

BAB II

PENGAJUAN *PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS* KEPADA IMO DI BAWAH REZIM JOKO WIDODO

2.1 Memahami IMO dalam Pembentukan Model PSSA

2.1.1 *International Maritime Organization*

Dengan melihat kemajuan zaman dan perkembangan isu - isu non tradisional terlebih terkait keamanan maritim., negara - negara di dunia telah lama menyadari bahwa solusi terbaik untuk meningkatkan keselamatan di laut yakni dengan membentuk peraturan internasional yang diikuti oleh seluruh negara maritim. Beberapa negara mengusulkan perlu adanya lembaga internasional permanen untuk mempromosikan keamanan maritim, namun baru terwujud setelah PBB didirikan.



**Gambar 2.1 Agenda Konsultasi dalam Proses Pembentukan International
Maritime Consultative Organization (IMCO)**

Sumber : <https://www.imo.org>

Merujuk pada gambar 2.1, pada tahun 1948 dilaksanakan sebuah konferensi internasional di Jenewa dengan agenda untuk mengadopsi konvensi yang secara resmi melahirkan *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* atau IMCO (IMO, n.d.). Inisiatif atas IMCO mulai berlaku pada 17 Maret 1958 yang secara bersamaan telah diratifikasi oleh sebanyak 21 negara dengan mengintegrasikan komitmen akan keamanan maritim global. Berhubungan dengan adanya perubahan fokus dan peran organisasi secara luas mencakup keselamatan, perlindungan lingkungan laut, dan tanggung jawab hukum atas industri maritim internasional, maka keberadaan IMCO diubah menjadi *International Maritime Organization* (IMO) pada tahun 1982. Di bawah mekanismenya, IMO memiliki lebih dari 170 anggota, dengan turut dipimpin oleh Sekretaris Jenderal yang menjabat selama empat tahun dan mengawasi sekitar 300 staf sekretariat.



Gambar 2.2 Logo International Maritime Organization (IMO)

Sumber: <https://www.imo.org>

Merujuk pada gambar 2.2, adapun filosofi dari logo IMO yakni mencerminkan tanggung jawab dan mandatnya sebagai badan khusus PBB untuk mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan pencemaran laut.

Logo yang terdiri dari jangkar, lambang navigasi dan stabilitas dimana mengacu pada peran IMO dalam menjaga keamanan pelayaran. Lingkaran daun zaitun di sekitar jangkar melambangkan perdamaian yang menggarisbawahi komitmen IMO dalam mendukung keberlanjutan dan perlindungan lingkungan laut melalui regulasi yang adil dan global.

Adapun tujuan dibentuknya organisasi tersebut sebagaimana dirangkum dalam pasal 1(a) yakni *“to provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matter of all kind affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matter concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships”* (IMO, n.d.). Berkaitan dengan isi pasal tersebut, tujuan pembentukan IMO adalah sebagai wadah yang memfasilitasi kerjasama dan pembuatan regulasi berkenaan dengan aktivitas pelayaran internasional serta keamanan maritim. Tugas pertama IMO yakni mengadopsi konvensi internasional yang dikenal sebagai *Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* (International Maritime Organization, 2009).

Pada akhirnya konvensi tersebut tercapai pada tahun 1960 dan setelah itu IMO mengalihkan perhatiannya kepada fasilitas lalu lintas maritim internasional, pengaturan jalur muatan kapal, dan pengangkutan barang berbahaya serta merevisi pengukuran tonase berat kapal. Meskipun keselamatan di laut merupakan fokus utama yang dijalankan oleh IMO, muncul suatu isu baru yang menjadi pemicu pergeseran perhatian IMO yakni terkait polusi. Mengingat meningkatnya jumlah

minyak yang didistribusikan melalui jalur laut memicu pergeseran fokus, terlebih setelah bencana Torrey Canyon tahun 1967 yang mengakibatkan tumpahan minyak sebanyak 120.000 ton. Berdasarkan pengalaman tersebut IMO mulai aktif dalam perhelatan keamanan maritim internasional salah satunya dengan menciptakan konvensi dan kebijakan terkait *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA).

2.1.2 Konvensi dan Kebijakan terkait *Particularly Sensitive Sea Areas*

Konsep *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) pertama kali muncul sebagai tanggapan terhadap kebutuhan global untuk melindungi kawasan laut yang memiliki nilai ekologis, sosio-ekonomi, atau ilmiah yang tinggi namun rentan terhadap ancaman aktivitas pelayaran internasional (International Maritime Organization, 2006). Dorongan awal untuk membentuk PSSA berkaitan erat dengan upaya Australia dalam melindungi wilayah maritimnya yakni *Great Barrier Reef* dari potensi kerusakan akibat tingginya intensitas pelayaran internasional. kawasan ini memiliki salah satu terumbu karang terbesar di dunia dan merupakan situs warisan dunia UNESCO sehingga menjadi perhatian dunia internasional karena keanekaragaman hayati dan perannya dalam ekosistem laut global. Maka dari itu berangkat dari kepentingan Australia tersebut, IMO menetapkan *Great Barrier Reef* sebagai PSSA pertama di dunia pada bulan November 1990 (*Australian Maritime Safety Authority*, 2023).

Berhubungan dengan pengajuan PSSA atas *Great Barrier Reef*, Australia memimpin pengajuan ini dengan alasan perlunya tindakan perlindungan tambahan untuk mencegah kerusakan lingkungan akibat intensitas pelayaran di perairan

tersebut (*Australian Maritime Safety Authority*, 2023). Adapun kepentingan strategis Australia mencakup perlindungan lingkungan lautnya yang vital untuk pariwisata, perikanan, dan keanekaragaman hayati. Meski begitu, hingga saat ini, IMO telah menetapkan empat belas area memiliki status sebagai PSSA diantaranya The Great Barrier Reef, Australia (1990), The Sabana-Camagüey Archipelago in Cuba (1997), Malpelo Island, Kolombia (2002), The Waddens Sea, Denmark (2002) dan lain sebagainya (International Maritime Organization, 2006).

Disamping itu terdapat salah satu upaya perlindungan lingkungan laut yang telah diterapkan hingga saat ini yakni mengacu pada resolusi A.982 yang bertajuk “*Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*” pada tanggal 1 Desember 2005 (International Maritime Organization, 2006). Resolusi ini kemudian diamandemen melalui Resolusi MEPC.267 (68) dan disahkan pada 15 Mei 2015 untuk memperbarui pedoman pengidentifikasian dan penetapan *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) (International Maritime Organization, 2006).

Marine Environment Protection Committee (MEPC) merupakan komite yang dibentuk oleh IMO dengan fokus terhadap perlindungan lingkungan laut. Adapun tupoksi yang dijalankan yakni melakukan pengawasan dan pencegahan terhadap polusi yang bersumber dari kapal diantaranya tumpahan minyak, bahan kimia, limbah dan emisi yang dihasilkan seperti polusi udara dan *green house emission* (International Maritime Organization, 2006). Sedangkan *Maritime Safety Committee* (MSC) merupakan badan teknis tertinggi yang terdiri dari seluruh anggota IMO. Berkenaan dengan tupoksi yang dijalankan yakni untuk

mempertimbangkan permasalahan dalam lingkup organisasi yang berkaitan dengan bantuan navigasi, konstruksi dan perlengkapan awak kapal dari sudut pandang keselamatan, regulasi untuk pencegahan tabrakan kapal serta masalah lain yang secara langsung mempengaruhi keselamatan maritim (International Maritime Organization, 2006).

Selain itu kerja sama strategis antara IMO dan *The Norwegian Agency for Development Cooperation* (NORAD) mewakili model kolaborasi internasional yang inovatif dalam mitigasi risiko lingkungan maritim global. Melalui inisiatif bersama yang komprehensif, kedua lembaga internasional ini secara sistematis mengintegrasikan sumber daya teknis, pendanaan, dan keahlian untuk mengembangkan strategis perlindungan ekosistem kelautan di kawasan yang paling rentan (International Maritime Organization, 2006). Berkenaan dengan tupoksi IMO-NORAD yakni berfokus pada pengurangan pencemaran laut, penguatan kapasitas negara berkembang dalam manajemen lingkungan maritim, serta implementasi protokol lingkungan yang berkelanjutan di perairan strategis. Namun, dalam penelitian ini penulis tidak akan secara komprehensif menjelaskan tentang IMO-NORAD meskipun lembaga tersebut memiliki relevansi dalam konteks penerapan PSSA oleh IMO.

Dalam penelitian ini, International Maritime Organizations (IMO) berperan sebagai *functional actor* dalam proses pengajuan draft proposal *Particularly Sensitive Sea Areas*. Sebagai lembaga yang memiliki wewenang untuk mengatur kebijakan maritim internasional, eksistensi IMO dapat mempercepat konstruksi

keamanan serta penerapan kebijakan yang ketat untuk mengamankan wilayah perairan Selat Lombok.

2.2 Kepentingan Strategis Selat Lombok

2.2.1 Urgensi Penerapan PSSA di Selat Lombok

Selat Lombok sebagai salah satu jalur pelayaran internasional di Indonesia memiliki arti strategis bagi kepentingan nasional Indonesia. Mengingat Selat Lombok merupakan bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) memungkinkan kapal - kapal asing melintas sesuai dengan perturan yang telah ditetapkan oleh UNCLOS 1982 (Rustam, 2018). Selat Lombok dijadikan sebagai jalur alternatif bagi kapal - kapal besar terutama tanker dan pengangkut gas alam yang tidak dapat melintasi Selat Malaka karena jalurnya cenderung dangkal. Oleh karena tingginya intensitas aktivitas pelayaran di Selat Lombok, timbul tantangan besar terkait keamanan maritim, lingkungan serta pengelolaan sumber daya laut.

Berstatus sebagai akses jalur pelayaran kapal di perairan Indonesia, Selat Lombok dan Selat Malaka menyajikan fungsi dan fasilitas yang berbeda, dimana dalam proses pengajuan PSSA Selat Lombok dijadikan sebagai prioritas karena kondisi ekologis dan geografisnya yang lebih memerlukan perhatian khusus. Adapun perbandingan kondisi di Selat Lombok dan Selat Malaka melalui beberapa aspek yakni :

Tabel 2.1 Perbandingan Selat Lombok dan Malaka

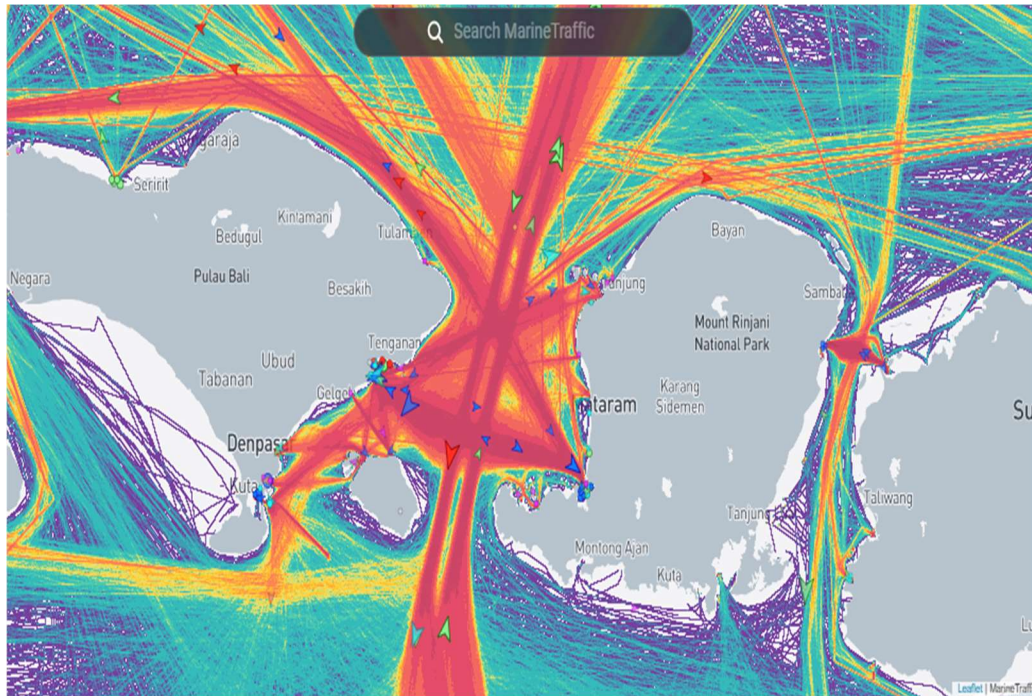
Aspek	Selat Malaka	Selat Lombok
Lokasi Geografis	Antara Semenanjung Malaysia, Sumatera, dan Singapura	Antara Bali dan Lombok
Panjang	Sekitar 930 km	Sekitar 60 km
Lebar	Rata - rata 65-250 km	Rata - rata 18 - 40 km
Kedalaman	Relatif dangkal, 25 - 200 m	Lebih dalam, > 1.000 m
Lalu Lintas Kapal	Salah Satu Terpadat di dunia, jalur utama perdagangan minyak	Rute alternatif untuk kapal besar dan kapal yang lebih dalam
Ekosistem Laut	Rentan terhadap pencemaran akibat padatnya lalu lintas kapal	Padat, ekosistem terancam oleh polusi dan kerusakan terumbu karang
Potensi Ancaman Lingkungan	Polusi minyak, tabrakan kapal, degradasi ekosistem	Polusi dari tumpahan minyak dan kerusakan ekosistem terumbu karang
Perlindungan	Sebagian besar area sensitif,	Usulan status PSSA

Kawasan	belum ada status PSSA	untuk perlindungan lingkungan
Kesesuaian untuk Status PSSA	Risiko tinggi terhadap ekosistem dan tantangan yang kompleks.	Ancaman keragaman hayati dan kerusakan terumbu karang
Signifikansi Ekonomi	Jalur transit utama perdagangan minyak dan barang. 25% perdagangan minyak dunia melewati Selat Malaka	Jalur alternatif perdagangan internasional yang penting, terutama untuk kapal besar
Pengelolaan Navigasi	Dikelola dengan ketat oleh <i>Traffic separation Scheme (TSS)</i>	TSS diterapkan sejak 2019 oleh IMO

Sumber: (Suryadi et al., 2024)

Berdasarkan informasi data yang dimuat dalam tabel 2.1, terdapat beberapa aspek yang menentukan pentingnya penerapan status PSSA di Selat Lombok. Dimensi fisik dari Selat Lombok yang relatif lebih sempit yakni < 40 km. Hal ini akan menjadi sangat krusial mengingat Selat Lombok merupakan jalur alternatif pelayaran internasional sehingga berpotensi meningkatkan jumlah kecelakaan kapal. Kemudian terkait dengan potensi ancaman kerusakan lingkungan di Selat Malaka rentan terhadap polusi minyak dan tabrakan kapal akibat lalu lintas

pelayaran yang padat. Sedangkan potensi ancaman di Selat Lombok relatif sama, tumpahan minyak dan kerusakan ekosistem terumbu karang (Suryadi et al., 2024).



Gambar 2.3 Traffic Density di Selat Lombok

Sumber: Gambar diambil dari Website Marinetraffic.com

Berdasarkan gambar 2.3 menunjukkan tingkat kepadatan aktivitas pelayaran di Selat Lombok. Jalur pelayaran utama ditandai dengan warna merah yang mengindikasikan area konsentrasi kapal yang tinggi, terutama di perairan sempit antara Bali dan Lombok. Dilanjutkan dengan warna kuning & orange yang menunjukkan kepadatan pelayaran yang sedikit rendah. Diikuti oleh warna hijau & biru yang mencerminkan intensitas pelayaran yang lebih rendah. Sehubungan dengan tingginya aktivitas pelayaran di Selat Lombok menunjukkan betapa pentingnya kawasan ini sebagai rute pelayaran domestik maupun internasional.

Tabel 2.2 Aktivitas Pelayaran di Selat Lombok Periode 2021-2024

Jenis Transportasi	2021	2022	2023	2024
Pelayaran				
Kargo	11.411 (38.53%)	11.228 (33..62%)	11.469 (31.22%)	11.050 (28.46%)
Pariwisata	13.649 (46.09%)	17.255 (51.67%)	20.652 (56.21%)	22.848 (58.86%)
Tanker	3.427 (11.57%)	3.542 (10.61%)	3.497 (9.52%)	3.693 (9.51%)
Lain - Lain	1.127 (3.81%)	1.369 (4.1%)	1.121 (3.05%)	1.229 (3.17%)
Total Traffic	29.614	33.394	36.739	38.820

Sumber : <https://app.disnavbenoa.id/>

Berdasarkan informasi data yang dimuat dalam tabel 2.2, menurut aplikasi disnav benoa terjadi peningkatan aktivitas pelayaran di Selat Lombok, diawali pada tahun 2021 dimana jumlah pelayaran sebanyak 29.614. Adapun rincian jenis transportasi pelayarannya yakni kargo 11.411, diikuti dengan kapal pariwisata sebesar 13.649, Kapal tanker 3.427 dan kapal lain 1.127. Setelah itu mengalami peningkatan di tahun 2022 menjadi 33.394, terlebih di sektor pariwisata yakni sebanyak 17.255. Kemudian terjadi peningkatan yang cukup signifikan di tahun

2023 dimana jumlah pelayaran sebanyak 36.739 dan sektor pariwisata sejumlah 20.652 kapal. Lalu, disusul pada tahun 2024 meningkat menjadi 38.820 kapal dan terjadi peningkatan di sektor pariwisata yakni sebesar 22.848 kapal. Dilanjutkan pada tahun 2023, peningkatan terjadi di sektor pariwisata menjadi 20.652 dan terus meningkat hingga tahun 2024 menjadi 22.848 kapal.

Kegiatan kapal pariwisata di Selat Lombok memberikan kontribusi negatif terhadap kerusakan lingkungan laut, terutama terkait dengan pencemaran dan degradasi ekosistem laut seperti terumbu karang. Adapun bentuk kontribusi negative yang ditimbulkan yakni kerusakan terumbu karang akibat jangkar kapal, mengingat kapal – kapal pariwisata sering kali melemparkan jangkar secara langsung ke dasar laut tanpa mempertimbangkan Lokasi yang dapat merusak struktur terumbu karang.

Dengan timbulnya tren peningkatan jumlah kapal pariwisata menuju ke Bali dan Lombok setiap tahunnya, terutama di kawasan Gili Matra (trawangan, air, dan meno) dan Nusa penida berpotensi meningkatkan risiko kerusakan lingkungan yang signifikan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Provinsi Bali menunjukkan peningkatan aktivitas pelayaran yang berangkat dan turun melalui Pelabuhan di Bali. Adapun jumlah keberangkatan wisatawan melalui Pelabuhan Bali yakni :

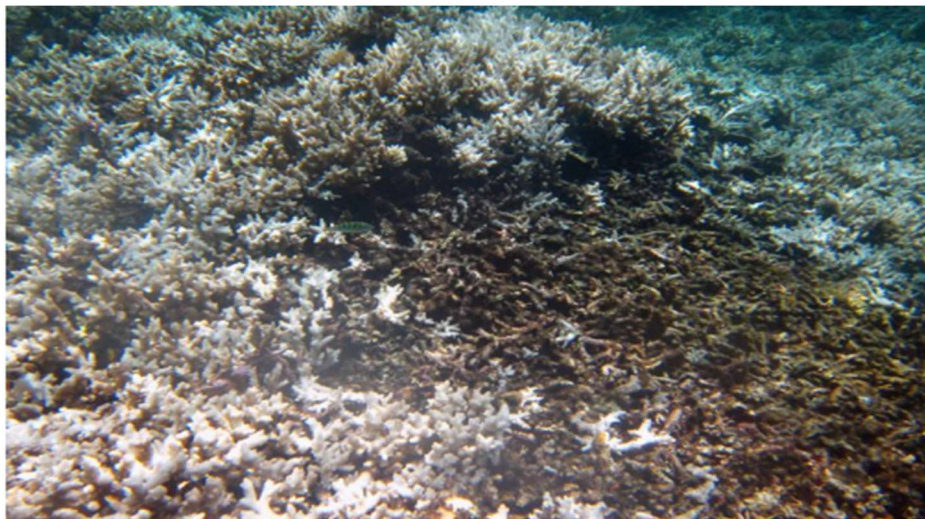
Tabel 2.3 Jumlah Keberangkatan Wisatawan Melalui Pelabuhan Bali

Pelabuhan Laut	Jumlah Penumpang Berangkat pada Pelabuhan di Provinsi Bali (orang)		
	2021	2022	2023
Benoa	6.974	28.560	47.563
Padangbai	129.137	664.146	951.562
Celukan Bawang	1.458	2.283	28.424
Gilimanuk	785.420	2.687.200	6.215.65
Jumlah	922.989	3.382.189	7.243.24

Sumber: (Dinas Perhubungan Provinsi Bali, 2024)

Berdasarkan informasi data yang dimuat dalam tabel 2.3, menurut Dinas Perhubungan Provinsi Bali terjadi peningkatan penumpang yang berangkat dan datang melalui pelabuhan di Provinsi Bali dari tahun 2021 - 2023. Pelabuhan Benoa pada tahun 2021 terdapat 6.974 orang, kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2022 sebanyak 28.560 orang dan pada tahun 2023 meningkat secara signifikan yakni sekitar 47.563 orang. Selanjutnya pelabuhan Padangbai sebagai penghubung antara pulau Bali dan Lombok di tahun 2021 terdapat 129.137 orang,

lalu mengalami peningkatan drastis di tahun 2022 yakni sebanyak 664.146 orang dan meningkat menjadi 951.562 pada tahun 2023. Diikuti oleh pelabuhan Celukan Bawang yang memiliki jumlah keberangkatan sejumlah 1.458 orang, setelah itu terjadi sedikit lonjakan sebanyak 2.283 dan selanjutnya mengalami peningkatan signifikan pada tahun 2023 yakni 28.424. Diakhiri dengan Gilimanuk sebagai pelabuhan terpadat karena menghubungkan pulau Jawa dan Bali. Pada tahun 2021 tercatat sekitar 785.420 orang yang berangkat ke Bali melalui pelabuhan gilimanuk, diikuti dengan peningkatan yang signifikan di tahun 2022 yakni sebanyak 2.687.200 orang dan meningkat secara eksponensial hingga tahun 2023 menjadi 6.215.685 orang (Dinas Perhubungan Provinsi Bali, 2024). Lonjakan wisatawan menunjukkan pentingnya keamanan navigasi untuk melindungi lingkungan laut dari ancaman kerusakan akibat pelayaran bebas dan wisata Bahari di Selat Lombok.



Gambar 2.4 Kerusakan Karang di Perairan Gili Kondo

Sumber: (Saturi, 2019)

Berdasarkan gambar 2.4 menunjukan fenomena pemutihan karang yang terjadi di perairan Gili Kondo, Lombok timur. Fenomena pemutihan terumbu karang dipicu oleh aktivitas pariwisata dan berlangsung sejak 17 Maret - 14 April 2019 dan hal serupa terjadi Gili Sudak, Gili Kedis yang juga mengalami kerusakan akibat dampak dari tingginya intensitas wisatawan yang berkunjung (Saturi, 2019).

Tabel 2.4 Jarak Antar Siklus Pemutihan Karang

Bencana Pemutihan Karang (/Tahun)	Jarak Antar Siklus Pemutihan Karang
1983	15 Tahun
1998	
2010	12 Tahun
2016	
2019	3 Tahun

Sumber: (Saturi, 2019)

Berdasarkan informasi data yang dimuat dalam tabel 2.2, berkenaan dengan fenomena pemutihan karang, sebelumnya sudah pernah terjadi di Selat Lombok pada tahun 1983, 1998, 2010 dan 2016. Adapun dampak yang ditimbulkan dari pemutihan karang yakni menyebabkan kematian massal karang di Selat Lombok, terutama di kawasan Gili Matra yang meliputi Gili Meno, Air, dan Trawangan, dan wilayah Sekotong (Saturi, 2019). Selain itu, jarak antar siklus pemutihan karang

yang semakin pendek juga menunjukkan kondisi yang memprihatinkan. Jarak pemutihan karang dari tanggal 1983 - 1998 yakni terjadi setelah 15 tahun. Selanjutnya siklus bencana pemutihan karang pada tahun 2010 - 2016 terjadi lebih cepat yakni dalam kurun waktu 12 tahun. Diikuti pemutihan karang pada tahun 2019 yang terjadi sangat singkat yakni dalam kurun waktu 3 tahun (Saturi, 2019).

Selain berdampak negatif terhadap lingkungan, Kerusakan terumbu karang di Selat Lombok telah menjadi perhatian serius karena dampaknya terhadap kehidupan masyarakat pesisir yang bergantung pada hasil tangkapan ikan.

Tabel 2.5 Perbandingan Hasil Tangkapan Ikan Pra dan Pasca Kerusakan Terumbu Karang

Aspek	Sebelum kerusakan Terumbu Karang	Pasca Kerusakan Terumbu Karang
Hasil Tangkapan Ikan	15.000 - 20.000 ton/tahun	9.000 - 12.000 ton/tahun
Harga Ikan per on	-+ 25 juta	25 juta
Tingkat Pendapatan	375 miliar/tahun	225 miliar

Sumber: (Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Barat, 2022)

Berdasarkan tabel 2.5 menunjukkan bahwa terjadi penurunan hasil tangkapan ikan di perairan Selat Lombok. Sebelum terjadinya fenomena kerusakan terumbu karang hasil tangkapan ikan mencapai 15.000 - 20.000 ton/tahun dengan harga ikan per ton yakni sekitar 25 juta rupiah dan menghasilkan akumulasi tingkat pendapatan sebanyak 375 miliar rupiah/tahun. Sedangkan pasca kerusakan terumbu

karang hasil tangkapan ikan mengalami penurunan sekitar 40% menjadi 9.000 - 12.000 ton/tahun, diikuti dengan harga ikan/ton 25 juta rupiah dan akumulasi tingkat pendapatan yakni 225 miliar rupiah/tahun (Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Barat, 2022).

Dengan mengamati tingginya aktivitas pelayaran yang berdampak buruk bagi kesehatan lingkungan dan ekologis di Selat Lombok, pemerintah Indonesia di era Joko Widodo mengajukan status *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) kepada International Maritime Organization (IMO) sebagai langkah untuk melindungi selat Lombok dari ancaman yang disebabkan oleh aktivitas pelayaran internasional, terlebih di kawasan Gili Matra dan Nusa Penida.

2.2.2 Sejarah Pengajuan PSSA Selat Lombok oleh Pemerintah Indonesia

Pengajuan draft proposal *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) atas Selat Lombok oleh pemerintah Indonesia telah dimulai sejak tahun 2009, ketika Indonesia pertama kali mengajukan proposal ini kepada *International Maritime Organization* (IMO). Adapun alasan pengajuan proposal tersebut bertujuan untuk melindungi ekosistem laut yang kaya dan strategis di Selat Lombok dari ancaman yang disebabkan oleh aktivitas pelayaran internasional. Dalam upaya nya tersebut, Indonesia memperkuat argumen dengan menyajikan data terkait kepadatan aktivitas kapal serta analisis dampak lingkungan (Nadya Aprilia & Rustam, 2021).

Dalam konteks diplomasi maritim internasional, Pemerintah Indonesia telah mengirimkan delegasi ahli berkompeten di bidang lingkungan dan kelautan untuk berpartisipasi dalam berbagai siding International Maritime Organization (IMO),

mencakup *Maritime Environment Protection Committee* (MEPC), *Maritime Safety Committee* (MSC), dan khususnya pada sidang IMO-NORAD. Berkenaan dengan delegasi yang diutus oleh Indonesia, memiliki kapabilitas substantif dalam memahami materi dan isu – isu kritis yang menjadi agenda pembahasan.

Berhubungan dengan proses pengajuan PSSA untuk Selat Lombok, Adapun sejumlah institusi pemerintah strategis yang terlibat aktif diantaranya meliputi Kementerian Perhubungan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Bersamaan dengan proses pengajuan draft PSSA, koordinasi lintas Kementerian telah dilaksanakan secara komprehensif, mengingat sinergi dan koordinasi antar Lembaga merupakan faktor krusial dalam upaya mengamankan Selat Lombok (Nadya Aprilia & Rustam, 2021).

Adapun upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk mendapatkan dukungan dari pemerintah daerah serta negara anggota IMO diantaranya melaksanakan workshop yang dilaksanakan di Lombok pada tahun 2015. Pelaksanaan workshop tersebut bertujuan untuk mengkonsultasikan usulan penerapan PSSA di Selat Lombok, terlebih di wilayah Nusa Penida dan Gili Matra. Dilanjutkan pada tahun 2016 dimana pemerintah Indonesia melaksanakan pertemuan yang membahas terkait gugus tugas yang terlibat dalam pengajuan PSSA Selat Lombok. Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyatakan bahwa pemerintah daerah ikut berpartisipasi dalam Menyusun draft proposal PSSA, mengingat pemerintah daerah memiliki data dan informasi yang mampu menunjang penerapan PSSA serta menentukan *Associates Protection Measurement* (APMs) yang relevan (Nadya Aprilia & Rustam, 2021).

Pemerintah Indonesia telah berdiskusi dan menginformasikan terkait rencana pengajuan proposal PSSA dalam forum IMO-NORAD (*Norwegian Agency for Development*) yang diselenggarakan di Manila pada Juli 2014 dengan agenda penetapan waktu penerapan PSSA. Selain itu, partisipasi pemerintah juga terlihat dalam pertemuan regional kedua di Hanoi, Vietnam dan dihadiri oleh delegasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (Nadya Aprilia & Rustam, 2021). Setelah itu dilaksanakan pertemuan pada 27-28 Juli 2016 di Lombok yang dihadiri oleh delegasi dari berbagai negara diantaranya Indonesia, Malaysia, Vietnam, Filipina, Singapura, dan lembaga internasional yang relevan (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2016). Pemerintah Indonesia secara konsisten menjalin dialog dan konsultasi dengan IMO dan NORAD dalam kerangka perjanjian kerja sama IMO-NORAD. Oleh karena itu, Indonesia telah mendapatkan dukungan dari NORAD ketika Indonesia mengajukan usulan PSSA di sidang IMO, sehingga mempermudah diplomasi Indonesia dalam proses negosiasi di Dewan IMO (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2024).

Adapun Hasil pertemuan tersebut menghasilkan suatu komitmen bagi Indonesia yakni mengadakan *workshop* guna membahas penentuan Lokasi penerapan PSSA dengan mempertimbangkan aspek ekologis dan kepadatan lalu lintas pelayaran, serta mengusulkan Pulau Gili di Selat Lombok sebagai daerah potensial untuk PSSA (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2018).



**Gambar 2.5 Kunjungan Resmi Pertama Sekretaris Jenderal IMO, H.E.
Kitack Lim ke Indonesia Tahun 2017**

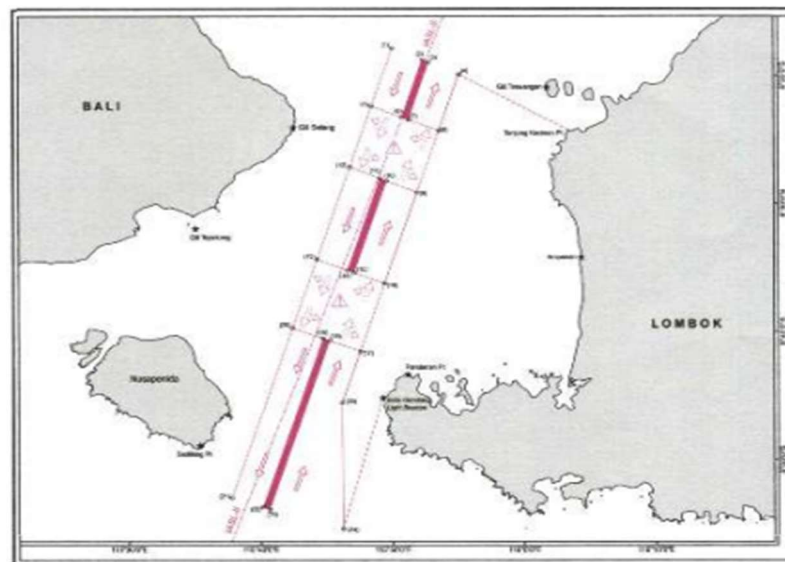
Sumber: (INSA, 2017)

Berdasarkan gambar 2.3, upaya sekuritisasi Pemerintah Indonesia berlanjut hingga Indonesia mendapatkan kunjungan resmi dari Sekretaris Jenderal IMO, H.E. Kitack Lim. Kunjungan ini sebagai balasan atas kunjungan Presiden RI Joko Widodo ke sidang IMO MEPC-70 di London. Sebelum akhirnya bertemu dengan Menteri Perhubungan, untuk membahas berbagai agenda, termasuk proses ratifikasi SOLAS Protocol 88 dan Load Lines Protocol 88. (Cahyani, 2017).

Sebagai agenda lanjutan telah dilaksanakan sidang MEPC-71 pada tanggal 28 April 2017. Dalam siding ini Indonesia memberikan informasi tentang persiapan dalam menerapkan PSSA. Berdasarkan dokumen MEPC-71, Indonesia meningkatkan kesadaran terkait urgensi penerapan skema perlindungan khusus di perairan Gili dan Nusa Penida yang termasuk dalam jalur pelayaran internasional ALKI II (International Maritime Organizations, 2017). Bersambung pada sidang

Marine Environment Protection Committee ke-72, Indonesia berkoordinasi intens dengan Sekretariat IMO membahas tentang *Information Paper* yang diajukan oleh Indonesia sebagai bentuk komitmen untuk melindungi Selat Lombok.

Komitmen Indonesia atas PSSA ditunjukkan melalui pengajuan proposal *Associated Protective Measures* (APMs) kepada IMO dalam Sub-komite bidang navigasi yakni *Communications and Search and Rescue* (NSCR). *Associated Protective Measures* (APMs), untuk melindungi Selat Lombok dari kepadatan aktivitas pelayaran, pemerintah Indonesia memilih bentuk perlindungan yang relevan berdasarkan SOLAS yakni *Traffic Separation Scheme* (TSS) sebagai APMs (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020). *Traffic Separation Scheme* (TSS), mekanisme yang dikembangkan IMO untuk mengatur jalur pelayaran di perairan padat guna meningkatkan keselamatan navigasi dan mencegah kecelakaan.



Gambar 2.6 Traffic Separations Scheme Selat Lombok 2020

Sumber: (Kementerian Perhubungan, 2020)