



# IMPLEMENTASI HUKUM AMANNA GAPPA TERHADAP KEBIJAKAN MARITIM NASIONAL INDONESIA

Nur Fitriani Ramadani, Atika Puspita Marzaman  
Universitas Hasanuddin  
nurfitriramadani234@gmail.com  
tika.marzaman@gmail.com

---

## Article Info

### Keywords:

Amanna Gappa Law, Maritime Policy, world maritime axis

Received 01/11/2023  
Accepted 13/12/2023  
Available online  
15/12/2023

---

## Abstract

The Amanna Gappa Law has the same goal as the Indonesian Maritime Policy, namely advancing the archipelago's maritime sector. The steps taken within the maritime policy framework will play an important role in protecting the marine environment, improving the welfare of maritime communities, and encouraging sustainable economic growth in Indonesia's vast maritime region. For this reason, the author is interested in highlighting the implementation of the Amanna Gappa Law in Indonesian maritime policy. The method used by the author in this article is the Literature Review method. Information collection was carried out in October 2023. The literature review method is described as a systematic and evaluative procedure for finding, evaluating, and integrating concepts from previous research that are appropriate to the topic that will be discussed in this article. The Amanna Gappa law is currently no longer used, but this law is proof that there was a system that regulated shipping and trade in ancient times. Nowadays, the system that regulates shipping and trade was initiated through the Indonesian Maritime Policy which is guided by Indonesia's development. Even though the Amanna Gappa Law system is no longer in use, the system that regulates Indonesian trade and shipping continues to develop. The contents of the articles of the Amanna Gappa Law can be seen to be related to Indonesian maritime policy. This connection can be seen from the importance of regulating economic systems, security and trade in maritime affairs.

---

## A. PENDAHULUAN

Pada era Raja Gowa ke-9, pemerintahannya berfokus pada sektor maritim serta, pada wilayah kekuasaannya yaitu Makassar telah terbentuk syahbandar dan pelabuhan sebagai pusat perdagangan rempah Nusantara. Pemindehan pusat pemerintah dari Perbukitan Tamalate ke kawasan pelabuhan Somba Opu, yang

terletak dekat muara Sungai Je'neberang, menandai suatu transisi yang signifikan. I Daeng Pamatte diangkat sebagai nahkoda pelabuhan perdana pada masa peralihan ini. Rentetan kejadian tersebut menjadi titik awal penggerak dalam mengangkat kedudukan masyarakat Makassar di jalur perdagangan.

Pelabuhan yang menghadap ke sebelah barat serta dekat dengan muara sungai menjadikan wilayah pelabuhan tersebut strategis sehingga menjadi penghubung antar kerajaan di bagian timur Nusantara. Kesuksesan Makassar menjadi pusat perdagangan rempah maritim saat itu tidak lepas dari penguatan norma perdagangan dan pelayaran. Norma atau hukum pelayaran dan perdagangan saat itu hadir sebagai superstruktur yang mengatur segala aktivitas di pelabuhan. Kegiatan perdagangan juga diatur seperti pajak pelabuhan, pajak kapal, pajak bongkar muat dan kontrak kerja. Hal tersebut menjadikan pelabuhan Makassar unggul dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan lainnya. Keunggulannya tersebut menyebabkan VOC tertarik menaklukkan pelabuhan tersebut.

Pada tahun 1615, VOC melakukan hubungan pertama dengan pelabuhan Makassar dan akhirnya pada tahun 1667 mereka melakukan penaklukan. Penaklukan tersebut dilakukan melalui Perang Makassar yang menghasilkan perjanjian Bongaya. VOC menjadikan pelabuhan Makassar hanya sebagai pos pengaman selama masa kebijakan monopoli perdagangan rempah dari Maluku. Pada saat itu, seorang pribumi yaitu Arung Palakka yang menjadi mitra VOC dalam Perang Makassar melakukan penghancuran di pelabuhan-pelabuhan kecil di pesisir Sulawesi Selatan termasuk pelabuhan Wajo. Hal ini menyebabkan masyarakat Wajo melakukan migrasi ke beberapa daerah, salah satunya di Makassar yang saat itu dikuasai oleh VOC. Dengan izin VOC warga Wajo dapat tinggal di daerah Makassar. Selama mereka tinggal di daerah tersebut, masyarakat Wajo melihat kemunduran dari Pelabuhan Makassar yang dulunya sangat berjaya. Hal ini mendorong masyarakat setempat untuk berintegrasi guna mendukung aktivitas perdagangan dan pelayaran mereka.

Dalam pertemuan tersebut lahirlah peraturan mengenai pelayaran dan perdagangan. Peraturan tersebut adalah peraturan Amanna Gappa atau biasa disebut Hukum Amanna Gappa. Amanna Gappa adalah Mattoa Wajo ketiga dari suku Wajo yang tinggal di Makassar. Amanna Gappa menulis buku berjudul Ade' Allopi-loping Talkanna Pabalue (Hukum Perdagangan dan Navigasi) pada tahun 1676. Hukum ini dianut oleh masyarakat adat (Wajo, Bone, Makassar, Mandar). Hukum

Amanna Gappa kemudian menjadi pedoman pelayaran dan kegiatan niaga penduduk pribumi saat itu.

Pada zaman sekarang kebijakan yang diterapkan Indonesia dalam sektor maritim meliputi perdagangan dan tata kelola pelabuhan telah berkembang. Kebijakan tersebut memiliki tujuan yang sama dengan hukum Amanna Gappa yaitu memajukan sektor kemaritiman Nusantara. Kebijakan maritim nasional Indonesia mencerminkan pentingnya laut dan pelayaran bagi perekonomian dan keamanan nasional, serta komitmen untuk mengelolanya secara berkelanjutan. Langkah-langkah yang diambil dalam kerangka kebijakan ini akan berperan penting dalam melindungi lingkungan laut, meningkatkan kesejahteraan masyarakat maritim, dan mendorong pertumbuhan ekonomi berkelanjutan di wilayah maritim Indonesia yang luas. Oleh karena itu penulis tertarik mengangkat pengimplementasian Hukum Amanna Gappa dalam kebijakan maritim Indonesia.

## **B. METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan oleh penulis dalam artikel ini yaitu metode *Literature Review*. Pengumpulan informasi dilakukan pada bulan Oktober 2023. Metode Tinjauan literatur dapat digambarkan sebagai prosedur sistematis dan evaluatif untuk menemukan, mengevaluasi, dan mengintegrasikan konsep dari penelitian ilmiah sebelumnya yang sesuai dengan topik yang akan dibahas dalam artikel ini. Melalui metode ini, penulis dapat menganalisis pengetahuan dan menggabungkan data terkait dengan topik penelitian.

## **C. HASIL DAN DISKUSI**

### **Hukum Amanna Gappa**

Tekanan yang diberikan VOC pada sektor perdagangan di Makassar didasarkan pada perjanjian Bongaya yang dibuat pada tanggal 18 November 1667. Perjanjian ini membawa perubahan baru dalam perniagaan di Makassar. Makassar yang dulunya terkenal akan pelabuhannya sebagai pusat perdagangan rempah, kini berubah jauh akibat kebijakan yang dikeluarkan VOC. Sejak saat itu Makassar hanya dijadikan sebagai pos monopoli perdagangan rempah-rempah dari Maluku. Pelabuhan Makassar tidak hanya menghadapi ancaman eksternal dari VOC tetapi juga tantangan internal di Sulawesi Selatan. Dorongan untuk memperluas wilayah membuat Arung Palakka, penguasa Kerajaan Bone, memulai serangan terhadap

wilayah kekuasaan Wajo. Di tengah penguasaan VOC, Kerajaan Wajo yang terletak dibagian utara Sulawesi masih bertahan dalam dunia perdagangan walaupun hanya di wilayah pesisir.

Pada tahun 1670, kerajaan Wajo mengalami kehancuran yang disebabkan oleh Arung Palakka. Usaha yang dilakukan Arung Palakka untuk mendukung aktivitas perdagangan maritim yaitu membangun bandar di muara Sungai Cenrana, yang merupakan jalur pelayaran dari perdagangan Wajo. Akibat kebijakan ini masyarakat Wajo banyak mengalami kelaparan dan mendorong mereka untuk bermigrasi ke daerah lain salah satunya Makassar yang saat itu duduki oleh VOC. Pada tahun 1672, dengan izin VOC masyarakat Wajo dapat menetap di Makassar. Saat itu mereka diberikan wilayah untuk bermukim di sebelah timur Pelabuhan Makassar. Selama mereka bermukim di wilayah tersebut, mereka mengangkat seorang pemimpin (Matoa) yang merupakan orang Wajo. Seorang Matoa ke-3 yang bernama Amanna Gappa. Matoa inilah yang membangun kembali sistem pelayaran dan perdagangan.

Pada tahun 1676, masyarakat pribumi mulai mengadakan pertemuan untuk merespon kebijakan yang dikeluarkan oleh Belanda (VOC) yang hanya menjadikan Pelabuhan Makassar sebagai pos monopoli perdagangan rempah-rempah dari Maluku. Pertemuan tersebut diadakan di Masjid Wajo. Amanna Gappa sebagai pemimpin pertemuan tersebut mengundang para pedagang dari daerah Makassar, Bone, dan Wajo untuk membahas mengenai adat kebiasaan berperahu dan aturan-aturan dalam berdagang (Ade Aloping-loping Ribicaranna Pa'balu'e) yang saat ini disebut sebagai Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa. Berikut penjabaran pasal-pasal dalam Hukum Amanna Gappa :

**Tabel I. Penjabaran Makna Pasal Dalam Hukum Amanna Gappa**

No. Pasal	Penjabaran Pasal
1	Perkara sewa muatan perahu
2	Perkara nahkoda perahu
3	Perkara dagangan yang kembali karena tidak laku
4	Perkara nahkoda yang mengubah haluan kapal
5	Perkara alat-alat perahu secara keseluruhan
6	Perkara persyaratan nahkoda perahu
7	Perkara berjualan (berdagang)
8	Perkara berhutang di pasar dalam perjalanannya
9	Perkara warisan

10	Perkara pertengkaran dalam konteks perdagangan
11	Perkara pertengkaran dalam konteks perjalanan
12	Perkara peraturan pembagian laba
13	Perkara pinjam dan meminjam
14	Perkara seseorang yang membayar dengan memberikan barangnya
15	Perkara <i>rangeng-rangeng</i> pembawa barang dagangan
16	Perkara pedagang yang meninggal dalam perjalanannya
17	Perkara macam-macam barang dagangan yang dipinjam
18	Perkara kawula
19	Perkara ana'guru yang mengambil uang
20	Perkara seseorang yang dipungut di laut selama perjalanan
21	Perkara amanat Amanna Gappa kepada seluruh orang Wajo

Sumber: O.L. Tobing, 1961

Amanagappa menunjukkan komitmen yang kuat terhadap kesetaraan dan keterbukaan ketika merumuskan peraturan perdagangan dan perdagangan yang berlaku pada era tersebut. Gagasan tentang transparansi dan keadilan, yang kualitasnya sudah berkurang dalam sistem perdagangan masa kini, pernah sangat diapresiasi oleh para pedagang-pedagang yang berasal dari wilayah Bugis-Makassar. (Januar et al., 2020)

### **Kebijakan Maritim Indonesia**

Kebijakan Maritim Indonesia merupakan kerangka kebijakan yang dirancang untuk mengelola, melindungi dan memanfaatkan sumber daya kelautan Indonesia secara berkelanjutan, sekaligus meningkatkan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi dalam sektor maritim. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki sumber daya laut yang melimpah, garis pantai sepanjang ratusan ribu kilometer, dan banyak pulau. Oleh karena itu, kebijakan maritim memainkan peran penting dalam strategi nasional Indonesia. Fokus utama kebijakan ini mencakup upaya menjaga kedaulatan maritim, mengelola sumber daya kelautan dan perikanan secara bijaksana, meningkatkan infrastruktur maritim yang mencakup pelabuhan dan galangan kapal, memperkuat keamanan maritim, dan mendorong pertumbuhan industri dan perdagangan maritim.

Kekayaan sumber daya kelautan dan sejarah maritim Indonesia yang dulu berjaya, telah memacu semangat baru untuk merevitalisasi warisan maritim

Indonesia. Deklarasi Djuanda tahun 1957 mengobarkan optimisme akan kebangkitan kembali keunggulan Indonesia sebagai negara maritim. Fase berikutnya memerlukan transformasi pola pikir, sikap, dan perilaku nasional, yang dilandasi oleh pengakuan mendalam terhadap luasnya wilayah maritim yang dimiliki Indonesia, sehingga mendorong pembangunan yang berorientasi pada laut. Oleh karena itu, pembentukan visi maritim menjadi suatu keharusan yang krusial dan wajib bagi bangsa Indonesia. Visi maritim ini telah digagas pada masa Presiden Jokowi menjabat.

Di bawah pemerintahan Presiden Jokowi, telah ada upaya politik untuk mengangkat Indonesia sebagai poros maritim global. Tujuannya adalah untuk menjadikan Indonesia sebagai pemain utama dalam urusan maritim, dengan kedaulatan, kemajuan, kemandirian, kekuatan, dan kemampuan memberikan kontribusi positif terhadap keamanan dan harmoni regional serta global, sesuai dengan kepentingan nasional. Untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, perkembangan sektor maritim yang cepat sangat diperlukan, dengan memperhatikan kesejahteraan seluruh penduduk Indonesia. Dalam konteks ini, penting untuk memberikan penjelasan komprehensif mengenai peran, potensi, dan prospek Indonesia untuk mencapai tujuan Poros Maritim Dunia. Domain maritim melibatkan berbagai aspek, sehingga memerlukan kebijaksanaan strategis dan penekanan pada bidang-bidang tertentu untuk upaya bersama.

No 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005–2025, dan UU No 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, menetapkan tujuan pembangunan Indonesia dan menjadi dasar perumusan kebijakan maritim negara. Untuk mencapai ambisi dari visi dan misi maritim Indonesia, penting untuk memastikan bahwa visi dan tujuan tersebut selaras dengan kepentingan nasional, prinsip keadilan, dan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Pembentukan kebijakan maritim Indonesia didasarkan pada enam prinsip utama, antara lain:

1. Wawasan nusantara, meliputi upaya mewujudkan kesatuan nusantara dalam berbagai aspek, baik politik, sosial, ekonomi, budaya, serta keamanan dan pertahanan.
2. Pembangunan berkelanjutan mengacu pada tindakan yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan generasi sekarang dan masa depan.

3. Ekonomi biru (*Blue Economy*) adalah pendekatan pertumbuhan ekonomi yang menyelaraskan pelestarian sumber daya dan kesadaran lingkungan dengan pembangunan lingkungan darat dan laut.
4. Pengelolaan yang bercirikan transparansi dan integrasi.
5. Keterlibatan aktif para pemangku kepentingan sangat penting dalam tahapan perencanaan, pelaksanaan, pemantauan, dan pengaturan, sesuai dengan perannya masing-masing.
6. Menjunjung tinggi kesetaraan dan keadilan, memastikan bahwa setiap individu atau komunitas, tanpa memandang jenis kelamin, ras, agama, kepercayaan, atau latar belakang etnis, diperlakukan dengan tidak memihak, setara, dan saling menguntungkan. Pertimbangan khusus diberikan kepada mereka yang tinggal di daerah terpencil di Indonesia.

Dalam kebijakan maritim Indonesia, didasarkan pada tujuh pilar yang merangkum prinsip-prinsip utama dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya kemaritiman. Berikut merupakan pilar-pilar kebijakan maritim Indonesia :

1. Pengelolaan sumber daya kelautan dan sumber daya manusia, termasuk upaya pengelolaan stok ikan secara berkelanjutan, perlindungan lingkungan laut, dan pengembangan sumber daya manusia yang terkait dengan sektor kelautan.
2. Keamanan, pertahanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut, berkaitan dengan upaya menjamin keamanan dan pertahanan di perairan nasional, penegakan hukum maritim, serta keselamatan transportasi dan kegiatan maritim lainnya.
3. Tata kelola dan kelembagaan kelautan, termasuk pengaturan dan pengelolaan sumber daya kelautan, serta pembentukan lembaga yang bertanggung jawab terhadap pengelolaan dan pengawasan sektor kelautan.
4. Ekonomi dan infrastruktur maritim, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat, mencakup pengembangan ekonomi maritim, termasuk investasi pada infrastruktur maritim seperti pelabuhan, galangan kapal, dan upaya reformasi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat maritim.
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut, dengan fokus pada zonasi dan pengaturan wilayah perairan, serta upaya perlindungan lingkungan laut seperti ekosistem terumbu karang.

6. Budaya maritim bertujuan untuk meningkatkan pemahaman seluruh lapisan masyarakat mengenai pengetahuan kelautan untuk mengoptimalkan pembangunan maritim nasional yang berkelanjutan.
7. Diplomasi maritim merupakan pelaksanaan kebijakan luar negeri untuk mengoptimalkan sumber daya kelautan dan memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan peraturan nasional dan hukum internasional.

Dengan demikian, kebijakan maritim Indonesia mencerminkan komitmen untuk secara bijaksana mengelola dan memanfaatkan kekayaan potensi laut, menjaga lingkungan laut, dan mendukung pertumbuhan ekonomi berkelanjutan di sektor kelautan dan kelautan.

### **Pengimplementasian Hukum Amanna Gappa Terhadap Kebijakan Maritim Indonesia**

Hukum Amanagappa merupakan sistem hukum tradisional yang digunakan oleh suku Bugis di Indonesia, khususnya dalam konteks pelayaran dan perdagangan maritim. Hukum Amanna Gappa saat ini sudah tidak digunakan namun hukum inilah yang menjadi bukti bahwa terdapat sistem yang mengatur pelayaran dan perdagangan zaman dulu.

Pada zaman sekarang sistem yang mengatur pelayaran dan perdagangan, dicetuskan melalui Kebijakan Maritim Indonesia yang berpedoman pada pembangunan Indonesia. Meskipun Hukum Amanna Gappa sudah tidak digunakan dan tidak diterapkan langsung, namun isi pasal dari hukum ini dapat dilihat keterkaitannya dengan kebijakan maritim Indonesia. Keterkaitan tersebut dilihat pada beberapa pasal Hukum Amanna Gappa yang membahas mengenai sektor perdagangan. Sektor perdagangan sangat diatur dalam pasal hukum Amanna Gappa karena sektor itulah yang paling utama di pelabuhan. Hal ini juga diatur dalam Kebijakan Maritim Indonesia. Perdagangan merupakan faktor penting dalam menunjang ekonomi masyarakat maritim. Dalam meningkatkan ekonomi maritim diperlukannya pemberdayaan masyarakat lokal agar dapat tercipta kesejahteraan di masyarakat.

Dalam beberapa pasal Hukum Amanna Gappa dibahas mengenai penegakan hukum, dan keselamatan di laut. Pada pasal 11 Hukum Amanna Gappa yang mengatur mengenai pertengkaran selama pelayaran merupakan hal yang unik. Dalam pertengkaran tersebut harus diselesaikan terlebih dahulu di kapal, baru



mereka diperkenankan ke daratan. Hal ini disebabkan karena setiap negeri yang disinggahi mempunyai hakim sendiri dan tidak diperkenankan membawa kesusahan dari luar kepada pemimpin negeri yang didatangi. Kebijakan Maritim Indonesia juga membahas mengenai keamanan, pertahanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut. Dapat dilihat bahwa dari sistem tradisional hingga sekarang, hal tersebut harus diatur agar proses aktivitas maritim berjalan lancar.

Keterkaitan Hukum Amanna Gappa dengan Kebijakan Maritim Indonesia dapat memiliki beberapa aspek dampak dan manfaat yang dapat dipertimbangkan:

1. Pemahaman tradisi maritim: Integrasi Hukum Amanna Gappa ke dalam kebijakan maritim nasional akan membantu untuk lebih memahami dan menghormati kekayaan tradisi maritim Indonesia.
2. Perlindungan budaya lokal: Pengakuan dan kepatuhan terhadap Hukum Amanna Gappa dalam kebijakan maritim dapat membantu melindungi warisan budaya lokal, seperti teknik pembuatan kapal tradisional dan praktik maritim tradisional.
3. Kesejahteraan ekonomi: Memberdayakan masyarakat lokal untuk terlibat dalam industri dan perdagangan maritim dapat meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat.

Amanna Gappa sangat adil dan transparan dalam menulis pasal demi pasal sistem hukum dagang yang berlaku saat itu. Konsep transparansi dan keadilan yang kini mulai memudar dalam sistem perdagangan, pernah sangat dijunjung tinggi oleh para pedagang di Bugis-Makassar. Kebijakan maritim saat ini diharapkan dapat membangun sektor kemaritiman lebih baik lagi.

#### **D. KESIMPULAN**

Hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa menjadi contoh komitmen kolektif masyarakat adat (Wajo, Bone, Makassar) pada masa itu untuk membangkitkan kembali kejayaan pelabuhan Makassar. Mereka awalnya menetapkan standar atau norma yang disepakati. Standar-standar ini mengatur sektor utama dari pelabuhan yaitu pelayaran dan perdagangan. Pada masa pemerintahan VOC, kehadiran Hukum Amanna Gappa menjadi elemen fundamental identitas maritim di wilayah timur nusantara, di tengah dominasi VOC, sistem yang mengatur pelayaran dan perdagangan yaitu Hukum Amanna Gappa mengatasi kekosongan aktivitas maritim yang disebabkan oleh kebijakan

VOC. Kebijakan inilah yang mengatur sistem kemaritiman zaman dulu di wilayah Makassar.

Pada zaman sekarang, selama masa presiden Jokowi dimunculkannya Kebijakan nasional Indonesia dengan tujuan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Agar mewujudkan tujuan tersebut dibentuklah prinsip dasar dan pilar-pilar kebijakan maritim Indonesia. Prinsip dasar dan pilar-pilar kebijakan maritim Indonesia membahas seputar pentingnya pembangunan ekonomi, infrastruktur, birokrasi, pengembangan SDM dan SDA dalam meningkatkan sektor kemaritiman Indonesia.

Meskipun sistem Hukum Amanna Gappa sudah tidak digunakan dan diterapkan dalam mencetuskan kebijakan, sistem yang mengatur perdagangan dan pelayaran Indonesia terus berkembang. Isi pasal dari Hukum Amanna Gappa dapat dilihat keterkaitannya dengan kebijakan maritim Indonesia. Keterkaitan tersebut dilihat dari pentingnya pengaturan sistem ekonomi, keamanan, perdagangan dalam kemaritiman. Saat ini kebijakan maritim Indonesia diharapkan dapat mengembangkan perekonomian dan meningkatkan kesejahteraan negara dan masyarakat maritim Indonesia.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku**

Bambang Budi Utomo. (2016). *Warisan Bahari Indonesia*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

O.L. Tobing. (1961). *HUKUM PELAYARAN DAN PERDAGANGAN AMANNA GAPPA*. Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara.

### **Artikel Jurnal**

Januar, R., Tinggi, S., & Kelautan, T. (2020). *Paradigma Akuntansi Makassar dalam Hk Pelayaran dan Perdagangan Amannagappa*.

Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 13(Juli), 19.

Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman RI. (2017). Kebijakan Kelautan Indonesia. *Maritim.Go.Id*, 70. [https://maritim.go.id/konten/unggah/2017/07/Kebijakan\\_Kelautan\\_Indonesia\\_-\\_Indo\\_vers.pdf](https://maritim.go.id/konten/unggah/2017/07/Kebijakan_Kelautan_Indonesia_-_Indo_vers.pdf)

Kristiyanti, S.Kom, M.M, M., & Fauziningrum, E. (2022). Managing Indonesia To

Become the World Maritime Axis. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 22(2), 111. <https://doi.org/10.33556/jstm.v22i2.316>

Retno Mulatsih. (2008). PELAYARAN SEBAGAI PENDUKUNG TUMBUH KEMBANG EKONOMI MARITIM Retno. *J. Sain Dan Tek Maritim*, VI, 76–83.

Sampara, D., & Lukman, M. A. (2021). *KEPEMIMPINAN BAHARI GHALIAINDoNESIA*. 1–270.

### Website Artikel

Ach. Hidayat Alsair. (2021). *Amanna Gappa, Aturan Bugis Kuno Penginspirasi Konvensi Laut*. <https://sulsel.idntimes.com/life/education/ahmad-hidayat-alsair/amanna-gappa-peraturan-kuno-yang-menjadi-konsep-konvensi-laut-sedunia?page=all>

Jalur Rempah.kemdikbud. (2020). *Aksara Lontara & Hukum Amanna Gappa: Jejak Jalur Rempah Makassar*. <https://jalurrempah.kemdikbud.go.id/artikel/aksara-lontara-hukum-amanna-gappa-jejak-jalur-rempah-makassar>

JDIH MARVES. (2022, February 25). *Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025*. <https://jdih.maritim.go.id/id/rencana-aksi-kebijakan-kelautan-indonesia-tahun-2021-2025>