



DOI: <https://doi.org/10.38035/rj.v7i6>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Penetapan Selat Lombok Sebagai Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) Dalam Kerangka Perlindungan Ekosistem Laut Indonesia

Rainhard Florian Atalo¹

¹Universitas Gadjah Mada, Indonesia, rainhardflorianatalo2000@mail.ugm.ac.id

Corresponding Author: rainhardflorianatalo2000@mail.ugm.ac.id¹

Abstract: *Indonesia, as an archipelagic country, has a vast maritime area, making it a significant route for international shipping. One of the essential regulations in managing Indonesia's waters is the establishment of the Indonesian Archipelagic Sea Lanes (ALKI), aimed at regulating foreign ship passage rights. This study focuses on Indonesia's efforts to designate the Lombok Strait as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) to protect the marine ecosystem and biodiversity in the region. The research employs a normative legal research method with a statute-based approach, analyzing both national and international regulations related to marine protection, such as UNCLOS, MARPOL, and SOLAS. The study's findings indicate that the PSSA designation in the Lombok Strait aims not only to preserve the environment but also to support the economic sustainability dependent on the region, such as tourism and fisheries. Additionally, the challenges in implementing this policy include coordination among countries and compliance with existing international regulations.*

Keyword: *PSSA, Lombok Strait, Marine Protection, ALKI*

Abstrak: Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki wilayah laut yang sangat luas, yang menjadikannya sebagai jalur penting dalam lalu lintas pelayaran internasional. Salah satu regulasi penting dalam pengelolaan perairan Indonesia adalah penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), yang bertujuan untuk mengatur hak lintas kapal asing. Penelitian ini berfokus pada upaya Indonesia dalam menetapkan Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) untuk melindungi ekosistem laut dan keanekaragaman hayati di kawasan tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normatif dengan pendekatan perundang-undangan, yang menganalisis regulasi nasional dan internasional terkait perlindungan laut, seperti UNCLOS, MARPOL, dan SOLAS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penetapan PSSA di Selat Lombok tidak hanya bertujuan untuk menjaga kelestarian lingkungan, tetapi juga untuk mendukung keberlanjutan ekonomi yang bergantung pada kawasan tersebut, seperti pariwisata dan perikanan. Selain itu, tantangan dalam implementasi kebijakan ini mencakup koordinasi antarnegara dan kepatuhan terhadap regulasi internasional yang ada.

Kata Kunci: PSSA, Selat Lombok, Perlindungan Laut, ALKI.

PENDAHULUAN

Jumlah luas laut Indonesia berdasarkan data dari Portal Informasi Indonesia adalah sekitar 3.257.357 kilometer persegi, sedangkan luas dataran Indonesia 1.919.440 kilometer persegi. (Portal Informasi Indonesia, 2023). Sehingga jumlah wilayah perairan di Indonesia 3 kali lebih besar dari luas daratan. Selain itu data dari Badan Informasi Geospasial, jumlah pulau di Indonesia pada tahun 2024 mengalami penambahan sekitar 64 Pulau dari Tahun 2023 yang berjumlah 63 pulau sehingga total pulau di Indonesia adalah 17.380. (Badan Informasi Geospasial, 2024)

Indonesia merupakan salah satu negara Kepulauan yang ditempuh lewat perjalanan panjang untuk mendapatkan status negara kepulauan atau dikenal dengan “*Archipelago state*”. Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang terletak di antara 2 samudera yakni Samudra Pasifik yang dibagian Timur dan Selatan Indonesia dan juga Samudra Hindia di bagian Barat dan Utara Indonesia membuat Indonesia sebagai negara strategis bagi aktivitas pelayaran internasional baik itu untuk keperluan pengangkutan Barang dan transportasi lainnya yang menggunakan rute laut.

Ratifikasi United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 atau lebih dikenal dengan (UNCLOS) 1982 oleh Indonesia membuat Indonesia harus memiliki 3 kewajiban hak lintas kapal asing di wilayahnya yakni: hak lintas damai (*innocent passage*), hak lintas transit (*transit passage*) dan alur laut kepulauan (*archipelagic sea-lanes passage*). Untuk mendukung *archipelagic sea-lanes passage*, Indonesia telah membuat Alur Laut Kepulauan (ALKI) yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Sebelumnya Upaya-upaya menatapkan ini ditempuh tidak hanya melalui pembahasan di forum-forum internasional tentang hukum laut seperti Konvensi yang dilakukan IMO, tapi juga kerja sama bilateral seperti diplomasi dan konsultasi dengan beberapa negara. (Agoes, 2009). ALKI ini disetujui pada tanggal 19 Mei 1998 oleh Internasional Maritim Organization, di sidang ke-69 Komisi Keselamatan Pelayaran.

Untuk menjamin lalu lintas kapal asing melewati perairan nusantara, sebelumnya Indonesia telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomer 8 Tahun 1962 tentang Lalu Lintas Damai Kendaraan Asing Dalam Perairan Indonesia. Aturan ini ditetapkan guna memberikan arahan kepada para petugas yang berada dilautan tentang ketentuan hak lintas damai yang dijamin oleh Undang-undang diatas (Yustitiantingtyas, 2015). Setelah ditetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, peraturan ini mencabut PP No. 8 Tahun 1962 karena berubahnya juga alur laut Kepulauan Indonesia yang telah disetujui IMO berdasarkan UNCLOS 1982.

Kapal asing yang sedang melakukan pelayaran internasional dalam melaksanakan hak lintas melalui ALKI baik kapal niaga maupun kapal perang dapat melintas tanpa harus meminta izin terlebih dulu kepada pemerintah Indonesia. Termasuk kapal selam asing juga dapat melintas tanpa harus muncul dipermukaan laut, namun hanya dikhususkan pada tiga alur laut yang telah disepakati (Rustam, 2016). Kapal yang lewat pada Jalur ALKI II Indonesia perlu diatur lebih lanjut, karena melewati berbagai keanekaragaman hayati dan potensi sumber daya alam yang cukup banyak. Berdasarkan data dari Kemetrian Perhubungan Republik Indonesia, kapal yang lewat pada ALKI II memiliki kepadatan tinggi, karena keberadaan kawasan wisata di sekitarnya dengan jumlah rata-rata per tahunnya mencapai lebih dari 33.000 kapal yang melintas (Mimbar Maritim, 2020). Namun aktivitas perkapal di Indonesia sebanyak ini membuat Indonesia harus memastikan keamanan pelayaran terutama jalur pelayaran Internasional yang melewati daerahnya.

Kepadatan Alur Laut Kepulauan di Indonesia sendiri dapat menjadi potensi yang dapat dimanfaatkan Indonesia bagi memajukan peradaban dan kepentingan ekonomi Indonesia namun, Indonesia belum dapat memanfaatkan potensi laut ini secara optimal, baik karena orientasi *archipelago policy* belum secara serius oleh pemerintah maupun masalah-

masalah lainnya. Berbagai potensi ekonomi kelautan yang begitu besar ibarat 'raksasa yang tertidur', itu belum dapat kita transformasikan menjadi sumber kemakmuran, kemajuan, dan kedaulatan bangsa. Sebabnya adalah ketidakseriusan kita dalam mendayagunakan sumber daya kelautan (Hersutanto, 2009).

Selain potensi, kepadatan ALKI ini juga dapat menjadi tantangan terutama mengenai isu lingkungan seperti perlindungan lingkungan laut dan konservasi laut. UNCLOS Bagian 8 telah mengatur mengenai Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut. International Maritime Organization (IMO) sebagai organisasi yang dibentuk berdasarkan UNCLOS 1982 yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan pencemaran laut dan atmosfer oleh kapal. IMO dalam kerja-kerjanya melakukan berbagai konferensi dan yang diperlukan dalam menetapkan perlindungan ekosistem laut. IMO telah mengeluarkan aturan seperti *Safety of Life at Sea* (SOLAS) yang mengatur mengenai keselamatan maritim dengan mengatur rute kapal, menentukan skema alur pelayaran dan sejenisnya, selain itu Marine Pollution (MARPOL) untuk mencegah polusi di laut. Salah satu bentuk perlindungan terhadap laut dari aktivitas pelayaran adalah dengan menetapkan *Particular Sensitive Sea Area* (PSSA). Salah satu daerah yang dipertimbangkan menjadi daerah PSSA adalah Selat Lombok. Berdasarkan Peraturan pemerintah nomor 37 tahun 2002 berada pada ALKI II yang mana alki 2 sendiri terdiri dari jalur yang melewati; Laut Sulawesi-Selat Makassar-Laut Flores-Selat Lombok keluar ke di Samudra Hindia atau sebaliknya.

Upaya menjaga ekosistem laut di selat Lombok dalam perkembangannya telah dilakukan dengan menetapkan skema seperti *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Indonesia yang meliputi Selat Sunda dan Selat Lombok oleh. Di Selat Lombok, lewat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 129 Tahun 2020 Tentang Penetapan Rute di Selat Lombok. Meskipun begitu Pemerintah Indonesia masih memiliki kewajiban dalam pemenuhan sarana dan prasarana penunjang Keselamatan di area TSS yang telah ditetapkan, meliputi : *Vessel Traffic System* (VTS), Stasiun Radio Pantai (SROP), sarana Bantuan Navigasi Pelayaran (SBNP), dan peta elektronik yang update untuk menjamin operasional dari perangkat-perangkat penunjang keselamatan pelayaran di daerah TSS (Oceanweek, 2019).

Setelah ditetapkan sebagai daerah yang berlaku TSS, Indonesia juga berupaya menjadikan selat Lombok sebagai daerah PSSA. Indonesia pada awalnya telah berupaya menetapkan selat Lombok pada tahun 2016 dan disetujui pada tahun 2024 di London pada pertemuan *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) ke-83 (Direktoral Jendral Perhubungan Laut, 2024), dengan menyediakan perlindungan baik lewat kebijakan dalam negeri maupun pemanfaatan instrumen internasional dalam menjaga daerah lautnya dari aktivitas perkapalan, selain itu ada beberapa syarat yang harus dipenuhi agar Indonesia dapat menetapkan PSSA. Menentukan *Particular sensitive sea area* ini memiliki manfaat dan tantangan bagi negara Indonesia dalam konservasi Laut, diperlukan kerja sama pemerintah Indonesia di lintas sektoral. Oleh karena itu, Tulisan ini berfokus pada Upaya pemerintah Indonesia penetapan Selat Lombok sebagai PSSA apa yang telah ditetapkan oleh Indonesia untuk menetapkan PSSA di Selat Lombok yang merupakan Alur Laut Kepulauan (ALKI) zona II dan manajemen dari Penetapan PSSA di Selat Lombok bagi pelayaran internasional.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yang berfokus pada analisis terhadap norma-norma hukum yang berlaku dalam pengaturan perlindungan laut, khususnya dalam penetapan *Particular Sensitive Sea Area* (PSSA) di Selat Lombok. Penelitian ini mengkaji berbagai sumber hukum, baik yang bersifat nasional maupun internasional, seperti United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), MARPOL, SOLAS, serta instrumen hukum internasional lainnya yang terkait dengan perlindungan kawasan laut. Pendekatan normatif dilakukan dengan menelaah regulasi, kebijakan, dan instrumen hukum yang mendasari penetapan PSSA, serta menerapkan prinsip-

prinsip hukum internasional dalam upaya Indonesia menjaga kelestarian ekosistem laut Selat Lombok. Analisis dilakukan dengan membandingkan ketentuan hukum yang ada, serta memperhatikan relevansi dan implementasi peraturan tersebut terhadap keberlanjutan ekosistem laut dan pengelolaan sumber daya alam di wilayah tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Upaya Penetapan Selat Lombok Sebagai daerah PSSA

1. Upaya Penetapan PSSA sebagai perlindungan dari Aktivitas Pelayaran

Aktivitas pelayaran merupakan suatu aktivitas yang penting bagi perekonomian global karena dapat sebagai alat transportasi atau muatan. Industri pelayaran tidak hanya merupakan komponen fundamental dari perdagangan global, tetapi juga pendorong utama pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, dan ketahanan dalam menghadapi berbagai tantangan. Efisiensi, kapasitas pertumbuhan, dan kemampuan beradaptasi terhadap perubahan kondisi yang dimiliki industri ini semakin mempertegas perannya yang krusial dalam struktur ekonomi kontemporer (Partene et al., 2023). Temuan dari EconoFact Network, aktivitas pelayaran mengangkut lebih dari 80% volume perdagangan dunia dan sekitar 70% dari nilai perdagangan. Armada dunia yang mengangkut perdagangan laut terdiri dari kapal kargo kering, kapal kontainer, dan kapal tanker minyak (Myrto Kalouptsidi, 2021).

Sampah akibat aktivitas kapal juga turut berkontribusi pada ekosistem laut. Misalnya Logam berat seperti kargo plastik yang dibuang dapat terurai menjadi mikroplastik, yang tertelan oleh hewan laut, yang menyebabkan bioakumulasi, tumpahan bahan bakar yang meskipun lebih jarang dapat memiliki efek menghancurkan pada ekosistem laut, *Hazardous and Noxious Substances* yang berada pada kapal jika tumpah pada laut menyebabkan kerusakan ekologi dan kontainer yang tenggelam atau terdampar di darat dapat memasukkan berbagai polutan ke daerah pesisir dan habitat laut (Wan et al., 2022). Berdasarkan temuan dari Thomas Höfer, faktanya sebagian besar polutan dilepaskan saat kapal sedang berlayar dan bukan secara tidak sengaja (Höfer & Mez, 2008).

Kachel berpendapat secara umum, ada dua cara yang berbeda untuk melindungi lingkungan laut melalui aturan hukum. pertama adalah mendapatkan penerimaan internasional untuk tindakan perlindungan baik melalui tindakan domestik yang disetujui oleh instrumen internasional atau melalui tindakan organisasi internasional yang telah diberikan kompetensi sehubungan dengan perlindungan area tertentu dan kedua adalah melalui tindakan negara secara sepihak berdasarkan hukum nasionalnya (Kachel, 2008).

Cara pertama ini yang menghasilkan berbagai instrument internasional untuk perlindungan kawasan laut seperti *Marine Protected Area* (MPA) dan juga *Particular Sensitive Sea Area* (PSSA). MPP dalam konteks Hukum Laut Internasional merujuk pada area laut yang dilindungi untuk tujuan konservasi keanekaragaman hayati laut, pemulihan ekosistem laut, dan pengelolaan sumber daya alam laut secara berkelanjutan dan PSSA yang merupakan area laut yang memerlukan perlindungan khusus karena kerentanannya terhadap dampak aktivitas pelayaran internasional, berdasarkan kepentingan ekologi, sosio-ekonomi, atau ilmiah yang luar biasa. (The Legal Order of the Oceans, 2006). Sedangkan dengan cara kedua telah dilakukan Indonesia dengan mengeluarkan Undang-Undang Nomor 2 tahun 2014 Tentang Kelautan, dimana mengatur tentang Pengelolaan laut termasuk di dalamnya mengenai Konservasi laut.

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, SOLAS pertama kali diadopsi pada 20 Januari 1914, sebagai respons langsung terhadap bencana tenggelamnya kapal RMS Titanic pada tahun 1912, 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. *Particular Sensitive Sea Area* merupakan konsep yang lahir sebagai kepedulian terhadap perlindungan Sumber daya alam terkhususnya Laut. Konsep PSSA diperkenalkan dalam agenda IMO melalui Resolusi 9 yang diadopsi pada Konferensi Internasional tentang Keselamatan Kapal Tanker dan Pencegahan Polusi pada tahun 1978 (Kachel, 2008).

Sebelumnya Bab II-1 SOLAS mensyaratkan kapal baru dirancang dan dibangun untuk masa pakai yang ditentukan, memastikan kapal aman dan ramah lingkungan dalam kondisi utuh maupun rusak. Hal ini mencakup persyaratan kekuatan, integritas, dan stabilitas yang memadai untuk meminimalkan risiko kehilangan kapal atau pencemaran lingkungan laut akibat kegagalan struktural. Perhatian cermat terhadap integritas struktural ini berfungsi sebagai penghalang utama terhadap bencana lingkungan besar, karena kapal yang kokoh cenderung tidak mengalami kerusakan lambung akibat tabrakan, kandas, atau cuaca buruk, yang merupakan mekanisme penyebab utama tumpahan limbah dalam skala besar (IMO, 1980).

Pada bab 5 SOLAS mengatur tentang *Automatic Identification System* (AIS) menyediakan informasi *real-time* tentang identitas kapal, arah, kecepatan, dan tujuan, secara signifikan meningkatkan penghindaran tabrakan dan pemantauan lalu lintas pelabuhan. Peningkatan sistem navigasi dan komunikasi ini secara langsung mengurangi kemungkinan tabrakan dan kandas, yang merupakan penyebab utama tumpahan minyak berskala besar dan pelepasan bahan berbahaya lainnya. UNCLOS menetapkan kewajiban negara untuk mengawasi kegiatan di laut, termasuk pengawasan kapal yang beroperasi di zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan perairan internasional. AIS berfungsi sebagai alat yang efektif untuk negara-negara dalam memantau kapal-kapal yang melintasi perairan mereka, baik untuk tujuan keamanan maupun untuk penegakan hukum terkait pelanggaran. Dalam Konteks perlindungan ekosistem laut ini, AIS sangat diperlukan agar negara pantai dapat mengawasi aktivitas kapal, seperti Pembuangan Limbah yang dapat mencemari ekosistem laut dan Tumpahan minyak dari kapal yang dapat mencemari laut, serta Kebisingan kapal yang berpengaruh terhadap pola hidup hewan-hewan yang bergantung pada ekosistem laut.

Dan juga pada *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL), Konvensi ini mulai berlaku pada tahun 1983 dengan mengalami modifikasi pada tahun 1997. berbeda dengan SOLAS, MARPOL lebih berfokus pada upaya meminimalkan polusi dari kapal, meliputi tumpahan minyak, pembuangan kargo berbahaya, limbah, sampah, dan polusi udara (Lianvisman, 2025). MARPOL berperan penting dalam mengurangi polusi yang bersumber dari kapal dan melindungi ekosistem laut. MARPOL memperkenalkan langkah-langkah seperti sistem pemantauan pembuangan minyak dan teknologi pengurangan emisi.

Meskipun Konvensi MARPOL telah menjadi tonggak penting dalam upaya global mengurangi pencemaran laut dari aktivitas pelayaran, namun implementasinya di berbagai negara masih menghadapi kendala serius, terutama dalam hal penegakan hukum dan kesenjangan kapasitas teknis. Misalnya dalam Kasus *United State Vs. Diana Wilhelmsen Management Limited* pada tahun 2021 dimana anggota kru di atas kapal pengangkut curah setinggi 738 kaki menyadari air lambung kapal berminyak yang telah dibuang ke laut namun gagal melaporkan pembuangan di buku catatan minyak (KKC, 2021). ini merupakan pelanggaran terhadap Annex 1 ketentuan dari MARPOL, selain itu kasus pembuangan Limbah makanan di lautan. Di Brisbane, Australia, kapal yang terdaftar di Singapura menerima empat kekurangan termasuk satu kekurangan yang dapat ditahan (kode 30) yang terkait dengan pembuangan limbah makanan di dalam area pembuangan “bukan MARPOL” (MPA Singapura, 2022).

Banyak negara belum mampu secara optimal mengawasi pelaksanaan regulasi tersebut karena keterbatasan infrastruktur pelabuhan, minimnya pengawasan satelit, dan lemahnya koordinasi antarinstansi. Di sisi lain, ketentuan MARPOL yang terkesan terlalu kompromistis terhadap kepentingan industri pelayaran komersial kerap dikritik karena lebih mengakomodasi aspek ekonomi ketimbang keberlanjutan ekologis. Hal ini menunjukkan bahwa, alih-alih menjadi instrumen proteksi lingkungan yang progresif, MARPOL dalam praktiknya justru kerap tumpul menghadapi pelanggaran sistemik yang dilakukan oleh kapal-kapal berbendera negara-negara dengan pengawasan longgar (*flags of convenience*). Sehingga diperlukan Penerapan yang lebih daerah yang lebih spesifik dalam perlindungan area laut. Indonesia telah berupaya melakukan itu dengan menetapkan PSSA.

Proyek Indonesia menetapkan PSSA Selat Lombok pada tahun 2016 adalah melalui Proyek IMO-NORAD yang berdurasi dari tahun 2013-2026, dalam forum ini negara-negara peserta diharapkan dapat membangun sistem hukum untuk meratifikasi peraturan-peraturan IMO tentang konservasi laut, serta fasilitas pelabuhan yang memadai dalam implementasi program-program IMO terhadap pelidungan laut. Selain itu negara-negara peserta juga telah mekalukan kerja sama antar lembaga/kementrian agar implementasi tersebut berjalan secara baik. Proyek ini diharapkan dapat memberi keuntungan bagi negara-negara peserta yakni Kamboja, Malaysia, Filipina, Thailand, Indonesia dan Vietnam (IMO-NORAD, 2013). Ini juga bentuk dari prinsip *good neighbors* yang merupakan aturan pertama dalam hukum dan hubungan Internasional, dari sudut pandang hukum, prinsip *good neighborliness* telah terbukti menjadi asas yang sangat penting, sebagai prinsip-prinsip hukum lainnya, hubungan antar negara bertentangan harus diperkuat khususnya berdasarkan cara-carayang diakui dalam hukum internasional, aspek-aspek hukum moralitas, kerja sama dan toleransi dan menjauhi segala tindakan yang dapat merugikan kepentingan pihak lainnya (Florea & Gales, 2020). Oleh Karena itu kerja sama di Proyek IMO-NORAD diharapkan sebagai bentuk Indonesia dan negara negara peserta lain agar tidak saling merugikan kepentingan perlindungan laut masing-masing negara.

Usulan mengenai PSSA selat Lombok kemudian diperkuat dalam sidang *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) ke-71 pada tahun 2017.

Gambar 1. Peta Pengajuan Selat Lombok sebagai daerah PSSA(Indonesia Government submission, 2017).

Sebelum menjadi daerah dengan status PSSA, Selat Lombok juga adalah daerah yang diberlakukan *Traffic Separation Scheme* (TSS) lewat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 129 Tahun 2020 Tentang Penetapan Rute di Selat Lombok. Dalam laporannya identifikasi dan di dokumen Selat Lombok jauh lebih dalam dibandingkan dengan Selat Malaka. Sebanyak 15 kecelakaan laut terjadi dalam kurun waktu 2011 hingga

2016, sebagian besar disebabkan oleh kandasnya kapal dan tabrakan kapal penumpang. Ancaman ini berpotensi meningkat di daerah perlintasan antara alur pelayaran penumpang domestik dan kapal yang melintas di beberapa wilayah ALKI II ini (Indonesia Government submission, 2017).

Traffic Separation Scheme (TSS) Selat Sunda dan Selat Lombok telah diberlakukan sejak 1 Juli 2020. Indonesia berdaulat seutuhnya di kedua perairan ini dan menjadi tanggung jawab Indonesia sepenuhnya sehingga diperlukan koordinasi dan pengawasan secara komprehensif dan berkala dalam implementasi TSS Selat Sunda dan Selat Lombok. Kementerian Koordinator Maritim dan Investasi memiliki tugas untuk melakukan sinkronisasi, koordinasi, dan pengendalian terhadap pelaksanaan dan keberhasilan TSS di kedua perairan tersebut (Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, 2020).

Puncak dari upaya diplomatik Indonesia adalah adopsi Resolusi MEPC.396(82) oleh International Maritime Organization (IMO) pada tanggal 4 Oktober 2024, yang secara resmi menetapkan Kepulauan Nusa Penida dan Gili Matra di Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) (International Maritime Organization, 2024). Selain itu sebagai tindakan perlindungan terkait (*Associated Protective Measure/APM*) untuk PSSA ini, skema pemisahan lalu lintas kapal atau *Traffic Separation Scheme* (TSS) yang sudah ada di Selat Lombok sejak 1 Juli 2019 terus diterapkan.

Tidak seperti situs warisan dunia atau kawasan lindung laut lainnya yang ada tanpa tindakan pembatasan untuk kapal, tujuan PSSA bukan hanya untuk meningkatkan kesadaran internasional tentang kawasan tersebut, tetapi juga untuk melindungi kawasan yang rentan terhadap aktivitas pelayaran internasional dengan tindakan yang efektif. Jika Negara yang mengusulkan bermaksud untuk meningkatkan kesadaran internasional melalui penggunaan PSSA, mereka perlu meyakinkan negara lain tentang pentingnya lingkungan kawasan tersebut dan perlunya perlindungan lanjutan (Kim, 2021).

Meskipun PSSA mampu melindungi area sensitif dari benturan dari kegiatan pelayaran internasional, instrumen ini tidak dapat berdiri sendiri. Langkah-langkah perlindungan tambahan untuk mengatasi risiko yang timbul dari implikasi negatif dari kegiatan pelayaran internasional adalah diperlukan untuk mendukung PSSA (Octavian et al., 2020).

Dengan kompleksitas tantangan lingkungan laut dan tekanan global terhadap industri pelayaran, upaya Indonesia dalam mengintegrasikan norma-norma internasional seperti MARPOL dan menetapkan kawasan PSSA di Selat Lombok tidak hanya mencerminkan kepatuhan terhadap hukum laut, tetapi juga menegaskan peran aktif bangsa ini dalam menjaga keberlanjutan sumber daya maritimnya. Di tengah dinamika regulasi yang kerap bersinggungan dengan kepentingan ekonomi global, inisiatif semacam ini menjadi pijakan penting menuju tata kelola laut yang lebih adil, tangguh, dan berkeadilan ekologis.

2. Penetapan PSSA sebagai bentuk Konservasi

Selat Lombok juga merupakan habitat bagi spesies langka dan terancam punah. Selain memiliki sumber daya yang melimpah, Selat Lombok, khususnya Kepulauan Gili dan Kepulauan Nusa Penida juga berkontribusi terhadap perekonomian, seperti kegiatan memancing, budidaya rumput laut dan pariwisata. Selat Lombok yang menghubungkan Pulau Bali dan Pulau Nusa Penida kaya akan kawasan konservasi, kawasan konservasi Nusa Penida yang meliputi Pulau Nusa Penida, Pulau Nusa Lembongan, dan Pulau Nusa Ceningan memiliki keanekaragaman hayati yang tinggi, dengan luas terumbu karang sekitar 149,05 ha dan 296 spesies karang termasuk segitiga karang dunia yang saat ini menjadi prioritas dunia untuk dilestarikan. Taman Wisata Bahari Nusa Penida memiliki di kawasannya, terumbu karang, hutan bakau, padang lamun, dan hampir semua habitat penting sumber daya ikan, termasuk Pari Manta, mamalia laut, seperti paus dan lumba-lumba, di seluruh wilayah ini. Selain itu, terdapat dua jenis penyu, Penyu Hijau dan Penyu Sisik. Kawasan ini juga dikenal sebagai tempat berjemur ikan mola-mola, tempat ikan laut

dalam untuk muncul ke permukaan dan membersihkan tubuhnya dari parasit. Keberadaan spesies ikan unik ini merupakan simbol budaya yang penting bagi Masyarakat Lokal Kabupaten Klungkung, Pulau Bali (IMO-NORAD, 2013). Kawasan konservasi ini menjadi syarat dalam kriteria ekologi dalam penentuan PSSA berdasarkan *revised guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas*. Dimana dengan diidentifikasinya kekayaan alam yang ada di konservasi Indonesia memenuhi syarat representatif yang ada dalam kriteria ekologi berdasarkan guidelines yang dikeluarkan IMO, dimana kawasan ini merupakan contoh yang jelas dan penting dari berbagai keanekaragaman hayati, ekosistem, proses alam, atau jenis habitat, serta ciri-ciri alam lainnya.

Aktivitas pelayaran meskipun berperan sangat penting bagi aktivitas perekonomian dunia, namun masih meninggalkan masalah, misalnya kebisingan laut, temuan-temuan tentang aktivitas laut berpengaruh terhadap hewan laut telah banyak dilakukan. Peningkatan perahu laut terkait erat dengan perubahan signifikan dalam perilaku mamalia laut, terutama melalui efek kebisingan bawah laut dan dampak ekologis (Erbe et al., 2019). Selain itu, kegiatan maritim terutama operasi militer, pelayaran komersial dan pengamatan paus, diidentifikasi sebagai gangguan utama yang mempengaruhi burung laut (Studwell et al., 2021).

United Nations Law of The Sea 1982, yang merupakan suatu instrumen hukum Internasional yang merupakan suatu instrumen hukum internasional bagian Kelautan telah mengatur tentang Peran negara dalam menjaga Laut baik itu secara Internasional Perlindungan ini tidak sebatas negara pantai yang menjaga wilayahnya juga, tapi bagaimana peran dunia Internasional terhadap perlindungan laut sebagai milik bersama

Selain itu kriteria sosial, budaya dan ekonomi juga diperlukan berdasarkan petunjuk dari IMO, Ketergantungan sosial atau ekonomi kepentingan sosial dan ekonomi tertentu, termasuk penangkapan ikan, rekreasi, pariwisata, dan mata pencaharian masyarakat yang bergantung pada selat Lombok juga dijadikan bahan pertimbangan dalam pemenuhan identifikasi PSSA. Selain itu warisan budaya juga dijadikan kriteria dalam identifikasi daerah PSSA. Selat Lombok juga kaya akan sumber daya yang dapat digunakan dalam sumber-sumber penelitian. Hal ini telah dibuktikan dengan banyaknya penelitian yang berlokasi di Selat Lombok. Dan juga nilai ekonomi dari Selat Lombok menurut perhitungan yang dilakukan oleh Wahyudin dan Adrianto pada tahun 2012 secara keseluruhan total nilai sumber daya alam dan lingkungan di sekitar perairan Selat Lombok dapat diestimasi sebesar Rp.5.583.044.289.996,98 (Wahyudin & Adrianto, 2012).

Maka dari itu, melihat tingginya nilai ekologis, sosial, budaya, dan ekonomi yang dimiliki Selat Lombok, penetapannya sebagai *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) merupakan langkah yang tidak hanya berdasar pada kepentingan konservasi, tetapi juga pemenuhan kewajiban hukum internasional dalam menjaga laut sebagai warisan bersama umat manusia. Perlindungan terhadap kawasan ini menjadi semakin urgen mengingat intensitas aktivitas pelayaran yang terus meningkat dan ancaman ekologis yang menyertainya. Oleh karena itu, integrasi antara kebijakan nasional, kerja sama internasional, serta partisipasi masyarakat lokal menjadi fondasi utama untuk menjamin keberlanjutan Selat Lombok sebagai kawasan laut strategis yang berkelanjutan.

Manajemen Setelah Ditetapkannya Selat Lombok Menjadi PSSA

Terdapat risiko interpretasi perlindungan sensitive area yang bertentangan atas undang-undang mengenai perlindungan wilayah laut masing-masing negara, dimana negara-negara berusaha mendefinisikan “daerah sensitive” dengan definisi yang berbeda. Ada risiko nyata bahwa pendekatan-pendekatan ini dapat mengakibatkan konflik masalah yang berkaitan dengan interpretasi hukum nasional dan internasional mengenai cakupan dan ciri-ciri dari wilayah pesisir, pelabuhan, atau negara bendera yurisdiksi, serta cara di mana pelayaran dan

non-pelayaran ketentuan-ketentuan yang dirancang untuk melindungi area-area tersebut (Blanco-Bazfin, 1996). Namun perdetaan ini tergantung pada kondisi dan kepentingan masing-masing negara, tujuan utama PSSA tetap sama, yaitu melindungi wilayah laut yang sangat sensitif dari dampak negatif aktivitas pelayaran internasional.

Sehingga Penetapan *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) di Selat Lombok, merupakan suatu langkah yang cukup hati-hati dari Pemerintah Indonesia, hal ini dikarenakan PSSA di selat Lombok berada pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang menjadi tempat pelayaran kapal-kapal internasional, dimana pandangan bahwa laut merupakan milik bersama atau *res commune* seperti yang dikemukakan oleh Huuge de Groot (Grotius) dalam bukunya *Mare Libeium*. Negara-negara lain dapat menuduh Indonesia berupaya mencoba menetapkan Konsep *mare clausum* pada ALKI yang telah diatur Indonesia sebelum. konsep *mare clausum* sendiri merupakan konsep yang diungkapkan oleh John Selden, dalam tanggapannya kepada Grotius. Konsep *mare clausum* yang menegaskan hak suatu negara untuk mengklaim kepemilikan dan kendali eksklusif atas wilayah maritimnya (Crum, 2017).

Di dunia ini telah banyak ditetapkan PSSA di selat-selat Internasional oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO), Hingga Juni 2025, terdapat 19 area laut yang sangat sensitif (*Particularly Sensitive Sea Areas*/PSSA). Puncak dari upaya diplomatik Indonesia adalah adopsi Resolusi MEPC.396(82) oleh International Maritime Organization (IMO) pada tanggal 4 Oktober 2024, yang secara resmi menetapkan Kepulauan Nusa Penida dan Gili Matra di Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA).

Diperlukan juga berbagai aturan dan konsep agar keselamatan dan kenyamanan laut dapat diterwujud. Di selat Lombok ditetapkan sebelumnya (Traffic Separation Schemes/TSS), sebagai bentuk menghindari tabrakan kapal dengan salah satu caranya adalah menyediakan jalur pelayaran bagi kapal dengan kecepatan , meningkatkan efisiensi, serta mencegah tumpahan di laut sangat diperlukan dan dibutuhkan kepatuhan oleh pengguna jalur ALKI agar sumber daya alam di Selat Lombok dapat terlindungi. Ini merupakan bagian dari konsep *good order at sea*. Konsep "*good order at sea*" diidentifikasi sebagai strategi utama yang relevan di berbagai dimensi pengelolaan Selat Lombok, mencakup ekologi, ekonomi, sosial-budaya, hukum, dan kelembagaan (Alamsyah et al., 2022).

Pada akhirnya, laut sebagai pemilik bersama membutuhkan kerjasama internasional untuk memastikan bahwa akses ke sumber daya laut dilakukan secara bertanggung jawab, dengan memperhatikan keseimbangan antara pemanfaatan dan pelestarian lingkungan. Penetapan PSSA Sebagai wujud tanggung jawab Indonesia sebagai negara kepulauan yang diamanahi jalur laut internasional dan tanggung jawab untuk menjaga kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitar (Aprilia & Rustam, 2021).

Meskipun terdapat potensi risiko dalam interpretasi perlindungan daerah sensitif yang dapat menimbulkan konflik hukum internasional, penetapan PSSA di Selat Lombok mencerminkan upaya Indonesia untuk menjaga keseimbangan antara kepentingan nasional dan tanggung jawab global terhadap pelestarian lingkungan laut. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun wilayah laut dipandang sebagai milik bersama, perlindungan terhadap ekosistem laut yang rentan memerlukan kerjasama internasional yang solid dan kesepahaman tentang pengelolaan yang berkelanjutan. Melalui langkah-langkah diplomatik dan kebijakan yang bijaksana, Indonesia dapat memastikan bahwa Selat Lombok tetap menjadi jalur pelayaran internasional yang aman, sekaligus melindungi keberlanjutan alam dan kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat di sekitarnya. Kerjasama global dan komitmen nasional akan menjadi kunci untuk menjaga kelestarian dan keseimbangan antara pemanfaatan sumber daya laut dan upaya konservasi jangka panjang

KESIMPULAN

Penetapan Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) merupakan langkah penting dalam melindungi ekosistem laut yang sensitif dari dampak negatif aktivitas

pelayaran internasional. Aktivitas perkapalan memang memiliki peranan penting dalam perekonomian global, namun dampak lingkungan yang ditimbulkan, seperti kebisingan laut, polusi plastik, dan kerusakan ekosistem, memerlukan perlindungan khusus. Melalui penerapan PSSA, Indonesia berupaya untuk melindungi keanekaragaman hayati laut di Selat Lombok yang kaya akan spesies langka, serta mendukung kelangsungan industri perikanan dan pariwisata yang bergantung pada kawasan tersebut.

Selain itu, penetapan PSSA ini juga sejalan dengan peraturan internasional yang mengatur perlindungan laut sebagai wilayah milik bersama, seperti yang diatur dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Indonesia juga mematuhi instrumen yang lebih spesifik, seperti MARPOL dan SOLAS, untuk menjaga kelestarian laut dan keselamatan pelayaran. Dengan dukungan dari negara-negara peserta dalam proyek IMO-NORAD, diharapkan langkah ini dapat memperkuat kerjasama internasional dalam perlindungan laut.

Namun, tantangan dalam pengelolaan PSSA tetap ada, terutama dalam hal koordinasi antarnegara, potensi konflik terhadap interpretasi perlindungan wilayah laut, serta implementasi kebijakan yang konsisten. Keberhasilan penetapan PSSA di Selat Lombok tidak hanya mengutamakan perlindungan lingkungan, tetapi juga mendukung kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat lokal yang bergantung pada sumber daya alam laut. Oleh karena itu, kerjasama internasional dan kepatuhan terhadap regulasi yang ada sangat penting untuk memastikan bahwa laut tetap dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan dan bertanggung jawab.

REFERENSI

- Agoes, E. R. (2009). Upaya Diplomati Indonesia dalam Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Indonesian Journal of International Law*, 6(3). <https://doi.org/10.17304/ijil.vol6.3.207>
- Alamsyah, H. K., Ariadno, M. K., Arsegianto, & Simanjuntak, S. W. (2022). Strategi Pengelolaan Lingkungan Laut Terhadap Aktivitas Hak Lintas Alur Kepulauan (ALKI) di Perairan Selat Lombok. *Jurnal Perikanan dan Kelautan*, 12(1), 45–54.
- Aprilia, D. A. N., & Rustam, I. (2021). Diplomasi Pemerintah Indonesia untuk Mengajukan Status Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) sebagai Upaya Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Lombok. *Jurnal Ilmu hubungan Internasional*, 1(1), 171–185.
- Badan Informasi Geospasial. (2024, December 13). *Pulau Indonesia Bertambah Jadi 17.380, Mengapa Angkanya Berubah Setiap Tahun?* Badan Informasi Geospasial. <https://sipulau.big.go.id/news/11>
- Blanco-Bazfin, A. (1996). The IMO Guidelines on Particular Sensitive Area (PSSAs): Their Possible application to the protection of underwater culture heritage. *Marine Policy*, 20(4), 343–349.
- Crum, C. M. (2017). *Following Intellectual Genealogies: The Construction of Mare Liberum and Mare Clausum, 1603-1652* [The Faculty of the Department of History Bates College]. <http://scarab.bates.edu/honorstheses/200>
- Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. (2020). Laporan Kerja Deputi bidang Koordinasi Kedaulatan Bidang Maritim dan energi. *Kordinator Kementerian Maritim dan Energi*.
- Direktoral Jendral Perhubungan Laut. (2024, October 2). *IMO Setujui Penetapan Pulau Nusa Penida dan Gili Matra di Selat Lombok Sebagai PSSA*. Direktoral Jendral Perhubungan Laut. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/23240/imo-setujui-penetapan-pulau-nusa-penida-dan-gili-matra-di-selat-lombok-sebagai-pssa>
- Erbe, C., Marley, S. A., Schoeman, R. P., Smith, J. N., Trigg, L. E., & Embling, C. B. (2019). The Effects of Ship Noise on Marine Mammals—A Review. *Frontiers in Marine Science*, 6, 606. <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00606>

- Florea, D., & Gales, N. (2020). Affirming the Principle of Good Neighborliness in International Relations. *Logos Universality Mentality Education Novelty: Law*, 8(2), 01–10. <https://doi.org/10.18662/lumenlaw/8.2/40>
- Hersutanto, B. (2009). *Makna negara kepulauan*. Bakorkamla.
- Höfer, T., & Mez, L. (2008). United Nations' Regulatory Policy under Changing Advocacy Coalitions: The Case of The Maritime Transport of Renewable Primary Products. *The Journal of Transdisciplinary Environmental Studies*, 7(1), 1–17.
- IMO. (1980). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*. [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- IMO-NORAD. (2013). *THE IMO-NORAD EAST ASIA PROJECT, 2013-2016 Building capacity to implement IMO environment protection conventions* [Online post]. IMO-NORAD. [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/PartnershipsProjects/Documents/I MO_NORAD%20V10.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/PartnershipsProjects/Documents/I%20MO_NORAD%20V10.pdf)
- Indonesia Government submission. (2017). *IDENTIFICATION AND PROTECTION OF SPECIAL AREAS AND PSSAs Protection of the Lombok Strait including Gili Islands and Nusa Penida Islands* (No. MEPC 71/INF.39; pp. 1–5). International Maritime Organization (IMO).
- International Maritime Organization. (2024). *Designation of The Nusa Penida Islands and Gili Matra Islands in Lombok Strait As A Particularly Sensitive Sea Area* (No. RESOLUTION MEPC.396(82). <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MEPC.39682.pdf>
- Kachel, M. J. (2008). *Particularly Sensitive Sea Areas*. Springer Berlin Heidelberg. <https://doi.org/10.1007/978-3-540-78779-2>
- Kim, S. Y. (2021). Problems and Processes of Restricting Navigation in Particularly Sensitive Sea Areas. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 36(3), 438–463. <https://doi.org/10.1163/15718085-bja10062>
- KKC. (2021). *United State Vs. Diana Wilhelmsen Management Limited*. Cases under the Act to Prevent Pollution from Ships (APPs). https://kkc.com/laws-statutes-and-regulations-2/cases-under-the-act-to-prevent-pollution-from-ships-apps/?utm_source#00ac706aec9c6458d
- Lianvisman. (2025, February 12). *List of IMO Conventions*. <https://lianvisman.com/en/list-of-imo-conventions/>
- Mimbar Maritim. (2020, August 5). *Pushidrosal Sosialisasi Traffic Separation Sheme (TSS) Di Perairan ALKI II Selat Lombok*. Mimbar Maritim. [mimbarmaritim.com/2020/08/05/pushidrosal-sosialisasi-traffic-separation-sheme-tss-di-perairan-alki-ii-selat-lombok/#:~:text=Panglima%](http://mimbarmaritim.com/2020/08/05/pushidrosal-sosialisasi-traffic-separation-sheme-tss-di-perairan-alki-ii-selat-lombok/#:~:text=Panglima%20)
- MPA Singapura. (2022). *Violations of MARPOL*. https://www.mpa.gov.sg/staticfile/Cwp/assets/SRS/Issue24/case-studies/violations-of-MARPOL.html?utm_source
- Myrto Kalouptsidi. (2021, June 9). *The Role of Shipping in World Trade*. <https://econofact.org/the-role-of-shipping-in-world-trade>
- Octavian, A., Trismadi, & Lestari, P. (2020). The Importance of Establishing Particularly Sensitive Sea Areas in Lombok Strait: Maritime Security Perspective. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 557(1), 012013. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/557/1/012013>
- Partene, G. C., Florin, N., Simon, D. I., & Cotorcea, A. (2023). Importance of the maritime industry, evolution and statistics. *Scientific Bulletin of Naval Academy*, XXVI(1), 133–143. <https://doi.org/10.21279/1454-864X-23-I1-016>

- Portal Informasi Indonesia*. (2023, July 26). Menyiapkan Tata Kelola Laut Berkelanjutan. <https://indonesia.go.id/kategori/ragam-ais-forum-2023/7295/menyiapkan-tata-kelola-laut-berkelanjutan?lang=1>
- REVISED GUIDELINES FOR THE IDENTIFICATION AND DESIGNATION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS, Pub. L. No. A 24/RES.982 (2006). <https://doi.org/10.5040/9781509955572>
- Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, 1(1), 1–21. <https://doi.org/10.14710/ip.v1i1.10426>
- Studwell, A., Hines, E., Nur, N., & Jahncke, J. (2021). Using habitat risk assessment to assess disturbance from maritime activities to inform seabird conservation in a coastal marine ecosystem. *Ocean & Coastal Management*, 199, 105431. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105431>
- Wahyudin, Y., & Adrianto, L. (2012). Analisis Ekonomi Sumber Daya Alam dan Lingkungan Selat Lombok. *PKSPL-IPB Working Paper*, 3(1), 44. <https://sssrnn.ccoomm/aabbssttraacctt==22116666118877>
- Wan, S., Yang, X., Chen, X., Qu, Z., An, C., Zhang, B., Lee, K., & Bi, H. (2022). Emerging marine pollution from container ship accidents: Risk characteristics, response strategies, and regulation advancements. *Journal of Cleaner Production*, 376, 134266. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.134266>
- Yustitiningtyas, L. (2015). Pengamanan dan Penengakan Hukum di Perairan Indonesia sebagai Konsekuensi Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Pandecta: Research Law Journal*, 10(2), 143. <https://doi.org/10.15294/pandecta.v10i2.4949>