
STRATEGI PENGELOLAAN LINGKUNGAN LAUT TERHADAP AKTIVITAS HAK LINTAS ALUR KEPULAUAN (ALKI) DI PERAIRAN SELAT LOMBOK
(Marine Environmental Management Strategies On The Activities Of Indonesia Archipelagic Sea Lane (IASL) In The Lombok Strait Waters)

Heru Kurniawan Alamsyah¹, Melda Kamil Ariadno², Arsegianto³, Susi Watina Simanjuntak⁴

¹Universitas Pancasila Tegal, Jl. Halmahera KM 1, Kota Tegal, 52121, Indonesia

²Universitas Indonesia, Fakultas Hukum, Jakarta, 16424, Indonesia

³Institut Teknologi Bandung, FTTM, Bandung, 40116, Indonesia

⁴Universitas Pancasila Tegal, Jl. Halmahera KM 1, Kota Tegal, 52121, Indonesia

*Corresponding author, e-mail: herukurniawan@upstegal.ac.id

Diterima : 16 April 2022 / Disetujui : 26 Juni 2022

ABSTRACT

The acceptance of the concept of an archipelagic state in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) brought logical consequences, especially in providing passage rights for foreign ships in international shipping. The Lombok Strait as one of the straits designated as Archipelagic Sea Lanes (IASL)) is the entry point for international shipping from the Indian Ocean to the Pacific Ocean, vulnerable to navigational threats and pollution of the marine environment. This study aims to analyze the current use of the Lombok Strait as the Indonesian Archipelagic Sea Lane (IASL II) and analyze the priority strategies for managing the Lombok Strait. The method used in this research is descriptive analytical method and AHP (Analytical Hierarchy Process) in determining the priority strategy of Lombok Strait management. The data collection technique was carried out by conducting observations, interviews and surveys using questionnaires as primary data and collecting documents, books and journals as secondary data sources. The results showed that the Lombok Strait management strategy showed that the main priority of Lombok Strait management was the ecological dimension. In terms of management strategy, the existence of good order at sea is an alternative to the main strategy for the ecological, economic, socio-cultural, legal and institutional dimensions.

Keywords: (IASL), Lombok Strait, Strategy

ABSTRAK

Diterimanya konsepsi negara kepulauan dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) tahun 1982 membawa konsekuensi logis khususnya didalam menyediakan hak lintas bagi kapal-kapal asing dalam pelayaran internasional. Selat Lombok sebagai salah satu Selat yang ditetapkan sebagai Alur Laut Kepulauan (ALKI) menjadi pintu masuk bagi pelayaran internasional dari Samudera Hindia menuju Samudera Pasifik, rentan terhadap ancaman navigasi maupun pencemaran lingkungan laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemanfaatan Selat Lombok saat ini sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI II) serta menganalisis strategi prioritas pengelolaan Selat Lombok. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode

deksriptif analitis serta AHP (*Analitycal Hierarchy Process*) dalam menentukan strategi prioritas pengelolaan Selat Lombok. Teknik Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan observasi, wawancara dan survey menggunakan questioner sebagai data primer serta pengumpulan dokumen, buku serta jurnal sebagai sumber data sekunder. Hasil penelitian didapatkan strategi pengelolaan Selat Lombok menunjukkan bahwa prioritas utama pengelolaan Selat Lombok adalah dimensi ekologi. Dalam hal strategi pengelolaan, adanya tata kelola yang baik di laut (*good order at sea*) menjadi alternatif strategi utama dimensi ekologi, ekonomi, sosial budaya serta hukum dan kelembagaan.

Kata kunci: ALKI, Selat Lombok, Strategi

PENDAHULUAN

Handayani (2014) menyatakan bahwa ditetapkan konsep negara kepulauan, membawa makna dan keuntungan bagi Indonesia, yakni bertambahnya aset wilayah nasional Indonesia serta menunjukkan kepada dunia internasional bahwa Indonesia mampu menciptakan suatu konsep kewilayahan (*wawasan nusantara*). Indonesia sebagai wilayah yang memiliki posisi strategis dengan adanya *choke point*. Selat Lombok merupakan salah satu *choke point* yang memiliki intensitas arus pelayaran yang tinggi. Selat Lombok merupakan selat strategis dan ramai selain Selat Malaka, Sunda maupun Makassar (Pemkab Lombok Barat, 2016). Aktivitas pelayaran banyak dilakukan oleh kapal-kapal niaga dari Samudra Hindia dan Samudra Pasifik menuju China, Jepang, Korea serta negara Asia lainnya maupun sebaliknya. Kestrategisan Selat Lombok sebagai salah satu selat internasional tidak menutup kemungkinan terjadinya pencemaran lingkungan laut yang tentu dapat memberikan dampak negatif terhadap keberlanjutan sumberdaya maupun pariwisata disekitarnya.

Marsetio (2016) menyatakan bahwa jumlah kapal asing yang melewati selat tersebut dapat mencapai 52 kapal setiap harinya, sehingga dalam satu bulan rata-rata mencapai 1400an kapal. Lebih lanjut dikatakan bahwa kapal-kapal tersebut tidak sedikit yang melakukan pencemaran laut dengan membuang limbah dan air kotor yang biasa dilakukan pada malam hari. Bahkan yang lebih memprihatinkan adalah kapal-kapal tersebut mengeluarkan sisa ballast water-nya sekitar 12 mil dari garis pantai. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Malisan (2011) memberikan fakta tentang kondisi Alur Laut Kepulauan (ALKI) II telah mengalami pencemaran hingga 20%. Pada perairan lainnya seperti Laut Jawa sebesar 20%, Selat Malaka mencapai 25%, Perairan Kepulauan Riau 20%, serta Laut Jawa bagian selatan sebanyak 15%.

Upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut menjadi salah satu bagian penting didalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (Rustam, 2016). Sebagaimana kita ketahui bahwa pada saat ini cita-cita Poros Maritim Dunia dituangkan Presiden Joko Widodo dalam buku putih Kebijakan Kelautan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia (2016), Peta Jalan Poros Maritim Dunia tersebut dituangkan dalam 7 Pilar Kebijakan yakni: 1) Pengelolaan SD Kelautan dan SD Manusia 2) Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut 3) Tata Kelola dan Kelembagaan Laut 4) Ekonomi, infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan 5) Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut 6) Budaya Bahari 7) Diplomasi Maritim. Gagasan tersebut tentu saling berkaitan dan mendukung satu sama lain guna mewujudkan visi Poros Maritim Dunia dengan berdasarkan 7 Prinsip utama yaitu Wawasan Nusantara, Pembangunan Berkelanjutan, Ekonomi Biru, Pengelolaan terintegrasi dan transparan, Partisipasi, serta Kesetaraan dan Pemerataan (Limbong, 2015).

Keseriusan Pemerintah Indonesia dalam rangka melindungi dan menjaga lingkungan maritim ditegaskan oleh Presiden Joko Widodo (2016) pada sambutannya dalam sidang Dewan International Maritime Organization (IMO). Beliau menyampaikan pentingnya menjaga laut sebagai sumber kekayaan global. Selain itu, keseriusan Indonesia juga ditandai dengan dirintisnya penyusunan penetapan tiga wilayah perairan yang masuk dalam kategori *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA). PSSA merupakan suatu mekanisme yang digunakan oleh negara pantai untuk melindungi kawasan lautnya dari dampak negatif pelayaran internasional (IMO, 2017). Ketiga wilayah tersebut meliputi Selat Lombok, Kepulauan Karimun Jawa serta Kepulauan Seribu. Marsetio (2016) menyatakan bahwa suatu wilayah/kawasan laut dapat dijadikan sebagai PSSA apabila kawasan tersebut memiliki kerawanan dari adanya aktivitas navigasi maupun pelayaran. Kawasan itu didesain untuk memberikan perlindungan khususnya terhadap ekosistem laut yang memiliki tingkat produktivitas primer tinggi.

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis pemanfaatan Selat Lombok sebagai Alur Laut Kepulauan saat ini, serta menganalisis alternatif strategi pengelolaan Selat Lombok ditinjau aspek yang paling berpengaruh pengelolaan lingkungan laut di Kawasan Selat Lombok.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Menurut Sugiyono (2016) metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat postpositivisme untuk meneliti kondisi objek yang alamiah dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara trigulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Data primer didapatkan secara langsung dilapangan (Kawasan Selat Lombok) dengan melakukan survey, dan observasi lapangan termasuk wawancara. Metode survey dilakukan dalam mengumpulkan data primer dengan melakukan wawancara dan observasi (pengamatan visual) terhadap kondisi pemanfaatan saat ini. Wawancara terhadap responden dilakukan dengan menggunakan teknik wawancara mendalam (*In depth-interview*) untuk menggali informasi secara lebih mendalam terbuka dan bebas dengan masalah dan fokus penelitian diarahkan pada pusat penelitian. (metode survey dan observasi yang dilakukan agar disebutkan detail, wawancara terhadap responden menggunakan teknik apa?, .

Data sekunder didapatkan dari studi literatur, maupun data yang diperoleh dari *stakeholder* terkait berupa laporan, jurnal dan informasi lainnya. Instrumen pengumpulan data dilakukan menggunakan draft pertanyaan wawancara dan kuesioner serta alat rekam suara. Sejumlah data yang didapat kemudian direkam dan dibuat suatu transkrip, adapun data yang menggunakan instrumen kuesioner dilakukan input data.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis pemanfaatan Selat Lombok menggunakan analisis deskriptif, dimana menurut Sutaman (2016) analisis deskriptif bertujuan untuk menggambarkan kondisi dan keadaan yang sesungguhnya terhadap obyek yang diamati. Analisis strategi pengelolaan Selat Lombok dilakukan dengan pendekatan *Analitycal Hierarchy Process* (AHP). AHP merupakan suatu model yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty dalam mendukung suatu pengambilan keputusan. Model yang dikembangkan saat ini akan menguraikan suatu masalah yang multifaktor dan multi kriteria menjadi suatu hierarki yang lebih sederhana. Skala penilaian kriteria didasarkan pada penilaian pakar dengan metode perbandingan

berpasangan (*pairwise comparison*) yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty (Marimin, 2004).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting Selat Lombok

Selat Lombok sebagai selat yang menghubungkan antara pulau Bali dan Pulau Lombok memiliki karakteristik yang khas dan dinamik. Selat Lombok memiliki panjang dari utara ke selatan sekitar 60 km dengan lebar 40 km bagian utara serta menyempit menjadi sekitar 18 km pada bagian selatan. Letak Selat Lombok dibagian utara berhubungan dengan Laut Jawa, serta pada bagian selatan berhubungan dengan Samudera Hindia. Selain itu, terdapat Pulau Nusa Penida yang membagi Selat Lombok menjadi dua yakni Selat Badung di bagian Barat dan Selat Lombok dibagian Timur (Wiyadi, 2012).

Berbicara tentang Selat Lombok tentu tidak dapat dipisahkan dengan aktivitas pelayaran yang melintasi didalamnya. Pada saat peneliti melakukan penelitian tentang Selat Lombok, Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Barat (2017) tengah menyosialisasikan penetapan Alur Pelayaran pada Pelabuhan Lembar. Dasar hukum yang digunakan dalam penetapan Pelabuhan Lembar sebagai Alur Pelayaran adalah Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian. Selain itu, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) nomor 129 tahun 2016, disebutkan bahwa Menteri wajib menetapkan: (a) Alur pelayaran; (b) Sistem Rute (c) Tata cara berlalu lintas (d) Daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya. Tujuan dari penyelenggaraan alur pelayaran di laut adalah untuk: (a) ketertiban lalu lintas kapal (b) memonitor pergerakan kapal (c) mengarahkan pergerakan kapal serta (d) pelaksanaan hak lintas damai kapal asing (Dinas Perhubungan Provinsi NTB, 2017).

Berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan Provinsi NTB (2017), di seluruh Indonesia, setidaknya telah ditetapkan lebih dari 1.000 pelabuhan (KP.414/2013 tentang TKN) namun demikian, pelabuhan yang baru ditetapkan sebagai alur pelayaran, sistem rute dan tata cara berlalu lintas sampai tahun 2017 baru 14 lokasi dimana 7 lokasi masih dalam proses penetapan, termasuk didalamnya Pelabuhan Lembar. Penetapan Pelabuhan Lembar sebagai alur pelayaran menurut Captain Didik, KSOP Lembar (wawancara tanggal 15 Mei 2017) dianggap sesuatu yang perlu untuk realisasikan. Mengingat trend perdagangan dunia, serta industri perkapalan yang terus berkembang seiring dengan berjalannya waktu.

Berdasarkan wawancara dengan Ginung Pradidina, SH, Kasie TPUL Kejaksaan Tinggi Negeri NTB (2017) berpendapat bahwa Selat Lombok memiliki potensi yang besar untuk mematahkan dominasi Singapura di Selat Malaka. Dilihat dari posisi geografis cukup strategis, kapal dari Australia dapat naik ke atas menuju Selat Sulawesi maupun ke Selat Karimata. Dipilihnya Selat Lombok sebagai alur pelayaran, karena kedalamannya diatas 1000 m, sehingga kapal dengan ukuran 50.000 Teus dapat masuk ke perairan tersebut.

Sistem rute pelayaran yang ditetapkan di Pelabuhan lembar adalah sistem rute dua arah (*two ways routes*) yang dimulai dari rencana MPMT Pelsu Merah No 4 dengan lebar 200-300 meter dan rute satu arah (*one ways routes*) dari mulai pelsu no. 4 dengan lebar alur pelabuhan 60-100 meter. Adapun dalam penetapan Pelabuhan Lembar sebagai alur pelayaran terdapat area yang harus diwaspadai (*precaution area*), karena terdapat penyempitan alur pada saat kapal masuk mendekati Ramsu Gili Kramat yang mengalami kedangkalan dan sempit, sehingga hanya diperbolehkan rute satu arah. Mengingat

beragamnya jenis kapal yang berlabuh di Pelabuhan lembar, terdapat beberapa zona akan dijadikan daerah labuh berdasarkan kepentingannya. Pembagian zona kapal dilakukan untuk mengakomodir kapal berdasarkan spesifikasinya. Zona A dengan kedalaman 14-18 meter diperuntukkan untuk kapal ferry. Zona B dengan kedalaman 17-20 meter untuk kapal penumpang, Zona C untuk kapal cargo/container dengan kedalaman 18-22 hingga Zona H yang digunakan untuk area kolam putar dengan diameter 210 meter (Dinas Perhubungan Provinsi NTB, 2017).

Dinamika Selat Lombok dengan segala aktivitas pelayaran menjadi suatu diskursus yang menarik. Data yang peneliti dapatkan menunjukkan terjadinya peningkatan arus lalu lintas di Pelabuhan Lembar setiap tahunnya. Pada tahun 2008 hingga tahun 2015, jumlah kapal yang melintas setiap tahunnya mencapai kurang lebih 1500 hingga 2300 kapal. Dapat dikatakan bahwa setiap bulannya, terdapat lebih dari 125an kapal bersandar setiap bulannya. Adapun kapasitas kapal yang berkunjung di Pelabuhan Lembar dari tahun 2008 hingga 2015 mengalami kenaikan 1.816.778 GT (2008) meningkat menjadi 4.388.550 GT (2015). Kenaikan jumlah dan kapasitas kapal di Pelabuhan Lembar menunjukkan trend positif dalam menggerakkan roda perekonomian masyarakat Nusa Tenggara Barat sebagai penghasil tenun dan mutiara.

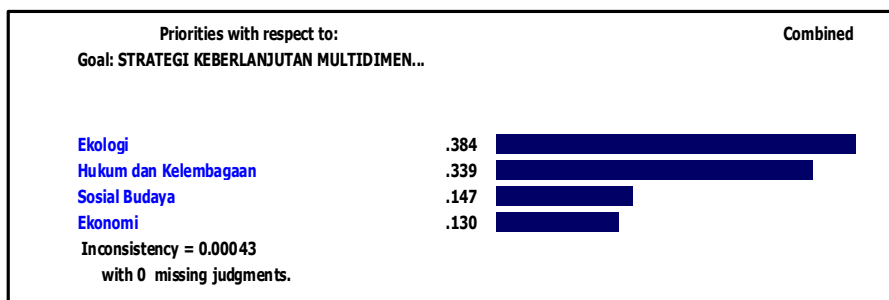
Sebagai salah satu destinasi wisata di Indonesia, jenis kapal yang berlabuh di Pelabuhan Lembar banyak didominasi oleh kapal penumpang dengan total 7326, kapal general cargo dengan total 516 serta kapal curah kering dengan total 475 kapal pada tahun 2011-2015. Berkaitan dengan jenis kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Lembar tersebut, menjadi suatu perhatian penting bagi kapal penumpang dalam kaitannya dengan sampah-sampah plastik yang dibawanya. Putra, Wakil Ketua LSM LPPL (Wawancara tanggal 19 Mei 2017) menjelaskan bahwa seringkali wisatawan melakukan pembuangan sampah sembarang di laut. Meskipun terkesan sepele, namun hal tersebut dapat mencemari lingkungan laut. Hal tersebut juga diungkapkan oleh Hutomo Putra, Staf Perencanaan Penelitian dan Pengembangan, Bakamla (wawancara hari Senin tanggal 11 September 2017) dikatakan bahwa pencemaran laut yang disebabkan oleh sampah dapat mengganggu dan membahayakan keselamatan pelayaran. Hal itu dikarenakan apabila terdapat sampah yang masuk dalam propeller kapal, akan menyebabkan tidak berfungsinya mesin kapal.

Selain kapal penumpang, jenis kapal cargo dan kapal curah kering juga mendominasi jenis kapal yang sering berkunjung ke Pelabuhan Lembar dari tahun 2011-2015. Pulau Lombok memiliki PLTU batu bara, dimana kapal-kapal tongkang batubara sering melintasi Selat Lombok, sehingga Pratidina berpendapat bahwa kapal tongkang sebagai kapal curah kering tidak pernah bersih, sehingga dimungkinkan dapat berpotensi menimbulkan pencemaran laut. Dalam konteks pencemaran yang disebabkan oleh kapal asing, Pratidina (2017) menyatakan bahwa potensi pencemaran dapat terjadi pada saat kapal itu hilir mudik dari Pelabuhan Lembar ke Padang Bai dengan spesifikasi kapal pembawa bahan B3. Limbah batu bara yang masuk dalam perairan dikhawatirkan akan mencemari perairan tersebut, mengingat batu bara merupakan sumber logam berat seperti Beryllium (Be) yang bersifat karsinogenik, Boron (Bo) yang bersifat toksik, Mercury (Hg) yang bersifat toksik serta dapat termobilisasi sebagai metilmerkuri oleh bakteri anaerob maupun Selenium yang bersifat toksik pada konsentrasi tinggi (Riani, 2013). Selanjutnya bahan-bahan tersebut akan menjadi bahan beracun dan berbahaya (B3) yang dalam kondisi perubahan iklim, bio-availability nya akan meningkat dan terakumulasi pada biota perairan. Sehingga apabila perairan telah tercemar B3 dalam konsentrasi tinggi maka biota laut yang menjadi sumber pangan seperti ikan akan tidak aman untuk dikonsumsi. Wang (2011) berpendapat bahwa sering kali dampak dari bencana maupun pencemaran

lingkungan laut menyebabkan menurunnya keanekaragaman hayati serta keberlangsungan sumberdaya laut. Sehingga apa yang telah rusak pada lingkungan laut akan berdampak pada berkurangnya hak-hak generasi yang akan datang untuk memanfaatkan sumberdaya dan potensi laut.

Strategi Pengelolaan Selat Lombok terhadap Hak Lintas Alur Laut Kepulauan

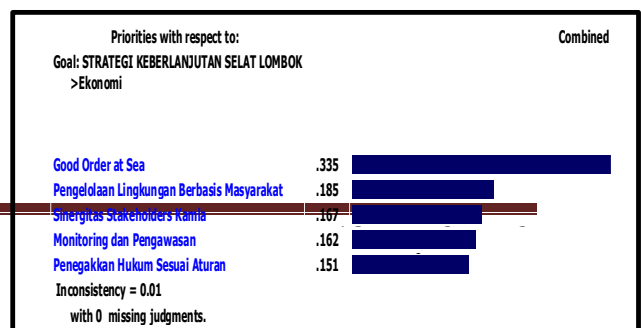
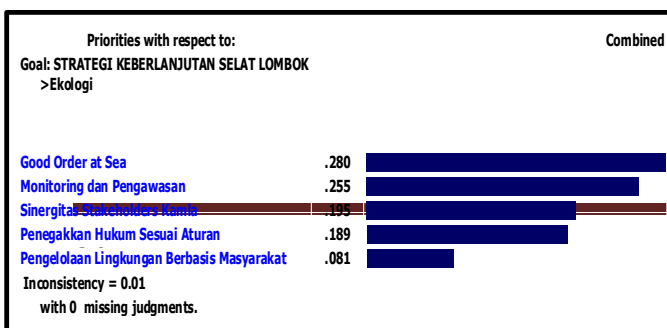
Strategi keberlanjutan pengelolaan Selat Lombok sebagai upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana strategi prioritas itu difokuskan. Strategi pengelolaan dibagi menjadi dua yakni strategi pengelolaan berdasarkan dimensi pengelolaan maupun strategi keberlanjutan pada setiap dimensi pengelolaan. Hasil analisis prioritas strategi ditinjau berdasarkan nilai bobot dimasing-masing alternatif strategi yang digunakan (Gambar 1).



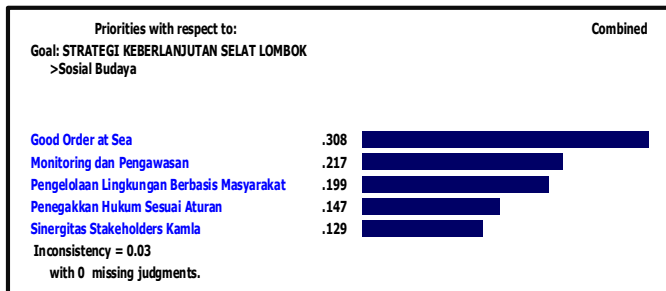
Gambar 1. Prioritas Dimensi Pengelolaan Selat Lombok

Berdasarkan keempat dimensi pengelolaan tersebut didapatkan hasil analisis yang menunjukkan dimensi ekologi merupakan prioritas utama dalam pengelolan Selat Lombok dalam upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut khususnya dengan adanya aktivitas pelayaran di alur laut kepulauan dengan nilai bobot 34,8%. Selanjutnya didapatkan dimensi hukum dan kelembagaan sebagai prioritas kedua dengan nilai bobot 33,9%, diikuti dengan dimensi sosial budaya dengan nilai bobot 14,7%, serta ekonomi dengan bobot nilai 13,0%. Adapun nilai sensitivitas penilaian pakar 0,00043, nilai tersebut masih dalam kategori konsisten mengingat rasio inkonsistensi dibawah 0,1 (Suharso, 2016).

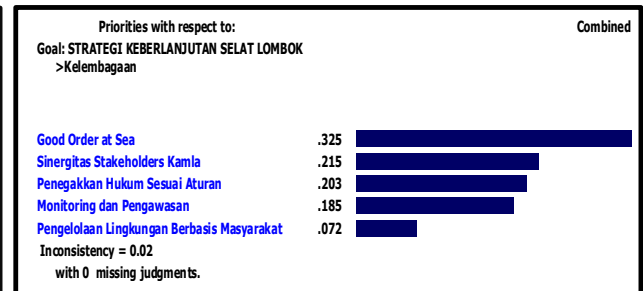
Dimensi ekologi menjadi prioritas utama dalam strategi keberlanjutan multidimensi didasarkan pada objek dan tujuan pengelolaan, dimana kawasan Selat Lombok merupakan bagian dari ALKI II sebagai kawasan strategis untuk alur perdagangan, khususnya sebagai “pintu masuk” dari Samudera Hindia menuju Samudera Pasifik akan meningkatkan resiko terjadinya tumpahan minyak (*oil spill*) maupun pembuangan limbah di kawasan tersebut sehingga dikhawatirkan akan merusak lingkungan laut. Selat Lombok merupakan kawasan yang berada diantara Pulau Bali dan Lombok, dimana kedua pulau tersebut dikenal sebagai destinasi wisata bahari Pengawasan terhadap dimensi ekologi perlu dilakukan secara ketat untuk menghindari kerusakan lingkungan maupun sumberdaya dikawasan Selat Lombok, dari adanya aktivitas penangkapan ikan atau pembuangan sampah di laut (Mukhtasor, 2007). Adapun prioritas strategi pengelolaan untuk masing-masing dimensi sajian pada gambar berikut.



Gambar 2. Prioritas Strategi Dimensi Ekologi



Gambar 3. Prioritas Strategi Dimensi Ekonomi



Gambar 4. Prioritas Strategi Dimensi Sosial Budaya

Gambar 5. Prioritas Strategi Dimensi Kelembagaan

Hasil analisis para pakar menunjukkan bahwa pada sebagian besar dimensi keberlanjutan aspek strategi tata kelola yang baik di laut (*good order at sea*) menjadi prioritas yang paling utama. Till (2009) mengingatkan bahwa didalam menjaga keberlanjutan laut pada masa lampau dan masa saat ini guna perkembangan manusia, setidaknya terdapat empat hal yang perlu dikelola yakni sumberdaya laut yang terkandung didalamnya, pengelolaan laut sebagai sarana transportasi dan perdagangan, laut sebagai alat untuk pertukaran informasi serta laut sebagai sarana penunjukan kekuatan dan dominasi. Pengelolaan ke empat hal tersebut saling berkaitan satu sama lain serta saling mempengaruhi satu sama lainnya. Namun sebaliknya, apabila ke empat hal tersebut tidak dapat dikelola dengan baik maka akan muncul ancaman-ancaman keamanan maritim seperti ancaman navigasi di laut, terorisme laut, pembajakan, perdagangan narkoba dan obat-obatan terlarang, imigran gelap maupun ancaman terhadap lingkungan laut (Djalal, 2016).

Dalam kaitannya dengan upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, tata kelola kebijakan yang dilakukan pemerintah telah dituangkan dalam Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia menuju poros maritim dunia yang dikeluarkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Peta jalan kebijakan Kelautan Indonesia menerapkan 7 prinsip utama yakni wawasan nusantara, pembangunan berkelanjutan, ekonomi biru, pengelolaan terintegrasi dan transparan, partisipasi, kesetaraan dan pemerataan dengan 7 pilar kebijakan poros maritim 1) Pengelolaan Sumberdaya Kelautan dan Sumberdaya Manusia 2) Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut 3) Tata Kelola dan Kelembagaan Laut 4) Ekonomi, infrastruktur dan Peningkatan Kesejahteraan 5) Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut 6) Budaya bahari serta 7) Diplomasi Maritim (Kemenko Maritim, 2016)

Adapun langkah konkret yang dapat diterapkan khususnya dengan adanya dampak hak lintas alur laut kepulauan Indonesia adalah penerapan konsep *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA). Konsep ini penting untuk diterapkan mengingat banyak

negara telah menerapkannya, sebagai upaya untuk meminimalisir dampak aktivitas kemaritiman (pelayaran) (Basiron, 2016). Konsep ini pada dasarnya merupakan penerapan konsep perlindungan lingkungan laut khususnya prinsip kehati-hatian (precautionary principle). Konsep PSSA bekerja dengan tidak mengurangi hak-hak negara lain untuk melakukan aktivitas pelayaran, melainkan sebagai upaya penyalarsan antara aktivitas kemaritiman (pelayaran dan kepelabuhanan) maupun upaya perlindungan lingkungan laut secara terpadu dan berkelanjutan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan terhadap hasil penelitian, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Sebagai salah satu Alur Laut Kepulauan, Selat Lombok masih terjaga eksistensinya dalam mendukung pelayaran domestik dan internasional. Kondisi alur pelayaran yang padat, dimana Selat Lombok merupakan “persilangan” jalur untuk berbagai macam kepentingan pelayaran sangat rentan terjadi aktivitas pencemaran lingkungan, baik dari kecelakaan kapal maupun pembuangan limbah kapal yang dapat menimbulkan kerusakan baik terhadap lingkungan laut maupun sumberdaya laut.
- 2) Dalam strategi keberlanjutan pengelolaan Selat Lombok, dimensi ekologi menjadi prioritas utama yang perlu untuk diperhatikan. Adapun prioritas strategi yang didapatkan dalam rangka upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut adalah tata kelola kebijakan di laut sebagai prioritas utama dalam dimensi ekologi, ekonomi, sosial budaya dan kelembagaan

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Universitas Pertahanan yang telah mendukung dalam hal pendanaan penelitian. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada instansi terkait yang telah membantu memberikan informasi dalam penelitian ini antara lain Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi NTB (PSDKP), Pangkalan Angkatan Laut Mataram, Kantor Kesyahbandaran , Otoritas Pelabuhan Lembar (Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai), Kejaksaan Tinggi Nusa Tenggara Barat, Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan NTB, Lembaga Penyehatan dan Pelestarian Lingkungan (LPPL) Mataram Badan Keamanan Laut Republik Indonesia serta Kelompok Nelayan dan Pokwasmas di Kota Mataram Nusa Tenggara Barat.

DAFTAR PUSTAKA

Basiron, M N. 2017. Designating a Particularly Sensitive Sea Area: Specifics, Processes and Issues. Centre for Maritime Security and Environment. Maritime Institute Of Malaysia.

- Djalal, H. 2016. Indonesia dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982/Perkembangan Indonesia sebagai Negara Maritim. Diktat Mata Kuliah Hukum Laut. Program Studi Keamanan Maritim. Fakultas Keamanan Nasional. Universitas Pertahanan
- Handayani, Y. 2014. Indonesia negara Kepulauan dan Konvensi Hukum Laut 1982. RechtsVinding Online.
- Indonesia.2010. Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian. Jakarta
- International Maritime Organization. 2017. Particularly Sensitive Sea (PSSA). United Kingdom
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman 2016. Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. hal 3
- Kementerian Perhubungan. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 129 Tahun 2016 Tentang Alur-Pelayaran Di Laut Dan Bangunan Dan/Atau Instalasi Di Perairan
- Limbong, B. 2015. Poros Maritim. Jakarta. Margaretha Pustaka. Hal 89;148-151
- Malisan, J. 2011. Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penerapan PP Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Laut hal 67 J.Pen.Transla Vol.13 No 1 halaman 1 - 77 Maret 2011
- Marimin. 2004. Teknik dan Aplikasi Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk. Jakarta (ID): Grasindo.
- Marsetio 2016 dalam 3 Wilayah Perairan Dipilih Jadi Kawasan Perlindungan Laut, <http://industri.bisnis.com/read/20160728/98/569703/3-wilayah-perairan-dipilih-jadi-kawasan-perlindungan-laut> . diakses pada tanggal 12 November 2016. Pukul 16.00
- Mukhtasor. 2007. Pencemaran Pesisir dan Laut. Bogor. PT Pradnya Paramita. Hal 17
- Pemerintah Kabupaten Lombok Barat.2016. Data Pemerintah Kabupaten Lombok selengkapnya lihat <http://lombokbaratkab.go.id/data-strategis-lombokbarat-tahun-2016-pemerintahan-perekonomian-pembangunan-dan-kesejahteraan-rakyat/> diakses tanggal 10 Juni 2016
- Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Indonesian Perspective. Volume 1 Nomor. 1 (Januari-Juni): 1- 21
- Saaty TL. 1994. Fundamentals of Decision Making and Priority Theory with the AHP. Pittsburgh, PA (USA): RWS Publications.
- Sugiyono. 2016. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Suharso, W. 2016. Penerapan Metode Analytical Hierarchical Process (AHP) Untuk Pemilihan Dosen Berprestasi di Universitas Muhammadiyah Jember. Jurnal Teknologi Informasi dan Terapan, Vol. 03, No. 01, Juli-Desember 2016 hal 344
- Sutaman. 2016. Strategi Keberlanjutan Pengelolaan Sumberdaya Pada Kawasan Konservasi Perairan Daerah (KKPD) Kabupaten Biak Numfor. Sekolah Pascasarjana. Institut Pertanian Bogor. Bogor: 120 pp
- Till, G. 2009. Seapower: A Guide for the Twenty-First Century. New York: Routledge. 432 pp.
- Wang, R. 2011.The precautionary principle in maritime affairs. WMU J Marit Affairs 2011 10:143–165 DOI 10.1007/s13437-011-0009-7

Wiyadi, SH. 2012. Variabilitas Kesuburan Perairan dan Hubungannya dengan kondisi oseanografi di Selat Lombok. Tesis. Institut Pertanian Bogor. Bogor