamandemen dengan Resolusi MEPC.267 (68) dan diadopsi pada tanggal 15 Mei 2015, resolusi ini telah merevisi *guidelines* yang digunakan untuk pengidentifikasian dan perancangan *Particularly Sensitive*



*Sea Area* (PSSA) (Wardhana, 2019). Perlu diketahui, IMO memiliki komite utama yang mengatur dan berwenang didalam masing-masing bidang seperti, *Maritime Safety Committee* (MSC) yang fokus terhadap keselamatan di Laut, *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) yang fokus terhadap perlindungan lingkungan laut.

IMO merupakan lembaga Internasional berwenang yang bertanggung jawab dalam penetapan suatu area sebagai PSSA. PSSA adalah area laut sensitif yang memerlukan perlindungan khusus karena dianggap sebagai area yang memiliki kriteria ekologi, sosial-ekonomi, dan dimanfaatkan secara ilmu pengetahuan. Selain itu PSSA juga harus diidentifikasi sebagai area yang memiliki resiko kerusakan akibat dampak aktivitas maritim disekitarnya sehingga PSSA juga harus didukung dengan adanya APMs yang dianggap dapat mencegah, mengurangi dan menghilangkan resiko kerusakan yang ada (Australian Maritim Safety Authority, 2017). Untuk pengajuan status PSSA setiap negara pantai ataupun negara kepulauan yang telah memenuhi syarat PSSA akan diajukan melalui dewan IMO.

Apabila sebuah negara mengajukan status PSSA, maka area yang ditunjuk harus dinyatakan sebagai wilayah yang memiliki kriteria khusus serta rentan mengalami kerusakan akibat dampak aktivitas pelayaran internasional dan harus didukung oleh APMs. Oleh karena itu elemen-elemen yang harus dipenuhi ketika mengajukan status PSSA antara lain (Australian Maritim Safety Authority, 2017):

#### A. Memenuhi Kriteria Ekologi, Sosial Ekonomi dan Sainifik.

##### 1. Ekologi

Kriteria ekologi adalah kriteria yang mengacu pada keadaan lingkungan setiap makhluk hidup di dalam sebuah wilayah perairan. Secara ekologi wilayah PSSA harus memiliki ekosistem langka dan keanekaragaman hayati. Dimana area tersebut memiliki keunikan, kritikal habitat yang telah menjadi daerah esensial bagi makhluk hidup disekitarnya seperti tempat hidup ikan, konservasi penyu, dan spesies-spesies lainnya, selain itu jelaskan pula bahwa daerah tersebut memiliki produksi natural biologi (Australian Maritim Safety Authority, 2017).

##### 2. Sosial, Budaya dan Ekonomi

Kriteria kedua ini mengacu pada keadaan wilayah perairan yang menjadi sumber ekonomi serta diandalkan oleh masyarakat sekitar. Wilayah tersebut telah dimanfaatkan sebagai sumber kehidupan nelayan, area pariwisata, dan menjadi area penting bagi masyarakat yang bergantung terhadap akses dan transportasi. Sehingga hal ini berdampak langsung terhadap kehidupan sosial masyarakat. Bukan hanya itu secara budaya area tersebut juga ternyata memiliki sejarah penting dan menjadi wilayah arkeologi (Australian Maritim Safety Authority, 2017).

##### 3. Sainifik dan Pendidikan

PSSA sebagai area khusus juga memiliki manfaat ilmu pengetahuan didalamnya, dimana area yang dipilih dapat maupun telah menjadi area observasi dan penelitian yang memiliki kepentingan saintifik yang krusial.

#### B. Memiliki Resiko Kerusakan dari Dampak Aktivitas Maritim Internasional

PSSA terletak dijalur pelayaran dan memiliki kemungkinan terkena dampak negatif aktivitas disekitarnya karena lalu lintas di area tersebut yang cukup padat. Keadaan ini dapat berupa polusi kapal, limbah pembuangan, jangkar kapal, kecelakaan kapal, tubrukan kapal dan segala jenis keadaan lainnya. Selain itu wilayah ini juga memiliki resiko kerusakan akibat dampak dari bencana alam, seperti gempa bumi, gunung meletus serta keadaan lainnya.

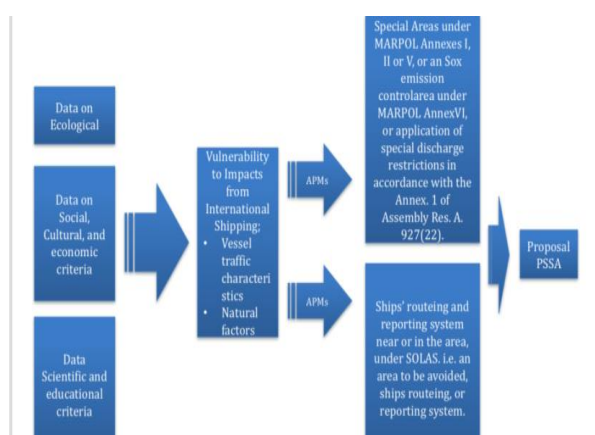
#### C. Memiliki Tindakan Pencegahan Mengatasi Resiko APMs (*Associate Protective Measures*)

Dalam pengaplikasian status PSSA sebuah Negara harus mengajukan APMs ke IMO melalui *Marine Environment Committee* (MEPC) atau *Marine Safety Committee* (MSC), tergantung jenis yang dipilih. Sehingga dalam penetapan APMs, MEPC dan MSC akan menentukan APMs yang diajukan sesuai untuk

diterapkan didaerah yang diusulkan. Setelah APMs disetujui maka daerah yang diusulkan dapat ditandai sebagai PSSA dan akan diteruskan berkas pengesahannya. Bentuk-bentuk APMs yang ditawarkan oleh IMO adalah seperti (Wardhana, 2019),

- 1) *Safety of Life at Sea* (SOLAS)
  - a. *Ships Routing*
    - *Traffic Separation Scheme*
    - *Inshore Traffic Zone*
    - *Two Way Route*
  - b. *Ship Reporting System*
- 2) *Marine Pollutions* (MARPOL)
  - a. *Special Area under MARPOL*
    - *Annex I : Prevention of pollution by oil*
    - *Annex II: Control pollution by noxious liquid substance in bulk*
    - *Annex III: Pollution by harmful substance carried by sea in package Form*
    - *Annex IV: Prevention of pollution by sewage from ships*
    - *Annex V: Prevention of pollution by garbage from ships*
    - *Annex VI: Prevention of air pollution from ships*

**Gambar 1**  
**Skema Penentuan jenis APMs**



Sumber: Nanditya Wardhana, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Dalam melaksanakan penerapan APMs, seluruh anggota IMO memiliki kewajiban untuk memastikan kapan Negara

bendera mengikuti aturan APMs yang telah diadopsi PSSA. Wilayah yang diajukan mestinya memang dilintasi oleh kapal internasional sehingga terdapat hak lintas bagi negara-negara pengguna area tersebut yang menjadikan PSSA sangat sepadan untuk diterapkan. Namun sebuah negara dapat menerapkan bentuk perlindungan di wilayah hukum nasionalnya seperti *internal waters* atau *territorial sea* tanpa melalui persetujuan IMO dengan kebijakan *Marine Protected Area* (MPA). MPA adalah suatu area yang ditetapkan oleh aturan nasional untuk melindungi suatu lingkungan tertentu (Wardhana, 2019). MPA berbeda dengan PSSA yang penerapannya membutuhkan persetujuan IMO. Menurut data dan informasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terdapat beberapa wilayah yang disebutkan efektif untuk diterapkan PSSA, yaitu, Selat yang digunakan sebagai jalur pelayaran Internasional, jalur laut kepulauan, dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Di Indonesia terdapat beberapa wilayah perairan yang terkenal akan keindahan dan keanekaragaman hayati bawah lautnya sehingga dijadikan daerah konservasi terlindungi seperti; Raja Ampat, Bunaken, Karimun Jawa Kepulauan Seribu, Wakatobi, Perairan Gili, Nusa Penida dan lainnya. Namun wilayah yang dipilih dan dianggap memenuhi persyaratan untuk saat ini adalah wilayah ALKI II yaitu Selat Lombok. Pengajuan proposal PSSA masih melalui beberapa tahapan-tahapan. Saat ini Indonesia sedang berada di tahap memenuhi berbagai persyaratan PSSA. Pada bulan Juni 2019 lalu, Indonesia telah berhasil meyakinkan dewan IMO untuk menerapkan *Traffic Separations Scheme* (TSS) sebagai APMs PSSA di Selat Lombok (Wardhana, 2019). Tahapan demi tahapan berhasil dipenuhi, hal ini tentu tidak lepas dari keberhasilan diplomasi Indonesia terhadap negara-negara IMO dalam meyakinkan mereka akan pentingnya PSSA dalam menjaga ekosistem laut di Selat Lombok.

### Identifikasi Selat Lombok Sebagai PSSA

Keadaan Selat Lombok tentu telah dipertimbangkan untuk diajukan sebagai PSSA karena memenuhi 3 syarat yang memang harus dipenuhi pemerintah yaitu

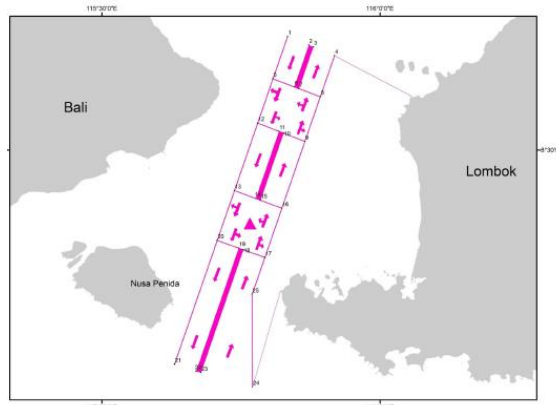
syarat ekologi, adanya ancaman kerusakan akibat pelayaran internasional, dan pencegahan dalam bentuk APMs. Selat Lombok terletak diantara Pulau Bali dan Lombok dan menjadi jalur penting domestik ataupun jalur transportasi yang menghubungkan Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Selain itu Selat Lombok berlokasi di area *coral triangle* yang diketahui akan keanekaragaman hayatinya. Perairan ini memiliki beraneka ragam spesies seperti *hard coral*, *coral reef*, *underwater canyons*, *seamounts*, *mangroves* and *seagrass* (Direktoral Jenderal Perhubungan Laut, 2018).

Habitat-habitat tersebut dikatakan sangat rentan terhadap aktivitas pelayaran, seperti tumpahan minyak, puing-puing, membahayakan spesies laut, dan kerusakan fisik akibat dari pelayaran, misalnya kegiatan penjangkaran dan resiko dari dampak kapal tenggelam dan terdampar. Jumlah kapal yang melintas di ALKI II per-4 bulan kurang lebih adalah 6.472 kapal yang terdiri dari 580 kapal minyak dan *chemical tankers* serta 2.919 kapal kargo (Direktoral Jenderal Perhubungan Laut, 2017). Peningkatan jumlah pelayaran yang melewati Selat Lombok diperkirakan akan meningkat mengingat berkembangnya ekonomi di Asia. Selain itu kapal *Yacht* dan Kapal Pesiar di Indonesia terus akan meningkat mengingat adanya Dekrit Presiden No. 105 tahun 2015, serta regulasi Menteri Perhubungan No. PM 121 tahun 2015. Disisi lain 15 kecelakaan laut terjadi pada tahun 2011-2016 yang terjadi paling banyak karena tenggelam dan tabrakan kapal (Direktoral Jenderal Perhubungan Laut, 2017). Ancaman ini berpotensi akan meningkat mengingat ALKI II juga diperuntungkan untuk lalu lintas kapal domestik.

Melihat hal diatas pemerintah telah memilih bentuk APMs yang sesuai yaitu TSS (*Traffic Separations Schemes*). Skema alur pemisah ini akan memberikan *track* dan jalur tertentu bagi kapal yang melintas di Selat Lombok baik pelayaran domestik maupun pelayaran internasional. Pemerintah Indonesia memilih cara ini karena melihat adanya ancaman bagi lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal dari jalur bebas di Selat Lombok. Setelah pemerintah berinisiasi untuk menerapkan PSSA dan TSS sebagai APMsnya diharapkan keadaan jalur di pelayaran di Selat Lombok dapat memberikan lalu lintas kapal yang lebih baik. Ketika diterapkannya TSS maka jalur pelayaran di Selat Lombok tidak

lagi membebaskan kapal-kapal untuk melintas mendekati area tertentu dan harus mengikuti jalur yang telah ditentukan. Bukan hanya melindungi area tertentu tetapi TSS juga akan meningkatkan keselamatan pelayaran dan mengurangi resiko tubrukan kapal di Selat Lombok. Berikut gambaran TSS Selat Lombok:

**Gambar 2**  
**Skema Alur Pemisah**



Sumber: IMO Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NSCR) 6<sup>th</sup> Session

Pemilihan TSS ini tentu sesuai dengan penjelasan sebelumnya, bahwa pemerintah dapat memilih bentuk APMs yang bersumber dari MARPOL ataupun SOLAS. TSS sendiri memang regulasi yang berasal dari SOLAS dan Pemerintah Indonesia dapat mengajukan penerapan TSS di Selat Lombok melalui dewan IMO khususnya MSC, Indonesia akan menerapkan TSS pada bulan Juli tahun 2020.

### **Diplomasi Pemerintah Indonesia dalam Proses Mengajukan Status PSSA**

Dalam melakukan diplomasi pengajuan PSSA memerlukan sebuah keahlian, menurut Borg. Diplomasi Lingkungan dapat didefinisikan juga sebagai keahlian dalam menangani persoalan lingkungan hidup yang memiliki dampak dalam lingkup internasional (Pramudianto, 2011). Pemerintah Indonesia telah mengirimkan berbagai tenaga ahli dalam bidang lingkungan dan kemaritiman pada sidang IMO MEPC, MSC hingga sidang IMO-NORAD dimana kementerian dan kelembagaan yang

mewakili sebagai delegasi telah memahami materi dan isu yang diperbincangkan, seperti Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Kelautan dan perikanan telah dilibatkan dalam proses pengajuan perlindungan lingkungan di Selat Lombok melalui PSSA. Kementerian dan lembaga terkait sangat memahami isu yang ditangani. Bahkan sebelum persidangan di forum internasional pemerintah juga melakukan diskusi terlebih dahulu dengan para *expert* guna memperdalam pemahaman mereka terkait lingkungan laut Selat Lombok yang akan diajukan sebagai PSSA.

Aktor-aktor yang terlibat dalam proses pengajuan PSSA tentu hal ini menunjukkan kesiapan para wakil yang tidak perlu diragukan lagi dalam melakukan diplomasi lingkungan, kriteria dalam melakukan diplomasi lingkungan antara lain (Pramudianto, 2011): Keahlian dimana sebuah keahlian para wakil yang terlibat dalam forum internasional bukan hanya harus pandai berunding namun juga perlu ahli dalam teknologi, informasi dan komunikasi untuk meningkatkan kapasitas di forum internasional. Indonesia sendiri telah mengirim para ahli yang memang relevan untuk sidang *Marine Environmental Protection Committee* hingga *Marine Safety Committee* di IMO. Delegasi Indonesia bukan hanya memiliki keahlian berunding tetapi juga memiliki latar pendidikan yang sangat mendukung di kapasitas internasional.

Koordinasi dalam upaya penerapan PSSA sudah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia, tentu koordinasi dan sinergitas antar lembaga ini sangat diperlukan mengingat wilayah Selat Lombok merupakan jalur penting internasional yang disebut sebagai ALKI II. Pemerintah Indonesia telah mengadakan workshop nasional yang diadakan di Lombok pada bulan Desember 2015. Tujuan dari workshop ini tentu dilakukan untuk mengkonsultasikan usulan penerapan PSSA. Masukan-masukan dari lembaga-lembaga terkait sangat dibutuhkan. PSSA sangat berhubungan dengan lembaga-lembaga dan stakeholder terkait. Tujuan dari pertemuan ini untuk memperoleh data yang dibutuhkan serta masukan-masukan mengenai proposal PSSA yang akan diajukan (Wardhana, 2019). Koordinasi antar lembaga pemerintah daerah dan pusat memang sangat diperlukan mengingat pemerintah daerah

Provinsi Bali, Pulau Nusa Penida dan Provinsi Nusa Tenggara Barat. Pulau Lombok memiliki rangkaian data-data pendukung yang tidak dimiliki oleh pemerintah pusat.

Selain itu, pada tahun 2016 berikutnya, pemerintah kembali mengadakan pertemuan *Task Force* dimana pertemuan ini kerap membicarakan tentang gugus tugas terkait pengajuan PSSA di Selat Lombok. Menurut informasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan dalam upaya mengajukan proposal PSSA ini, andil pemerintah daerah juga dilibatkan dalam penyusunan proposal karena pemerintah daerah memiliki data-data yang diperlukan juga dalam hal pengimplementasian PSSA dan APMSnya di waktu yang akan mendatang (Wardhana, 2019). Sehingga peran pemerintah daerah menjadi hal yang sangat dibutuhkan dan sinergitas antar lembaga dalam PSSA menjadi sangat krusial.

Selain berkoordinasi dan berdiskusi dengan lembaga nasional, pemerintah Indonesia juga telah melakukan perundingan dengan lembaga internasional. Dalam upaya diplomasi lingkungan pemerintah Indonesia ini, Diplomasi yang dilakukan pemerintah Indonesia dilakukan dengan jalur formal dan informal. Upaya formal yang dilakukan adalah dengan cara mengadakan workshop, FGD, konferensi dengan IMO, lembaga internasional ataupun negara-negara tetangga, selain itu juga menghadiri sidang-sidang IMO yang dihadiri berbagai negara di dunia. Diplomasi formal ini dilakukan juga dengan melakukan perundingan rutin dengan IMO-NORAD.

Sebelum menyampaikan dan mengajukan proposal resmi PSSA, pemerintah telah berdiskusi dan menginformasikan terlebih dahulu tentang rencana tersebut dalam forum IMO-NORAD (*Norwegian Agency for Development*). NORAD akan memberikan bantuan kepada negara-negara berkembang untuk mengimplementasikan serta meningkatkan kapasitas mereka dalam mematuhi dan memenuhi standar konvensi-konvensi IMO. Indonesia telah melakukan perundingan dengan IMO NORAD ketika diselenggarakannya pertemuan pertama pada bulan Juli 2014



di Manila Filipina yang bertujuan untuk menepati waktu yang disepakati dalam penerapan PSSA. Pemerintah aktif dan hadir dalam pertemuan regional kedua pada bulan Juli 2015 di Hanoi, Vietnam. Wakil-wakil yang hadir dalam pertemuan tersebut adalah perwakilan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

Kegiatan lanjutan kemudian berlangsung pada tanggal 27-28 Juli 2016 yang diselenggarakan di Lombok, dimana pertemuan pada tahun 2016 ini dihadiri oleh Indonesia, Malaysia, Vietnam, Filipina, Singapura serta agensi dan lembaga-lembaga internasional lainnya (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2016). Pemerintah Indonesia kerap berunding dan berkonsultasi dengan IMO NORAD karena adanya kerangka perjanjian kerjasama IMO-NORAD yang telah berfokus terhadap Negara-negara berkembang di Asia tenggara. Sehingga ketika mengajukan PSSA di sidang IMO Indonesia sudah menuai dukungan dari NORAD yang akan memudahkan diplomasi Indonesia di dewan IMO.

Perundingan dan workshop yang dilakukan untuk menyamakan persepsi akan pentingnya penerapan PSSA sehingga pemerintah negara saling mendapatkan dukungan. Hasil sidang ini menyatakan bahwa Indonesia akan melaksanakan workshop nasional untuk membahas lokasi PSSA dengan mempertimbangkan lalu lintas kapal kemudian mengusulkan lokasi potensial sebagai daerah PSSA yaitu Pulau Gili di Selat Lombok (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2018). Diplomasi Pemerintah Indonesia masih terus berlanjut pada tanggal 20 Februari 2017, Sekertaris Jenderal IMO H.E Kitack Lim melakukan kunjungan resmi pertama kali ke Indonesia sejak menjabat menjadi Sekjen IMO. Kunjungan ini dapat dikatakan sebagai kunjungan balasan karena adanya kunjungan Presiden RI Joko Widodo ke sidang IMO MEPC-70 di London. Sekjen IMO terlebih dahulu melakukan pertemuan dengan Menteri Perhubungan untuk membahas beberapa agenda salah satunya membicarakan tentang proses ratifikasi terhadap konvensi-konvensi IMO (Direktorat Jenderal Hubungan Laut, 2017).

Pada tanggal 28 April 2017 dilaksanakan sidang MEPC-71, Indonesia menyampaikan informasi terkait persiapan penerapan PSSA. Menurut dokumen persiapan pengajuan Indonesia pada sidang

MEPC-71 tersebut, Indonesia memperkenalkan dan menginformasikan tentang perlunya perlindungan di perairan Gili dan Nusa Penida yang berdekatan dengan jalur pelayaran internasional di Selat Lombok sebagai ALKI II (International Maritime Organization, 2017). Selanjutnya pada saat MEPC-72 pada tanggal 9-13 April 2018 Indonesia melakukan koordinasi dengan sekretariat IMO terakut *Information Paper* Indonesia terkait tindak lanjut penetapan PSSA di Selat Lombok.

Negara-negara yang telah mengajukan PSSA adalah Filipina, Malaysia, Vietnam dan Indonesia. Filipina telah mengajukan Tubataha Reefs yang disetujui pada MEPC ke-72 kemudian Malaysia juga mengajukan Pulau Kukup dan Tanjung Piai pada MEPC ke-71, namun diplomasi pemerintah Malaysia dalam sidang ini tidak berjalan mulus. Indonesia selaku negara tetangga Malaysia menolak inisiasi tersebut karena Pemerintah Malaysia harus menyelesaikan terlebih dahulu masalah perbatasan Pulau tersebut dengan Indonesia. selain itu Vietnam mengajukan Ha Long Bay dan Indonesia mengajukan Pulau Gili dan Nusa Penida (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2018). Diplomasi yang dilakukan pemerintah Indonesia terkait inisiasi wilayah yang ditunjuk PSSA ini berjalan lancar karena tidak adanya pertentangan dan penolakan dari negara-negara anggota IMO.

Upaya lain yang dilakukan adalah workshop yang dilaksanakan pemerintah Indonesia adalah pada 11-12 oktober 2017 yang diselenggarakan *National University of Singapore* untuk berdiskusi dan membicarakan *update* terbaru dari proposal PSSA beberapa Negara Asia Tenggara. Selain itu para *experts* dan akademisi yang berasal dari IMO dan *Singapore Maritime and Port Authority* turut diundang untuk ikut memberikan saran, solusi dan pembahasan-pembahasan penting terkait PSSA (National University of Singapura, 2017). Diplomasi pemerintah Indonesia dalam menghadiri ataupun mengadakan workshop internasional memang terus dilakukan, hal ini dilakukan pemerintah Indonesia untuk menanyakan langsung dan berdiskusi agar inisiasi PSSA ini mendapat dukungan (Wardhana, 2019).

Diplomasi pemerintah masih terus berlanjut pada tahun 2018. Pemerintah Indonesia telah memberikan informasi perkembangan terbaru terkait proposal PSSA dalam forum MEPC-73, dalam dokumen yang diajukan tersebut pemerintah Indonesia mengharapkan pengajuan proposal PSSA yang total dan final dapat diajukan pada MEPC-74. Insisiasi ini terus disambut baik oleh negara-negara anggota IMO. Menurut Informasi sejauh ini diplomasi pemerintah Indonesia terkait PSSA belum pernah terdapat negara yang keberatan atau memberikan penolakan. Jadi saat ini dapat dikatakan tidak adanya kepentingan negara lain yang bertentangan dengan tujuan Indonesia.

Dalam dokumen MEPC-73 ini pemerintah Indonesia memberikan gambaran tentang Selat Lombok yang lebih menyeluruh serta data-data pendukung lainnya seperti ancaman yang timbul, kerentanan yang terjadi, keadaan ekosistem dan keanekaragaman hayati Selat Lombok khususnya Perairan gili dan Nusa Penida. Tidak lupa juga adanya pemaparan tentang bentuk perlindungan yang telah pemerintah lakukan yaitu membuat konservasi ataupun daerah perlindungan yang sesuai dengan peraturan pemerintah nasional. Disebutkan pula bahwa daerah yang diajukan memiliki luas 20.057 hektar (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2018). Proses ini dapat dikatakan sebagai diplomasi untuk persiapan mengajukan proposal PSSA.

Lebih lanjut Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengadakan workshop internasional di Jakarta pada bulan Desember 2018. Workshop ini menghadirkan *expert* PSSA sebagai narasumber dan peserta yang hadir juga mewakili dari berbagai instansi dan *stakeholder*. Pada kesempatan ini Indonesia juga turut mengundang 26 perwakilan kedutaan besar yang berada di Jakarta dan dihadiri oleh Duta besar Australia, China, Singapura, Italia, dan Rusia. Workshop ini ditujukan sebagai upaya Indonesia dalam mendapatkan dukungan dari Negara-negara anggota IMO serta memperkaya dan melengkapi isi draf Proposal penetapan PSSA Selat Lombok sebelum disampaikan ke IMO untuk dapat dibahas pada Sidang lanjutan (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2018).

Diplomasi yang dilakukan pemerintah Indonesia telah disebutkan tidak hanya dalam forum formal namun juga forum informal.

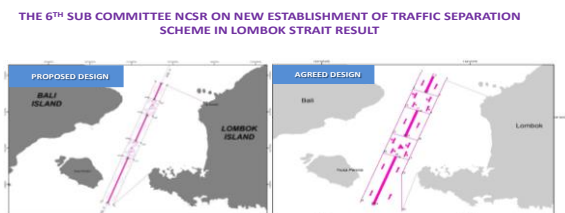
Pertemuan informal juga kerap dilakukan pemerintah Indonesia dengan negara-negara ASEAN dan negara-negara anggota IMO. Pemerintah Indonesia melakukan pertukaran informasi, memberikan pemahaman, serta menanyakan feedback dari negara-negara tersebut melalui kesempatan minum kopi bersama, berbincang di sela-sela sidang IMO atau kesempatan lainnya. Pemerintah Indonesia juga melakukan pertemuan informal dengan Sekretariat IMO yang bertempat di kantor Sekretariat IMO guna membahas rencana pengajuan PSSA di Selat Lombok (Wardhana, 2019).

Selain hal diatas capaian lain dari pengajuan PSSA Indonesia adalah, Negara ini telah mengajukan proposal APMs pada tanggal 12 oktober 2018 ke IMO dalam sub-komite Navigation, Communications and Search and Rescue (NSCR) karena memang bentuk APMs yang dipilih sangat berkaitan dengan NSCR. APMs seperti yang dijelaskan sebelumnya memiliki banyak jenis, dalam memenuhi persyaratan PSSA pemerintah Indonesia setelah mengidentifikasi resiko yang terdapat di Selat Lombok, memilih bentuk APMs dari SOLAS yaitu Traffic Separations Scheme (TSS) (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2019). Mengingat MSC adalah badan teknis IMO tertinggi yang membahas tentang isu keselamatan dan keamanan pelayaran, MSC juga memiliki kewenangan untuk memberikan pertimbangan dan pengajuan rekomendasi, petunjuk pada sisi keselamatan pelayaran yang dapat diadopsi. Secara garis besar MSC berwenang mengadopsi amandemen-amandemen IMO seperti SOLAS (Kementerian Perhubungan, 2019). Dalam proses diplomasi pemerintah Indonesia di sidang MSC ini pemerintah Indonesia telah berhasil meyakinkan negara-negara pengguna Selat Lombok untuk mendukung penerapan TSS.

Dalam sidang ke 101, laporan sub-komite NSCR yang mengadopsi TSS di Indonesia khususnya Selat Lombok telah disetujui. Hasilnya adalah TSS di Selat Lombok akan diimplementasikan secara penuh pada bulan juni 2020. Pencapaian ini tentu tidak mudah untuk dilalui, Indonesia dalam *Expert Group Meeting* yang menjelaskan TSS di Selat Lombok harus berhasil meyakinkan para komite

tentang validitas keadaan dan kebutuhan nyata di Selat Lombok (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2019). Berikut hasil TSS yang disetujui oleh MSC:

### Gambar 3 Hasil *Traffic Separations Scheme* yang disetujui



Sumber: IMO Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NSCR) 6<sup>th</sup> Session

Lebih lanjut persiapan penetapan TSS di Indonesia saat ini telah dilaksanakan oleh lembaga pemerintah terkait khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dibawah Kementerian Perhubungan. Untuk saat ini Indonesia telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2019 Tentang Instalasi, Aktivasi AIS (Automatic Identification System) untuk Kapal yang Bernavigasi di Perairan Indonesia (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2019). Peraturan ini juga mencakup kewajiban bagi Kapal Non Konvensi untuk menginstal dan mengaktifkan AIS Kelas B. Perlu diketahui AIS kelas A wajib dipasang dan diaktifkan pada kapal berbendera Indonesia yang konvensi Safety Life at Sea (SOLAS) yang berlayar di wilayah perairan Indonesia, sedangkan AIS kelas B wajib dipasang dan diaktifkan pada kapal-kapal berbendera Indonesia dengan ketentuan seperti, kapal penumpang dan kapal barang non konvensi berukuran paling rendah 35 Gros Ton (GT).

Selain itu kapal lintas Negara atau yang melakukan barter trade dan kegiatan lain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan dibidang kepabeanan, serta kapal penangkap yang berukuran paling rendah 60 GT. Selain menerapkan AIS Ditjen perhubungan laut juga telah melakukan sertifikasi terhadap 40.096 kapal non-Konvensi serta melakukan pelatihan dasar untuk 9.900 pelaut yang bekerja di kapal non-Konvensi (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2019).

Bukan hanya persiapan penetapan

tetapi Kementerian perhubungan juga telah menetapkan UU terkait sanksi administratif yang diberikan ketika kapal-kapal melakukan pelanggaran ataupun tidak mengikuti standar yang telah ditetapkan. Contohnya seperti Pasal 3 Permenhub No. 7 tahun 2019, yang menyatakan bahwa “Kapal Berbendera Indonesia dan Kapal Asing yang berlayar di wilayah Perairan Indonesia wajib memasang dan mengaktifkan AIS” selain itu Pasal 6 Permenhub No. 7 tahun 2019, “Nakhoda wajib mengaktifkan dan memberikan informasi yang benar pada AIS (AIS Kelas A dan AIS Kelas B)” (Jurnal Maritim, 2019): Secara umum keuntungan dari menerapkan AIS ini yaitu dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran dan Secara khusus penerapan ini memiliki tujuan sebagai bentuk dukungan terhadap implementasi penetapan TSS di Selat Lombok, mempermudah pengawasan terhadap tindakan-tindakan yang ilegal, seperti penyelundupan, dan illegal Fishing, mempermudah kegiatan SAR dan investigasi apabila terjadi kecelakaan kapal, mengingat lokasi dan pergerakan kapal dapat terdeteksi, dan yang terakhir untuk mempermudah monitoring pergerakan kapal-kapal di alur pelabuhan serta alur-alur strategis (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2019).

Menurut informasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut direncanakan setelah TSS diimplementasikan pada Juli 2020 dan terlaksana evaluasi terkait penerapannya, disaat itu Pemerintah Indonesia menyampaikan proposal resmi mengenai PSSA ke IMO (Wardhana, 2019). Dalam Proses pengajuan proposal PSSA Pemerintah tentu menghadapi hambatan dan tantangan di dalamnya. Pengajuan proposal PSSA di Selat Lombok telah diupayakan oleh pemerintah dari pengidentifikasian hingga melakukan sosialisasi di seluruh kalangan. Keberhasilan awal diplomasi pemerintah Indonesia ditandai dengan disetujuinya APMs PSSA di Selat Lombok yaitu TSS yang diterapkan pada bulan Juni 2020.

Dalam mewujudkan keadaan keamanan maritim yang lebih maksimal tentu pemerintah harus memiliki strategi-strategi seperti: melibatkan stakeholders yang dapat menangani permasalahan maritim, membangun langkah untuk

mengelola SDM dan SDA yang ada di laut, meningkatkan pertahanan dan keamanan dalam penegakan hukum serta keselamatan di laut, pengelolaan ruang dan perlindungan SDA di laut, membuat kebijakan yang mendukung keamanan maritim, dan menjalin kerja sama internasional. Strategi yang disebutkan tentu berkaitan erat dengan pengajuan penerapan PSSA serta tujuan didalamnya. Sehingga dapat disimpulkan dengan adanya penerapan PSSA kelak keamanan maritim Indonesia akan lebih maksimal serta terutama keamanan maritim non tradisional terkait lingkungan.

Namun tidak dapat dipungkiri dalam upaya pengajuan dan penyempurnaan proposal PSSA untuk meningkatkan keamanan maritim ini, pemerintah tentu mengalami berbagai hambatan dan tantangan yang harus diatasi. Menurut informasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan laut, salah satu hambatan yang dihadapi pemerintah terkait penyempurnaan proposal PSSA adalah pengumpulan data dari seluruh lembaga terkait karena memang data yang dibutuhkan tidak sedikit. Data-data ini merupakan data yang digunakan untuk menjelaskan syarat utama penerapan PSSA yaitu, adanya wilayah yang kaya akan keanekaragaman hayati dan terlindungi, kemudian adanya resiko pelayaran internasional dan yang terakhir memiliki APMS (Wardhana, 2019). Dalam proses mengumpulkan informasi, tentu data-data yang dipilih harus melalui proses validitas dan dapat digunakan. Tentu hal ini perlu proses yang panjang mengingat data yang diperlukan terkait 3 syarat PSSA tersebut telah tersebar di beberapa Kementerian dan lembaga di Indonesia. Jadi sinergitas dan koordinasi antar lembaga sangat diperlukan.

Ditambahkan pula hambatan pengajuan PSSA pada tahun 2008-2009 yang pembahasannya sudah berlangsung cukup lama, namun tertunda karena tidak jelasnya peran setiap Kementerian dan lembaga terkait. Pada waktu itu Kementerian atau lembaga tidak mampu untuk mengkoordinir serta menjadi leading sector seluruh Kementerian dan lembaga yang terlibat (Lestari, Octavian, & Trismadi, 2019). Tentu masalah kelembagaan ini berpengaruh penting dalam proses penyusunan proposal karena koordinasi dan sinergitas antar lembaga merupakan kunci pemenuhan data. Lebih lanjut pada tahun 2014-2015 pembahasan PSSA mulai aktif kembali karena

adanya pergantian pemerintahan yang baru dan terbentuknya Kementerian Koordinator bidang kemaritiman. Kemenko kemaritiman inilah kemudian yang mengkoordinir Kementerian dan lembaga terkait dalam pembahasan PSSA dan memperjelas posisi Kementerian perhubungan menjadi leading sector dan focal point dalam sidang IMO (Lestari, Octavian, & Trismadi, 2019).

Tantangan yang tentu terjadi dalam proses pengajuan PSSA dapat diatasi dengan baik oleh pemerintah terkait, dalam hal ini pemerintah harus mampu meyakinkan para pengguna ALKI II bahwa penerapan PSSA beserta APMSnya tidak akan mengurangi hak ataupun menimbulkan kerugian bagi para pengguna jalur pelayaran internasional di Selat Lombok. Selain itu strategi penyampaian proposal PSSA harus sesuai dan matang, karena keadaan ini akan mempermudah dan mengurangi hambatan yang ada saat di perundingan internasional. Untuk saat ini Kementerian perhubungan telah menjadi lembaga yang berperan penting di Komite IMO. Pemerintah Indonesia juga telah mengirimkan delegasi terbaik yang sangat berkompeten dan relevan di bidangnya. Sehingga dalam proses komunikasi dan berdiplomasi dalam perundingan di Komite IMO. Indonesia telah memberikan kesiapan dan upaya terbaik.

Tantangan lain dalam penerapan APMS PSSA yaitu TSS memang membutuhkan koordinasi antar lembaga terkait, namun tantangan penting yang tidak dapat disepelekan adalah kesiapan biaya dalam menyediakan teknologi pendukung penerapan TSS (Junaidi, 2019). Selain itu edukasi pengenalan di masyarakat juga harus ditingkatkan karena pentingnya kepatuhan dan ketertiban aturan TSS ini akan berdampak baik terhadap implikasi kedepannya. Sehingga penerapan TSS dan PSSA akan disambut baik oleh semua kalangan. Diharapkan pula tantangan ataupun hambatan yang ada dapat diatasi dengan baik oleh pemerintah dan seluruh masyarakat agar terwujudnya kesiapan dan kelancaran yang matang dalam menerapkan PSSA dan APMSnya.

Terakhir, masalah penerapan TSS di Selat Lombok ini disambut baik oleh lembaga daerah serta instansi-instansi



yang terlibat. Selain memberikan manfaat dan kemajuan pelayaran di Selat Lombok penerapan TSS ini juga menjadi kebanggaan tersendiri karena Indonesia merupakan Negara pertama di dunia yang memiliki alur laut pemisah sendiri. Selain itu pemerintah memang harus meningkatkan sosialisasi terkait PSSA dan TSS yang diterapkan untuk lebih mendukung kelancaran pelaksanaan TSS terutama di masyarakat. Diharapkan dengan adanya TSS dan PSSA setiap masyarakat dapat meningkatkan kesadaran mengenai pentingnya perlindungan lingkungan maritim serta dapat berperan dalam memberikan perlindungan serta proses-proses didalamnya.

## KESIMPULAN

*Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) merupakan alat yang dapat dimanfaatkan sebuah negara untuk melindungi lingkungan laut yang rawan akan kerusakan. Sebagai negara kepulauan yang mempunyai sejumlah jalur pelayaran internasional Indonesia diharapkan mampu memberikan proteksi pada lingkungan laut ditengah semakin tingginya arus pelayaran internasional. Lokasi di Indonesia yang ditetapkan sebagai area PSSA yaitu, Selat Lombok tepatnya di Perairan Pulau Nusa Penida dan Perairan Gili. Sejumlah upaya dilakukan Pemerintah Indonesia dalam mengajukan status PSSA telah melalui beberapa tahapan. Sebagai mana dalam konsep Diplomasi Lingkungan bahwa keahlian sebuah aktor atau delegasi yang ditunjuk untuk berdiplomasi dalam isu lingkungan sangatlah penting sehingga pemerintah mengirimkan delegasi terbaik yang memahami isu terkait PSSA dalam sidang, workshop ataupun diskusi internasional. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan peluang keberhasilan pemerintah dalam melakukan diplomasi lingkungan laut guna menerapkan PSSA di Selat Lombok. Salah satu langkah awal keberhasilan pemerintah Indonesia dapat terlihat dari suksesnya penerapan TSS di Selat Lombok dan Selat Sunda oleh IMO. Selain itu, juga terdapat sejumlah hambatan dan tantangan yang penulis rekam dalam perjalanan diplomasi lingkungan yang dilakukan Indonesia. Sehingga Seperti sulitnya untuk mengumpulkan data dari sejumlah instansi dalam skala lokal maupun nasional. Hal yang menjadi kunci keberhasilan adalah koordinasi dan sinergisitas antar lembaga dan stakeholder.

Karena sejatinya, Diplomasi yang dilakukan pemerintah Indonesia tidak lain bertujuan untuk mendukung keamanan maritimnya khususnya keamaan lingkungan laut di wilayah Selat Lombok. Sebagai wujud tanggung jawab Indonesia sebagai negara kepulauan yang diamanahi jalur laut internasional dan tanggung jawab untuk menjaga kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitar.

## DAFTAR PUSTAKA

- (n.d.). Retrieved from <http://www2.kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>
- Australian Maritim Safety Authority. (2017). *Particularly Sensitive Sea Area*. Canberra: Australian Government.
- Direktoral Jenderal Perhubungan Laut. (2017). *Identification and Protection of Special Areas, Ecas and PSSAs, Recent progress on the development of a pssa proposal for the protection of nusa penida island in the lombok strait*. Marine Environment Protection Committee (MEPC) 71st Session.
- Direktoral Jenderal Perhubungan Laut. (2018). *Routeing Measures And Mandatory Ship Reporting Systems, Establishment of a new trafictseparation scheme*. IMO Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NSCR) 6th Session.
- Direktoral Jenderal Perhubungan Laut. (2019). *Kemenhub Siapkan Implementasi Pemisahan Alur Laut di Selat Sunda dan Selat Lombok*. Retrieved Januari 7, 2020, from Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/KEMENHUB-SIAPKAN-IMPLEMENTASI-PEMISAHAN-ALUR-LAUT-DI-SELAT-SUNDA-DAN-SELAT-LOMBOK-.aspx>
- Direktorat Jenderal Hubungan Laut. (2017). *Sekretaris Jenderal Internasional Maritime Organization (IMO) Lakukan Kunjungan Resmi ke Indonesia*. Retrieved Februari 20, 2020, from

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia:  
[http://hubla.dephub.go.id/berita/pages/SEKRETARIS-JENDERAL-INTERNATIONAL-ORGANIZATION-\(IMO\)-LAKUKAN-KUNJUNGAN-RESMI-KE-INDONESIA-.aspx](http://hubla.dephub.go.id/berita/pages/SEKRETARIS-JENDERAL-INTERNATIONAL-ORGANIZATION-(IMO)-LAKUKAN-KUNJUNGAN-RESMI-KE-INDONESIA-.aspx)
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2016). The 9th Cooperative forum IMO-NORAD. *The 9th Cooperative forum*. Yogyakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2018, Desember 18). *Ditjen Hubla Selenggarakan Workshop Internasional Sempurnakan Penetapan Kawasan PSSA di Nusa Penida*. Retrieved from Kementerian Perhubungan Republik Indonesia:  
<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5768/ditjen-hubla-selenggarakan-workshop-internasional-sempurnakan-penetapan-kawasan-pssa-di-nusa-penida>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2018). *Ditjen Hubla Selenggarakan Workshop Internasional Sempurnakan Penetapan Kawasan PSSA di Nusa Penida*. Retrieved Januari 8, 2019, from Kementerian Perhubungan Republik Indonesia:  
<http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/DITJEN-HUBLA-SELENGGARAKAN-WORKSHOP-INTERNASIONAL-SEMPURNAKAN-PENETAPAN-KAWASAN-PSSA-DI-NUSA-PENIDA-.aspx>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2018). Identification and Protection of Special Areas, Ecas and PSSAs, Recent progress on the development of a pssa proposal for the protection of nusa penida islands in the lombok strait. *Marine Environment Protection Committee(MEPC) 73rd Session*. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2018). Sempurnakan Kawasan PSSA di Nusa Penida. *Workshop Internasional*. Nusa Penida: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2019, Mei 3). *Kemenhub Gelar Workshop Persiapan Delri Pada Sidang MSC IMO Ke-101 03*. Retrieved from Kementerian Perhubungan Republik Indonesia:  
<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5128/kemenhub-gelar-workshop-persiapan-delri-pada-sidang-msc-imo-ke-101-03>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2019). Sosialisasi SOP Telekomunikasi Pelayaran. *Sosialisasi SOP Telekomunikasi Pelayaran*. Lombok: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Dowson, C. (2007). *A Practical Guides to Research Methods*. Oxford: How To Books.
- International Maritim Organization. (2019). *Particularly Sensitive Sea Area*. Retrieved Oktober 15, 2019, from International Maritim Organization:  
<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx>
- International Maritime Organization. (2017, Juli). *Marine Environment Protection Committee (MEPC) 71st Session*. Retrieved from International Maritime Organization:  
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-71.aspx>
- Junaidi. (2019, April 13). Wawancara dengan Junaidi Kepala KSOP Lembar Mataram.
- Jurnal Maritim. (2019). *Tahun 2019, Kemenhub Terapkan Wajib AIS di Laut Indonesia*. Retrieved Desember 22, 2019, from Jurnal Maritim:  
<https://jurnalmaritim.com/tahun-2019-kemenhub-terapkan-wajib-ais-di-laut-indonesia/>
- Kementerian Perhubungan. (2019). *Kemenhub Gelar Workshop Persiapan Delri Pada Sidang Msc Imo ke-101*. Retrieved Januari 5, 2020, from Kementerian Perhubungan Republik Indonesia:  
<http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/KEMENHUB-GELAR-WORKSHOP-PERSIAPAN-DELRI-PADA-SIDANG-MSC-IMO-KE-101-.aspx>
- Lestari, P., Octavian, A., & Trismadi. (2019). Kebijakan Penetapan Particularly Sensitive Sea Areas di Selat Lombok Guna Mendukung Keamanan Maritim. *Jurnal Keanaman Maritim* 5(1), 39-56.
- National University of Singapore. (2017). PSSAs in Southeast Asia: Trends and

- Prospects. *Center of International Law Workshop*. Singapura: National University of Singapura.
- Pramudianto, A. (2011). *Diplomasi Lingkungan: Teori dan Fakta*. Jakarta: UIP.
- Roza, E. (2017). *Maritim Indonesia, Kemewahan Yang Luar Biasa*. Retrieved Oktober 20, 2019, from Kementerian Kelautan dan Perikanan\  
<http://www2.kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>
- Shar, S. (2014). *Biodiversitas Biota Laut Indonesia*. Jakarta: Pusat Penelitian Oseanografi Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Suryadi, B. (2016) *Metode Penelitian Hubungan Internasional*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996. (1996). *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996*. Retrieved Oktober 20, 2019, from Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertahanan Nasional:  
<https://www.atrbpn.go.id/Publikasi/Peraturan-Perundangan/Undang-Undang/undang-undang-nomor-6tahun-1996-2094>
- Wardhana, N. (2019, Oktober 30). Wawancara dengan Nanditya Wardhana Asisten Deputi Direktur Direktoral Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan.
- World Maritime University. (2014). *PSSA in the Baltic Sea: Protection on Paper or Potential Progres*. Sweden: World Maritime University.