# **BAB I**

# **PENDAHULUAN**

## LATAR BELAKANG

Dalam studi hubungan internasional, organisasi internasional merupakan salah satu bahasan fundamental dan satu kesatuan dengan sistem interaksi antar negara. Konsep mengenai organisasi internasional dibawa oleh pemahaman liberalis di mana adanya kepercayaan bahwa setiap manusia di dunia memiliki itikad baik dan percaya bahwa perdamaian abadi (*perpetual peace*) dapat diwujudkan melalui kerjasama.[[1]](#footnote-2)

*International Maritime Organization* (IMO) adalah badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal. Saat ini IMO memiliki 172 negara anggota.[[2]](#footnote-3)

Sejak pembentukannya, tugas utama IMO telah berkembang dan mempertahankan regulasi yang komprehensif dalam konteks perkapalan internasional. Awalnya, IMO dinamai IMCO (Iner-governmental Maritime Consultative Organization) dimandatkan secara terbatas pada isu-isu yang berkaitan dengan keselamatan *(safety).*Namun pasca perang dunia, kebutuhan hidup manusia berubah, termasuk di dalamnya keselamatan di laut.

Selanjutnya isu-isu yang ditangani IMO meluas kepada hal-hal lainnya seperti aspek lingkungan, aturan, kerjasama teknis, isu-isu yang berimbas pada keseluruhan efisiensi perkapalan seperti bagaimana berhadapan dengan penumpang gelap; atau bagaimana seharusnya transmisi kargo dialihkan kepada otoritas berwenang; pembajakan dan perompakan bersenjata; dan, yang paling terbaru mengenai keamanan maritim.[[3]](#footnote-4)

Konvensi IMO dilaksanakan pertama kalinya tahun 1958, 10 tahun setelah organisasi IMO itu berdiri, di tahun selanjutnya pertemuan pertama IMO dilaksanakan. Pada tahun 1982, penamaan IMCO diubah menjadi IMO hingga saat ini.

Tujuan IMO sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 (a) konvensi adalah*[[4]](#footnote-5)*:

*"to provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships".*

Berdasarkan penjelasan tujuannya di atas, IMO dikategorikan sebagai sebuah organisasi internasional, yang menurut Barkin dibentuk sebagai organisasi teknis dan fungsional disamping organisasi yang dibentuk dengan alasan politis dan ekonomis, organisasi teknis semisal IMO terbentuk untuk mengatur aktivitas yang dekat dengan kehidupan sehari-hari manusia sehingga ada peningkatan efisiensi bagi terwujudnya keteraturan dan perdamaian dunia. Maka dalam pelaksanaannya, dalam organisasi teknis tidak terdapat banyak perdebatan dan perselisihan.[[5]](#footnote-6)

Sejak pembentukannya hingga 2016, IMO telah memiliki 69 konvensi, protokol, dan *agreement* yang terbagi dalam empat kategori yaitu keselamatan maritim, *marine pollution, liability and compensation,* dan subjek lainnya yang mencakup lalu lintas maritim, batas kuota muatan dan lainnya, baik itu yang akan dilaksanakan, sudah dilaksanakan maupun beberapa kesepakatan lain yang sudah tidak relevan untuk diaplikasikan pada masa kontemporer.[[6]](#footnote-7)

Selama bertahun – tahun, IMO telah –dan masih- mempromosikan penerapan Konvensi dan Protokol sehubungan dengan keamanan dan keselamatan maritim dan juga menyediakan bantuan teknis bagi negara – negara berkembang dalam rangka mencapai standar internasional Konvensi Maritim. Bantuan teknis tersebut meliputi pelatihan dan juga bantuan ahli. [[7]](#footnote-8)

Indonesia merupakan negara kepulauan yang menjadi anggota IMO, dengan pembangunan poros maritim di Indonesia, IMO menjadi sebuah wadah untuk menyuarakan kepentingan-kepentingan nasional bangsa ini. Poros Maritim merupakan sebuah seruan untuk kembali ke jati diri bangsa karena sebagai negara maritim, Indonesia harus mencerminkan sebuah kekuatan maritim yang bersatu (*unity),* sejahtera *(prosperity)* dan berwibawa *(dignity)* melalui pembangunan poros maritim dunia*.[[8]](#footnote-9)*

Selain seruan kepada jati diri bangsa, poros maritim juga memuat dua elemen lain yang dapat dipahami, yaitu poros maritim dianggap sebagai sebuah doktrin, bangsa Indonesia diharapkan dapat melihat dirinya sebagai poros kekuatan di antara dua samudera. Hal ini tentunya menekankan pada realitas geografis, geostrategis, dan geokonomi Indonesia yang masa depannya tergantung dan di waktu yang bersamaan turut memengaruhi dinamika di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.[[9]](#footnote-10)

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki wilayah dengan garis pantai sepanjang 80.791 km2 dan luas perairan mencapai 3,25 juta km2 atau sekitar 63 persen wilayah Indonesia. Dari luas perairan tersebut, sekitar 0,30 juta km2 merupakan laut teritorial dan luas perairan kepulauan mencapai 2,95 juta km2. Sedangkan luas laut yang termasuk dalam zona ekonomi eksklusif mencapai 2,55 juta km2.[[10]](#footnote-11)

Lokasi geografisnya juga sangat strategis (memiliki akses langsung ke pasar terbesar di dunia) karena Indonesia dilewati oleh satu *Sea Lane of Communication* (SLoC), yaitu Selat Malaka, di mana jalur ini menempati peringkat pertama dalam jalur pelayaran kontainer global (lihat Gambar 1.1).

Gambar 1 1 Jalur Pelayaran Kontainer Dunia

Tidak hanya dalam ranah abstraksi dan konsep, gagasan poros maritim dituangkan dalam rencana pembangunan “tol laut” untuk menjamin konektivitas antarpulau, pengembangan industri perkapalan, industri perikanan, pembangunan pelabuhan, perbaikan transportasi laut serta memperhatikan kemanan maritim sebagai bagian penting dari agenda pembangunan nasional.[[11]](#footnote-12)

Berdasarkan data *United Nations Environmental Programme* (UNEP) pada 2009 terdapat 64 wilayah perairan *Large Marine Ecosystem* (LME) di seluruh dunia yang disusun berdasarkan tingkat kesuburan, produktivitas, dan pengaruh perubahan iklim terhadap masing-masing LME.[[12]](#footnote-13)

Indonesia memiliki akses langsung pada enam wilayah LME yang memiliki potensi kelautan dan perikanan yang cukup besar, yaitu: LME 34 – Teluk Bengala; LME 36 – Laut Cina Selatan; LME 37 – Sulu Celebes; LME 38 – Laut-laut Indonesia; LME 39 – Arafura – Gulf Carpentaria; LME 45 – Laut Australia Utara. Sehingga, peluang Indonesia untuk mengembangkan industri perikanan sangat besar.[[13]](#footnote-14)

Selain akses wilayah LME, di wilayah Kepulauan Indonesia terdapat beberapa alur laut yang berbobot strategis ekonomi dan militer global, yaitu Selat Malaka (yang merupakan SLoC), Selat Sunda (ALKI 1), Selat Lombok dan Selat Makassar (ALKI 2), dan Selat Ombai Wetar (ALKI 3), sebagian besar pelayaran utama dunia melewati dan memanfaatkan alur-alur tersebut sebagai jalur pelayarannya.[[14]](#footnote-15)

Di samping jalur laut dan wilayah LME, berdasarkan paparan Suhana S.Pi, M.Si. Kepala Divisi Riset Pusat Kajian Pembangunan Kelautan dan Perdaban Maritim (PK2PM) Institut Pertanian Bogor (IPB), beliau memaparkan bahwa Indonesia memiliki tujuh spektrum strategis sektor ekonomi dalam kerangka ekonomi maritim, seperti perikanan, pariwisata bahari, pertambangan dan energi kelautan, industri maritim, transportasi laut, bangunan kelautan dan jasa kelautan.[[15]](#footnote-16)

Potensi jalur pelayaran dunia, serta potensi lain dalam bidang kemaritiman tersebut harus dioptimalkan untuk kesejahteraan bangsa. Pembangunan ekonomi Indonesia sudah sepatutnya mengarah kepada pengembangan sektor laut. Jika pada masa *pasca* perang dunia kedua pembangunan diidentikan dengan industri, pembangunan pada masa kontemporer lebih dinamis dan adaptif.[[16]](#footnote-17) Dengan demikian negara harus bisa melihat celah potensi bangsa untuk bisa beradaptasi dengan perubahan-perubahan dinamika pembangunan internasional.

Indonesia pada masa kepemimpinan Soekarno telah memfokuskan pembangunan maritim setelah menata daratan, pada 1957 dengan Deklarasi Wawasan Nusantara (Deklarasi Djuanda) yang menandai bahwa laut merupakan bagian yang tak terpisahkan dari NKRI. Soekarno mengatakan:

“... bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk daratan negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar wilayah daratan negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada negara Republik Indonesia. Lalulintas yang damai melalui perairan-perairan pedalaman ini bagi kapal asing terjamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Penentuan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari gari-garis yang menghubungkan titik-titik yang terluar pada pulau-pulau negara republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang-Undang.” [[17]](#footnote-18)

Pembangunan di sektor maritim merupakan langkah yang tepat untuk Indonesia, ditambah dengan adanya rancangan jalur sutra; *Belt Road Initiative* (BRI) dari Tiongkok dan juga Konektivitas Indo-Pasifik sudah terlihat bahwa ke depannya sektor kelautan merupakan bagian besar dari sistem perekonomian dunia dan Indonesia sebagai negara yang berada di jalur yang dilintasi kedua projek besar dunia itu harus dapat mempersiapkan diri untuk memanfaatkan potensi-potensi yang telah dimiliki.

Sebelum munculnya istilah *Belt Road Initiative* dan *Indo-Pasific Connectivity,* pemerintah Indonesia telah merumuskan konektivitas dalam *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) pada tahun 2011 silam. Di dalamnya disebutkan bahwa penguatan konektivitas nasional sebagai salah satu dari tiga strategi utama (pilar utama), karena suksesnya pelaksanaan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia sangat bergantung pada kuatnya derajat konektivitas ekonomi nasional (intra dan inter wilayah) maupun konektivitas ekonomi internasional Indonesia dengan pasar dunia.[[18]](#footnote-19)

Berbicara mengenai konektivitas, tentu berkaitan dengan infrastruktur. Indonesia harus mampu membangun infrastruktur yang menunjang derajat konektivitas tersebut. Sebab konektivitas nasional Indonesia juga merupakan bagian dari konektivitas global. Oleh karena itu, perwujudan penguatan konektivitas nasional perlu mempertimbangkan keterhubungan Indonesia dengan pusat-pusat perekonomian regional dan global dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Hal ini sangat penting dilakukan guna memaksimalkan keuntungan dari keterhubungan regional dan global/internasional.[[19]](#footnote-20)

Pada tahun 2014, pasca kepemimpinan Susilo Bambang Yudhoyono digantikan oleh Joko Widodo, Indonesia masih mengadopsi pemikiran SBY yang tertuang pada MP3EI untuk pembangunan Indonesia ke depannya. Pada masa ini, penamaan MP3EI diubah menjadi program Nawacita. Terkhusus pada sektor kelautan dan perikanan Joko Widodo menggaungkan cita-cita bangsa dengan slogan Poros Maritim Dunia.

Poros Maritim Dunia yang dicanangkan pemerintah saat ini memiliki cita-cita bangsa yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim.[[20]](#footnote-21)

Gagasan Poros Maritim Dunia dunia muncul dengan asumsi dasar bahwa[[21]](#footnote-22) : (1) Politik luar negeri harus relevan dengan karakter suatu negara secara geografis, atau sesuai dengan latar belakang sejarah dan didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategisnya.[[22]](#footnote-23) Dalam hal ini, konsep Poros Maritim Dunia memiliki kaitan sejarah dengan Deklarasi Juanda 13 Desember tahun 1957, Wawasan Nusantara, dan UNCLOS 1982 yang diratifikasi Indonesia.[[23]](#footnote-24)

Asumsi dasar selanjutnya (2) Penetapan konsep tersebut harus dapat dijadikan sebagai sumber kekuatan negara di abad 21, sejalan dengan bergesernya tatanan dunia dari bipolar ke unipolar, dan multipolar, dengan menguatnya peran aktor non-negara, serta tersingkirnya konsep *balance of power* Morgenthau, yang lahir pasca-Perjanjian Westphalia.[[24]](#footnote-25)

Gagasan Poros Maritim Dunia dielaborasi Presiden Joko Widodo pada *Indonesia Summit* di Beijing dan Pelabuhan Nanjing, pada 8-12 Nopember 2014, dan kemudian disampaikan kembali KTT ASEAN di Naypyidaw, Myanmar, pada 13 Nopember 2014 mengenai lima pilar Poros Maritim Dunia yaitu[[25]](#footnote-26) :

1. Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
2. Menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan.
5. Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Pilar ketiga merupakan pilar prioritas untuk mewujudkan ambisi besar Poros Maritim Dunia karena pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim merupakan upaya nyata untuk menghubungkan pulau-pulau di seluruh Indonesia agar dapat meminimalkan hambatan perdagangan, pelayanan, dan informasi. Prioritas tersebut menyasar pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim yang sangat dibutuhkan.

Infrastruktur maritim mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lain yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan sosial. Pada sektor maritim, infrastruktur yang dimaksud adalah pelabuhan, kanal pelayaran, dok kapal, dan tentunya semua yang berhubungan dengan jalur transportasi perairan.[[26]](#footnote-27)

Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi menunjukkan bahwa hingga 2014, jumlah pelabuhan dan terminal di Indonesia mencapai 2.154, terdiri dari 111 pelabuhan komersial, 1.129 pelabuhan non-komersial, dan lebih dari 914 terminal khusus. Sedangkan jumlah industri galangan kapal mencapai sekitar 250 perusahaan.[[27]](#footnote-28)

Pengembangan pelabuhan menjadi sangat penting dalam hubungannya dengan perbaikan infrastruktur dan penyediaan berbagai fasilitas jasa yang dapat ditawarkannya. “Tol laut” kemudian digunakan untuk menggambarkan secara lebih mudah harapan terhadap lancar dan cepatnya transportasi yang dapat dilakukan dari satu wilayah ke wilayah lainnya di Indonesia, dalam jangka menengah dan panjang, tanpa hambatan apapun, termasuk alam atau cuaca.

Selain pengembangan pelabuhan, industri perkapalan Indonesia juga perlu menjadi perhatian, selama ini sektor perkapalan indonesia masih belum memenuhi standar IMO, terutama pada sektor kapal-kapal rakyat. Banyaknya kasus kapal penumpang yang karam belum mampu dibenahi oleh Indonesia, padahal sebagai negara kepulauan keselamatan di laut merupakan sebuah prioritas bagi kelancaran perekonomi.

Realisasi Poros Maritim Dunia juga akan tergantung dari pemberantasan *illegal fishing*, mengurangi *overfishing, piracy,* terorisme dan merehabilitasi kerusakan laut dan lingkungan pesisir. Sebagai konsekuensinya pula, harus diperhatikan pula pembangunan kekuatan TNI-AL untuk mengawal doktrin Poros Maritim Dunia dan menjadi kekuatan maritim regional yang disegani, menjadi diperlukan, di luar pemanfaatan alutsista nirawak (drone).[[28]](#footnote-29)

Masalah krusial di sektor maritim adalah masih rendahnya pengamanan laut untuk tetap menjaga potensi-potensi kelautan Indonesia. Pemerintah juga harus dapat menjamin adanya kegiatan ekonomi di setiap wilayah Indonesia. Tujuannya adalah untuk tetap berlangsungnya kegiatan ekonomi negara sehingga dalam pemanfaatan program tol laut dapat digunakan secara maksimal, tidak ada ketimpangan pada setiap ekspedisinya.

Kemudian ditegaskan kembali oleh pemerintah RI mengenai pentingnya pembangunan infrastruktur dan penegakan hukum dalam prioritas kebijakannya. Karena, yang pertama menyangkut persoalan fisik krusial yang tengah dihadapi negara, sedangkan yang kedua, terkait dengan lemahnya kondisi Sumber Daya Manusia (SDM) Indonesia. Kedua permasalahan yang krusial dihadapi negara ini tidak dapat dipisahkan, karena sesungguhnya menyangkut sarana, fasilitasi, atau alat, dan, satu lagi, orang atau faktor manusia yang melakukan atau yang menjadi kekuatan di belakangnya.[[29]](#footnote-30)

Dengan rumusan *Ocean Policy* yang dikeluarkan pemerintah Indonesia sebagai strategi pembangunan poros maritim yang berdasarkan pada arahan presiden pada kehadirannya di KTT ASEAN, lima pilar tersebut diejawantahkan ke dalam lima kebijakan, yaitu Ocean Economic Policy, Ocean Governance Policy, Maritime Culture Policy, Ocean Environment Policy, dan Maritime Security Policy.[[30]](#footnote-31)

Kebijakan tersebut kemudian dikaitkan dengan ketentuan internasional yang telah diatur oleh organisasi internasional yang sesuai koridornya, yang dalam hal ini adalah IMO.

Dalam proses pembangunan, negara akan membutuhkan bantuan dari negara-negara lain, baik itu dari segi investasi maupun dari segi bantuan intelektual karena adanya keterbatasan-keterbatasan tertentu. Maka keanggotaan di sebuah organisasi internasional merupakan satu langkah yang diharapkan dapat memudahkan perwujudan cita-cita nasional.

Keterlibatan pihak (negara) asing dalam kedua hal tersebut sangat diperlukan dan menjadi mendalam, mengingat keterbatasan Indonesia dewasa ini dalam memenuhinya dengan kekuatan sendiri. Kelangkaan modal akibat pertumbuhan ekonomi yang semakin berkurang dan keterbatasan kemampuan pemerintah untuk mengembangkan kekuatan Sumber Daya Manusia dari dalam negeri telah menimbulkan kebutuhan yang besar terhadap investasi asing dalam pengembangan kedua sektor tersebut.[[31]](#footnote-32)

Indonesia memiliki kesempatan untuk memanfaatkan keanggotaannya di IMO yang disesuaikan dengan kepentingan nasional bangsa Indonesia. Sebagaimana konsep yang dikembangkan oleh Morgenthau bahwa bersamaan dengan konsep power, kepentingan nasional merupakan pilar utama mengenai politik luar negeri dan politik internasional.[[32]](#footnote-33)

Selayaknya karakteristik organisasi internasional yang lain, IMO juga memiliki struktur oragnisasi yang terdiri dari Majelis, Dewan dan Komite-komite lain. Sementara Dewan IMO merupakan organ eksekutif organisasi yang bertanggung jawab terhadap Majelis IMO untuk mengawasi kerja dan kinerja organisasi. Dewan melaksanakan semua fungsi Majelis kecuali membuat rekomendasi kepada pemerintah terkait keselamatan maritim dan pencegahan polusi yang dikhususkan untuk Majelis. Dewan dipilih oleh Majelis untuk jangka waktu dua tahun.[[33]](#footnote-34)

Dengan visi Poros Maritim Dunia, Indonesia tentu sangat berkepentingan untuk memastikan bahwa ketentuan-ketentuan yang dihasilkan IMO tidak merugikan kepentingan maritim nasional Indonesia, atau mungkin dapat berkontribusi bagi terwujudnya cita-cita Indonesia untuk menjadi negara maritim yang berpengaruh.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut penulis tertarik untuk mengambil penelitian mengenai organisasi internasional dan juga kepentingan nasional Indonesia dengan judul: **“PERANAN *INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION* (IMO) TERHADAP PEMBANGUNAN POROS MARITIM DI INDONESIA.”**

## IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis mencoba untuk mengidentifikasikan masalah yang sedang diteliti sebagai berikut:

1. Sejauhmana aktivitas dan kegiatan program IMO dalam pembangunan poros maritim di Indonesia?
2. Bagaimana arah dan tindakan pembangunan poros maritim terhadap standarisasi IMO di Indonesia?
3. Bagaimana strategi pembangunan poros maritim di Indonesia terhadap ketentuan yang diatur oleh IMO?

### PEMBATASAN MASALAH

Mengingat kompleksnya permasalahan yang terjadi di laut dan agar penelitian lebih fokus serta tidak meluas dari pembahasan yang dimaksud, dalam skripsi ini penulis membatasinya pada ruang lingkup konsep impelementasi prioritas strategi kebijakan pembangunan poros maritim Indonesia periodesasi 2011 – 2017.

### PERUMUSAN MASALAH

Perumusan masalah diajukan untuk memudahkan menganalisa mengenai permasalahan yang didasarkan pada identifikasi masalah, maka penulis akan menarik rumusan permasalahan dari masalahan tersebut sebagai berikut :

**Bagaimana arah dan tindakan strategi pembangunan poros maritim di Indonesia terhadap standarisasi serta ketentuan- ketentuan dalam program IMO?**

## TUJUAN DAN KEGUNAAN PENELITIAN

### TUJUAN PENELITIAN

* 1. Mengetahui peranan IMO dalam membangun poros maritim di Indonesia.
	2. Mengetahui konsep poros maritim Indonesia.
	3. Mengetahui tantangan yang dihadapi oleh Indonesia di forum dunia terkait poros maritim.

### KEGUNAAN PENELITIAN

* 1. Menambah wawasan dan memperdalam pengetahuan peneliti secara teoritis dan praktis mengenai praktik negara dalam organisasi internasional.Mengetahui konsep poros maritim Indonesia.
	2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang menaruh perhatian kepada kajian organisasi internasional.
	3. Menjadi bahan masukan untuk pemerintah Indonesia sebagai referensi dalam membangun rancangan peraturan mengenai poros maritim indonesia. Mengetahui peranan IMO dalam membangun poros maritim di Indonesia.
1. Citra Hennida, *Rezim dan Organisasi Internasional* (Malang: Intrans Publishing, 2015), hlm. 7. [↑](#footnote-ref-2)
2. Marsetio, “Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Implementasi Deklarasi Djuanda dalam mewujudkan Wawasan Nusantara”, makalah disampaikan pada FGD Mengkhidmati 60 Tahun Deklarasi Djuanda, Tantangan Mewujudkan Wawasan Nusantara, Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, Bandung, 12 Desember 2017, hlm. 15 [↑](#footnote-ref-3)
3. International Maritime Organization International Shipping And World Trade Facts And Figures (London: Maritime Knowledge Centre, 2009), hlm 38. [↑](#footnote-ref-4)
4. “History of IMO”, dalam [www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx](http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx), diakses 11 April 2018 [↑](#footnote-ref-5)
5. Citra Hennida, Op.Cit., hlm. 54. [↑](#footnote-ref-6)
6. “List of conventions”, dalam <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Documents/Convention%20titles%202016.pdf>, diakses 11 April 2018 [↑](#footnote-ref-7)
7. International Organization for Migration, Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, dan Kejahatan Perikanan dalam Industri Perikanan di Indonesia (Jakarta: IOM, KKP, Conventry University, 2016), hlm 60. [↑](#footnote-ref-8)
8. “Gagasan Poros Maritim”, dalam [www.csis.or.id/publications/page/gagasan\_poros\_maritim.html](http://www.csis.or.id/publications/page/gagasan_poros_maritim.html), diakses 14 April 2018. [↑](#footnote-ref-9)
9. Ibid. [↑](#footnote-ref-10)
10. Lukman Adam, “Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia,” dalam *Politica*, Vol. 6, No. 1*,*( Maret 2015), hlm. 20. [↑](#footnote-ref-11)
11. “Gagasan Poros Maritim”, Op.Cit. [↑](#footnote-ref-12)
12. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011), hlm. 18. [↑](#footnote-ref-13)
13. Ibid. [↑](#footnote-ref-14)
14. Ibid., hlm. 33 [↑](#footnote-ref-15)
15. “Masih Banyak yang Harus Dibenahi di Sektor Maritim”, *Gerakan,* Jakarta, Edisi 4/Tahun I/2015, hlm. 43. [↑](#footnote-ref-16)
16. John Rapley, *Understanding Development Theory and Practice in the Third World* (Boulder: Lynne Rienner,2007), hlm. 5. [↑](#footnote-ref-17)
17. Ade Prasetia, *Ekonomi Maritim Indonesia* (Yogyakarta: Diandra Kreatif, 2016), hlm. 36. [↑](#footnote-ref-18)
18. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Op.Cit., hlm. 33. [↑](#footnote-ref-19)
19. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Op.Cit., hlm. 33. [↑](#footnote-ref-20)
20. “Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”, dalam <http://www.presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, diakses 1 Mei 2018. [↑](#footnote-ref-21)
21. Poltak Partogi Nainggolan, “Kebijakan Poros Maritim Dunia dan Implikasi Internasionalnya,” *Politica*, Vol. 6, No. 2, (Agustus 2015), hlm. 171. [↑](#footnote-ref-22)
22. Ibid., hlm. 172. [↑](#footnote-ref-23)
23. Ibid. [↑](#footnote-ref-24)
24. Ibid. [↑](#footnote-ref-25)
25. “Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”, dalam <http://www.presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, diakses 1 Mei 2018. [↑](#footnote-ref-26)
26. “Infrastruktur Maritim dan Prinsip Berkeadilan”, dalam <http://www.maritim.co/infrastruktur-maritim-dan-prinsip-berkeadilan/>, diakses 1 Mei 2018. [↑](#footnote-ref-27)
27. Muhamad Dimyati, “Pemikiran Kecil Tentang Kontribusi Strategis Iptek Untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia”, makalah disampaikan pada Dialog Nasional Kontribusi Strategis Iptek untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia, 10 Desember 2014, hlm. 7. [↑](#footnote-ref-28)
28. Poltak Partogi Nainggolan, Loc.Cit. [↑](#footnote-ref-29)
29. Poltak Partogi Nainggolan, Op.Cit., hlm. 174. [↑](#footnote-ref-30)
30. Tridoyo Kusumastanto, “Percepatan Pembangunan Ekonomi Kelautan Indonesia”, makalah disampaikan pada Seminar “PercepatanPertumbuhan Ekonomi Nasional MelaluiPembangunan Ekonomi Kelautan di Bogor, 1 Maret 2018, hlm. 33. [↑](#footnote-ref-31)
31. Poltak Partogi Nainggolan, Op.Cit., hlm. 174. [↑](#footnote-ref-32)
32. Mohtar Masud, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi.* (Jakarta:LP3ES, 1990), hlm. 163. [↑](#footnote-ref-33)
33. Marsetio, Op.Cit. [↑](#footnote-ref-34)