

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

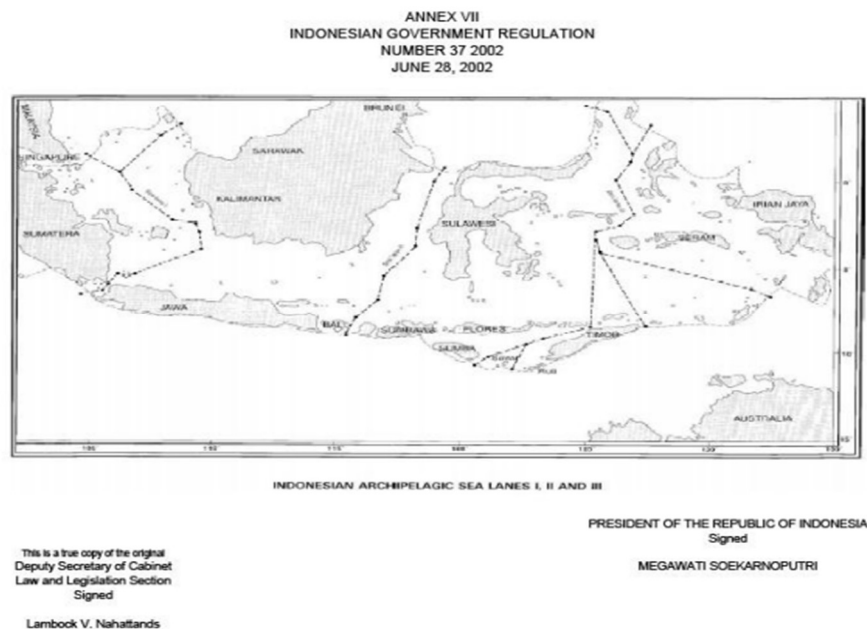
Sebagai negara maritim terbentuk sejak zaman nenek moyang bangsa Indonesia. Meskibegitu, masa kemajuan budaya maritim Indonesia perlahan mengalami kemunduran, terutama setelah masuknya VOC dan pemerintahan kolonial Belanda ke Indonesia. Disamping itu, dengan disepakatinya perjanjian Giyanti pada tahun 1755 antara Belanda bersama raja Surakarta dan Yogyakarta menjadi momentum kemunduran budaya maritim Indonesia. Berdasarkan sejarah tersenit tercermin bahwa Indonesia memiliki keunggulan dibandingkan negara - negara di kawasan Asia tenggara lainnya, terlebih dalam aspek kebudayaan maritim. Disamping itu, secara letak geografisnya Indonesia merupakan negara yang memanfaatkan potensi laut sebagai penghubung antar pulau. Oleh karena itu, pengelolaan dan perlindungan wilayah laut dinilai sangat penting bagi masyarakat yang menghuni di kepulauan Indonesia. Bersamaan dengan letak geografis Indonesia yang strategis menjadikannya penghubung jalur perdagangan bagi negara - negara di kawasan tersebut.

Menyadari pentingnya perairan di Indonesia, pemerintahan Joko Widodo mengusung kebijakan Poros Maritim dunia pada tahun 2014, menekankan pada pengembangan ekonomi berbasis maritim untuk meningkatkan kesejahteraan. Berangkat dari pemikiran tersebut

pemerintahan Jokowi berupaya untuk meningkatkan konektivitas antar pulau di Indonesia (Al Syahrin, 2018). Meski demikian terdapat beberapa aspek yang harus dioptimalkan oleh pemerintah Indonesia guna meningkatkan sektor maritim nasional dengan melakukan optimalisasi perlindungan lingkungan karena dengan begitu diharapkan sektor maritim Indonesia mampu mendukung perkembangan ekonomi nasional hingga menciptakan stabilitas keamanan negara (Al Syahrin, 2018).

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dan sekitar 7.000 pulau berpenghuni diantaranya yakni Kalimantan, Jawa, Sulawesi, Sumatera dan Papua. Selain itu Indonesia memiliki pulau - pulau kecil diantaranya yakni Bali, Karimunjawa, Gili dan Lombok yang merupakan tujuan wisata turis lokal maupun mancanegara. Indonesia memiliki luas daratan sekitar 1.916.906,77 km² dan luas perairan sekitar 3.110.000 km², dengan garis pantai sepanjang 180 ribu km (Anwar, 2021). Dalam tata letak geografisnya, Indonesia terletak diantara dua benua yaitu Benua Asia dan Australia, serta dua Samudra yakni Hindia dan Pasifik. Sedangkan dalam sisi topografinya, Indonesia memiliki wilayah laut teritorial yang sangat luas termasuk pulau pedalaman yang menghubungkan pulau kecil. Maka dari itu, status Negara kepulauan Indonesia telah diakui oleh UNCLOS 1982 yang memuat tentang peraturan secara konstitusional, bahwa setiap negara yang memiliki pantai berhak mengatur kewenangan terhadap pantai yang dimilikinya, untuk kemudian diratifikasi dalam UU No. 18 Tahun 1985 (Hidayat et al., 2015).

Mengingat wilayah perairan strategis dengan lalu lintas aktivitas laut yang sibuk sebagai jalur konektivitas perdagangan internasional, Indonesia telah membentuk kebijakan untuk mengatur kapal yang akan melewati perairan kedaulatannya. Melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985, disusunlah regulasi terkait dengan pembentukan roadmap lalu lintas laut atau yang dikenal sebagai ALKI.



Gambar 1.1 Peta Alur Laut Kepulauan (ALKI)

Sumber: (Rustam, 2018)

Berdasarkan gambar 1.1 menunjukkan bahwa terdapat tiga ALKI yang telah dibentuk diantaranya adalah ALKI I yakni meliputi Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Selat Sunda ke Samudra Hindia. Kemudian, ALKI II yang mencakup Laut Sulawesi, Selat Makassar, dan Selat Lombok ke Samudra Hindia. Terakhir ALKI III yang ditetapkan pada wilayah perairan Selat

Maluku dan Laut Seram di bagian selatan. Adapun spesifikasinya terdiri dari tiga cabang, yang secara langsung menyediakan akses dari Laut Sawu menuju Samudra Hindia, Laut Arafura ke Samudra Hindia, dan kearah timur pulau Timor ke Samudera Hindia. Dengan demikian, kapal asing yang hendak berlayar melewati Indonesia tidak perlu meminta izin selama berada di jalur yang telah ditetapkan (Rustam, 2018).

Berhubungan dengan pembentukan jalur pelayaran Indonesia, terdapat jalur yang relatif sempit seperti di ALKI II, terlebih di selat Lombok dimana mengalami peningkatan aktivitas pelayaran serta ukuran kapal yang besar dan lebih cepat menimbulkan potensi ancaman bagi keamanan navigasi di kawasan. Secara geografis, Selat Lombok terletak diantara dua pulau yakni Bali dan Lombok, yang merupakan jalur pelayaran strategis.



Gambar 1.2 Peta Selat Lombok

Sumber: (Rustam, 2018)

Berdasarkan gambar 1.2 diketahui bahwa kondisi selat Lombok yang cenderung sempit sehingga dengan tingginya intensitas kapal yang melintas baik pelayaran domestik maupun internasional, dapat berpotensi menimbulkan ancaman bagi keamanan pelayaran dan lingkungan hidup.

Tabel 1.1 Aktivitas Pelayaran Melintasi Selat Lombok

Jenis Kapal yang melintasi Selat Lombok	Jumlah (%)
Kapal Cepat	34.17 %
Ferries	29.28 %
Kapal dagang	10.31 %
Kapal Nelayan	9.81 %
Kapal Penumpang	5.4 %
Kapal lain (offshore support ships&military ships)	13.27 %

Sumber: (Anwar, 2021)

Berdasarkan tabel 1.2 menunjukan rincian terkait jenis dan jumlah kapal yang melintasi selat Lombok. Jenis kapal cepat dilaporkan melakukan aktivitas pelayaran di selat Lombok yakni 34.17%, lalu kapal feri berpartisipasi sekitar 9.28%. Kemudian diikuti oleh kapal nelayan yakni sejumlah 9.81% dan kapal penumpang yang menyumbang paling sedikit yakni hanya 5.4%. Adapun aktivitas jenis kapal lainnya yang berkontribusi sekitar 13.27% (Anwar, 2021).

Pemerintah Indonesia menganggap perlu adanya langkah strategis untuk mengatur jalur pelayaran yang melewati selat Lombok. Untuk meminimalisir

ancaman, maka dari itu pemerintah Indonesia telah menerapkan *Traffic Separation Scheme* (TSS) melalui IMO terkait pengaturan mekanisme jalur pelayaran baru untuk kapal dari arah berlawanan, sehingga mengurangi aktivitas kapal di jalur utama dalam rangka mencegah frekuensi kecelakaan kapal (Anwar, 2021, 412). Berdasarkan kamus hidrografi adapun definisi TSS, merujuk pada penataan jalur pelayaran yang bertujuan untuk memisahkan arus lalu lintas yang berlawanan, dengan menetapkan jalur pelayaran perairan sibuk dan sempit (Anwar, 2021).

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang didirikan pada tahun 1948 dan mulai beroperasi tahun 1959 serta bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran dan pencegahan polusi laut yang dihasilkan oleh kapal. Adapun tugas utama yang diemban oleh IMO yakni berhubungan dengan keselamatan maritim yang diatur melalui konvensi *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) (International Maritime Organization, 2023). Disamping itu juga mengatur tentang perlindungan lingkungan yang tertulis dalam *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL) dan keamanan maritim seperti menangani pembajakan dan terorisme maritim melalui *International Ship and Port Facility Security* (ISPS). Selanjutnya diikuti dengan tugas dalam mengatur regulasi rute pelayaran dengan menetapkan *Traffic Separation Scheme* (TSS) di perairan yang sibuk serta melindungi area sensitif melalui *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) (International Maritime Organization, 2023). Kemudian

sebagai badan internasional IMO memiliki tugas untuk memastikan kepatuhan negara-negara anggota terhadap standar keselamatan dan lingkungan dalam hukum internasional.

Berkaitan dengan *Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)*, hal tersebut merujuk pada wilayah laut yang memerlukan perlindungan khusus melalui intervensi IMO (*International Maritime Organization*) karena memiliki nilai penting yang diakui secara ekologis, sosial-ekonomi, atau secara ilmiah dimana aspek tersebut rentan terhadap kerusakan akibat aktivitas maritim internasional (International Maritime Organization, 2006). Berkaitan dengan penunjukan PSSA, diperlukan adanya langkah-langkah perlindungan terkait yang telah disahkan atau diadopsi oleh IMO, sesuai dengan instrumen hukum yang berlaku guna mengurangi serta mencegah ancaman yang telah diidentifikasi terhadap atribut-atribut penting.

Berkaitan dengan pengajuan *Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)* oleh Indonesia pada dasarnya pembahasan terkait proposal tersebut telah dilakukan sejak tahun 2008, namun diajukan kembali pada tahun 2015 melalui surat Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang menyatakan keseriusan Indonesia dalam mempelajari PSSA (Ashri & Widayanti, 2021). Kemudian di tahun 2016 pemerintah Indonesia menentukan lokasi yang berpotensi untuk diterapkan PSSA yakni diantaranya Kepulauan Seribu, Karimun Jawa, dan Selat Lombok terlebih pada Kepulauan Gili dan Nusa Penida yang terpilih sebagai pilot project. Terpilihnya Selat Lombok sebagai PSSA karena telah memenuhi tiga elemen utama yang diperlukan yakni

kerentanan ekosistem terhadap kerusakan oleh aktivitas pelayaran internasional dan telah diberlakukan Associated Protective Measures (APMS) untuk mengatasi ancaman (Nadya Aprilia & Rustam, 2021). Disamping itu Selat Lombok memiliki kawasan konservasi diantaranya meliputi Kepulauan Nusa Penida dan Kawasan Lindung Gili Matra.

Pengajuan PSSA atas Selat Lombok tidak lain merupakan upaya pemerintah Indonesia untuk melindungi lingkungan dan ekosistem dari pencemaran. Adapun, pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal diantaranya pembuangan limbah minyak, tumpahnya bahan bakar akibat kebocoran kapal serta aktivitas kapal yang sengaja seperti *dumping* (Lestari, 2019). Kerusakan atas habitat tersebut berpengaruh terhadap produktivitas dan kembang biak biota laut yang notabene sensitif terhadap perubahan lingkungannya. Berdasarkan laporan yang ditulis oleh *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) memperkirakan akan terjadi serangan pemutihan karang (*coral bleaching*) mulai awal tahun 2019 di perairan Indonesia (Saturi, 2019). Berhubungan dengan laporan tersebut diperkirakan pada rentang bulan Maret - April 2019 pemutihan karang akan menimpa perairan Selat Lombok (Saturi, 2019).

Tingginya intensitas pelayaran di Selat Lombok berpotensi meningkatkan kecelakaan kapal dimana pada tahun 2016 kapal KM Gili CAT II mengalami kecelakaan dari pelabuhan Padang Bai menuju Gili.

Tabel 1.2 Kecelakaan Kapal di Selat Lombok Periode 2015-2017

Tahun	Jenis Kapal	Jenis Kecelakaan	Lokasi
2013	Kapal kargo MV. Agnes	Grounding	Lombok, Lembar
	Kapal kargo KM. Ombak Biru	Drifting	Gili Trawangan sebelah utara
	KMP. Mulyadi	Grounding	Padangbai, Bali
	Kapal Penumpang KMP. PBK Muryati	Grounding	Padangbai
2014	Kapal Penumpang KMP. Munawar	Tenggelam, 3 korban	Lombok
	KM Gelis rauh	Terbakar	Nusa Penida
2015	Kapal kargo KM. Wahana IV	Terbakar	Sekitar Pelabuhan Senggigi
2016	Kapal penumpang KMP. Wihan Bahari	Grounding	Gili Nanggu, Lombok
2017	LPG Taker KMP, Sitta Giri Nusa	Grounding	Gili Layar, Sekotong, Lombok

Sumber: (Anwar, 2021)

Berdasarkan tabel 1.2 menunjukkan bahwa banyaknya jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di Selat Lombok dalam rentang waktu tahun 2013 – 2017. Dengan mengacu pada tabel di atas diketahui pada tahun 2013 telah terjadi 4 kali kecelakaan kapal dengan jenis kecelakaan *grounding* (bagian bawah kapal menabrak dasar laut) dan *Drifting* (terbawa arus laut). Kemudian pada tahun 2014 terdapat 2 insiden yakni pada Kapal Penumpang KMP. Munawar yang tenggelam di Lombok serta menghasilkan 3 korban dan KM Gelis Rauh yang terbakar di Kawasan Nusa Penida. Diikuti dengan insiden kapal kargo KM. Wahana IV yang terbakar di sekitar Pelabuhan Senggigi dan pada tahun 2016 KMP. Wilhan Bahari yang mengalami *grounding* di Gili Nanggu, Lombok. Terakhir, pada tahun 2017 Tanker LPG KMP, Sitta Giri Nusa mengalami *grounding* di Kawasan Gili Laya, Sekotong, Lombok.

Pemerintah Indonesia menyadari betapa pentingnya peran Selat Lombok yang merupakan jalur pelayaran internasional yang paling padat di dunia. Dengan meningkatnya aktivitas pelayaran membawa resiko besar terhadap kerusakan alam di perairan selat Lombok dan berpotensi memberikan dampak buruk bagi Indonesia. Maka dari itu upaya pemerintah Indonesia untuk mengajukan Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) kepada International Maritime Organization (IMO) di bawah kepemimpinan Joko Widodo menjadi relevan.

Dalam penelitian ini akan menggunakan teori sekuritisasi Copenhagen School sebagai lensa analisis untuk menjawab pertanyaan atas rumusan

masalah. Teori sekuritisasi dari Copenhagen School berfokus pada bagaimana suatu isu dikonstruksi menjadi sebuah masalah keamanan melalui proses yang dinamakan “sekuritisasi”. Sedangkan untuk merumuskan konstruksi tersebut, aktor sekuritisasi menggunakan aktivitas tutur kata (*speech act*) sebagai media dalam merumuskan dan menggiring opini publik atas konsekuensi risiko yang ditimbulkan oleh sumber ancaman (Buzan et al., 1998). Kemudian, sebagai instrumen untuk menjelaskan fenomena keamanan, Copenhagen School mengidentifikasi tiga komponen aktor yang saling berhubungan yakni masyarakat sebagai pihak yang merasa terancam (*referent object*), aktor internasional negara dan non negara sebagai pihak yang mengkonstruksi suatu isu (*Securitising actor*), suatu entitas yang mencacadekan aktor internasional sebagai pihak yang terlibat dalam proses sekuritisasi (*functional actors*) (Buzan et al., 1998).

Penggunaan teori Copenhagen School dalam penelitian ini membantu untuk memahami bagaimana Indonesia mengkonseptualisasikan isu lingkungan sebagai ancaman keamanan, serta bagaimana pemerintah dan aktor – aktor terkait membangun narasi tentang pentingnya perlindungan atas Selat Lombok. Penelitian ini diharapkan memberikan pemahaman mendalam tentang proses sekuritisasi dalam upaya perlindungan lingkungan Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang sebelumnya, penelitian ini mengangkat pertanyaan “Bagaimana proses sekuritisasi yang ditempuh oleh pemerintah

Indonesia di bawah rezim Joko Widodo dalam upayanya untuk mengamankan wilayah kedaulatan maritim Selat Lombok melalui strategi pengajuan *Particularly Sensitive Sea Areas* pada *International Maritime Organization*?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini diklasifikasikan menjadi dua yakni tujuan umum dan tujuan khusus yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1.3.1 Tujuan umum

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan mengenai dasar empiris dan teoritis tentang proses yang ditempuh pemerintah Indonesia dalam pengajuan *Particular Sensitive Sea Areas* pada IMO sebagai upayanya untuk mengamankan wilayah kedaulatan maritim Selat Lombok

1.3.2 Tujuan Khusus

Tujuan khusus dalam penelitian ini adalah untuk menunjukkan bahwa Adapun proses yang telah ditempuh oleh pemerintah Indonesia di bawah rezim Joko Widodo dalam upayanya untuk mengamankan wilayah kedaulatan maritim Selat Lombok.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi proses perkembangan bidang akademik dalam studi Hubungan Internasional,

terlebih pada kajian kerjasama di bidang lingkungan. Disamping itu, penelitian ini dimaksudkan pula untuk memberikan sumbangsih terhadap bidang fokus kajian sekuritisasi dalam studi Hubungan Internasional melalui identifikasi dan analisis deskriptif di sektor keamanan lingkungan.

1.5 Kerangka Pemikiran Teoritis

1.5.1 *State of The Art*

Untuk menghasilkan sebuah penelitian yang bersifat komprehensif, maka peneliti akan menggunakan beberapa penelitian terdahulu yang memiliki relevansi baik itu dari segi teori konsep dan topik yang telah ditetapkan dalam penelitian ini. Tujuan peneliti menggunakan kajian literatur adalah untuk memperoleh landasan dasar dalam proses perumusan *state of the art* atau unsur keunikan dan sisi kebaharuan penelitian ini. Adapun penelitian-penelitian tersebut sebagai berikut.

Penelitian pertama yakni berasal dari jurnal pertahanan yang berjudul “*Establishment of Lombok Strait Traffic Separation Scheme And Its Impacts on Maritime Security*”, ditulis oleh Syaiful Anwar. Penelitian ini membahas secara spesifik mengenai dampak dari penerapan *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Lombok dimana implementasi TSS sendiri di satu sisi memberikan dampak yang positif dalam bidang ekonomi, Sumber daya alam dan konservasi serta keamanan dalam pelayaran. Meski begitu dalam sisi keamanan maritim juga berdampak pada konsekuensi jangka

pendeknya yakni perlunya koordinasi dan sinergitas dengan beberapa pemangku kepentingan di Selat Lombok. pengajuan PSSA Selat Lombok terhadap IMO melalui kacamata diplomasi lingkungan. Berdasarkan jurnal tersebut ditemukan bahwa Indonesia telah melakukan diplomasi terkait pengajuan PSSA dengan baik mengingat dalam konsep diplomasi lingkungan menekankan pada keahlian aktor atau delegasi yang ditunjuk merupakan kunci keberhasilan sebuah negosiasi. Kemudian, keberhasilan diplomasi Indonesia tercermin pada penerapan *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Lombok dan Sunda oleh IMO.

Penelitian Kedua berasal dari jurnal yang berjudul **“Diplomasi Pemerintah Indonesia untuk Mengajukan Status Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) sebagai Upaya Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Lombok”**, ditulis oleh Dewa Ayu Nadya Aprilia. Jurnal ini membahas tentang keberhasilan diplomasi pemerintah Indonesia untuk menetapkan Selat Lombok sebagai PSSA. Dalam penelitian ini lebih berfokus pada bagaimana Indonesia berinteraksi dan berusaha meyakinkan negara anggota IMO untuk menyetujui penerapan PSSA di Selat Lombok.

Penelitian ketiga berasal dari jurnal yang bertajuk **“*The Prospect of Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) Designation in Lombok Strait*”** ditulis oleh Angela Jessica Desmonda. Jurnal ini membahas tentang prospek penetapan Kawasan perairan Sensitif (PSSA) di Selat Lombok diantaranya meliputi Pulau Gili dan Nusa Penida pasca ditetapkannya Skema Pemisah Lalu Lintas (TSS) pada tahun 2019 melalui perspektif hukum internasional.

Dalam penelitian ini berfokus pada pembahasan terkait instrumen – instrumen hukum internasional yang digunakan sebagai pendukung penetapan Kawasan Perairan Sensitif (PSSA) yang secara tidak langsung akan berimplikasi pada upaya perlindungan lingkungan dari polusi yang diakibatkan oleh aktivitas pelayaran.

Berdasarkan ketiga tinjauan Pustaka di atas, penulis berusaha memberikan pembaharuan terhadap penelitian terdahulu yakni dengan menggunakan teori sekuritisasi dari Copenhagen school. untuk menganalisis proses politik dan diplomasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam upaya mengamankan wilayah maritim Selat Lombok melalui pengajuan *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA). Sementara penelitian terdahulu telah menyoroti dampak dari penerapan Traffic Separation Scheme (TSS) serta keberhasilan diplomasi lingkungan Indonesia. Penelitian ini menawarkan sudut pandang yang berbeda dengan fokus pada bagaimana pemerintah Indonesia menggunakan strategi sekuritisasi untuk membingkai perlindungan lingkungan selat Lombok sebagai isu keamanan maritim. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai dinamika keamanan non-tradisional, terutama dalam konteks kedaulatan maritim Indonesia.

1.5.2 Copenhagen School of Securitization Theory

Dalam perkembangan studi keamanan internasional, prospek keamanan sendiri telah mengalami pergeseran sejak awal tahun 1990-an, melalui

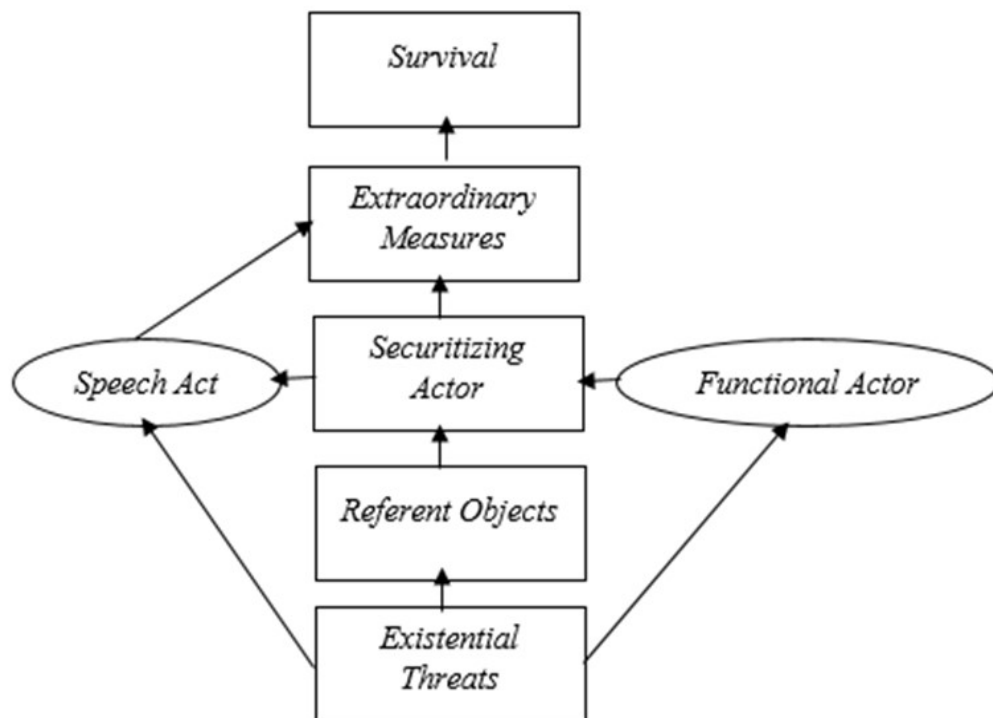
penetapan ruang lingkup keamanan yang lebih modern atau keamanan non-tradisional, yakni segala bentuk ancaman yang tidak hanya ditujukan terhadap kedaulatan wilayah fisik, melainkan pula keamanan Masyarakat. Redefinisi keamanan tersebut muncul seiring dengan dinamika isu-isu politik internasional kontemporer, Dimana struktur keamanan tidak lagi hanya mengacu pada perlindungan wilayah dari kekuatan militer, melainkan meluas dengan menjadikan aspek kehidupan negara sebagai objek pemenuhannya, diantaranya ekonomi, sosial, budaya, informasi maupun pendidikan.

Melalui bukunya “*Security: A Framework for Analysis*”, Buzan, Waever dan Wilde (1998) mendefinisikan keamanan sebagai suatu yang disebut survival dengan fondasi prospeknya merupakan hasil dari proses konstruksi sosial dan bukan sebagai kondisi objektif (Buzan, Waever, & Wilde, 1998). Konstruksi sosial atas pemahaman keamanan berasal dari produksi fakta sosial dalam praktik distribusi pengetahuan atau intersubjektivitas antar aktor yang salah satu metodenya melalui proses interaksi sosial. Melalui konstruksi sosial tersebut, para aktor internasional dapat melakukan konseptualisasi formasi dengan melakukan praktik diskursif berupa pemberian label keamanan terhadap sebuah permasalahan sehingga membentuk klaim legitimasi terhadap perilaku negara. Untuk merumuskan konstruksi tersebut, aktor sekuritisasi menggunakan aktivitas tutur kata atau *speech act* sebagai media dalam merumuskan konsekuensi risiko yang ditimbulkan dari sebuah ancaman, dengan tujuan untuk menghimpun opini public dalam rangka memberikan

legitimasi kepada actor untuk melaksanakan mobilisasi kekuasaan melalui pembentukan sebuah peraturan (Buzan, Waever, & Wilde, 1998).

Untuk dapat menjelaskan fenomena keamanan, Copenhagen School mengidentifikasi tiga komponen actor yang saling berhubungan meliputi yakni pertama, Masyarakat sebagai pihak yang merasa terancam (*referent object*). Kedua, aktor internasional negara dan non-negara sebagai pihak yang mengkonstruksi (*securitising actor*). Terakhir, aktor internasional sebagai pihak yang terlibat dalam proses sekuritisasi (*functional actor*) (Buzan, Waever, & Wilde, 1998). Standarisasi keberhasilan atas proses sekuritisasi adalah ketika masyarakat sebagai pihak yang merasa terancam menetapkan sifat kepercayaannya akan adanya ancaman kepada klaim verbal yang telah dilakukan oleh para aktor internasional sebelumnya, sehingga intensitas atas kebutuhan perlindungan dapat muncul di dalamnya.

Lebih lanjut, studi keamanan yang ditawarkan oleh Buzan, Waever, dan Wide (1998) tersebut juga telah mengklasifikasikan tiga tahap dalam proses sekuritisasi, diantaranya (1) *Non-Politicized*, ketika sebuah isu menjadi bagian dari topik diskusi masyarakat, (2) *Politicized*, proses lanjutan dimana sebuah isu telah masuk dalam arena pembahasan di level pemerintahan, dan (3) *Securitized*, proses finalisasi dengan menetapkan isu yang telah disekuritisasi dan para aktornya menyepakati kebutuhan perlindungan mengatasi ancaman (Buzan et al., 1998).



Gambar 1.3 Bagan Alur Berpikir Teori Sekuritisasi Copenhagen School

Sumber: (Buzan et al., 1998)

Dalam bagan pada gambar 1.3 memuat informasi tentang alur berpikir dalam teori sekuritisasi yang akan digunakan untuk menganalisis dan mengidentifikasi proses sekuritisasi pemerintah Indonesia. Berdasarkan bagan di atas, aktivitas pelayaran bebas diidentifikasi sebagai *existential threats* yang mengancam ekosistem dan kedaulatan maritim di Selat Lombok (*referent object*), di mana hal tersebut melibatkan organisasi internasional yakni International Maritime Organization (*Functional Actor*) yang ikut serta mempengaruhi proses sekuritisasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia (*securitizing actor*). Dengan melihat tren aktivitas pelayaran yang meningkat secara eksponensial, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan

Republik Indonesia mengajukan proposal implementasi *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) atas Selat Lombok kepada IMO sebagai *extraordinary measures* untuk mengatasi potensi kerusakan ekosistem maritim akibat pelayaran bebas. Adapun pengajuan proposal PSSA bertujuan untuk mencapai kepentingan *survival* yakni bebas dari ancaman yang dikonstruksikan sebagai masalah keamanan.

1.6. Operasionalisasi Konsep

1.6.1. Definisi Konseptual

1.6.1.1. *Existential Threat*

Existential Threat merupakan elemen dalam sekuritisasi yang merujuk pada sesuatu yang dianggap sebagai sebuah ancaman (Buzan et al., 1998). Ancaman yang dimaksud merujuk pada suatu fenomena individu, komunitas, ataupun entitas tertentu sebagai sebuah ancaman yang perlu ditangani segera.

1.6.1.2 *Referent Object*

Referent object merujuk pada entitas yang dianggap terancam dan layak untuk dilindungi. Referent object dapat berupa negara, masyarakat, lingkungan, atau infrastruktur yang dianggap vital bagi keberlangsungan hidup suatu negara atau kelompok. Dalam konteks sekuritisasi, ancaman terhadap referent object dipandang sebagai ancaman eksistensial yang memerlukan tindakan luar biasa.

1.6.1.3 *Extraordinary Measures*

Extraordinary Measures merujuk pada tindakan yang tidak diambil dalam situasi normal atau tidak sesuai dengan prosedur politik yang biasa diterapkan untuk menangani isu - isu yang dianggap “normal”. Ketika suatu masalah menjadi isu keamanan yang mendesak, dalam hal ini pemerintah, organisasi internasional, atau aktor lainnya bisa mengambil langkah - langkah yang lebih tegas dan sering kali drastis.

1.6.1.4 *Speech Act*

Speech Act merupakan tindakan yang dilakukan oleh seorang aktor (*Securitizing actors*) dalam mengkonstruksi sebuah isu yang dianggap sebagai “ancaman” untuk meyakinkan *audience* (Buzan et al., 1998). *Speech Act* dilakukan menggunakan wacana yang terdiri dari berbagai bentuk mulai dari *Text* (wacana dalam wujud tulisan), *Talks* (ucapan), *Act* (Tindakan, dan *Artifact* (wacana dalam bentuk jejak.).

1.6.2 Definisi Operasional

1.6.2.1 *Existential Threat*

Dalam pengajuan PSSA Selat Lombok, *existential threat* yang diidentifikasi yakni risiko kerusakan lingkungan laut akibat polusi, tumpahan minyak, dan tingginya aktivitas pelayaran internasional. dalam hal ini ekosistem laut di selat Lombok meliputi terumbu karang dan spesies laut yang dilindungi dianggap sangat

rentan terhadap aktivitas pelayaran internasional yang intensif. Pemerintah Indonesia melihat ini sebagai existential threat karena jika tidak ditangani dengan cepat dapat mengganggu keseimbangan ekologis, mengancam sumber daya alam serta berdampak negatif pada ekonomi maritim dan pariwisata lokal.

1.6.2.2 Referent Object

Dalam pengajuan PSSA untuk Selat Lombok, *referent object* yang diangkat oleh Indonesia adalah ekosistem laut dan lingkungan perairan di Selat Lombok. Selat Lombok memiliki keanekaragaman hayati yang tinggi termasuk terumbu karang, spesies laut yang dilindungi, dan lingkungan perairan yang rentan terhadap dampak aktivitas pelayaran. Berdasarkan kondisi tersebut pemerintah Indonesia mengidentifikasi Selat Lombok sebagai *referent object* yang perlu dilindungi dari ancaman polusi, kecelakaan kapal, dan eksploitasi berlebihan akibat tingginya intensitas lalu lintas kapal internasional.

1.6.2.3 Extraordinary Measures

Indonesia mengajukan PSSA di Selat Lombok sebagai tindakan luar biasa untuk melindungi ekosistem laut yang rentan terhadap polusi dan kecelakaan maritim. Dengan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA), pemerintah Indonesia dapat menerapkan aturan yang ketat guna menjaga keamanan lingkungan dan ekosistem di Selat Lombok.

1.6.2.4 *Speech Act*

Pemerintah Indonesia menggunakan *speech act* untuk mengidentifikasi aktivitas pelayaran intensif di Selat Lombok sebagai ancaman eksistensial bagi ekosistem laut. Dengan ini pemerintah Indonesia membenarkan perlunya langkah perlindungan khusus melalui pengajuan status *Particularly Sensitive Sea Area* dengan menerapkan regulasi yang lebih ketat. Pemerintah Indonesia mengusulkan intervensi internasional melalui IMO untuk mengamankan Selat Lombok dari potensi kerusakan lingkungan yang berbahaya.

1.7 Argumen Penelitian

Tingginya mobilitas pelayaran dan angka kecelakaan kapal merupakan tonggak awal pengajuan *Particularly Sensitive Sea Areas* atas Selat Lombok oleh Pemerintah Republik Indonesia. Pengajuan PSSA atas Selat Lombok merupakan langkah Indonesia untuk melakukan sekuritisasi wilayah kedaulatannya dari dampak pencemaran akibat aktivitas pelayaran bebas terhadap sumber daya hayati di perairan. Adapun pencemaran lingkungan yang berasal dari aktivitas pelayaran diantaranya pembuangan limbah minyak, kebocoran bahan bakar serta *dumping* yang dilakukan secara sengaja. Dalam proses sekuritisasi, pemerintah Indonesia telah mencapai tahapan ketiga yakni *Securitised* dimana pemerintah Indonesia telah berhasil melakukan sekuritisasi melalui ditetapkannya Nusa Penida dan Gili Matra sebagai PSSA. Hal tersebut dapat didukung melalui pernyataan Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub yakni “usulan penetapan PSSA akan di submit pada sidang IMO-Marine Environmental Protection Committee

(MEPC) ke-82”. Berkaitan dengan peran pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan dalam proses ini yakni sebagai *securitising actor* yang berupaya untuk mengamankan Selat Lombok terlebih di Nusa Penida dan Gili (referent object) dari tingginya intensitas aktivitas pelayaran internasional (*Existential Threat*).

1.8 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif-deskriptif, karena permasalahan yang akan dibahas memuat tentang analisis data yang didapatkan melalui proses interaksi. Menurut Sugiyono dalam bukunya menyatakan metode Kualitatif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang ilmiah dengan teknik pengumpulan data yaitu gabungan dengan analisis data yang bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif menekankan makna daripada generalisasi (Sugiyono, 2013).

1.8.1 Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan tipe penelitian deskriptif. adalah penelitian yang mencoba memberikan gambaran atas suatu fenomena atau subyek penelitian. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri satu variabel atau lebih tanpa membuat perbandingan atau menggabungkan antara variabel satu dengan variabel lain (Sugiyono, 2013). Maka dari itu hasil data yang dihasilkan oleh metode kualitatif sangat mendalam dan substantif.

1.8.2 Situs Penelitian

Situs penelitian merupakan tempat untuk memperoleh informasi penelitian yang didasarkan pada pertimbangan mengenai keunikan dan kesesuaian dengan topik penelitian, dengan tujuan mempermudah peneliti dalam melaksanakan penelitiannya. Sehingga dalam penelitian ini, menetapkan situs penelitian yakni

1.8.3 Subyek Penelitian

Dalam penulisan ini penulis akan menggunakan data dari jurnal yang relevan dalam membahas topik terkait dan peneliti akan melakukan wawancara secara online dengan salah satu anggota Kementerian Perhubungan (Kemenhub) untuk mendapatkan data yang lebih akurat.

1.8.4 Jenis Data

Jenis data yang akan digunakan oleh penulis dalam menyusun penelitian ini berupa data sekunder dari website resmi *International Maritime Organization* (IMO), Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Sekretariat Presiden dan Jurnal yang secara spesifik membahas tentang PSSA.

1.8.5 Sumber Data

Data sekunder merupakan data yang didapatkan dari sumber tidak langsung atau melalui perantara dan mampu memberikan tambahan serta penguatan terhadap penelitian. Dalam penulisan ini penulis menggunakan sumber data sekunder yang didapatkan dari data berupa jurnal ilmiah yang membahas terkait topik relevan.

1.8.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan secara *desk research* (metode studi kepustakaan), yakni melalui buku-buku bacaan, artikel jurnal penelitian, referensi informasi dan data berbasis internet, serta dokumen dan arsip penelitian yang relevan.

1.8.7 Teknik Analisis Data

Data-data yang didapat melalui wawancara, buku-buku, skripsi, jurnal, hingga berita di internet akan dianalisis secara kualitatif dimana akan digunakan sebuah teori untuk menjelaskan kaitan masing-masing variabel.

Menurut Bogdan dan Biklen teknik analisis data kualitatif adalah upaya analisis data dengan cara memilah data sehingga menjadi satuan yang dapat dikelola sehingga penulis dapat menemukan informasi yang relevan bagi penelitian dan membantu dalam memperkuat argumen penulis. (Bogdan & Biklen, 2012)

1.8.8 Kualitas Data (*goodness criteria*)

Dalam proses perolehan data, penelitian ini tetap memperhatikan bagaimana data-data yang dikumpulkan memiliki nilai historis yang melekat sebagai kriteria dalam memahami suatu fenomena peristiwa, perkembangan yang relevan, serta menjadi dasar sebagai pedmoman dalam proses penelitian ini.