

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara yang terletak dengan kondisi yang strategis, terutama di Asia Tenggara. Negara ini terletak di lintang 6° LU-11°08 LS dan 95° BT-141° BT yang memiliki luas daratan seluas 1.922.570 km². Jika dilihat dari luasannya, masih banyak area yang belum terjangkau dan ditempati. Banyak pulau yang masih kosong dan hanya ditempati oleh masyarakat khas di area sekitar. Sedangkan luas perairannya mencapai 3.257.483 km². Hal ini terlihat jelas di peta Indonesia yang wilayahnya dikelilingi lautan luas dan berada di garis khatulistiwa. Dengan luas yang ada maka jumlah pulau yang tersedia kurang lebih 17.504 pulau, 6.000 pulau tidak berpenghuni dan tidak ingin ditempati. Alasannya bisa beragam mulai dari tidak ada penduduk, sulit dijangkau, masih banyak hewan buas, dan lain sebagainya. Hal ini karena kebanyakan penduduknya mendiami 4 pulau besar, yakni Pulau Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Indonesia memiliki batas laut maupun darat sehingga sering kali terlibat konflik dengan negara-negara tetangga (m.detik.com, 2019).

Dalam hal Geografis Negara Indonesia memiliki batas kedaulatan teritorial yaitu, Bagian Utara: di sebelah utara Indonesia berbatasan langsung dengan Malaysia, Singapura, Samudera Pasifik serta Filipina dan Thailand, Bagian Barat: berbatasan langsung dengan Samudera Hindia dan negara India, Bagian Selatan: Indonesia berbatasan langsung dengan Samudera Hindia dan Timor Leste, Bagian Timur : di bagian timur Indonesia berbatasan langsung dengan negara tetangga yang dulunya bagian dari Indonesia yaitu Papua Nugini. Indonesia memiliki 34 provinsi terbagi menjadi 416 kabupaten dan 98 kota atau 7.024 daerah setingkat kecamatan dan/atau

81.626 setingkat desa. Setiap provinsi terdapat gubernur dan DPRD provinsi. Kabupaten terdapat bupati dan DPRD Kabupaten, sedangkan kota yaitu wali kota dan DPRD Kota yang dipilih rakyat secara langsung melalui pemilu.

Berdasarkan data yang di sampaikan oleh Good News from Southeast Asia mengemukakan bahwa ada beberapa Negara yang memiliki pulau terbanyak di Dunia dan di akui oleh Dunia Internasional yaitu : United Kingdom (6.806 pulau), Jepang (6.852 pulau), Filipina (7.641 pulau), Australia (8.222 pulau), Indonesia (18.307 pulau), Kanada (lebih dari 30.000 pulau), Norwegia (lebih dari 50.000 pulau), Finlandia (179.584 pulau), Swedia (267.570 pulau) (kumparan.com, 2018). Dan berdasarkan data yang di sampaikan ke publik oleh Hipwee bahwa ada beberapa Negara di dunia yang memiliki garis pantai terpanjang yaitu : Selandia Baru (15.134 km), Amerika Serikat (19.924 km), Norwegia (25.148 km), Australia (25.760 km), Jepang (29.751 kilometer), Filipina (36.289 km), Greenland, Denmark (44.087 km), Indonesia (54.716 km), Kanada (202.080 km) (www.hipwee.com, 2014).

Dan berdasarkan data Statista dan di publikasi oleh Warta Ekonomi bahwa volume produksi ikan global meningkat pesat dalam dalam sembilan tahun terakhir. Pada tahun 2018, volume produksi ikan mencapai 178,8 juta ton, naik 21 persen dibandingkan tahun 2010 yang sebesar 148,1 juta ton, adapun negara yang menjadi penyumbang produksi ikan terbesar dunia yaitu : AS (5,36 juta ton), Peru (5,85 juta ton), Indonesia (6,10 juta ton), India (9,46 juta ton), China (58,8 juta ton) (m.wartaekonomi.co.id, 2019) .Maka dalam hal ini Indonesia memiliki potensi yang cukup strategis baik dalam hal geografis dan potensi sumber daya alam di bidang kelautan, hal ini tentu menjadi salah satu sumber perhatian yang harus di kembangkan dan di maksimalkan.

Menurut Wakil Ketua Dewan Perwakilan Daerah (DPD) RI Nono Sampono menyebut tiga peran strategis Indonesia di Kawasan Asia Pasifik dalam tujuan poros maritim dunia. “*Pertama*, menjaga kawasan ASEAN agar tidak masuk dalam wilayah konflik. *Kedua* adalah menjamin keamanan dan kelancaran arus pelayaran di perairan Indonesia khususnya dari dan ke laut Cina Selatan, *Ketiga*, Indonesia harus melakukan diplomasi maritim”. Diplomasi maritim itu dengan mengedepankan saling percaya dan kerja sama yang saling menguntungkan demi kepentingan bersama di kawasan (www.beritasatu.com, 2019).

Berdasarkan survei penduduk antar sensus (Supas) 2015 jumlah penduduk Indonesia pada 2019 diproyeksikan mencapai 266,91 juta jiwa. Menurut jenis kelamin, jumlah tersebut terdiri atas 134 juta jiwa laki-laki dan 132,89 juta jiwa perempuan. Indonesia saat ini sedang menikmati masa bonus demografi di mana jumlah penduduk usia produktif lebih banyak dari usia tidak produktif, yakni lebih dari 68% dari total populasi. Adapun penduduk dengan kelompok umur 0-14 tahun (usia anak-anak) mencapai 66,17 juta jiwa atau sekitar 24,8% dari total populasi. Kemudian penduduk kelompok umur 15-64 tahun (usia produktif) sebanyak 183,36 juta jiwa atau sebesar 68,7% dan kelompok umur lebih dari 65 tahun (usia sudah tidak produktif) berjumlah 17,37 juta jiwa atau sebesar 6,51% dari total populasi. Rasio ketergantungan (*dependency ratio*) penduduk Indonesia pada tahun 2019 mencapai 45,56%. Artinya setiap 100 orang yang berusia produktif (angkatan kerja) mempunyai tanggungan 46 penduduk tidak produktif (usia 0-14 tahun ditambah usia 65 tahun ke atas). Semakin tinggi rasio ketergantungan mengindikasikan semakin berat beban yang harus ditanggung oleh penduduk usia produktif untuk membiayai hidup penduduk tidak produktif (databoks.katadata.co.id, 2019).

Di dalam membentuk organisasi internasional, negara-negara anggotanya melalui organisasi tersebut akan berusaha

mencapai tujuan bersama dalam berbagai aspek kehidupan dan kerjasama internasional dan bukan untuk mencapai tujuan masing-masing negara ataupun suatu tujuan yang tidak dapat disepakati bersama, guna mencapai tujuan tersebut sebagai suatu kesatuan, organisasi internasional harus mempunyai kemampuan untuk melaksanakannya atas nama semua negara anggotanya (suryokusumo, 2015)

Dalam lingkungan hubungan Internasional ada pihak sebagai aktor Internasional, transnasional atau supransional ,seperti : PBB (Persatuan Bangsa-Bangsa),UE (Uni Eropa),MNC (Multi National Corporation),LSM (Lembaga Swadaya Masyarakat), IGOs (International Governmental Organizations), INGOs (International Non Governmental Organizations) dan sebagainya (Hoffman, 1960).

Mc.Clelland mendefinisikan Hubungan Internasional secara jelas sebagai studi interaksi tentang antara jenis-jenis kesatuan-kesatuan sosial tertentu, termasuk studi tentang keadaan-keadaan relevan yang mengelilingi interaksi (A.McClelland, 1986) . Hubungan internasional akan berkaitan dengan segala bentuk interaksi antara masyarakat negara-negara,baik yang dilakukan pemerintah ataupun warga negara. Hubungan internasional mencakup pengkajian terhadap politik luar negeri dan politik internasional, dan meliputi segala segi hubungan di antara berbagai negara di dunia (K.J.Holsti, 1992)

Prinsip Bebas Aktif dalam politik Luar Negeri Indonesia pada hakikatnya memiliki dua makna yang bisa dipahami yaitu : bertujuan untuk memelihara identitas nasional, dan yang kedua ialah untuk mewujudkan cita cita bangsa Indonesia yang mana tertuang dalam Amandemen Undang-undang dasar 1945 (UUD 1945), hal ini sesuai sebagaimana di kritik oleh Ubaedillah dan Abdul Razak dalam bukunya yaitu “ Benarkah ungkapan masyarakat Indonesia yang agamis dan ramah masih menjadi ciri khas Indonesia melalui kebijakan politik luar negeri bebas aktif ?” (Rozak,

2013) Dalam konteks demikian , Politik Luar Negeri Indonesia juga mengalami perubahan yang mendasar , yaitu bukan lagi sekedar “mendayung antara dua karang “ , seperti yang pernah di ungkapkan oleh wakil presiden Mohammad Hatta dalam pidatonya di depan Badan Pekerja Komite Nasional Indonesia Pusat (KNIP) pada tanggal 2 September 1948 (Hatta, 1976).

Dalam pelaksanaan kebijakan kemaritiman, Indonesia mengalami ancaman dan tantangan kemaritiman yang menjadi halangan dalam pelaksanaan kebijakan kemaritiman , sehingga melalui hal itu Indonesia telah melaksanakan kebijakan kemaritiman sejak di masa kemerdekaan yang diawali melalui presiden Soekarno dengan kebijakan pembentukan Dewan Maritim pada tahun 1960 , hal ini terus berlanjut hingga di masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo yang mana mengedepankan kebijakan kemaritiman berbasis terhadap Poros Maritim Dunia hal ini tentu di dukung dengan kemampuan sumber daya alam sektor maritim yang bisa di maksimalkan dan kemampuan sumber daya manusia yang bisa mengedepankan sektor Kemaritiman berbasis teknologi.

Sehingga melalui kebijakan kemaritiman, Indonesia perlu pengakuan dari Dunia Internasional dan forum Internasional yang mewadahi sektor Kemaritiman , maka melalui hal itu Indonesia bergabung di International Maritime Organization (IMO), Dalam Forum International Maritime Organizations (IMO) presiden Joko Widodo dalam pidatonya pada sidang ke -69 Marine Environment Protection Committee (MEPC) menegaskan bahwa Indonesia sebagai Negara Maritim menyampaikan mengenai pilar-pilar poros Maritim Dunia yaitu : Budaya Maritim, Sumber Daya Maritim, Interconnectivity Maritime, Infrastruktur Maritim, serta Diplomasi Maritim dan pertahanan Maritim (Dr.Rajab Ritonga, 2016). Hal ini membuktikan bahwa kehadiran langsung Presiden Indonesia Joko Widodo menegaskan posisi dan kemampuan sebagai Negara Poros Maritim Dunia.

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritim dari negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah lain seperti BIMCO, CMI, Greenpeace, dan IALA. Hasil dari pertemuan komite dan sub-komite IMO adalah konvensi internasional yang komprehensif yang didukung dengan ratusan rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional, yaitu:

1. Kegiatan yang ditujukan bagi pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional, antara lain International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) tahun 1974 dan 1978; Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) tahun 1973; dan Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) tahun 1978.
2. Kegiatan yang perlu untuk mendata adanya kecelakaan, termasuk mengenai regulasi dalam komunikasi keadaan darurat dan keselamatan, Konvensi SAR Internasional tahun 1979 dan International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) tahun 1990.
3. Adanya konvensi-konvensi yang menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban seperti International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) tahun

1969; Convention establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUNDConvention) tahun 1971; dan Athens Convention covering liability and compensation for passengers at sea (Athens Convention) tahun 1974.

Indonesia telah menjadi salah satu negara anggota dan aktif dalam berbagai kegiatan IMO sejak tahun 1961. Indonesia juga telah menunjukkan peran aktif serta perhatian dan dedikasi guna mempromosikan pengembangan kerja sama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk bidang perlindungan lingkungan laut, Indonesia pertama kali mencalonkan dan terpilih menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1973, untuk periode keanggotaan 1973-1975. Dua periode keanggotaan berikutnya yaitu 1975-1977 dan 1977-1979. Indonesia gagal menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1979-1981 dan 1981-1983. Pada Sidang Assembly ke-13 yaitu pada tahun 1983, Indonesia terpilih kembali menjadi anggota Dewan IMO dan selalu terpilih sampai saat ini.

Sebagai negara pihak dalam IMO, maka Indonesia juga wajib dan telah meratifikasi Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal (Basel Convention) tahun 1989; International Convention on Maritime Lines and Mortgages tahun 1993; dan Konvensi ILO 185 tentang Dokumen Identitas Pelaut tahun 1958.

Indonesia menjadi anggota Dewan IMO sejak 1973-1979 dan 1983- hingga sekarang. Pada pemilihan anggota Dewan IMO periode 2014-2015 yang lalu, Indonesia mencalonkan diri sebagai anggota Dewan IMO Kategori C dan terpilih dengan memperoleh 132 suara dari 154 suara yang sah. Dengan berakhirnya keanggotaan Indonesia pada akhir tahun 2015, Indonesia kembali mencalonkan diri untuk

menjadi anggota Dewan IMO periode 2016-2017 yang pemilihannya dilaksanakan pada bulan Desember 2015. Indonesia berhasil terpilih kembali dalam kategori C dengan memperoleh 127 suara dari 154 suara yang sah. Keberhasilan Indonesia pada pemilihan anggota Dewan IMO tentunya memberikan tantangan kepada Indonesia untuk meningkatkan jaminan keamanan dan keselamatan pelayaran yang efisien sekaligus juga meningkatkan perlindungan lingkungan laut. Dalam melaksanakan peran aktifnya sebagai anggota Dewan IMO, Indonesia berkewajiban untuk menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama dalam kegiatan pelayaran Indonesia.

Pada bulan Desember 2015 Indonesia menyatakan telah meratifikasi Ballast Water Management (BWM) Convention dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 132 Tahun 2015 tentang Pengesahan Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal. Dengan diratifikasinya Konvensi BWM tersebut Indonesia akan turut menjaga lingkungan maritim dengan melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap kapal-kapal asing yang membuang air ballas di wilayah perairan Indonesia (kemlu.go.id, 2018).

Pada pemilihan anggota dewan International Maritime Organization (IMO) kategori C telah berlangsung pada sidang Assembly ke-29 International Maritime Organization (IMO) di Markas Besar IMO di London, Indonesia menduduki peringkat ke delapan dari 23 negara yang mencalonkan diri. Pada pemilihan kali ini, terdapat 155 jumlah negara pemilih yang terdiri dari 154 suara sah dan 1 suara dinyatakan tidak sah. Sebanyak 23 negara mencalonkan diri untuk memperebutkan 20 kursi keanggotaan dewan IMO kategori C. Singapura menjadi negara yang menduduki peringkat pertama dengan perolehan jumlah suara sebanyak 145 suara, Peringkat kedua diraih oleh Turki (137), diikuti oleh Malta (136), Australia (132), Cyprus (132), Peru (131), Mesir (130), Kenya

(128), Indonesia (127), Afrika Selatan (127), Maroko (126), Denmark (125), Chile (126), Bahama (124), Belgia (123), Meksiko (122), Malaysia (120), Filipina (115), Liberia (114), Thailand (112). Sementara, tiga negara lainnya yang tidak masuk keanggotaan dewan IMO kategori C, yaitu: Jamaika (110), Arab Saudi (99), dan Iran (82) (dephub.go.id, 2015).

Negara Asia yang masuk kategori A adalah China, Jepang dan Korea Selatan. Sementara pada kategori B, ada India dan Bangladesh. China, Jepang dan Korea Selatan jelas sulit disaingi dalam waktu jangka pendek. Ketiga negara ini mendominasi industri perkapalan dunia. Terlebih China yang 6 pelabuhannya masuk dalam 10 besar yang tersibuk di dunia. India dan Bangladesh (kategori B) sejak berpuluh tahun mendominasi industri *shipbreaking* dunia. Di sisi lain, Singapura yang pelabuhannya merupakan hub port Asia lebih memilih 'bertarung' di kategori C (jurnalmaritim.com, 2017).

Delegasi Indonesia di International Maritime Organization (IMO) assembly ke-30 berhasil menyelesaikan tugasnya. Indonesia berhasil kembali terpilih menjadi anggota dewan IMO kategori C, periode 2018-2019. Indonesia dipastikan menjadi anggota IMO kategori C setelah dilakukan proses voting yang dipimpin langsung oleh Sekjen IMO Kitack Lim di kantor IMO, Albert Embankment, Lambeth, Indonesia kembali menjadi anggota Dewan IMO Kategori C periode 2018 – 2019 dengan mendapatkan 132 suara dan menduduki peringkat ke-8 dari 24 Negara anggota IMO yang mencalonkan di Dewan IMO Kategori C," ujar Rudiana. Dewan IMO kategori C merupakan perwakilan dari negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis. Dalam pemilihan ini, terdapat 172 negara pemilih yang memiliki 159 suara sah dan 1 suara dinyatakan tidak sah. Di Kategori C, Singapura menjadi negara yang menduduki peringkat pertama dengan perolehan jumlah suara sebanyak 142 suara," ujar Rudiana. Adapun peringkat kedua

diraih oleh Turki (138), diikuti oleh Cyprus (136), Malta (136), Moroko (134), Mesir (133), Meksiko (133), Indonesia (132), Malaysia (131), Peru (129), Belgia (128), Chile (126), Philipina (124), Denmark (123), Afrika Selatan (121), Jamaika (120), Kenya (120), Thailand (120), Liberia (116), Bahama (110).

Terpilihnya Indonesia sebagai anggota Dewan IMO ini merupakan buah dari diplomasi yang dilakukan delegasi ke para negara anggota. Selain itu, Indonesia juga melakukan langkah nyata dengan melakukan ratifikasi aturan maupun protokol yang diterapkan IMO. IMO adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang didirikan pada 1948. Badan ini bertanggung jawab atas isu-isu keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan terhadap polusi laut. IMO saat ini beranggotakan 174 negara serta 3 associate members dengan kantor pusat berada di Inggris (m.detik.com, 2017).

IMO adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal. Dewan IMO adalah organ eksekutif organisasi yang bertanggung jawab untuk mengawasi kerja dan kinerja organisasi. Dewan dipilih untuk jangka waktu 2 tahun. Terdapat 3 kategori Anggota Dewan International Maritime Organization yaitu Kategori A, B, dan C yaitu :

1. Anggota Dewan pada Kategori A merupakan 10 negara anggota dengan Armada terbesar.
2. Kategori B merupakan 10 negara Anggota Dewan dengan kepentingan terbesar dalam penggunaan jasa pelayaran.
3. Sedangkan Kategori C adalah 20 negara yang tidak masuk dalam anggota Dewan kategori A dan B, namun memiliki kepentingan

khusus dalam transportasi laut atau navigasi dan yang pemilihannya ke dalam anggota Dewan akan memastikan keterwakilan semua daerah geografis utama di dunia.

Sehingga melalui hal ini menjadi perhatian penulis bahwa ada kepentingan apa yang membuat pemerintah Indonesia di masa kepemimpinan Joko Widodo begitu ambisius ingin menjadi anggota Dewan tetap International Maritime Organisation (IMO), yang mana jika diperhatikan masih banyak agenda kebijakan luar negeri yang harus di prioritaskan dalam hal keaktifan di forum Internasional, Maka melalui keterlibatan Indonesia di IMO menjadi wadah bagi Indonesia untuk bisa memaksimalkan peluang kepentingan yang menjadi prioritas dalam agenda kerjasama internasional sektor Kemaritiman, keterlibatan Indonesia di forum mengedepankan beberapa kepentingan yang menjadi agenda nasional yaitu : Adanya kepentingan kedaulatan kemaritiman ,kepentingan keamanan kemaritiman, dan kepentingan ekonomi kemaritiman.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat ditarik rumusan masalah pada skripsi ini yaitu : *“Mengapa Indonesia berkepentingan untuk terpilih sebagai Anggota Dewan Dalam International Maritime Organisation (IMO) di Masa Kepemimpinan Joko Widodo (2014-2019)” ?*

C. Tujuan Penelitian

Berikut ini adalah tujuan dari penelitian skripsi dengan judul Kepentingan Indonesia dalam Upaya Mendapatkan Keanggotaan Tetap di International Maritime Organisation (IMO) di masa Kepemimpinan Joko Widodo, yaitu :

1. Untuk mengetahui lebih jauh mengenai pengambilan kebijakan politik luar negeri Indonesia dalam upaya mendapatkan keanggotaan tetap di International Maritime Organisation (IMO).
2. Untuk mengetahui alasan pemerintah Indonesia yang menginginkan posisi sebagai anggota tetap dalam International Maritime Organisation (IMO) di masa Kepemimpinan Joko Widodo.
3. Untuk Mengembangkan kajian penelitian yang berbasis pada mata kuliah Kebijakan Politik Luar Negeri, Organisasi Internasional, Teori Hubungan Internasional, kajian Geostrategis dan Geopolitik yang berdasarkan pada ruang lingkup Ilmu Hubungan Internasional.

D. Teori Kepentingan Nasional

Untuk memahami lebih lanjut dan menganalisa lebih detail mengenai Indonesia yang ikut berpartisipasi aktif di IMO sebagai salah satu cara untuk mendapatkan tujuan nasional maka penulis menggunakan Teori Kepentingan Nasional untuk bisa memahami kepentingan yang menjadi prioritas utama dalam hal kebijakan politik luar negeri Indonesia di masa presiden Joko Widodo.

Hans Morgethau dalam *Politics Among Nations* menyebut kepentingan nasional sebagai suatu *Power* yang dapat diartikan sebagai pengaruh/kekuasaan/kekuatan. Berbeda dengan Morgenthau, Paul Seabury mendefenisikan kepentingan nasional secara deskriptif dan normatif; secara deskriptif kepentingan nasional adalah tujuan yang harus dicapai oleh suatu bangsa secara tetap melalui kepemimpinan pemerintah. Sedang secara normatif kepentingan nasional adalah kumpulan cita-cita suatu bangsa yang berusaha dicapainya dengan berhubungan dengan Negara lain, Konsep Kepentingan nasional (*national interest*) oleh Jack C. Plano dan Roy Olton adalah tujuan mendasar serta faktor paling menentukan yang memandu para pembuat keputusan dalam

merumuskan politik luar negeri, kepentingan nasional merupakan konsepsi yang sangat umum dan merupakan unsur yang menjadi kebutuhan yang sangat vital bagi negara untuk mencakup kelangsungan hidup bangsa dan negara, kemerdekaan, keutuhan wilayah, keamanan militer, dan kesejahteraan ekonomi (Roy, 1999)

Dalam Teori kepentingan nasional ini, ada lima kategori umum yang dijadikan sasaran yang hendak dituju yaitu : (1) *self preservation*, yaitu hak untuk mempertahankan diri, dimana setiap negara berhak untuk menjaga dirinya dari berbagai kemungkinan ancaman yang akan mengganggu kestabilan negara; (2) *independence*, yang berarti tidak dijajah atau tunduk pada negara lain, setiap negara berhak untuk merdeka dan sudah merupakan hak nya sebagai negara dan juga dimana negara tidak untuk patuh terhadap negara lain; (3) *territorial integrity*, negara berhak untuk menjaga keutuhan wilayah atau teritorial negaranya; (4) *military security*, berarti tidak ada gangguan dari kekuatan militer negara lain, dengan kata lain tidak ada ancaman secara militer yang datang dari negara lain; (5) *economic wellbeing*, atau dapat disebut kesejahteraan ekonomi, sektor ekonomi harus selalu dijamin kesetabilannya oleh pemerintah agar tercipta kesejahteraan di negara tersebut.

Kepentingan Nasional (*National Interest*) adalah tujuan yang ingin dicapai sehubungan dengan kebutuhan bangsa/negara atau sehubungan dengan hal yang dicita-citakan. Dalam hal ini kepentingan nasional yang relatif tetap dan sama diantara semua negara/bangsa adalah keamanan (mencakup kelangsungan hidup rakyatnya dan kebutuhan wilayah) serta kesejahteraan. Kedua hal pokok ini yaitu keamanan (*Security*) dari kesejahteraan (*Prosperity*). Kepentingan nasional diidentikkan dengan dengan “tujuan nasional”.

Hans J. Morgenthau - menyatakan bahwa kepentingan nasional merupakan; Kemampuan minimum

negara-negara untuk melindungi dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan cultural dari gangguan negara-negara lain. Dari tinjauan itu, para pemimpin suatu negara dapat menurunkan suatu kebijakan spesifik terhadap negara lain bersifat kerjasama maupun konflik (A. Coulumbis, 1999)

Kepentingan adalah suatu hal yang ingin dicapai, sedangkan kepentingan nasional (*National Interest*) adalah kepentingan negara yang dijalankan oleh pembuat keputusan (*Decisions Maker*) terhadap negara lain dalam rangka merealisasikan agenda yang telah ditentukan sebelumnya. Kepentingan nasional terbagi atas dua kategori yaitu kepentingan praktis (jangka pendek) dan kepentingan kontinuitas (jangka panjang atau berlanjut).

Kepentingan nasional (*National Interest*), dalam konteks kepentingan jangka pendek/kepentingan praktis merupakan kebutuhan kepentingan suatu negara yang mendesak yang berhubungan dengan eksistensi kehidupannya dan bersifat seketika (instans), sedangkan kepentingan jangka panjang (kepentingan kontinuitas) merupakan kepentingan nasional yang diperoleh atas kontak dengan negara lain yang bersifat berkelanjutan (*kontinyu*). Hal ini sesuai dengan pendapat Benyamin Jowet yang mengungkapkan bahwa :

“The State come into existence originating in the bare needs of life and continuing in existence for the sake of good life”. (negara mendapatkan eksistensinya berdasarkan pada kebutuhan hidup yang mendesak dan kemudian tetap diperlukan keberadaannya untuk membina kehidupan yang lebih baik) (Jowett, 2003)

Sedang menurut Donald E Nuechterlin menyebutkan klasifikasi kepentingan nasional menjadi 4 jenis yaitu (Rudy, 2000) :

1. Kepentingan pertahanan yang diantaranya menyangkut kepentingan untuk melindungi warga negaranya serta wilayah dan sistem politiknya dari ancaman negara lain.

2. Kepentingan ekonomi yang menyangkut kepentingan pemerintah untuk meningkatkan perekonomian negara melalui hubungan ekonomi dengan negara lain.

3. Kepentingan tata internasional yang mana kepentingan untuk mewujudkan dan mempertahankan sistem politik dan ekonomi internasional yang menguntungkan bagi negaranya.

4. Kepentingan ideologi yang berkaitan dengan ideologi atau pandangan hidup (*way of life*).

Dalam hal ini, maka penulis menggunakan Teori Kepentingan Nasional yang di sampaikan oleh Hans J. Morgethau, bahwa Indonesia melalui IMO ingin menegaskan bahwa Indonesia ialah Negara Maritim di Dunia Internasional karna hal ini di dukung dengan kemampuan sumber daya alam dan kemampuan potensi sektor Kemaritiman yang jika di kelola dengan baik akan menjadi faktor pendukung dan penentu kemaritiman Indonesia di masa mendatang.

Kedaulatan, Keamanan dan Ekonomi menjadi perhatian penulis untuk menganalisis mengenai kebijakan Kemaritiman Indonesia terhadap keterlibatan di IMO, melalui IMO pada hakikatnya Indonesia ingin mendapatkan Kepentingan Nasional berupa perwujudan sebagai Negara Maritim Dunia dengan menekankan sektor Kedaulatan, Keamanan dan Ekonomi Kemaritiman, sehingga melalui ini Indonesia mendapatkan dukungan dan pengakuan dari forum IMO dan Negara Anggota IMO sebagai Negara Maritim Internasional.

Kemaritiman Indonesia tidak terlepas dari sejarah panjang semboyan “Bangsa Pelaut”, yang mana mayoritas penduduk awal Indonesia ialah penduduk pesisir yang bermata pencaharian sebagai Nelayan dan melaut adalah

rutinitas yang biasa dilakukan, sehingga konsepsi Kemaritiman pada hakikatnya bisa identik dengan Indonesia sebagai Negara Maritim, hal ini ditegaskan dengan adanya Deklarasi Juanda pada tanggal 13 Desember 1957 yang mana mengedepankan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) sebagai penopang awal pembentukan Kemaritiman Indonesia, maka penulis melalui ini ingin mengedepankan sektor kepentingan apa menjadi tujuan Indonesia untuk ikut aktif menjadi Anggota Dewan IMO di setiap kesempatan sidang pemilihan Anggota Dewan IMO.

E. Hipotesa

Indonesia Berkepentingan Untuk menjadi Anggota Dewan dalam International Maritime Organisation (IMO), karena :

Indonesia berkepentingan untuk mempengaruhi kebijakan IMO di forum PBB, sehingga Indonesia dapat melindungi kedaulatan kemaritiman, melindungi keamanan kemaritiman dan melindungi perekonomian maritim.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian yang dilakukan dalam penulisan skripsi ini adalah jenis penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif analitis. Metode ini umumnya digunakan dalam bidang sosial dan politik guna mendapatkan hasil yang relevan karena kompleksitasnya. Penelitian kualitatif digunakan untuk menganalisa bagian data yang ilustratif dengan mengembangkan hipotesis dan mengeksplorasi fenomena yang ada, Metode penelitian ini fokus pada suatu proses dan peristiwa tertentu secara interaktif dan ditambahkan unit analisa menggunakan pendekatan terhadap studi kasus. Studi

kasus merupakan uraian serta penjelasan komprehensif mengenai berbagai aspek dalam suatu penelitian untuk memaparkan fakta yang lebih empiris dan aktual.

2. Teknik Pengumpulan Data

Metode penelitian kualitatif adalah metode dimana data yang dikumpulkan untuk melengkapi pernyataan didalam skripsi ini menggunakan kalimat yang tersusun dalam frasa dan bukan menunjukkan kalkulasi data berupa angka. Maka dalam teknik pengumpulan data yang digunakan dalam skripsi ini, penulis menggunakan penelitian kepustakaan (library research), yakni pemanfaatan karya buku secara tertulis maupun e-book. Dalam penelitian kepustakaan, penulis mengumpulkan data menggunakan metode literatur dari berbagai sumber, seperti buku-buku, makalah ilmiah, jurnal, koran, majalah, artikel dan sumber lainnya yang dianggap relevan dengan pokok bahasan skripsi.

3. Teknik Analisa

Penulisan skripsi ini merupakan penelitian yang didasarkan pada kajian deskriptif analitis. Sehingga penulis kemudian menganalisa data yang diperoleh dengan menggunakan kerangka teori yang telah ditentukan.

G. Jangkauan Penelitian

Untuk membatasi masalah yang akan dijelaskan dalam skripsi ini dengan judul Kepentingan Indonesia dalam Upaya Mendapatkan Keanggotaan Dewan Tetap di International Maritime Organisation (IMO) pada Era Joko Widodo, maka penulis memberikan batasan penelitian berupa batasan pembahasan, yaitu dimulai pada tahun 2014 hingga pada tahun 2019. Sehingga melalui pembatasan jangkauan penelitian ini bisa di perhatikan pada tahun

2014 merupakan masa awal kepemimpinan Presiden Joko Widodo, dimana di tahun itu juga di sampaikan salah satu program kerja untuk lima tahun kedepan yaitu menjadikan Indonesia sebagai Negara Poros Maritim Dunia, hal ini di sampaikan melalui pidato kepresidenan di Myanmar (Nay Pyi Taw) dalam Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur. Dan sejak jangka waktu kepemimpinan Presiden Joko Widodo hingga di akhir masa jabatan akan menjadi penelitian penulis untuk menganalisis kebijakan maupun keterlibatan aktif pemerintah Indonesia di forum Internasional, adapun di tahun 2019 sebagai batasan penelitian penulis karna hal ini merupakan di masa akhir masa jabatan dari kepemimpinan Presiden Joko Widodo. Sehingga dalam kurun waktu tersebut akan menjadi perhatian penulis terhadap kebijakan pemerintah Indonesia yang selalu ikut terlibat aktif di International Maritime Organisation (IMO) yang mana Indonesia selalu berusaha aktif untuk bisa menjadi anggota dewan tetap dalam forum berbasis kemaritiman Internasional tersebut.

H. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan skripsi ini, penulis akan membagi penjabaran menjadi beberapa bab yang saling memiliki keterkaitan. Berikut adalah perumusan (lima) bab dalam karya skripsi ini ;

BAB I merupakan bab yang berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, landasan teoritik, hipotesa, metode penulisan, tujuan penelitian, batasan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II berisi gambaran dinamika Kebijakan Kemaritiman Indonesia dimulai dari adanya Ancaman dan Tantangan kemaritiman di Indonesia , adanya Kebijakan Kemaritiman Indonesia sebelum

kepemimpinan Presiden Joko Widodo dan Kebijakan Kemaritiman di masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo (2014-2019) melalui Kebijakan Poros Maritim Dunia, dan penjelasan secara detail mengenai Pilar Utama Kemaritiman Indonesia di masa Presiden Joko Widodo

BAB III berisi deskripsi IMO sebagai organisasi kerjasama internasional, Penulis akan menjelaskan sejarah perkembangan IMO hingga perannya sebagai Organisasi Internasional dan bagian Struktur Keanggotaan IMO, Posisi Indonesia sebagai Anggota Dewan IMO, dan bukti keseriusan keterlibatan aktif Indonesia di IMO melalui Meratifikasi Konvensi yang di sepakati dan di keluarkan di IMO

BAB IV membahas poin-poin yang tertera dalam hipotesa pada penelitian ini. Penulis akan menjabarkan alasan yang mendorong Indonesia menginginkan posisi sebagai anggota dewan tetap dalam IMO, yaitu : Pemerintah Indonesia berkepentingan untuk menjaga Kedaulatan yang berbasis Kemaritiman , Menjaga Keamanan berbasis Kemaritiman, dan memaksimalkan potensi Ekonomi yang berbasis Kemaritiman.

BAB V Merupakan bab penutup atau kesimpulan dari keseluruhan bab yang telah dijabarkan sebelumnya. Berisi mengenai ringkasan singkat, rinci dan jelas mengenai penelitian yang disusun penulis.