

KEPENTINGAN INDONESIA MENGUSULKAN UNTUK MEMPERPANJANG KEANGGOTAAN DI DEWAN IMO PADA TAHUN 2019

Millennia Agatha Suharjito

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta
Email: millenniaagatha@gmail.com

Dr. Sri Issundari, S.IP, M.Hum.

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta
Email: sri.issundari@upnyk.ac.id

Reza Prima Yanti, S.IP, M.A.

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta
Email: reza.prima@upnyk.ac.id

Abstrak

Tulisan ini akan membahas mengenai kepentingan yang dimiliki oleh Indonesia dalam rangka mengusulkan untuk memperpanjang keanggotaan di Dewan *International Maritime Organization (IMO)* pada tahun 2019. Dalam hal tersebut, penulis menggunakan teori kepentingan nasional sebagai dasar untuk mengetahui latar belakang kepentingan Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang masa keanggotaan Dewan IMO. Melalui teori tersebut, terdapat beberapa kepentingan yang mempengaruhi Indonesia dalam memperpanjang keanggotaan di Dewan IMO diantaranya seperti kepentingan *self preservation*, *independence*, dan *economic well being*. Dengan adanya beberapa kepentingan tersebut, dapat diketahui bahwa kepentingan Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang keanggotannya di dewan IMO mengarah pada upaya Indonesia dalam mencapai visinya sebagai poros maritim dunia. Kepentingan tersebut didominasi oleh kepentingan *self preservation* dalam mempertahankan eksistensi Indonesia dalam dunia maritim internasional. Namun tidak menutup akan adanya kepentingan lain dalam proses Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang masa keanggotaan di Dewan IMO diantaranya seperti kepentingan *independence* dan kepentingan *economic well being*. Dalam kepentingan *independence*, Indonesia berupaya untuk menjadi negara yang mandiri dalam proses pemenuhan kebutuhan maritimnya. Sedangkan dalam kepentingan *economic well being*, Indonesia mampu meningkatkan kesejahteraan ekonominya melalui sektor maritimnya.

Kata kunci: Indonesia, Mengusulkan, Keanggotaan, Dewan, IMO.

Abstract

This paper will discuss the interests that Indonesia has in proposing to extend its membership in the International Maritime Organization (IMO) Council in 2019. In this case, the author uses the theory of national interests as a basis for knowing the background of Indonesia's interests in proposing to extend the membership period. IMO Council. Through this theory, there are several interests that influence Indonesia in extending its membership on the IMO Council, including the interests of self-preservation, independence, and economic well-being. With these several interests, it can be seen that Indonesia's interest in proposing to extend its membership on the IMO council leads to Indonesia's efforts to achieve its vision as the world's maritime axis. These interests are dominated by self-preservation interests in maintaining Indonesia's existence in the international maritime world. However, this does not rule out the existence of other interests in the process of Indonesia proposing to extend the term of membership on the IMO Council, including the interests of independence and the interests of economic well-being. In the interest of independence, Indonesia seeks to become an independent country in the process of fulfilling its maritime needs. Meanwhile, in the interests of economic well being, Indonesia is able to improve its economic welfare through its maritime sector.

Keywords: *Indonesia, Proposal, Membership, Council, IMO.*

Pendahuluan

Keanggotaan suatu negara dalam organisasi telah memberikan kesempatan dan ruang yang lebih luas dalam memainkan peranan aktifnya pada tingkat global. Hal itu salah satunya ditunjukkan oleh keanggotaan Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia dalam *International Maritime Organization (IMO)*. Secara umum, IMO merupakan organisasi pemerintahan serta badan khusus PBB yang memiliki tanggung jawab dan wewenang dalam menangani aspek keselamatan dan keamanan dalam kegiatan pelayaran maupun pencegahan atas pencemaran kapal di wilayah laut atau perairan. (IMO, 2019). Jumlah anggota IMO secara keseluruhan adalah sebanyak 175 negara serta 3 negara anggota asosiasi yang tersebar di berbagai belahan dunia.

Indonesia merupakan salah satu negara anggota IMO yang memulai keanggotaannya di IMO sejak pada tahun 1961. (IMO Member States, 2019). Sejak memulai keanggotaannya dalam IMO, Indonesia selalu menunjukkan peran dan kontribusi yang dimilikinya dalam dunia internasional. Salah satunya, Indonesia merupakan salah satu negara yang pernah berperan sebagai negara penyelenggara pelaksanaan latihan bersama dalam penanggulangan tumpahan minyak di wilayah laut secara regional atau disebut sebagai *Regional Marpollex*. Pada tahun 2021, Indonesia juga menjadi negara penyelenggara Seminar Periodik *Port State Control (PSC)* yang dilaksanakan pada tanggal 2-4 Juni dengan berlokasi di Jakarta.

Indonesia memulai untuk mencalonkan diri dalam keanggotaan Dewan IMO serta mampu terpilih dengan hasil kedudukannya sebagai anggota Dewan IMO tepat pada tahun 1973. (Kementrian Perhubungan RI, 2020). Melalui penerimaan Indonesia sebagai bagian dari anggota Dewan IMO maka dapat sekaligus mempertegas keberadaan Indonesia dalam posisi dan kedudukannya sebagai negara yang berpengaruh dalam bidang kemaritiman. Masa keanggotaan Dewan IMO merupakan masa jabatan yang memiliki periode jabatan selama dua tahun keanggotaannya. Hingga pada tahun 2018, bersamaan dengan pelaksanaan sidang Dewan IMO ke-121 pada tanggal 19 November 2018 di London, Indonesia menyampaikan adanya dokumen submisi berkaitan dengan

adanya upaya reformasi terhadap Dewan IMO dalam hal penambahan jumlah keanggotaan Dewan dari 40 menjadi 60 anggota serta memperpanjang masa jabatan keanggotaan Dewan IMO dari dua tahun menjadi empat tahun. Usulan tersebut kemudian menjadi fokus agenda Indonesia dalam pelaksanaan sidang Dewan IMO ke-122 yang diselenggarakan pada tanggal 20 Juli 2019. Melalui hal tersebut, tulisan ini ditujukan dalam rangka mengetahui kepentingan Indonesia dalam mengusulkan untuk memperpanjang keanggotaan di Dewan *International Maritime Organization (IMO)* pada tahun 2019.

KERANGKA TEORI

KEPENTINGAN NASIONAL

Untuk dapat melakukan proses analisis terhadap kepentingan Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang keanggotaan di Dewan IMO, maka analisis dilakukan dengan berdasarkan pada penggunaan konsep teori kepentingan nasional. Secara umum, kepentingan nasional merupakan suatu tujuan penting dan faktor yang menentukan para pengambil kebijakan dalam menentukan kebijakan luar negeri suatu negara.

Berdasarkan teori kepentingan nasional menurut Jack C. Plano dan Roy Olton, kepentingan nasional dapat diartikan sebagai seperangkat gagasan dan tujuan pada suatu negara yang ditetapkan oleh para pengambil kebijakan dalam rangka mencapai kepentingan suatu negara tersebut. (Jack C. Plano & Roy Olton, 1979). Dalam hal tersebut, kepentingan nasional dapat terbagi menjadi beberapa kepentingan diantaranya seperti kepentingan *self preservation*, kepentingan *independence*, kepentingan *teritory integrity*, kepentingan *military security*, dan kepentingan *economic well being* dengan penjelasan sebagai berikut.

a. Self Preservation

Kepentingan ini berkaitan dengan kepentingan suatu negara dalam rangka mempertahankan keberadaan serta eksistensi negara. Dalam pelaksanaannya, kepentingan ini dicapai melalui proses kerjasama baik

secara bilateral maupun secara multilateral dengan organisasi atas dasar landasan pertahanan terhadap geografis negara.

b. Independence

Kepentingan yang didasarkan atas kemandirian suatu negara, sehingga melalui keberadaan kepentingan ini suatu negara tersebut mampu terhindar dari ancaman maupun gangguan yang mengakibatkan bergantungnya negara tersebut terhadap organisasi maupun negara lainnya.

c. Territory Interguity

Kepentingan ini dilakukan untuk mempertahankan dan mengamankan keberadaan atas suatu daerah maupun sumber daya dalam suatu wilayah tertentu pada suatu negara.

d. Military Security

Kepentingan yang meliputi pengelolaan atas kapabilitas persenjataan negara baik secara ofensif maupun secara defensif. Selain itu kepentingan ini juga mampu mengubah persepsi negara terhadap identitas yang dimiliki oleh suatu negara dengan negara lainnya.

e. Economic Well Being

Kepentingan yang mengarah pada kebutuhan atas kesejahteraan ekonomi suatu negara dalam menjalin kerjasama maupun hubungan dengan negara lainnya, sehingga mampu memberikan keuntungan ekonomi bagi negara-negara yang terlibat.

PEMBAHASAN

International Maritime Organization (IMO)

IMO sendiri merupakan suatu badan khusus PBB yang bertanggungjawab dalam mengatur keselamatan dan keamanan bagi kegiatan pelayaran serta mencegah polusi laut yang ditimbulkan oleh kapal. Organisasi ini didirikan sejak tahun 1948 dengan nama awal *Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*. Hingga, pada tahun 1982, *Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)* merubah namanya menjadi *International Maritime Organization (IMO)*.

Struktur IMO diantaranya terdiri dari Majelis, Dewan, serta lima komite yaitu *Maritime Safety Committee (MSC)*, *Marine Environment Protection Committee (MEPC)*, *Legal Committee*, *Technical Cooperation Committee*, dan *Facilitation Committee* dengan penjelasan sebagai berikut.

a. Majelis IMO

Majelis IMO merupakan badan pengurus tertinggi dalam IMO. Majelis IMO terdiri dari semua anggota IMO yang bersidang setiap dua tahun sekali dalam sesi reguler dan dalam sesi luar biasa apabila diperlukan. Majelis bertugas dalam memilih Dewan, menyetujui program kerja, memilih anggaran, serta menentukan pengaturan keuangan organisasi.

b. Dewan IMO

Dewan IMO merupakan badan yang dipilih oleh Majelis dengan masa jabatan dua tahun. Dewan bertugas dalam mengawasi pekerjaan dalam organisasi dan bertanggungjawab kepada Majelis. Secara umum, beberapa fungsi Dewan diantaranya seperti mengkoordinasikan kegiatan organ organisasi, mempertimbangkan rancangan program kerja dan rancangan anggaran organisasi, menerima proposal dan laporan dari komite dan organ lainnya, menunjuk sekretaris jenderal dengan persetujuan majelis, serta mengadakan perjanjian atau pengaturan mengenai hubungan IMO dengan organisasi lain dengan persetujuan majelis

Keanggotaan Dewan IMO terbagi atas kategori A, kategori B, dan kategori C. *Kategori A merupakan negara dengan armada pelayaran internasional terbesar serta penyedia angkatan laut terbesar yang diduduki oleh negara Yunani, Korea Selatan, Jepang, Rusia, Italia, Panama, Inggris, Cina, Norwegia, dan Amerika Serikat. Kategori B adalah negara yang mewakili kepentingan terbesar dalam International Seaborne Trade yang terdiri dari beberapa negara seperti Uni Emirat Arab, Spanyol, Kanada, Perancis, Brazil, Jerman,*

India, Belanda, Australia, dan Swedia. Sedangkan, kategori C merupakan negara yang memiliki kepentingan khusus dalam transportasi dan navigasi laut serta mewakili semua daerah atau wilayah geografis utama di dunia yang diduduki oleh beberapa negara seperti Indonesia, Bahama, Belgia, Chile, Siprus, Denmark, Mesir, Jamaika, Kenya, Malaysia, Malta, Meksiko, Maroko, Filipina, Qatar, Arab Saudi, Singapura, Thailand, Turki, dan Vanuatu.

c. *Committee-committee* dalam IMO

a) *Maritime Safety Committee (MSC)*

Maritime Safety Committee (MSC) merupakan salah satu badan teknis IMO yang mengatur hal-hal yang berkaitan dengan aspek keselamatan lingkungan maritim yang meliputi semua jenis kapal penumpang maupun kapal kargo. Beberapa permasalahan yang ditangani oleh badan ini diantaranya seperti pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal, keamanan siber, e-navigasi, serta modernisasi *Global Maritime Distress and Safety System. (GMDSS)*.

b) *Marine Environment Protection Committee (MEPC)*

Marine Environment Protection Committee (MEPC) adalah bagian dari badan teknis IMO yang bertugas dalam menangani hal-hal yang berkaitan dengan pencemaran laut, diantaranya seperti adanya tumpahan minyak, bahan kimia dalam jumlah yang besar, sampah dan emisi kapal, serta polutan udara dan emisi gas rumah kaca. Selain itu, committee ini juga menangani hal-hal yang mencakup pengelolaan air balas, sistem anti fouling, daur ulang kapal, penanganan polusi, serta identifikasi area khusus dan area laut yang sangat sensitif. Salah satu konvensi yang dihasilkan diantaranya adalah *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* pada tahun 1973.

c) Legal Committee

Legal Committee merupakan sebuah komite hukum yang bertugas dalam menangani hukum yang berlaku dalam IMO. Komite ini didirikan pada tahun 1967 yang juga berwenang dalam menangani hal-hal lain yang berada di bawah instrumen lainnya dalam organisasi.

d) Technical Cooperation Committee

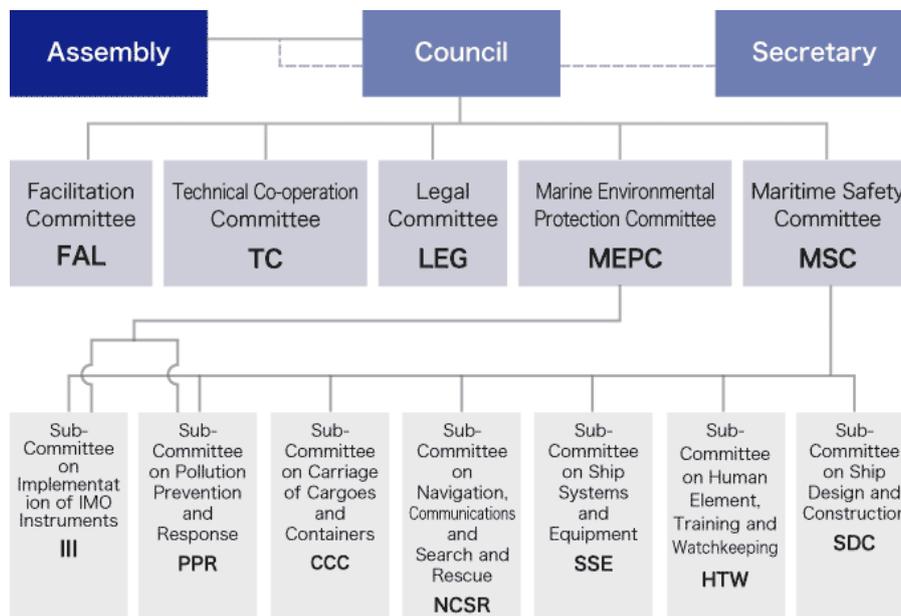
Technical Cooperation Committee adalah komite kerjasama teknis yang bertugas dalam mempertimbangkan hal-hal dalam organisasi yang terutama mengenai proyek kerjasama teknis dengan organisasi yang bertindak sebagai pelaksananya. Badan ini didirikan pada tahun 1969 dengan beranggotakan semua negara anggota IMO.

e) Facilitation Committee

Facilitation Committee merupakan badan pendukung Dewan yang didirikan pada bulan Mei 1972. Badan ini beranggotakan semua negara anggota IMO yang bertugas untuk memastikan adanya keseimbangan tercapai dalam keamanan maritim dan fasilitas perdagangan internasional. Hal tersebut diantaranya seperti kedatangan dan keberangkatan kapal, maupun orang serta kargo dari pelabuhan.

Gambar 2.1

Struktur *International Maritime Organization (IMO)*



Sumber: IMO Structure, [https://www.classnk.or.jp/hp/de/info service/imo and iacs/topics_imo.html](https://www.classnk.or.jp/hp/de/info/service/imo_and_iacs/topics_imo.html). Diunduh tanggal 1 Oktober 2022.

Selain itu, juga terdapat beberapa subkomite diantaranya seperti *Sub-committee on Human Element, Training, and Watchkeeping (HTW)*, *Sub-committee on Implementation of IMO Instrument (III)*, *Sub-committee on Navigation, Communication, and Search and Rescue (NCSR)*, *Sub-committee on Pollution Prevention and Response (PPR)*, *Sub-committee on Ship Design and Construction (SDC)*, *Sub-committee on Ship System and Equipment (SSE)*, *Sub-committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC)*.

Pembentukan IMO tidak lain bertujuan untuk menyediakan mekanisme kerjasama antar pemerintah dalam rangka mengatur adanya keselamatan maritim, efisiensi navigasi, maupun pencegahan dan pengendalian pencemaran laut melalui keberadaan kapal. Sedangkan misi yang dimiliki oleh IMO adalah mempromosikan kegiatan pelayaran secara aman, terjamin, ramah lingkungan, efisien, serta berkelanjutan melalui kerjasama antar negara.

Keanggotaan Indonesia dalam IMO

Keanggotaan Indonesia dalam IMO telah membawa Indonesia mendapatkan berbagai manfaat dalam dunia maritim di Indonesia. Beberapa manfaat tersebut diantaranya seperti bantuan teknis yang diberikan oleh IMO dalam rangka mengatasi berbagai permasalahan seperti mengatasi tumpahan minyak serta tabrakan terumbu karang di wilayah maritim Indonesia. Selain itu, Indonesia juga bekerjasama serta mengikuti berbagai *workshop* dan seminar yang diselenggarakan bersama dengan IMO. Beberapa diantaranya seperti pelaksanaan pelatihan bersama dalam rangka penanggulangan tumpahan minyak di area laut secara regional atau yang disebut juga sebagai *Regional Marpolex, National Workshop on IMO Liability and Compensations Conventions* di Bali yang diselenggarakan pada tanggal 18-21 September 2018, serta Seminar Periodik *Port State Control* pada tanggal 2-4 Juni 2021.

Meskipun demikian, Indonesia merasa masih perlu untuk meningkatkan kedudukannya sebagai anggota Dewan IMO. Pada tahun 1973, Indonesia memulai kedudukannya sebagai anggota Dewan IMO. Dewan IMO merupakan badan IMO yang dipilih oleh Majelis IMO yang memiliki tugas untuk mengawasi pekerjaan dalam organisasi serta bertanggungjawab kepada Majelis dengan masa jabatan yang dimiliki oleh badan tersebut adalah dua tahun. Secara umum beberapa fungsi yang dimiliki oleh Dewan IMO diantaranya yaitu (1) mengarahkan untuk mengoordinasikan seluruh kegiatan dalam IMO, (2) memberikan rancangan pertimbangan atas program kerja maupun anggaran IMO, (3) menerima proposal dan laporan yang berasal dari badan-badan lain dalam IMO, (4) melakukan penunjukan terhadap sekretaris jenderal IMO, (5) serta melakukan perjanjian dalam menjalin hubungan dengan organisasi lain sejenis. (IMO, 2019).

Dewan IMO sendiri terdiri dari beberapa kategori diantaranya yaitu kategori A, Kategori B, dan kategori C. Kategori A mencerminkan negara-negara dengan armada pelayaran internasional terbesar serta merupakan penyedia angkatan laut terbesar yang terdiri dari beberapa negara seperti Yunani, Korea Selatan, Jepang, Rusia, Italia, Panama, Inggris, Cina, Norwegia, dan Amerika Serikat. Kategori B merupakan negara-negara yang mewakili kepentingan

terbesar dalam *International Seaborne Trade* yang terdiri dari Uni Emirat Arab, Spanyol, Kanada, Perancis, Brazil, Jerman, India, Belanda, Australia, dan Swedia. Sedangkan kategori C adalah negara-negara yang memiliki kepentingan khusus dalam transportasi dan navigasi laut serta mewakili semua daerah atau wilayah geografis utama di dunia diantaranya adalah Indonesia, Bahama, Belgia, Chile, Siprus, Denmark, Mesir, Jamaika, Kenya, Malaysia, Malta, Meksiko, Maroko, Filipina, Qatar, Arab Saudi, Singapura, Thailand, Turki, dan Vanuatu.

Dalam kedudukannya sebagai anggota Dewan IMO, Indonesia mendapatkan berbagai peluang. Salah satunya seperti pengembangan kaum perempuan di Indonesia. Melalui program IMO *Women In Maritime* yang diadopsi oleh Indonesia dalam bentuk program *Woman In Maritime (WIMA)* yang terbentuk pada bulan September 2015, Indonesia mampu mendapatkan dukungan atas pemberdayaan perempuan dalam dunia maritim yang dilaksanakan dengan pemberian fasilitas pelatihan teknis tingkat tinggi bagi perempuan dalam bidang keamanan maritim. Tergabungnya Indonesia sebagai anggota IMO juga memberikan peluang bagi Indonesia untuk menjalin kerjasama dalam bidang pendidikan melalui penandatanganan nota kesepahaman dalam kerjasama dan pelatihan dengan *World Maritime University (WMU)* dengan adanya 149 mahasiswa Indonesia yang lulus dari universitas tersebut pada tahun 2016.

Begitupula dalam peranannya sebagai anggota dewan IMO, Indonesia juga turut berperan dalam proses pengambilan kebijakan dalam organisasi tersebut. Salah satu inisiasi yang diambil Indonesia yaitu dalam menyetujui pembuatan kerangka peraturan global mengenai *green shipping* dengan tujuan sebagai ajang nyata bagi IMO dalam mencapai tujuan yang berkaitan erat dengan kegiatan pelayaran secara berkelanjutan berdasarkan pada *Paris Agreement* serta pencapaian tujuan dalam *Sustainable Development Goals (SDG's)*.

Dalam setiap sidang yang diselenggarakan oleh IMO, Indonesia selalu berupaya dan berkomitmen untuk berkontribusi baik dalam *committee* maupun *subcommittee* sebagai langkah dan upaya Indonesia untuk mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia. Dalam upaya menjadi bagian dari badan PBB,

IMO juga memiliki peran sebagai forum penguatan norma dan kebijakan IMO pada bidang kemaritiman. Melalui hal tersebut, keanggotaan Indonesia dalam IMO mampu memberikan dukungan secara penuh terhadap kepentingan nasional Indonesia.

Upaya Indonesia Memperpanjang Keanggotaannya di Dewan IMO

Upaya Indonesia dalam memperpanjang keanggotaan di Dewan IMO dilakukan oleh Indonesia melalui usulan yang disampaikan Indonesia dalam pelaksanaan sidang Dewan IMO ke121 yang berlangsung di London, Indonesia mengajukan dokumen submisi yang berkaitan dengan reformasi Dewan IMO yang disebut dengan dokumen C121/3(b)/14. Beberapa usulan yang diajukan dalam reformasi dewan IMO tersebut diantaranya seperti memperpanjang masa keanggotaan Dewan dari dua tahun menjadi empat tahun dengan pelaksanaan sidang majelis setiap dua tahun sekali serta memperluas komposisi dewan yang semula menjadi 40 anggota menjadi 52 anggota.

Selain itu, Indonesia juga melakukan upaya untuk memperpanjang keanggotaannya melalui pelaksanaan sidang pemilihan umum anggota Dewan IMO yang betepatan dengan pelaksanaan sidang Majelis IMO pada tanggal 29 November 2019. Dalam penyelenggaraan pemilihan anggota Dewan IMO tersebut, Indonesia terpilih kembali sebagai anggota Dewan serta mendapatkan kemenangannya kembali dengan perolehan suara sebanyak 139 suara sebagai negara yang mampu menduduki peringkat kelima dari setidaknya 24 negara yang juga turut mencalonkan diri sebagai negara anggota Dewan IMO kategori C. Masing-masing negara tersebut diantaranya adalah peringkat pertama diduduki oleh Singapura dengan 153 suara, diikuti oleh beberapa negara-negara lainnya seperti Malta 145 suara, Malaysia 142 suara, Cyprus 140 suara, Indonesia 139 suara, Bahama 137 suara, Afrika Selatan 136 suara, Mexico 135 suara, Chili 134 suara, Belgia 133 suara, Mesir 132 suara, Peru 132 suara, Maroko 131 suara, Denmark 130 suara, Turki 129 suara, Thailand 127 suara, Jamaica 125 suara, Filipina 119 suara, Kuwait 112 suara, dan Kenya 111 suara.

Dalam mendapatkan kembali kedudukannya sebagai bagian dari anggota Dewan IMO, Indonesia menggalang berbagai dukungan dalam proses pencalonannya. Salah satunya, Indonesia melaksanakan penyelenggaraan *Luncheon for Indonesia Candidature to the Council of International Maritime Organization 2020-2021* dengan berlokasi di Jakarta yang diselenggarakan pada tanggal 11 November 2019. Pelaksanaan acara tersebut dihadiri oleh beberapa negara diantaranya adalah Hungaria, Italia, Irlandia, Polandia, Selandia Baru, Swiss, Serbia, Inggris, Kroasia, Vietnam, Fiji, Austria, Ekuador, Yunani, Bosnia dan Herzegovina, dan Ukraina. Penyelenggaraan jamuan makan tersebut memiliki tujuan untuk meningkatkan hubungan yang terjalin antar negara-negara anggota IMO serta menggalang dukungan negara-negara tersebut dalam pencalonan kembali Indonesia sebagai negara anggota Dewan IMO Kategori C periode 2020-2021. Pada kesempatan lainnya, Indonesia juga menggalang dukungan atas pencalonan keanggotaan Indonesia di Dewan IMO dalam pertemuan bilateral yang dilaksanakan oleh Indonesia dengan Swedia yang dilakukan oleh Menteri Perhubungan Indonesia Budi Karya Sumadi dengan Menteri Infrastruktur Swedia, Thomas Eneroth. Pelaksanaan pertemuan tersebut dilakukan pada sela pelaksanaan sidang Majelis IMO ke-31 yang berlokasi di London pada tanggal 27 November 2019. Beberapa perwakilan yang hadir dalam pelaksanaan pertemuan tersebut di antaranya adalah perwakilan Indonesia melalui Dirjen Perhubungan Laut Agus H. Purnomo, Kepala Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kerjasama Internasional Agus Saptono, serta atase Perhubungan RI di London.

Kepentingan Indonesia Dalam Memperpanjang Keanggotaan di Dewan IMO

Kepentingan *Self Preservation*

Menurut Jack C. Plano dan Roy Olton, kepentingan *self preservation* dapat diartikan sebagai kepentingan suatu negara yang dilakukan dalam rangka mempertahankan eksistensinya dalam menghadapi persaingan global serta

untuk mendapatkan pengakuan dari pihak atau dunia luar. Kepentingan ini juga dapat didefinisikan berdasarkan pernyataan-pernyataan yang terdapat dalam Deklarasi Hak dan Kewajiban Bangsa-bangsa dalam pertemuan sesi pertama yang dilaksanakan oleh *American Institute of International Law* di Washington pada bulan Januari 1916, dengan beberapa substansi diantaranya sebagai berikut.

1. Setiap bangsa memiliki hak untuk hidup, melindungi, serta melestarikan keberadaannya, namun hak tersebut tidak membenarkan suatu negara untuk melakukan tindakan melawan hukum terhadap negara lain yang tidak melanggar peraturan hukum internasional.
2. Setiap bangsa memiliki hak atas kemerdekaan, berhak untuk mengembangkan diri tanpa campur tangan dari negara lainnya, serta tanpa melanggar atau mengganggu hak-hak yang dimiliki oleh negara-negara lainnya.
3. Setiap bangsa memiliki hak yang sama atas hukum internasional yang berlaku.
4. Setiap bangsa memiliki hak atas wilayah maupun batas-batas wilayah yang telah ditentukan.
5. Setiap bangsa memiliki hak untuk dihormati dan dilindungi oleh negara lain.
6. Keberadaan hukum internasional bersifat nasional serta internasional, dimana dalam lingkup nasional, hukum tersebut berlaku dengan disesuaikan dengan prinsip-prinsip negara.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, keberadaan luasnya wilayah maritim di Indonesia merupakan bentuk potensi sekaligus ancaman bagi Indonesia. Salah satu ancaman terbesar diantaranya yaitu konflik tumpang tindih Laut Cina Selatan. Adanya ancaman terhadap wilayah Laut Cina Selatan (LCS), utamanya di sekitar perairan Natuna telah membawa Indonesia untuk mengusulkan pembentukan jalur perlintasan khusus dalam wilayah kepulauan Indonesia yang disebut sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).

Pengusulan tersebut dilakukan melalui penyelenggaraan sidang *Maritime Safety Committee (MSC)* IMO ke-67 yang dilaksanakan pada tanggal 2-6 Desember 1996.

Secara umum, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan suatu bentuk alur laut di Indonesia yang ditetapkan sebagai alur terbuka bagi perlintasan aktivitas perdagangan dan pelayaran kapal asing. Penetapan terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan suatu bentuk keberhasilan Indonesia dalam memberikan kontribusi atas peranannya sebagai anggota IMO. Seperti diketahui, Indonesia secara resmi menyatakan adanya usul atas penetapan ALKI kepada IMO melalui sidang *Maritime Safety Committee (MSC)* IMO yang ke-67 yang dilaksanakan pada tanggal 2-6 Desember 1996. Usulan ini kemudian disahkan dan diadopsi dalam sidang pleno *Maritime Safety Committee (MSC)* ke-69 yang diadakan pada tanggal 19 Mei 1998 dengan catatan keberadaan ALKI tersebut akan berlaku minimum 6 bulan setelah diundangkan oleh pemerintah Indonesia.

Apabila ditinjau lebih lanjut, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan alur laut di Indonesia yang telah ditetapkan sebagai alur terbuka yang diperuntukkan bagi perlintasan aktivitas perdagangan dan pelayaran kapal asing berdasarkan konvensi hukum laut internasional (UNCLOS 1982). Penetapan ALKI kemudian diperjelas melalui adanya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 tahun 2002 mengenai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Sedangkan, pada perlintasan ALKI, keberadaan hak lintas bagi kapal asing tidak diperkenankan untuk berlayar di luar jalur yang telah ditetapkan dalam ALKI. Selain itu, kapal-kapal tersebut juga diharuskan untuk mematuhi aturan internasional maupun domestik yang berlaku terutama berkaitan dengan adanya hak lintas damai dan hak lintas transit yang berlaku.

Masing-masing dari ALKI yang ada memiliki potensi ancamannya tersendiri, tidak terkecuali adanya potensi konflik Laut Cina Selatan yang terjadi dalam wilayah yang menjadi bagian dari perlintasan dalam ALKI I. Melalui keberadaan Indonesia sebagai bagian dari anggota Dewan IMO, Indonesia berhasil mempertegas wilayah perairan Natuna sebagai bagian dari jalur lintas dalam

wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Dengan adanya hal tersebut telah menunjukkan Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah Natuna sebagai wilayah perairan Indonesia. Pada keanggotaan Indonesia dalam Dewan IMO, Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang keanggotaannya dalam rangka untuk menggalang dukungan dari negara-negara anggota Dewan lainnya dalam mempercepat pengambilan keputusan atas sidang IMO, termasuk dalam pengambilan keputusan atas aturan pelayaran dalam wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) untuk mencegah adanya serangan dan ancaman yang terjadi di wilayah Natuna maupun wilayah-wilayah perairan lainnya.

Gambar 3.1
Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)



Sumber: Maritimnews. <http://maritimnews.com/2017/10/pemanfaatan-alki-bagi-pembangunan-wilayah-tertinggal/>. Diunduh tanggal 28 Agustus 2022.

Berdasarkan gambar 3.1 mengenai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dapat diketahui bahwa terdapat pembagian atas 3 jalur laut yang menjadi bagian dari wilayah yang tergabung ke dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Ketiga bagian tersebut mencakup ALKI 1, ALKI 2, serta ALKI 3. Pada ALKI 1 alur laut yang dilintasi diantaranya adalah Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda, dan Samudera Hindia. Dalam ALKI 2, beberapa perairan yang dilintasi adalah Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok. Sedangkan, pada ALKI 3, yang terbagi atas 3 pembagian mencakup beberapa wilayah laut yang dilintasi diantaranya yaitu Samudera Pasifik, Laut

Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, Laut Sawu, dan Samudera Hindia. Melalui pembagian tersebut, dapat diketahui bahwa potensi ancaman terjadinya konflik Laut Cina Selatan terdapat pada wilayah perairan Natuna yang menjadi bagian dari wilayah dalam ALKI 1.

Apabila ditinjau lebih lanjut, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan alur laut di Indonesia yang telah ditetapkan sebagai alur terbuka yang diperuntukkan bagi perlintasan aktivitas perdagangan dan pelayaran kapal asing berdasarkan konvensi hukum laut internasional (UNCLOS 1982). Penetapan ALKI kemudian diperjelas melalui adanya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 tahun 2002 mengenai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).

Sedangkan, pada perlintasan ALKI, keberadaan hak lintas bagi kapal asing tidak diperkenankan untuk berlayar di luar jalur yang telah ditetapkan dalam ALKI. Selain itu, kapal-kapal tersebut juga diharuskan untuk mematuhi aturan internasional maupun domestik yang berlaku terutama berkaitan dengan adanya hak lintas damai dan hak lintas transit yang berlaku. Masing-masing dari ALKI yang ada memiliki potensinya tersendiri, tidak terkecuali adanya potensi konflik Laut Cina Selatan yang terjadi dalam wilayah yang menjadi bagian dari perlintasan dalam ALKI I.

Melalui keberadaan Indonesia sebagai bagian dari anggota Dewan IMO, Indonesia berhasil mempertegas wilayah perairan Natuna sebagai bagian dari jalur lintas dalam wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Dengan adanya hal tersebut telah menunjukkan Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah Natuna sebagai wilayah perairan Indonesia. Pada keanggotaan Indonesia dalam Dewan IMO, Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang keanggotaannya dalam rangka untuk menggalang dukungan dari negara-negara anggota Dewan lainnya dalam mempercepat pengambilan keputusan atas sidang IMO, termasuk dalam pengambilan keputusan atas aturan pelayaran dalam wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) untuk mencegah adanya serangan dan ancaman yang terjadi di wilayah Natuna maupun wilayah-wilayah perairan lainnya.

Kepentingan *Independence*

Kepentingan *independence* merupakan kepentingan suatu negara yang dilakukan dengan berkaitan atas kemerdekaan dan kemandirian negara tersebut agar dapat terbebas dari adanya ancaman maupun gangguan yang terjadi dari negara lainnya. Dalam konteks kemandirian maritim, kemandirian suatu negara juga didefinisikan sebagai kebebasan atas ketergantungan impor yang diperoleh dari negara-negara lain seperti diantaranya bahan baku dalam proses pembuatan kapal maupun galangan kapal.

Ketergantungan Indonesia terhadap proses impor bahan baku atas galangan kapal telah menyebabkan terhambatnya industri galangan kapal di Indonesia. Proses impor bahan baku serta bahan lainnya dalam industri galangan kapal dilakukan karena pengembangan industri galangan kapal di Indonesia dinilai masih belum dapat memenuhi kebutuhan maupun perbaikan kapal dalam negeri serta belum dapat memenuhi dan mengakomodasi keinginan pelaku usaha dalam negeri. Hal ini dikarenakan penggunaan bahan baku yang diperlukan dimana sebesar 60% diantaranya masih bergantung terhadap impor yang dilakukan dari negara-negara lainnya. Beberapa komponen bahan baku tersebut diantaranya mencakup mesin, pompa, serta peralatan navigasi kapal. Ketergantungan tersebut menyebabkan sulitnya industri galangan kapal dalam negeri untuk dapat bersaing dengan industri galangan kapal di negara-negara lainnya. Adanya ketergantungan terhadap impor disebabkan oleh beberapa persoalan seperti berikut.

1. Pendanaan investasi dan modal kerja yang kurang mendapatkan dukungan dari perbankan nasional.
2. Lemahnya struktur industri kapal nasional, serta belum berkembangnya industri pendukung dalam negeri secara maksimal.
3. Masih belum terkaitnya pembangunan pelabuhan dengan industri kapal maupun galangan kapal.

Selain itu, persoalan lain yang juga turut memperumit perkembangan industri galangan kapal tersebut diantaranya seperti tingginya pajak bea masuk

dan pajak PPN yang diberlakukan dalam proses impor bahan baku tersebut. Dalam hal ini bea masuk yang dibebankan pada proses impor bahan galangan kapal adalah sebesar 15% dari total biaya impor yang ada. Sedangkan pada tahun 2020-2021, industri galangan kapal mengalami penurunan omzet sebesar 20-30 persen akibat adanya dampak dari pandemi COVID-19. Ketergantungan Indonesia pada impor bahan galangan kapal tersebut kemudian mendorong Indonesia untuk melakukan upaya dalam rangka menemukan solusi untuk memenuhi kebutuhan bahan-bahan tersebut. Sebagai bagian dari anggota IMO, Indonesia mendapatkan peluang kerjasama dari negara-negara lainnya dalam rangka pengembangan potensi maritim di Indonesia.

Pemenuhan bahan baku atas galangan kapal tersebut diperoleh melalui beberapa negara seperti Cina, Finlandia, serta Singapura. Hal ini kemudian mendorong Indonesia untuk melakukan kerjasama dengan Jepang. Kerjasama Indonesia dan Jepang dilakukan dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan akan bahan baku sebagai proses keberlanjutan industri galangan kapal di Indonesia. Kerjasama tersebut dilaksanakan dalam bentuk pembangunan pabrik galangan kapal di Indonesia melalui investasi perusahaan Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd. Komitmen investasi yang dilakukan oleh Jepang tersebut dilakukan dengan nominal sebesar US\$ 40 juta atau setidaknya sekitar 520 miliar rupiah dengan memberikan dampak terhadap kemampuan serapan pada sekitar 1.000 tenaga kerja yang berada di Indonesia.

Kepentingan *Economic Well Being*

Kepentingan *economic well being* adalah kepentingan suatu negara atas kesejahteraan ekonomi yang diperoleh suatu negara melalui nilai tambah ekonomi dalam melaksanakan hubungan dengan negara-negara lainnya. Sebagai suatu negara maritim, Indonesia juga merupakan negara dengan rute maritim tersibuk di dunia. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya penerimaan negara oleh pelaut atau besaran potensi ekonomi maritim di Indonesia. Nilai PDB ekonomi sektor kelautan di Indonesia pada tahun 2016 hingga tahun 2019 adalah sebesar

11.139.682 miliar rupiah dengan besaran tertentu yang dimiliki dari setiap sub sektor.

Tabel 3.1
Nilai PDB Sektor Kelautan Indonesia Tahun 2016-2019 (miliar rupiah)

Sub Sektor	2016	2017	2018	2019
Perikanan	214,597	226.833	238.616	252.279
Jasa kelautan	1.212.923	1.274.152	1.345.173	1.422.509
Industri kelautan	234,763	243.049	244.376	241.613
Pariwisata bahari	474.532	505.912	540.769	582.117
Pertambangan	314,020	315.753	317.618	322.043
Bangunan kelautan	97.095	103.695	110.010	116.343
Angkutan laut	40.923	42.964	45.843	50.019
TOTAL	2.597.852	2.712.359	2.842.405	2.987.012

Sumber: Badan Riset dan Sumber Daya Manusia, Kementerian Kelautan dan Perikanan. "Perspektif Pembangunan Ekonomi Kelautan." Hal. 56.

Melalui tabel 3.1 yang berisi tentang nilai PDB ekonomi sektor kelautan Indonesia, dapat diketahui bahwa total Produk Domestik Bruto (PDB) dari sektor kelautan di Indonesia terhitung sejak tahun 2016 hingga tahun 2019 adalah sejumlah 11.139.682 miliar rupiah. Besarnya nilai PDB tersebut sebagian besar memiliki kecenderungan untuk selalu meningkat pada setiap tahunnya. Keberadaan nilai PDB tersebut terbagi atas beberapa jenis sub sektor yang diantaranya mencakup nilai potensi terbesar yang diduduki oleh posisi sub sektor jasa kelautan sebesar 1.422.509 miliar rupiah pada tahun 2019, diikuti oleh sub sektor pariwisata bahari sebesar 582.117 miliar rupiah, sub sektor pertambangan sebesar 322.043 miliar rupiah, sub sektor perikanan sebesar

252.279 miliar rupiah, sub sektor industri kelautan sebesar 241.613 miliar rupiah, sub sektor bangunan kelautan sebesar 116.343 miliar rupiah, serta sub sektor angkutan laut sebesar 50.019 miliar rupiah. Beberapa sub sektor yang menunjukkan adanya peningkatan setiap tahunnya adalah sub sektor perikanan, jasa kelautan, pariwisata bahari, pertambangan, bangunan kelautan, dan angkutan laut. Sedangkan sub sektor yang mengalami penurunan adalah sub sektor industri kelautan dengan nilai penurunan yaitu sebesar 2.763 miliar rupiah pada tahun 2018 menuju tahun 2019.

Tingginya nilai potensi ekonomi sektor ekonomi maritim di Indonesia tersebut salah satunya dihasilkan melalui sektor perikanan tangkap. Besaran nilai potensi sektor perikanan tangkap di Indonesia cenderung meningkat setiap tahunnya. Secara umum, besaran tersebut digambarkan melalui tabel berikut.

Tabel 3.2
Nilai Produksi Perikanan Tangkap tahun 2010-2020 (triliun)

Tahun	Perikanan Laut	Perikanan Perairan Umum	Total
2010	59,57	68,35	127,92
2011	64,44	72,09	136,53
2012	72,00	83,27	155,27
2013	93,18	119,86	213,04
2014	99,46	136,26	235,73
2015	110,04	132,07	242,11
2016	111,35	157,48	268,83
2017	184,62	199,86	348,48
2018	204,20	208,03	412,24
2019	180,25	210,88	391,13
2020	208,56	172,05	380,61

Sumber: BPS, Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2021

Berdasarkan data mengenai nilai produksi perikanan tangkap tahun 2010-2020 yang tertera dalam tabel 3.2, dapat diketahui bahwa total nilai produksi

perikanan tangkap yang diperoleh setiap tahunnya memiliki nilai yang cukup beragam. Besaran nilai total nilai produksi perikanan tangkap yang merupakan hasil penggabungan dari nilai produksi perikanan laut serta perikanan perairan umum tersebut memiliki kecenderungan meningkat setiap tahunnya. Peningkatan terbesar terjadi pada tahun 2017 hingga tahun 2018 yaitu sebesar 63,76 triliun. Namun, nilai tersebut kembali mengalami penurunan pada tahun 2018 menuju tahun 2019 dengan nilai penurunan sebesar 21,11 triliun serta tahun 2019 hingga tahun 2020 sebesar 10,52 triliun.

Penurunan nilai produksi perikanan tangkap pada tahun 2018 menuju tahun 2019 dipengaruhi oleh banyaknya kasus *illegal fishing* yang terjadi di wilayah maritim Indonesia. Tindakan *IUU Fishing* merupakan tindakan ilegal tercela yang dianggap dapat merugikan ekonomi negara. Adanya tindakan tersebut bahkan diprediksi mampu merugikan ekonomi negara sebesar rata-rata sekitar 1 juta ton ikan yang setara dengan Rp. 45 triliun pertahunnya. Hal itu dapat menyebabkan berkurangnya sebagian devisa negara serta Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) maupun peluang adanya nilai tambah dari industri pengolahan ikan di Indonesia. Sedangkan dampak negatif lainnya dari tindakan tersebut adalah munculnya ancaman terhadap kelestarian sumber daya ikan dan ekosistem perairan Indonesia.

Dalam peranannya sebagai anggota dalam Dewan IMO, Indonesia memiliki kepentingan dalam mewujudkan keseimbangan antara kebutuhan akan pengembangan perekonomian bangsa, fasilitasi perdagangan internasional, serta keselamatan dan keamanan perlindungan lingkungan maritim dalam wilayah perairan Indonesia. Tergabungnya Indonesia sebagai bagian dari Dewan IMO juga merupakan bentuk upaya Indonesia dalam memastikan terjaminnya keamanan akan pemenuhan kebutuhan ekonomi serta meningkatkan pendapatan perekonomian negara melalui sektor maritimnya. Upaya penindakan secara tegas terhadap kejahatan *illegal fishing* di perairan Indonesia merupakan bagian dari langkah pemerintah dalam menjaga keberadaan potensi sumber daya maritim di Indonesia. Sehingga, pemberlakuan CTA dapat diterapkan di Indonesia dalam rangka memaksimalkan potensi sumber daya

alam di Indonesia serta mencegah terjadinya tindakan *IUU Fishing* di wilayah perairan Indonesia.

Keberadaan permasalahan tersebut telah membawa Indonesia bersama negara-negara anggota IMO lainnya untuk menyatakan komitmen melalui perjanjian *Cape Town Agreement (CTA)*. Komitmen Indonesia dalam Perjanjian CTA dilakukan bersamaan dengan 46 negara anggota IMO lainnya melalui pelaksanaan Deklarasi Torremolinos yang diselenggarakan pada tanggal 21 Oktober 2019. Upaya Indonesia untuk memperpanjang keanggotaan di Dewan IMO dilakukan untuk dapat menggalang dukungan terhadap negara-negara anggota IMO untuk mendorong keberhasilan dalam proses penandatanganan terhadap *Cape Town Agreement (CTA)*.

KESIMPULAN

Dengan berdasarkan pada teori kepentingan nasional yang ada, maka kepentingan nasional Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang keanggotaan di Dewan IMO pada tahun 2019 dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut di antaranya yaitu berupa kepentingan *self preservation*, kepentingan *independence*, dan kepentingan *economic well being*. Dalam kepentingan *self preservation*, kepentingan Indonesia dilakukan dalam rangka mempercepat langkah pengambilan keputusan atas aturan yang akan ditetapkan dalam wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Pada kepentingan *independence*, kepentingan Indonesia dilaksanakan untuk mencapai kemandirian maritim di Indonesia melalui kerjasama yang dilakukan antara Indonesia dengan Jepang dalam pembangunan pabrik reparasi kapal di Indonesia. Sedangkan dalam kepentingan *economic well being*, kepentingan Indonesia dalam pengusulannya untuk memperpanjang keanggotaan di Dewan IMO dilakukan untuk menggalang dukungan negara-negara anggota IMO dalam proses penandatanganan terhadap kesepakatan *Cape Town Agreement (CTA)*. Dengan keberadaan ketiga faktor kepentingan tersebut, dapat disimpulkan bahwa kepentingan Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang keanggotaannya di Dewan IMO dilakukan dalam rangka mencapai visi Indonesia

sebagai poros maritim dunia. Kepentingan tersebut didominasi oleh kepentingan *self preservation*, dimana Indonesia memiliki tujuan penting dalam menjaga wilayah perairannya sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Sehingga melalui kepentingan tersebut, Indonesia mampu meningkatkan eksistensinya dalam dunia internasional. Selain kepentingan *self preservation*, juga terdapat kepentingan *independence* dan kepentingan *economic well being*.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvarez, Alejandro. (1919). The State's Right of Self Preservation. *Washington University Open Scholarship. Volume 3(3)*, 113. Retrived from https://openscholarship.wustl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5567&context=law_lawreview.
- Agoes, Ety R. (2009). Upaya Diplomatik Indonesia dalam Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Jurnal Hukum Internasional. 6(3)*. 371. Retrived from <https://media.neliti.com/media/publications/39065-EN-upaya-diplomatik-indonesia-dalam-penetapan-alur-alur-laut-kepulauan-indonesia-al.pdf>.
- Malisan, Johny. (2013). "Rendahnya Manajemen Keselamatan Pelayaran pada Perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I dan III". *Jurnal Warta Penelitian Perhubungan. 26 (2)*. 81. Retrived from https://www.researchgate.net/publication/330739360_Rendahnya_Manajemen_Keselamatan_Pelayaran_Pada_Perairan_Alur_Laut_Kepulauan_Indonesia_Alki_II_Dan_III.
- Antaranews. (2022). "Industri Galangan Kapal Hadapi Tantangan Berat Selama Pandemi COVID-19". <https://www.antaranews.com/berita/2673169/industri-galangan-kapal-hadapi-tantangan-berat-selama-pandemi-covid-19>. Diunduh tanggal 5 Agustus 2022.
- Badan Riset dan Inovasi Nasional. (2011). "Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia". <https://politik.brin.go.id/kolom/politik-internasional/menilik-alur-laut-kepulauan-indonesia-ii/>. Diunduh tanggal 15 Agustus 2022.
- Bisnis.com. (2016). "Impor Tinggi, Pengusaha Galangan Kapal Butuh Fasilitas Fiskal Yang Tepat". <https://ekonomi.bisnis.com/read/20161105/257/599291/impor-tinggi-pengusaha-galangan-kapal-butuh-fasilitas-fiskal-yang-tepat>. Diunduh tanggal 5 Agustus 2022.

Bisnis.com. (2019). "IMO dan Delegasi Indonesia Dorong Peran Perempuan di Dunia Maritim".

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20191129/98/1175915/imo-dan-delegasi-indonesia-dorong-peran-perempuan-di-dunia-maritim>.

Diunduh tanggal 23 Juni 2022.

CNN Indonesia. (2015). "BKPM Kantongi Komitmen Investasi Setengah Triliun dari Jepang".

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150526135230-92-55751/bkpm-kantongi-komitmen-investasi-setengah-triliun-dari-jepang>. Diunduh tanggal 20 November 2022.

IMO. (2019). "Member States".

<https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx>.

Diunduh tanggal 23 Desember 2022.

IMO. (2019). "Introduction to IMO".

<https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>. Diunduh tanggal 6

April 2022.

IMO. (2019). "Structure of IMO".

<https://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>. Diunduh tanggal 13

November 2022.

Indonews.id. 2020. "Alur Laut Kepulauan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia".

<https://indonews.id/artikel/311469/Alur-Laut-Kepulauan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia/>.

Diunduh tanggal 15 Agustus 2022.

Bisnis.com. (2019). "IMO dan Delegasi Indonesia Dorong Peran Perempuan di Dunia Maritim".

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20191129/98/1175915/imo-dan-delegasi-indonesia-dorong-peran-perempuan-di-dunia-maritim>.

Diunduh tanggal 23 Juni 2022.

Darilaut.id. (2019). "Indonesia Galang Dukungan Untuk Pencalonan Anggota IMO".

<https://darilaut.id/berita/indonesia-galang-dukungan-untuk-pencalonan-anggota-imo>. Diunduh tanggal 19 November 2022.

- Detiknews. (2019). "Menhub Galang Dukungan Untuk Jadi Anggota Dewan IMO". <https://news.detik.com/berita/d-4800703/menhub-galang-dukungan-untuk-jadi-anggota-dewan-imo>. Diunduh tanggal 20 November 2022.
- Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. (2012). "Industri Kapal Terhambat". <https://www.kemenperin.go.id/artikel/3802/Industri-Kapal-Terhambat>. Diunduh tanggal 5 Agustus 2022.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-berkomitmen-kuat-tingkatkan-peran-sebagai-anggota-dewan-imo-7755>. Diunduh tanggal 23 Desember 2022.
- Lautsehat.id. (2021). "Mengenal Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing". <https://lautsehat.id/ham/lautsehat/mengenal-illegal-unreported-and-unregulated-iuu-fishing/> Diunduh tanggal 5 Agustus 2022.
- Media Indonesia. (2019). "Indonesia Terpilih Kembali Menjadi Anggota Dewan IMO Kategori C". <https://mediaindonesia.com/ekonomi/274814/indonesia-terpilih-kembali-menjadi-anggota-dewan-imo-kategori-c>. Diunduh tanggal 20 November 2022.
- Merdeka. 2019. "Alasan di Balik Daya Saing Industri Galangan Kapal Indonesia Kalah Saing". <https://www.merdeka.com/uang/alasan-di-balik-daya-saing-industri-galangan-kapal-indonesia-kalah-saing.html>. Diunduh tanggal 5 Agustus 2022.
- PPI Swedia. (2016). "Menempa Anak Bangsa di Universitas Maritim Dunia". <https://ppiswedia.se/masakini/menempa-anak-bangsa-di-universitas-maritim-dunia/>. Diunduh tanggal 2 Juli 2022.
- Republika.co.id. (2017). "Duh, 70% Komponen Kapal Masih Impor". <https://www.republika.co.id/berita/olgy2s370/duh-70-persen-komponen-kapal-masih-impor>. Diunduh tanggal 10 Agustus 2022.

Tunas Bangsa Media. (2011). "Industri Perkapalan Nasional Tergantung Impor."

<https://www.tubasmedia.com/industri-perkapalan-nasional-tergantung-impor/>. Diunduh tanggal 5 Agustus 2022.