**BAB I**

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang Penelitian**

Salah satu unsur yang harus dipenuhi untuk terbentuknya suatu negara antara lain yaitu pemerintahan yang berdaulat atau kedaulatan. Dimana hal itu merupakan simbol adanya hukum yang berlaku di negara tersebut. Kedaulatan ini bersifat tunggal, asli dan abadi. Tunggal berarti hanya ada satu kekuasaan tertinggi dan tidak dapat dibagi-bagi. Asli berarti kekuasaan itu berasal dari negara itu sendiri bukan lahir dari kekuasaan negara lain. Sedangkan abadi berarti kedaulatan negara itu berlangsung terus menerus tanpa terputus-putus.[[1]](#footnote-1)

Sebagai negara berdaulat, pada prinsipnya Indonesia dapat menentukan bentuk negara, pemerintahan, organisasi kekuasaan kedalam maupun keluar, mengatur hubungan dengan warga negaranya, membuat dan melaksanakan undang-undang dasar, serta mengatur wilayah darat, laut maupun udara, baik untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan dan lain-lain.[[2]](#footnote-2) Sebagai konsekuensi dari suatu wilayah yang telah didaulatkan adalah negara tersebut berdaulat sepenuhnya untuk mengolah wilayah yang dimilikinya. Oleh karena itu apabila terdapat pelanggaran memasuki wilayah suatu negara tanpa seizin

negara yang bersangkutan maka dapat diambil tindakan sesuai dengan hukum yang berlaku di negara tersebut.

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan (*Archipelagic State*) yang terdiri dari pulau besar dan kecil yang menurut perhitungan terakhir berjumlah 17.508 buah. Luas wilayah Republik Indonesia termasuk ZEE kurang lebih 7,7 km², wilayah daratan 1,9 juta km², serta lautan sebesar 5,5 juta km².[[3]](#footnote-3) Letak Indonesia yang berada diantara dua benua dan dua samudera menjadikan perairan dan ruang udara Indonesia sebagai perlintasan utama bagi pelayaran dan penerbangan internasional. Kondisi geografis ini memberikan arti yang sangat strategis bagi wilayah Indonesia, terutama wilayah udara, sebagai wilayah dimensi ketiga setelah darat dan laut, karena didalamnya terkandung aspek politik, ekonomi maupun pertahanan keamanan dalam hubungan antar negara. Namun posisi yang menguntungkan tersebut menjadi suatu kerawanan tersendiri ketika negara-negara lain mengambil celah dari keberadaan Indonesia yang strategis dengan melakukan hak lintas baik melalui laut maupun udara tanpa ijin dari negara Indonesia.[[4]](#footnote-4)

Indonesia pada awal kemerdekaannya tahun 1945 masih memiliki keterbatasan dalam berbagai hal, sebagai negara yang baru merdeka negara ini belum dapat untuk dikategorikan mandiri dalam mengelola wilayahnya. Kurangnya sumber daya manusia yang berkualitas, banyaknya pemberontakan, konflik politik yang sangat tajam serta perjuangan melawan para penjajah telah banyak menguras tenaga dan pikiran bangsa yang baru lahir ini. Salah satu yang sulit untuk dikelola pada saat itu adalah masalah penerbangan, dengan wilayah yang sangat luas serta keterbatasan teknologi dan kurangnya pengalaman untuk mengatur masalah penerbangan baik komersial maupun militer menjadikan masalah ini cukup rumit.

 Kondisi seperti ini tentunya sangat mengkhawatirkan, pada saat itu kekuasaan udara hanya terpusat diwilayah Jakarta, sehingga pengawasan *Flight Information Region* tidak dapat menjangkau di atas perairan Riau. Pengelolaan arus lalu lintas penerbangan di Indonesia sendiri dibagi menjadi dua wilayah ruang udara atau FIR. Adapun FIR untuk kawasan barat Indonesia berada di Jakarta (JAATS *Building*) sedangkan FIR untuk kawasan timur Indonesia berada di Makassar (MATSC *Building*).[[5]](#footnote-5)

*Flight Information Region* (FIR) adalah sebagai pembagian wilayah udara yang bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh negara-negara yang tergabung dalam *International Civil Aviation Organization* (ICAO)[[6]](#footnote-6). Sedangkan ICAO adalah badan dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang kegiatannya menyiapkan peraturan penerbangan sipil internasional, melakukan distribusi dan melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap penerapannya, yang lahir dari hasil Konvensi Chicago 1944.[[7]](#footnote-7)

Melihat kondisi Indonesia yang tak kunjung stabil membuat ICAO menunjuk Inggris dalam pertemuan tahun 1946 di Dublin Irlandia untuk melakukan pengelolaan terhadap FIR khususnya di atas Kepulauan Riau, lalu kemudian Inggris mendelegasikan kembali pelayanan tersebut kepada Singapura setelah Singapura merdeka tahun 1965.[[8]](#footnote-8) Dikarenakan saat itu Indonesia baru merdeka maka tidak ada perwakilan yang hadir pada pertemuan di Dublin. Terlebih memang saat itu izin dari Indonesia tidak terlalu dibutuhkan karena wilayah tersebut masih merupakan laut bebas, hal ini sebelum adanya Konvensi Hukum Internasional yang mengatur tentang laut *United Nation Convention Law on Sea* (UNCLOS) 1982. Dimana perairan Riau yang awalnya merupakan perairan Internasional berubah menjadi perairan milik Indonesia.[[9]](#footnote-9)

Sedangkan dasar hukum diserahkannya pengendalian sebagian wilayah udara Indonesia pada Singapura, yakni Annex 11 *Chicago Convention* 1994 tentang *Air Traffic Services-Air Traffic Control Service, Flight Information Service and Alerting Service*; dan pasal 28 yang menyatakan bahwa *“Each contracting state understake, so far as it may practicable, to:*

1. *Provide, in this territory, airports, radio services, meteorological services anda other air navigation facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.*
2. *Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lightning and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.*
3. *Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.”*[[10]](#footnote-10)

 Secara historis pendelegasian wilayah udara Indonesia telah berlangsung lama, namun pembahasan serius mengenai pendelegasian wilayah udara Indonesia kepada negara lain, pada awalnya dimulai sewaktu dilaksanakan *Regional Aviation Navigation I* (RAN) yang diselenggarakan oleh ICAO Tahun 1973. Pada pertemuan tersebut diputuskan kembali bahwa ruang udara di atas kepulauan Riau termasuk dalam FIR Singapura dan untuk pengelolaannya dihitung dari permukaan laut hingga ketinggian 37.000 kaki. Setelah berlakunya UNCLOS maka mulai muncul permasalahan FIR dengan Singapura. Dengan berlakunya konvensi tersebut mengakibatkan wilayah udara Indonesia menjadi lebih luas. Sehingga pada pertemuan RAN kedua tahun 1983 dan RAN ketiga tahun 1993 Indonesia berupaya mengubah kesepakatan pada RAN pertama, namun tidak berhasil.[[11]](#footnote-11)

 Meskipun wilayah udara Kepulauan Riau sudah dipegang kendalinya sejak tahun 1946, akan tetapi legalitas perjanjiannya baru disahkan pada tanggal 21 September 1995 lewat Perjanjian Penyelarasan Ulang Garis Batas FIR Singapura dan FIR Jakarta yang telah diratifikasi berdasarkan Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996 pada tanggal 2 Februari 1996 tentang “*Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*”. Berdasarkan perjanjian tersebut semua penerbangan yang melewati FIR Singapura yang berada di atas Kepulauan Riau diatur oleh Singapura tanpa melibatkan pemerintah Indonesia.[[12]](#footnote-12)

 Bertepatan dengan hal itu, persoalan FIR seolah dijadikan batu loncatan untuk memanfaatkan sebesar-besarnya ruang udara Indonesia yang dikelola oleh Singapura. Hal ini dapat dilihat dengan inisiatif Singapura untuk mengadakan perjanjian antara Departemen Pertahanan Singapura dan Departemen Pertahanan Indonesia yang berisi tentang penggunaan ruang udara untuk kepentingan pelatihan militer yang selanjutnya disebut dengan *Military Training Area* (MTA). MTA ini sendiri terbagi kedalam dua zona, yaitu MTA 1 yang meliputi sebelah barat daya Singapura hingga wilayah Batam dan Tanjungpinang, sedangkan MTA 2 membentang dari sisi timur Singapura hingga kepulauan Natuna. Perjanjian yang ditandatangani pada tahun 1995 dan efektif berlaku sejak tahun 1996 ini sangat disayangkan, selain karena memberikan ruang gerak kepada Singapura untuk “meminjam” wilayah udara Indonesia, juga karena perjanjian yang merugikan sebelah pihak ini secara formal dipayungi oleh *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on Military Training in Areas 1 and 2.*[[13]](#footnote-13)

 Menurut Kepala Keselamatan Penerbangan Bandara Hang Nadim, Indra Irwansyah, luas penguasaan Singapura atas wilayah udara Indonesia mencapai 100 *nautical mile*, artinya luas kekuasaan Singapura di atas negara Indonesia sekitar 200 kilometer dari garis batas kedua negara, hal itu sudah nyaris memasuki wilayah Pangkal Pinang (Bangka) dan palembang. Masih menurut Irwansyah, hasil dari pertemuan ICAO tahun 1946 itu mengharuskan seluruh pesawat termasuk pesawat militer Indonesia yang ingin mendarat, lepas landas atau sekedar melintas di atas Batam, Tanjungpinang dan Natuna wajib menginformasikan serta harus mendapat izin dari Singapura. Mandat ICAO tak hanya memberi Singapura kewenangan mengatur lalu lintas udara didalam area FIR, lebih daripada itu, Singapura juga berhak memungut *fee* atau bayaran dari seluruh maskapai yang melintas di wilayah yang dikelola oleh FIR Singapura.[[14]](#footnote-14)

 Selanjutnya, ruang udara di atas wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dikenal dengan sektor A, B dan C, sektor-sektor ini sejatinya memang terlihat hanya mewakili sejengkal ruang udara NKRI yang memiliki wilayah luas. Terbukti, karena ruang udara tersebut kebanyakan hanya mencakup wilayah perairan. Akan tetapi, ruang udara yang hanya sejengkal ini ternyata memiliki nilai yang sangat strategis. Rute gemuk seperti Jakarta-Singapura, Jakarta-Medan, dan Bali-Singapura yang dilayani oleh puluhan maskapai tiap harinya tidak dapat menghindari ruang udara yang pengelolaannya masih “dibantu” Singapura. Belum lagi ratusan penerbangan dari Eropa, Asia Timur dan Timur Tengah menuju Indonesia dan Australia yang juga melewati ruang udara ini per-harinya.[[15]](#footnote-15)

 Dalam perjanjian yang dilakukan antara Indonesia dan Singapura berdasarkan Surat Keputusan Presiden No 07/1996 mengatur bahwa “Atas nama Indonesia, Singapura berhak memungut jasa pelayanan navigasi atas seluruh penerbangan yang melintas di dalam ruang udara nasional yang dikelola FIR Singapura (Sektor A).” Berdasarkan penjelasan sebelumnya, wilayah ruang udara yang didelegasikan kepada Singapura merupakan salah satu jalur transportasi tersibuk di dunia. Maka dengan begitu Indonesia telah kehilangan potensi pendapatan negara sehingga penulis beranggapan pendelegasian tersebut berpengaruh di bidang ekonomi. Dari aspek ekonomi, ruang udara jelas merupakan salah satu sumber pendapatan negara selain minyak dan gas bumi, karena setiap penerbangan yang melintasi wilayah Indonesia dikenakan pungutan.[[16]](#footnote-16)

Pada Pasal 6 UU Penerbangan sangat jelas menyebutkan bahwa “Dalam rangka Penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara”. Dalam penjelasan pasal 6 tersebut dijelaskan juga bahwa wilayah udara yang berupa ruang udara di atas perairan dan daratan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat, bangsa dan negara.[[17]](#footnote-17)

 Memang batas FIR tidak selalu harus sesuai dengan batas teritorial suatu negara, hal inilah yang menjadikan Konvensi Chicago terlihat tidak tegas dalam mengatur kedaulatan udara di atas teritorial. Sehingga kemunculan UNCLOS tahun 1982 bertentangan dengan FIR, dimana UNCLOS mengesahkan batas wilayah yurisdiksi Indonesia, kemunculan UNCLOS mulai memunculkan permasalahan dari berbagai pihak seperti dari TNI AL dimana pesawat tempur TNI AL dan pesawat negara harus mendapatkan izin dari Singapura agar dapat melintasi area yang didelegasikan.

 Seruan dari dalam negeri tentang pengambilalihan FIR dari Singapura yang sudah berlangsung 70 tahun lamanya atau setara dengan usia kemerdekaan Indonesia sudah sering terdengar, bahkan Presiden Jokowi baru-baru ini mengutus Menkopolhukam dan Menteri Perhubungan serta Panglima TNI untuk dapat mengelola ruang udaranya sendiri dan memberikan waktu tiga hingga empat tahun untuk berbenah. Pengambilalihan tersebut memang jika dilihat secara kasat mata tergantung pada kesiapan Indonesia yang paling tidak harus memiliki semua instrumen udara yang saat ini dimiliki Singapura.[[18]](#footnote-18)

 Namun pada kenyataannya bila melihat proses pengambilalihan yang sudah dicanangkan Indonesia sejak dulu, Singapura cenderung “bersikeras dan tidak mau” untuk melepas kontrolnya dari menara ATC yang terletak di Changi *Airport*. Di bandara Changi itulah seluruh pengawasan dan pengaturan lalu lintas udara di area FIR dipusatkan serta bertugas untuk mengeluarkan izin *take off* dan *landing* di Batam dan Tanjungpinang. Chappy Hakim mengungkapkan beberapa alasan mengapa Singapura sangat ingin mempertahankan FIR antara lain disebabkan oleh faktor ekonomi, dimana ruang udara yang begitu luas merupakan sumber ekonomi yang luar biasa terutama jalur tersebut merupakan jalur lalu lintas tersibuk di dunia, alasan lain menurut mantan Kepala Staff Angkatan Udara (KSAU) ini adalah keinginan Singapura untuk memanfaatkan kawasan yang lebih luas lagi untuk area latihan angkatan udaranya, sehingga pesawat militer Singapura bisa leluasa masuk jauh kedalam kawasan udara tanpa disadari dan diawasi Indonesia.[[19]](#footnote-19) Senada dengan Chappy Hakim, Direktur Geospital Deputi BIN Marsekal Pertama TNI J Urip Utomo mengungkapkan, pendelegasian pengaturan lalu lintas udara kepada Singapura melemahkan aspek pertahanan, secara teritorial pendelegasian tersebut memang tidak mengurangi luas NKRI. Namun berpengaruh terhadap pelanggaran wilayah udara sehingga melemahkan aspek pertahanan.[[20]](#footnote-20)

 Jika dianalogikan sebuah rumah, Indonesia memiliki pekarangan yang luas, lalu tetangga dari rumah sebelah (Singapura) melarang Indonesia untuk menggunakan pekarangan tersebut baik untuk ditanami singkong ataupun sekedar berjalan dipekarangannya sendiri dengan alasan bahwa sebagian pekarangan itu merupakan tempat bermain anak-anaknya, dan tetangga tersebut tidak segan untuk mencegah dan menyuruh berputar melalui pekarangan lainnya jika Indonesia mencoba melewati pekarangannya sendiri. Berdasarkan analogi tersebut, Indonesia telah membiarkan begitu saja sebagian kedaulatan baik di darat, laut maupun udara di pinjamkan kepada pihak asing.[[21]](#footnote-21)

 Keberadaan FIR pada otoritas penerbangan Singapura yang awalnya bertujuan untuk mengatur keselamatan “*Aviation Safety*”, dalam pelaksanaanya telah banyak menimbulkan kendala baik dari penerbangan sipil Indonesia maupun pelaksanaan operasi penegakan hukum di wilayah sekitar Tanjung Pinang. “Serasa mengontrak dirumah sendiri” hal ini yang dirasakan para Pilot dan Co-pilot maskapai Indonesia yang kerap singgah dibandara Hang Nadim, Batam. Bahkan jadwal penerbangan seringkali tertunda beberapa menit karena belum mendapatkan restu dari otoritas penerbangan Singapura dengan alasan bahwa angkatan udara mereka sedang melakukan latihan tempur di wilayah Indonesia yang masuk area FIR, tak jarang pula penerbangan dari Jakarta menuju Batam harus berbelok karena adanya latihan militer tersebut.[[22]](#footnote-22)

 Berdasarkan uraian di atas, penulis ingin mengetahui lebih lanjut mengenai pengaruh dari pendelegasian ruang udara di atas Kepulauan Riau kepada FIR Singapura, dikarenakan dalam perjanjian pendelegasian tidak mengatur mengenai transparansi perihal pungutan dan setoran terhadap jasa pelayanan penerbangan, maka penulis berpendapat Indonesia berpotensi kehilangan sumber pendapatan negara, serta berkaitan dengan area latihan militer Singapura di ruang udara Indonesia menyebabkan terganggunya aktifitas penegakan hukum dan pelanggaran kedaulatan khususnya pelanggaran batas wilayah udara. Hal ini akan membuat penulis memahami serta menambah pengetahuan dalam mempelajari Ilmu Hubungan Internasional. Adapun judul yang diajukan dari penelitian ini adalah: **“Pengaruh Pendelegasian Ruang Udara Di Atas Kepulauan Riau Kepada *Flight Information Region* Singapura Di Bidang Ekonomi dan Kedaulatan NKRI”.**

**B. Identifikasi Masalah**

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

1. Bagaimana proses pendelegasian pengelolaan navigasi ruang udara Indonesia di atas kepulauan Riau kepada FIR Singapura?
2. Bagaimana pengaruh pendelegasian wilayah udara di atas Kepri kepada FIR Singapura di bidang ekonomi?
3. Bagaimana pengaruh pendelagasian wilayah udara Kepri kepada FIR Singapura terhadap kedaulatan NKRI?

**1. Pembatasan Masalah**

Dari identifikasi masalah yang terpapar diatas diperoleh gambaran dimensi permasalahan yang begitu kompleks dan luas. Namun menyadari adanya keterbatasan waktu dan pengetahuan, penulis memandang perlu memberi batasan masalah. Selanjutnya untuk mempermudah penelitian ini maka penulis membatasi ruang lingkup penelitian pada pengaruh yang ditimbulkan terhadap pendelegasian sebagian ruang udara Indonesia kepada FIR Singapura, khususnya menyangkut kerugian di bidang ekonomi dan kedaulatan.

**2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah dan pembatasan masalah diatas untuk menghindari penelitian yang keluar dari jalur fokus kajian yang telah ditetapkan sebelumnya, selanjutnya perumusan masalah di dalam penelitian ini diajukan dengan *research question* sebagai berikut :

**Sejauhmana pendelegasian ruang udara Kepulauan Riau kepada *Flight Information Region* Singapura dapat menyebabkan kerugian di bidang ekonomi khususnya kerugian hilangnya potensi pendapatan dan pengaruhnya terhadap kedaulatan NKRI?**

**C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui dan menjelaskan mengenai proses pendelegasian pengelolaan navigasi ruang udara Indonesia di atas Kepri kepada FIR Singapura.
2. Mengetahui dan menjelaskan pengaruh atau kerugian yang ditimbulkan dari pendelegasian pengelolaan udara di atas kepulauan Riau kepada FIR Singapura di bidang ekonomi.
3. Mengetahui dan menjelaskan bagaimana pendelegasian pengelolaan navigasi penerbangan di atas Kepri oleh Singapura dapat berpengaruh terhadap kedaulatan NKRI.

2. Kegunaan Penelitian

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan bagi pengembangan ilmu sosial khususnya di bidang ilmu Hubungan Internasional mengenai potensi ekonomi di bidang penerbangan, dan kemampuan suatu negara untuk turut mengatur ruang udara negara lain dengan berlindung dibalik alasan keselamatan penerbangan meskipun pada perjalanannya sedikit demi sedikit menggerogoti kedaulatan negara lain, seperti kasus yang saat ini terjadi antara Indonesia dan Singapura, yang dapat memperluas pengetahuan penulis secara pribadi. Dan kemudian penulis berharap penelitian ini kelak dapat menjadi referensi bagi peneliti lain yang mempunyai ketertarikan hal yang sama.

1. Secara Praktis
2. Sebagai sarana untuk membangun kembali pemahaman teori-teori hubungan internasional yang pernah dipelajari oleh penulis.
3. Penelitian ini diharapkan menjadi salah satu bahan referensi bagi pelajar studi ilmu hubungan internasional dalam hal kajian mengenai intervensi suatu negara dalam menjaga pengaruhnya terhadap negara lain.
4. Penelitian ini pula diharapkan dapat menjadi sumbangsih informasi dan bahan kajian bagi para *stakeholder* ataupun pengambil kebijakan terutama Pemerintah Indonesia dalam melihat potensi serta kerugian dari pendelegasian tersebut.
5. Sebagai bentuk tanggung jawab dalam menempuh program studi S1 dengan membuat suatu karya ilmiah yang menjadi salah satu syarat kelulusan pada program studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) di Universitas Pasundan.

**D. Kerangka Teoritis dan Hipotesis**

1. Kerangka Teoritis

Untuk menunjang suatu penelitian dibutuhkan beberapa teori-teori atau konsep-konsep yang relevan dan mendukung terhadap masalah yang sedang diteliti. Teori-teori atau konsep-konsep digunakan sebagai penunjang yang akan memberikan suatu bobot hasil suatu penelitian. Kerangka pemikiran ini merupakan argumentasi yang menjelaskan hubungan yang terdapat antar berbagai faktor yang saling berkaitan dan membentuk konstelasi permasalahan, juga merupakan kajian teoritis berdasarkan pengujian secara empiris terhadap kesimpulan analisis teoritis.[[23]](#footnote-23)

Studi ilmu hubungan internasional mengacu pada semua bentuk interaksi antara anggota masyarakat yang terpisah, baik yang didukung oleh pemerintah maupun tidak. Dengan pengertian yang luas, hubungan internasional dapat menyangkut segala macam hubungan interaksi antara negara bangsa dan kelompok-kelompok bangsa dalam masyarakat internasional, dengan segala aspek yang terkait dalam hubungan tersebut. Hubungan internasional juga dapat diartikan sebagai hubungan antar bangsa yang menyangkut hubungan di segala bidang politik, ekonomi, sosial budaya dan bidang lainnya. Seperti yang dijelaskan oleh **Anak Agung Banyu** **Perwita** dan **Yanyan Mochamad Yani** dalam bukunya *Pengantar* *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi* mengatakan bahwa:

**Hubungan internasional merupakan bentuk interaksi antara aktor atau anggota masyarakat yang satu dengan aktor atau anggota masyarakat lain yang melintasi batas-batas negara. Terjadinya hubungan internasional merupakan suatu keharusan sebagai akibat adanya saling ketergantungan dan bertambah kompleksnya kehidupan manusia dalam masyarakat internasional sehingga interdependensi tidak memungkinkan adanya suatu negara yang menutup diri terhadap dunia luar.**[[24]](#footnote-24)

Dalam hubungan internasional kontemporer, setiap negara cenderung tidak dapat memenuhi kebutuhan nasionalnya sendiri. Hal ini yang mengharuskan suatu negara untuk bekerjasama baik dengan suatu negara, individu maupun kelompok. Hubungan internasional berkembang bersamaan dengan seiring perkembangan zaman yang semakin maju dengan berbagai macam teknologi yang diciptakan menyebabkan studi hubungan internasional menjadi semakin kompleks. Kompleksitas hubungan internasional itu sesuai dengan pendapat **Jack C. Plano** mengenai hubungan internasionalyang diterjemahkan oleh **Wawan Juanda** dan **Putra A Bardin** dimana menurutnya “Hubungan internasional mencakup hubungan antar negara atau sebagai interaksi para aktor yang tindakan serta kondisinya dapat menimbulkan konsekuensi terhadap aktor lainnya untuk memberikan tanggapan.”[[25]](#footnote-25)

Hubungan internasional mempunyai ruang lingkup yang meliputi berbagai interaksi antara suatu masyarakat negara dengan negara lain. Dimana pelakunya bisa pemerintah dan non pemerintah, baik formal maupun informal, artinya baik yang dianggap mewakili negara atau tidak memberikan konstribusinya masing-masing dalam proses hubungan internasional. Hubungan internasional seperti yang dijelaskan oleh **Charles A. McClelland** diterjemahkan oleh **Mien Joebhaar** dan **Ishak Zahir**, yaitu:

**Hubungan internasional merupakan studi tentang interaksi antara jenis kesatuan-kesatuan sosial tertentu, termasuk studi tentang keadaan-keadaan relevan yang mengelilingi interaksi. Dalam interaksi antara dua pihak tadi, sumber daya aksi-aksi adalah kedua pihak tersebut. Kapanpun kita harus mengakui bahwa sumber-sumber daya yang mungkin ada hanya terdapat dalam pihak-pihak atau pelaku-pelaku yang bersangkutan. Akan tetapi, ada dua kompleksitas yang terlibat disini, yakni jika interaksi terjadi selama jangka waktu tertentu. Setiap pelaku mungkin dipengaruhi oleh interaksi yang dialami masa lalu, dan berdasarkan hal ini tersebut dapat dikatakan bahwa interaksi itu sendiri merupakan sumber daya pelaku. Kedua, berdasarkan pengalaman interaksi masa lalu, pelaku-pelaku dapat memperkirakan apa yang bakal terjadi dan masing-masing dapat bertindak sesuai pemikirannya.**[[26]](#footnote-26)

 Berdasarkan semua pengertian mengenai hubungan internasional, penulis berniat menyimpulkan pengertian tentang tersebut diatas dengan mengutip pengertian hubungan internasional menurut **T. May Rudy** dalam bukunya *Administrasi dan Organisasi Internasional*, yang bila disimpulkan sebagai berikut:

**Hubungan internasional adalah hubungan yang mencakup berbagai macam hubungan atau interaksi yang melintasi batas-batas wilayah negara dan melibatkan pelaku-pelaku yang berbeda kewarganegaraan, berkaitan dengan segala bentuk kegiatan manusia. Hubungan ini dapat berlangsung baik secara kelompok maupun secara perorangan dari suatu bangsa atau negara, yang melakukan interaksi baik secara resmi maupun tidak resmi dengan kelompok atau perorangan dari bangsa atau negara lain**.[[27]](#footnote-27)

 Dalam pelaksanaan suatu kerjasama yang melintasi batas nasional ini tentunya setiap aktor memerlukan pemahaman mengenai perilaku atau bentuk hubungan internasional yang selanjutnya menciptakan suatu kebijakan politik luar negeri yang sesuai dengan kepentingan nasional setiap negara dengan memperhatikan perilaku hubungan internasional yang saat ini berlangsung. Interaksi tersebut berlangsung diantara negara-negara berdaulat yang pada hakekatnya akan membentuk tiga pola hubungan, yaitu *cooperation*, *competition*, dan *conflict* yang disebabkan karena adanya persamaan dan perbedaan kepentingan nasional diantara negara atau bangsa di dunia.

 Terjadinya pendelegasian wilayah udara di atas Kepulauan Riau kepada Singapura merupakan bentuk keterlibatan sebuah organisasi internasional (ICAO) dalam memfasilitasi dan mengatur kepentingan keselamatan penerbangan bersama. Tentunya tidak terlepas juga, merupakan salah satu upaya sebuah negara menjalankan politik luar negeri dengan cara ikut berpartisipasi dalam keputusan yang telah disepakati negara-negara lain demi kepentingan keselamatan bersama. Politik luar negeri merupakan serangkaian kebijaksanaan dalam interaksinya dengan negara lain yang didasarkan dalam mencapai kepentingan nasional. Seperti yang terdapat dalam buku *Studi Hubungan Internasional* dimana **P. Anthonius Sitepu** menjelaskan politik luar negeri sebagai berikut :

**Keseluruhan keputusan pemerintah untuk mengatur semua hubungannya dengan negara lain. Yang juga dapat diartikan sebagai suatu bentuk kebijaksanaan atau tindakan yang diambil dalam hubungannya dengan situasi atau aktor yang ada diluar batas-batas wilayah negara. Politik luar negeri merupakan manifestasi utama dari perilaku negara dalam hubungannya dengan negara lain sehingga yang terjadi adalah adanya interaksi antar negara.**[[28]](#footnote-28)

 Seperti yang diketahui bersama bahwa politik dapat mempengaruhi ekonomi sebuah negara, begitu juga sebaliknya. Dalam menjalankan politik pasti akan berkaitan dengan diplomasi. Diplomasi merupakan seni mengedepankan kepentingan suatu negara melalui negosiasi dengan cara-cara damai. Diplomasi dilakukan sebagai pengaplikasian dari politik luar negeri suatu negara dimana politik luar negeri merupakan salah satu sarana pencapaian kepentingan nasional dalam pergaulan antara bangsa. Dengan kata lain diplomasi juga dapat diartikan sebagai pencegah perang, artinya ketika suatu proses diplomasi berhasil maka perdamaian akan tercipta namun jika gagal maka cara damai untuk melindungi *national interest* pun gagal. Hal ini berbanding lurus dengan pernyataan **R.P** **Barston** seperti yang dikutip dalam buku **Sukawarsini Djelantik** *Diplomasi Antara Teori dan Praktik* yang mendefinisikan diplomasi sebagai berikut:

**Diplomasi merupakan manajemen hubungan antar negara atau hubungan antar negara dengan aktor-aktor hubungan internasional lainnya. Negara, melalui perwakilan resmi dan aktor-aktor lain berusaha untuk menyampaikan, mengkoordinasikan dan mengamankan kepentingan nasional khusus atau yang lebih luas, yang dilakukan melalui korespodensi, pembicaraan tidak resmi, saling menyampaikan cara pandang, lobby, kunjungan dan aktivitas aktivitas lainnya yang terkait. Meskipun diplomasi berhubungan dengan aktivitas-aktivitas yang damai, dapat juga terjadi dalam kondisi perang atau konflik bersenjata, karena tugas utama diplomasi tidak hanya manajemen konflik, tetapi juga manajemen perubahan dan pemeliharaannya dengan cara melakukan persuasi yang terus menerus ditengah-tengah perubahan yang tengah berlangsung**.[[29]](#footnote-29)

 Dalam hubungan internasional dikenal juga dengan apa yang dinamakan kerjasama internasional. Pendelegasian sebagian wilayah ruang udara Indonesia kepada Singapura termasuk kedalam konteks kerjasama internasional, dimana tujuannya adalah untuk menjamin segala aktifitas penerbangan untuk tetap berada dalam pengawasan demi kepentingan bersama. Dimana kerjasama internasional merupakan tempat bertemunya berbagai macam kepentingan nasional. Seperti yang dijelaskan oleh **James E.** **Dougherty & Pflatzgraff Robert L** dikutipdalam buku **A.A.B Perwita & Yanyan M. Yani** berjudul*Pengantar Ilmu Hubungan Internasional* mengatakan bahwa:

**Kerjasama merupakan serangkaian hubungan yang tidak didasari oleh kekerasan atau paksaan dan disahkan secara hukum, seperti pada organisasi internasional. Kerjasama terjadi karena adanya penyesuaian perilaku oleh para aktor sebagai respon dan antisipasi terhadap pilihan-pilihan yang diambil oleh aktor lain. Kerjasama dapat dijalankan dalam suatu proses perundingan yang secara nyata diadakan. Namun apabila masing-masing pihak telah saling mengetahui, perundingan tidak perlu lagi dilakukan.**[[30]](#footnote-30)

 Dengan kata lain kerjasama internasional dapat terbentuk karena kehidupan internasional meliputi berbagai bidang seperti ideologi, politik, ekonomi, sosial, lingkungan hidup, kebudayaan, pertahanan dan keamanan. Hal tersebut memunculkan kepentingan yang beranekaragam sehingga mengakibatkan berbagai masalah sosial. Untuk mencari solusi atas berbagai masalah tersebut maka beberapa negara membentuk suatu kerjasama internasional.

 Berdasarkan penjelasan diatas, kerjasama internasional-pun tidak dapat dipisahkan dari organisasi internasional. Dimana organisasi internasional berperan sebagai wadah yang memungkinkan negara-negara memulai pembicaraan kesamaan masalah yang dimiliki, tanpa adanya organisasi internasional akan sulit untuk mengatasi banyaknya substansi politik internasional kontemporer.

 Keberadaan organisasi internasional telah diakui keberhasilannya dalam menyelesaikan berbagai persoalan. Organisasi internasional dapat diartikan sebagai ikatan formal yang melampaui batas-batas wilayah nasional yang ditetapkan untuk membentuk suatu kelembagaan agar dapat memudahkan kerjasama diantara pihak-pihak yang terkait dalam berbagai bidang. **Leroy Bennet** seperti yang dikutip oleh **Ade Maman Suherman** dalam bukunya yang berjudul *Organisasi Internasional dan Integrasi Ekonomi Regional Dalam Perspektif Hukum dan Globalisasi* mengungkapkan fungsi dari organisasi internasional sebagai berikut: “Menyediakan sarana kerjasama antar negara, yang mana kerjasama tersebut menyediakan manfaat bagi semua anggotanya, menyediakan berbagai saluran komunikasi antar pemerintah, agar area akomodasi dapat dieksplorasi dengan mudah terutama ketika muncul suatu permasalahan.”[[31]](#footnote-31)

 Selanjutnya, keputusan yang dilakukan oleh ICAO selaku Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang memutuskan untuk memberikan kewenangan kepada Singapura dalam mengontrol wilayah udara Kepulauan Riau. Pada mulanya berlandaskan bahwa saat itu Indonesia belum mampu mengontrol penerbangan di kawasan tersebut karena keterbatasannya, serta dibutuhkannya pengawasan untuk menjamin keselamatan penerbangan. Semakin dengan berjalannya waktu keputusan yang pada mulanya difasilitasi oleh ICAO kini telah menyerahkan keputusan tersebut kepada kedua negara yang bersangkutan.

 Namun pelaksanaan keputusan organisasi diserahkan kepada atau berdasarkan terhadap kedaulatan negara, karena tidak ada lembaga otoritatif organisasi internasional yang melaksanakan tugas tersebut. Meskipun dalam batas tertentu organisasi internasional dapat secara langsung melaksanakan.[[32]](#footnote-32) Dalam hal ini yaitu Indonesia-Singapura, apabila terdapat masalah-masalah yang dianggap merugikan suatu negara, dalam kasus pengaruh yang ditimbulkan terhadap pendelegasian ruang udara di atas Kepulauan Riau baik menyangkut ekonomi dan kedaulatan maka akan menjadi pembicaraan bilateral antar kedua negara.

 Berdasarkan keputusan tersebut penulis menggunakan konsep bilateral untuk menggambarkan kejelasan hubungan dua negara di dalam satu kawasan. **A.A.B** **Perwita dan Yanyan M. Yani** mendefinisakan hubungan bilateral sebagai berikut:

**Hubungan bilateral adalah keadaan yang menggambarkan adanya hubungan yang saling mempengaruhi atau terjadinya timbal balik antara dua pihak. Rangkaian pola hubungan aksi reaksi ini meliputi proses sebagai berikut :**

1. **Rangsangan atau kebijakan aktual dari negara yang memprakarsai.**
2. **Presepsi dari rangsangan tersebut oleh pembuat keputusan di negara penerima.**
3. **Respon atau aksi timbal balik dari negara penerima.**
4. **Presepsi atau respon oleh pembuat keputusan dari negara pemrakarsa.**[[33]](#footnote-33)

 Dapat dikatakan bahwa hubungan bilateral merupakan perjanjian yang didalamnya terlibat dua negara yang membicarakan kelanjutan masa depan dari hubungan kerjasama dan perjanjian yang telah disepakati. Adapun kesepakatan-kesepakatan yang timbul dapat meliputi bidang politik, ekonomi perdagangan, kebudayaan, pendidikan, dan keamanan pertahanan. Hubungan bilateral antara Indonesia-Singapura dalam hal yang berkaitan dengan FIR yaitu terjadinya kesepakatan berlandaskan pada kerjasama yang saling menguntungkan dengan disahkannya Perjanjian pada tanggal 21 September 1995 tentang “*Agreement Between Government of the Republic od Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*”. Salah satu hal pokok yang dicakup dalam Perjanjian ini adalah mengenai **RANS *Charges***:

**Atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan di wilayah yurisdiksi Indonesia. Khususnya pada sektor A yang telah didelegasikan tanggung jawab kepada Singapura, selanjutnya hasil yang terkumpul akan diserahkan kepada Pemerintah Indonesia melalui PT. (Persero) Angkasa Pura II, sedangkan sektor B masih merupakan permasalahan yang harus dibahas antara pemerintah Indonesia dan Malaysia.**

 Dengan terlaksananya hubungan kerjasama tersebut tentunya tidak menjadikan suatu negara kehilangan kedaulatannya, apapun kerjasama yang dilakukan kedaulatan adalah hak mutlak yang dimiliki setiap negara, baik itu kedaulatan ke dalam maupun ke luar. Tidak bisa dipungkiri bahwa pendelegasian FIR kepada Singapura merupakan persoalan serius yang memudarkan kedaulatan Indonesia serta berpotensi menyebabkan kerugian di bidang ekonomi. Selain karena rutinitas pelatihan militer Singapura yang sering dilakukan diwilayah Indonesia, ditambah otoritas kendali yang berada di tangan Singapura, sehingga sulit untuk memastikan apabila telah terjadi pelanggaran batas wilayah udara.

 Menurut **Jawahir Thontowi** “negara merupakan subjek hukum yang terpenting dibanding dengan subjek hukum-hukum internasional lainnya. Pasal 1 Konvensi Montevideo 1933 mengenai hak dan kewajiban negara menyebutkan bahwa negara sebagai subjek dalam hukum internasional harus memiliki unsur …. pemerintahan yang berdaulat.”[[34]](#footnote-34)

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara mempunyai kedaulatan atas wilayahnya untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia sebagaimana yang telah diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Sebagai negara berdaulat Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944, begitu juga yang tercantum dalam aturan perundang-undangan Pasal 5 No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa negara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia. Seperti yang diketahui, ruang udara mempunyai arti yang sangat penting, salah satunya sebagai bagian dari kedaulatan suatu negara yang mempunyai fungsi strategis sebagai aset nasional yang sangat berharga dan bernilai ekonomi tinggi.[[35]](#footnote-35)

 Kedaulatan sendiri merupakan kekuasaan mutlak dan kekuasaan tertinggi atas penduduk dan wilayah bumi beserta isinya yang dipunyai oleh suatu sistem negara nasional yang berdaulat. Seperti yang dinyatakan oleh **Hans J. Morgenthau** yang diterjemahkan oleh **Cecep Sudrajat** dalam bukunya yang berjudul *Politik Antar Bangsa* “Kedaulatan berarti setiap negara bebas untuk mengelola urusan dalam dan luar negerinya masing-masing tanpa campur tangan pihak lain atau negara lain.”[[36]](#footnote-36)

 Kedaulatan teritorial suatu negara mencakup tiga dimensi, yang terdiri dari daratan, lautan dan udara. Seperti sebuah dalil hukum Romawi yang berbunyi *cujus estsolum, ejus est usque ad coelum*. Dalil ini berarti “Barang siapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-galanya yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai kelangit dan segala apa yang berada di dalam tanah.”[[37]](#footnote-37)

 Namun, dengan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan, hal ini menjamin adanya integrasi wilayah udara nasional sesuai dengan Konvensi Chicago 1944 pasal 1 yang mengatakan bahwa “setiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang di atas wilayahnya”.[[38]](#footnote-38) Yang dimaksud dengan wilayah udara adalah ruang udara di atas bagian daratan dan perairan teritorial yang berada di bawah kekuasaan kedaulatan. Dengan demikian, dapat diartikan bahwa ruang udara di atas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah ruang udara penuh dan utuh yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk kepentingan pemiliknya.

 Penegasan batas wilayah negara merupakan manifestasi dari kedaulatan sebuah negara, hal inilah yang menjadikan suatu perbatasan menjadi sangat penting bagi masing-masing negara. Pengertian perbatasan secara umum adalah sebuah garis demarkasi antara dua negara yang berdaulat.[[39]](#footnote-39) **Menurut Suryo Sakti Hadiwijoyo** dalam bukunya yang berjudul *Perbatasan Negara dalam Dimensi Hukum Internasional* mengatakan:

**Perbatasan memiliki dua istilah, yaitu *boundaries* dan *frontier*, kedua istilah ini mempunyai arti dan makna yang berbeda meskipun keduanya saling melengkapi dan mempunyai nilai yang strategis bagi kedaulatan wilayah negara. Perbatasan disebut *frontier* karena posisinya terletak di depan *front* dari suatu negara, sedangkan istilah *boundary* digunakan karena fungsinya yang mengikat atau membatasi (*bound or limit*) suatu unit politik, dalam hal ini adalah negara.**[[40]](#footnote-40)

 Suatu perbatasan seringkali didefinisikan sebagai garis imajiner di atas permukaan bumi yang memisahkan wilayah suatu negara dari negara lain. Wilayah perbatasan dapat digambarkan sebagai suatu faktor pemisahan karena adanya halangan dua sistem kekuasaan politik, sehingga pemerintahan di masing-masing wilayah politik yang berbeda tersebut dapat mengatur dirinya sendiri. Sedangkan menurut Undang-undang Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara mendefinisikan kawasan perbatasan negara adalah bagian dari wilayah negara yang terletak pada sisi dalam batas wilayah Indonesia dengan negara lain.

 Dalam kaitannya dengan konsep ruang batas wilayah kedaulatan negara amatlah penting di dalam dinamika hubungan antara negara. Hal ini dikarenakan batas antar negara atau delitimasi telah diatur dalam berbagai konvensi internasional. Tetapi latar belakang sejarah setiap bangsa dapat memberikan nuansa politik tertentu yang mengakibatkan penyimpangan dalam menarik garis *boundary* tadi dan akhirnya bertabrakan dengan negara lain. Menurut **Ganewati Wuryandari** perbatasan memiliki tujuh macam fungsi:

**Perbatasan dapat diartikan sebagai unit legal politis yang mempunyai berbagai fungsi unik sekaligus strategis bagi suatu negara, dalam konteks pemahaman semacam ini perbatasan memiliki fungsi militer-strategis, ekonomis, konstitutif, identitas, kesatuan nasional, pembangunan negara dan kepentingan domestik. Bagi setiap Negara berdaulat perbatasan setidaknya memiliki tujuh macam fungsi.**[[41]](#footnote-41)

 Berdasarkan pendapat diatas, maka dapat disimpulkan bahwa perbatasan adalah suatu kawasan yang berbatasan dengan negara lain sebagaimana sebelumnya telah ditetapkan. Dimana kawasan perbatasan tersebut merupakan tanda berakhirnya kedaulatan suatu negara terhadap wilayah yang dikuasainya.

 Selanjutnya, merujuk dari pendapat serta pengertian dari para ahli diatas, organisasi internasional berperan sebagai wadah untuk menangani permasalahan-permasalahan bersama yang tentunya berkaitan dengan kerjasama internasional, keputusan yang dilakukan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional perihal FIR merupakan keputusan yang bertujuan untuk mengontrol dan mengatur keselamatan “*Aviation Safety*”. Dimana keputusan tersebut mempunyai tujuan dan perjanjian yang jelas dan telah diatur dalam Chicago *Convention* 1944*.* Namun keputusan pendelegasian ruang udara Kepri kepada Singapura pada hakekatnya berseberangan dengan kedaulatan dan batas wilayah. Terlebih Singapura dianggap seringkali bertindak seolah-olah “memiliki seutuhnya” ruang udara yang didelegasikan.

 Terlebih, ruang udara yang pengelolaannya hingga saat ini masih dikendalikan oleh Singapura merupakan ruang udara dengan aktifitas penerbangan tersibuk di dunia. Seperti yang diketahui, bahwa setiap penerbangan yang melintas di atas wilayah suatu negara wajib untuk melakukan pembayaran, dengan jumlah penerbangan yang sangat ramai, maka penulis berkesimpulan bahwa Indonesia mengalami kerugian di bidang ekonomi dari pendelegasian sebagian wilayah nasionalnya kepada Singapura.

Dari beberapa kajian teoritis diatas, untuk mengarahkan dan menguatkan munculnya hipotesis, maka penulis mencoba mengemukakan asumsi dasar sebagai berikut:

1. Mandat yang pada awalnya diberikan ICAO kepada Singapura mengenai pendelegasian sebagian ruang udara Indonesia seiring berjalannya waktu telah mulai bergeser, yang tadinya merupakan inisiasi untuk mengatur keselamatan penerbangan kini mulai terlihat sebagai sarana yang dimanfaatkan oleh Singapura untuk mendominasi wilayah ruang udara Indonesia di atas kepulauan Riau.
2. Berdasarkan pembagian FIR sesuai dengan ketentuan ICAO serta *agreement* yang dibuat antara Indonesia dan Singapura, maka hukum dan regulasi penerbangan mengikuti aturan yang dibuat oleh pemerintah Singapura dan atas nama Indonesia di wajibkan melakukan pungutan terhadap semua penerbangan yang melewati FIR Singapura. Oleh sebab itu, penguasaan ATC di wilayah kedaulatan udara nasional yaitu kawasan Kepri akan menimbulkan kerugian ekonomi karena hilangnya potensi pendapatan negara dari sektor ruang udara.
3. Indonesia merupakan negara terbesar dan terluas di kawasan ASEAN dan memiliki letak yang sangat strategis terutama dalam konteks perhubungan udara di kawasan. Sangat tidak pantas apabila pengaturan wilayah udara diserahkan kepada negara kecil di kawasan perbatasan yang sangat padat dalam konteks niaga dengan banyak negara di sekelilingnya.
4. Sebagai negara anggota ICAO, Indonesia mempunyai kewajiban internasional untuk melayani semua penerbangan nasional maupun internasional yang dilakukan di atas wilayah Indonesia. Hal ini dapat dilihat pada pasal 6 UU Penerbangan menyebutkan bahwa dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara NKRI, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara. Dalam pasal tersebut juga disebutkan bahwa wilayah udara merupakan kekayaan nasional yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat dan negara.

**2. Hipotesis**

 Berdasarkan kerangka pemikiran teoritis dan perumusan masalah serta asumsi yang telah dikemukakan diatas, maka penulis mempunyai jawaban sementara terhadap penelitian ini, yaitu: **“Apabila perjanjian pendelegasian Indonesia-Singapura tahun 1995 memperbolehkan Singapura memungut pembayaran atas jasa pelayanan navigasi tanpa mengatur mekanisme pelaksanaan dan aspek akuntabilitas serta dapat menggunakan wilayah udara Indonesia sebagai area latihan militer, maka akan berpengaruh terhadap hilangnya potensi pendapatan di bidang ekonomi dan pelanggaran batas wilayah kedaulatan NKRI.”**

**3. Tabel Operasionalisasi Variabel dan Indikator**

Tabel 1. Operasionalisasi Variabel

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Variabel(Konsep Teoritik) | Indikator(Empirik) | Verifikasi |
| Variabel Bebas:Apabila perjanjian pendelegasian Indonesia-Singapura tahun 1995 memperbolehkan Singapura memungut pembayaran atas jasa pelayanan navigasi tanpa mengatur mekanisme pelaksanaan dan aspek akuntabilitas serta dapat menggunakan wilayah udara Indonesia sebagai area latihan militer, | 1. Proses pendelegasian ruang udara Kepri kepada Singapura dan pengesahannya.
2. Perjanjian batas FIR Indonesia-Singapura 1995 mengatur perihal pungutan tanpa mengatur aspek akuntabilitas berupa pelaporan berkala.
3. Singapura menggunakan dua wilayah udara Indonesia sebagai area latihan militer negaranya.
 | 1. Konvensi Chicago 1944 dalam *Annex* 11 tentang *Air Traffic Service*.
2. Penyerahan FIR Kepri kepada Singapura sudah terjadi pada tahun 1946, namun pengesahan resminya baru dilakukan pada tahun 1995.

Data Fakta: http://tni-au. mil.id/sites/default/filEs/ ANGKASA%20CENDEKIA%20APRIL%20215.pdf1. Pasal 6 mengatur tentang RANS *Charges*.

(Sumber: http://treaty.kemlu.go.id/Uploads-pub/4286\_SGP-1995-0020.pdf)1. Setoran dari Singapura terkait RANS *Charges* tidak dapat diketahui rinciannya.

(Sumber: http://iaaw.co. id/berita-terbaru/sovereig ntysecurity-dan-dignity-indonesia)1. *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on Military Training in Areas 1 and 2*.

(Sumber: http://tandef.net/ menggugat-penguasaan-eksklusif-wilayah-udara-indonesia-oleh-singapura-di-mta-1-dan-mta-2) |
| Variabel Terikat:maka akan berpengaruh terhadap hilangnya potensi pendapatan di bidang ekonomi dan pelanggaran batas wilayah kedaulatan NKRI. | 1. Hilangnya sumber pendapatan negara dari sektor jasa pelayanan penerbangan.
2. Pendelegasian menimbulkan pelanggaran batas wilayah kedaulatan NKRI.
 | 1. Peraturan Pemerintah RI No 14 tahun 2000 mengatakan ruang udara merupakan salah satu sumber pendapatan negara selain minyak dan gas bumi.

(Sumber: http://www.anggaran.depkeu.go.id/peraturan/PP%2014%20-%202000.pdf)1. Singapura memungut jasa pelayanan di atas Kepri, dan kemudian disetorkan kepada Indonesia setiap bulannya. Akan tetapi sulit untuk melakukan verifikasi dan rekonsiliasi data apakah setoran tersebut sudah diterima sepenuhnya atau tidak.

(Sumber: http://lib.ui.ac. id/file?file=digital/2030 5389-T30925%20-%20 Tinjauan%20yuridis.pdf) 1. Singapura masih saja melakukan aktifitas pelatihan militer di wilayah udara Indonesia, meskipun perjanjian peminjaman ruang udara tersebut sudah berakhir.
2. Komando Sektor I Satuan Radar 213 Tanjung Pinang sering menangkap pergerakan pesawat militer Singapura di sekitaran Kepulauan Riau tanpa suatu *flight clearance* dari Indonesia.

Data Fakta: http://docume nts.tips/documents/flight-information-region-fir. html1. Pasal 5 dan 6 UU Penerbangan, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udaranya, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional,pertahanan dan keamanan negara.

(Sumber: http://hubud.dep hub.go.id /?id/uu/downlo ad/5) |

**4. Skema Kerangka Teoritis**

**Alur Pemikiran** **Pengaruh Pendelegasian Ruang Udara Di Atas Kepulauan Riau Kepada *Flight Informaton Region* Singapura Di Bidang Ekonomi dan Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia**

*Chicago Convention* 1944

ICAO

*Flight Information Region*

Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan

Menjamin Keselamatan Penerbangan

Indonesia

Singapura

Aktifitas Penerbangan & *fee*

EKONOMI

KEDAULATAN

Perjanjian Batas FIR 1995

**E. Metode dan Teknik Pengumpulan Data**

1. **Tingkat Analisis**

 Tingkat penelitian dilakukan untuk mempermudah penulis dalam memilah masalah yang akan di analisis. Adapun tingkat analisis yang penulis gunakan dalam penelitian ini yaitu tingkat analisis korelasionis, dimana peran ICAO memutuskan untuk memberikan mandat kepada Singapura dalam mengelola sebagian wilayah udara Indonesia sebagai unit eksplanasi independen yaitu berpengaruh kepada berjalannya pelaksanaan pelayanan navigasi sesuai dengan kesepakatan yang berlaku. Sedangkan dalam unit analisis ternyata kesepakatan tersebut berpengaruh di bidang ekonomi serta berdampak kepada isu kedaulatan, sehingga menjadikan kesepakatan pengelolaan sebagian wilayah Indonesia kepada Singapura dianggap perlu untuk dikaji ulang guna memastikan kedaulatan NKRI tidak tergadaikan.

 Dengan demikian, unit eksplanasi atau variabel independen berada pada tingkat yang sama dengan unit analisis atau variabel dependen. Sehingga hal ini menunjukan bahwa tingkat analisa yang dipergunakan adalah korelasionis.

1. **Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Deskriptif Analisis, yaitu suatu metode yang bertujuan menggambarkan, menganalisa, dan mengklarifikasi gejala-gejala berdasarkan pengamatan dari beberapa kejadian secara sistematik, faktual, mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antara fenomena-fenomena yang diselidiki. Metode ini digunakan untuk menjelaskan Sejauhmana pendelegasian ruang udara Kepulauan Riau kepada *Flight Information Region* Singapura dapat menyebabkan kerugian di bidang ekonomi khususnya kerugian hilangnya potensi pendapatan dan pengaruhnya terhadap kedaulatan NKRI.

1. **Teknik Pengumpulan Data**

 Dalam penyusunan ini, pengumpulan data yang penulis gunakan adalah Studi Kepustakan (*Library Search*), yaitu berusaha untuk mencari data melalui pengamatan tidak langsung dengan membaca buku-buku tertentu, laporan, majalah, surat kabar, *website* dan artikel yang penulis gunakan untuk memperoleh pengertian dan pengetahuan yang berkaitan dengan masalah ini.

**F. Lokasi dan Lama Penelitian**

1. **Lokasi Penelitian**

Untuk mendapatkan data serta keterangan yang dibutuhkan, penulis mendatangi lembaga-lembaga seperti:

1. Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Bandung.

Jl. Lengkong Besar No. 68 Bandung.

1. Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Parahyangan Bandung.

Jl. Ciumbuleuit No. 94 Bandung.

1. **Lama Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan selama enam bulan, terhitung dari bulan Desember 2016 sampai dengan Mei 2016.

Tabel 2. Jadwal Kegiatan Penelitian Tahun 2016

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| No | Bulan Kegiatan | 2016 |
| Desember | Januari | Februari | Maret | April | Mei |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| **1.** | **Tahap Penelitian** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 1. Konsultasi
 | ✓ |  |  | ✓ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1. Pengajuan Judul
 |  |  |  |  | ✓ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1. Bimbingan Proposal
 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ |  | ✓ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1. Seminar Proposal
 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1. Perbaikan Seminar Proposal
 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **2.** | **Penelitian** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ | ✓ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **3.** | **Pengolahan Data** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ | ✓ |  |  |  |  |  |  |  |
| **4.** | **Analisa Data** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ | ✓ |  |  |  |  |  |  |
| **5.** | **Kegiatan Akhir** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ |  |  |  |  |  |  |
|  | 1. Pelaporan
 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ | ✓ |  |  |  |  |
| 1. Persiapan dan Draft
 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ |  |  |  |  |
| 1. Perbaikan Hasil Draft
 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ |  |  |  |
| 1. Persiapan dan Sidang Skripsi
 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | ✓ | ✓ | ✓ |  |

**3. Sistematika Penulisan**

Penelitian ini terdiri dari lima bab dimana setiap bab terbagi menjadi beberapa sub bab yang disesuaikan dengan pembahasan yang dilakukan, yaitu terdiri dari:

**BAB I : PENDAHULUAN**

 Bab ini terdiri dari sub-sub judul sebagai berikut, latar belakang penelitian, identifikasi masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka teoritis, hipotesis, metode penelitian dan teknik pengumpulan data, lokasi dan lamanya penelitian, dan sistematika penulisan.

**BAB II : PROSES PENDELEGASIAN RUANG UDARA DI ATAS KEPRI**

 **KEPADA *FLIGHT INFORMATION REGION* SINGAPURA**

 Dalam bab ini menjelaskan mengenai variabel-variabel bebas atau unit eksplanasi penelitian yaitu perjanjian Indonesia-Singapura terkait pendelegasian wilayah udara di atas Kepri. Bab ini berisikan sub-sub bab sebagai berikut: tinjauan, sejarah politik dan pemerintahan negara Singapura, tinjauan, sejarah dan pengaturan ruang udara, organisasi penerbangan sipil internasional, ketentuan, sejarah terbentuk, latar belakang dan kronologis pendelegasian FIR.

**BAB III: PENGARUH PENDELEGASIAN PELAYANAN NAVIGASI**

**PENERBANGAN KEPADA SINGAPURA DI ATAS KEPULAUAN**

**RIAU TERHADAP INDONESIA**

 Dalam bab ini membahas variabel terikat dari unit eksplanasi dari tema masalah yang berisi uraian atau informasi umum atau dasar atau awal mengenai dasar hukum dan kemungkinan timbulnya pengaruh terhadap pendelegasian ruang udara Kepri kepada Singapura, dalam bab ini berisikan sub-sub bab sebagai berikut: perkembangan dan status hukum ruang udara Indonesia, rute penerbangan terlarang dan sejarah ALKI, FIR NKRI, pendelegasian wilayah udara nasional, annex 11 sebagai dasar hukum pendelegasian dan pengaruh pendelegasian.

**BAB IV: IMPLIKASI PENDELEGASIAN RUANG UDARA KEPRI**

 **KEPADA FIR SINGAPURA DI BIDANG EKONOMI SERTA**

 **PENGARUHNYA TERHADAP KEDAULATAN NKRI**

 Dalam bab ini berisi jawaban atau bahasan terhadap hipotesis dan indikator-indikator variabel bebas ataupun variabel terikat yang dideskripsikan kedalam data atau fakta dan angka. Sub-sub judul ini mencerminkan jawaban mengenai pengaruh yang ditimbulkan dari pendelegasian wilayah udara Kepri kepada Singapura khsusunya pengaruh berupa kerugian ekonomi dan pelanggaran kedaulatan udara.

**BAB V : KESIMPULAN**

 Dalam bab ini berisi mengenai kesimpulan hasil penelitian terutama dalam bab IV, kesimpulan ini berbentuk rangkuman singkat yang jelas dan informatif pada bagian akhir ditulis penjelasan bahwa hipotesis penelitian diterima atau ditolak.

1. Abu Daud Busroh, *Ilmu Negara,* (Jakarta: Bumi Aksara, 1993), hlm. 69. [↑](#footnote-ref-1)
2. H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik,* (Jakarta: Rajawali Pers, 2012), hlm. 253. [↑](#footnote-ref-2)
3. Ermaya Suradinata, *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*, (Jakarta: Suara Bebas, 2005), hlm. 35. [↑](#footnote-ref-3)
4. Evi Zuraida, “Tinjauan Yuridis Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada FIR Singapura diatas Wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995”, dalam http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/20305389-T30925%20-%20Tinjauan%20yuridis.pdf, diakses 25 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-4)
5. “Dorong Modernisasi Sistem Navigasi Penerbangan, Sistem TOP SKY di MATCS Diresmikan”, *Kemenhub RI*, dalam http://dephub.go.id/berita/baca/dorong-modernisasi-sistem-navigasi-penerbangan,-sistem-top-sky-di-matcs-diresmikan/?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU=, diakses 25 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-5)
6. Yuwono Agung Nugroho, *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia* (Jakarta: Bumi Intitama Sejahtera, 2006), hlm 111. [↑](#footnote-ref-6)
7. Tjuk Sudarsono, “Keberadaan dan Peran ICAO dalam Penerbangan Sipil Internasional” *Tabloid Aviasi* (Online), dalam http://tabloidaviasi.com/safety/keberadaan-dan-peran-icao-dalam-penerbangan-sipil-internasional/, diakses 26 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-7)
8. “FIR (*Flight Information Region*) Di Wilayah Udara Indonesia”, dalam http://fhukum.unpatti.ac.id/artikel/hukum-internasional/358-fir-flight-information-region, diakses 26 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-8)
9. Tjuk Sudarsono, *Op.Cit*., [↑](#footnote-ref-9)
10. “FIR (*Flight Information Region*) Di Wilayah Udara Indonesia”, *Op.Cit*., [↑](#footnote-ref-10)
11. *Angkasa Cendekia*, (Jakarta: Dinas Penerangan Angkatan Udara, 2015), hlm. 6-7. dalam http://tni-au.mil.id/sites/default/files/ANGKASA%20CENDEKIA%20APRIL%202015.pdf, diakses 28 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-11)
12. “*Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*”, *Kementerian Luar Negeri*, dalam http://treaty.kemlu.go.id/uploads-pub/4286\_SGP-1995-0020.pdf, diakses 29 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-12)
13. Khairil Azmi, “Menggugat Penguasaan Eksklusif Wilayah Udara Indonesia Oleh Singapura di MTA-1 dan MTA-2”, *TANDEF* (Online)*,* dalam http://tandef.net/menggugat-penguasaan-eksklusif-wilayah-udara-indonesia-oleh-singapura-di-mta-1-dan-mta-2, diakses 29 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-13)
14. “Latihan di Natuna, TNI Izin ke Singapura”, *Radar Sulteng* (Online), dalam http://www.radarsulteng.co.id/index.php/berita/detail/rubrik/41/11311, diakses 26 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-14)
15. Ridha Aditya Nugraha, “Kebakaran Hutan dan Kedaulatan Udara Indonesia”, dalam https://www.selasar.com/politik/kebakaran-hutan-dan-kedaulatan-udara-indonesia, diakses 13 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-15)
16. Amrizal Mansur, *Flight Information Region* (FIR): Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau, dalam http://documents.tips/documents/flight-information-region-fir.html, diakses 25 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-16)
17. UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN, dalam hubud.dephub.go.id/?id/**uu**/download/5, diakses 25 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-17)
18. Resty Armenia, “Jokowi Tegaskan Akan Ambil Alih Ruang Udara RI dari Singapura”, *CNN Indonesia* (Online), dalam http://www.cnnindonesia.com/politik/20151124194236-32-93793/jokowi-tegaskan-akan-ambil-alih-ruang-udara-ri-dari-singapura/, 26 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-18)
19. “Kemampuan Radar dalam Penguasaan FIR Singapura”, *Jakartagreater* (Online), dalam http://jakartagreater.com/kemampuan-radar-dalam-penguasaan-fir-singapura, diakses 26 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-19)
20. B Kunto Wibisono, “Pendelegasian lalulintas udara Batam kepada Singapura lemahkan pertahanan”, Antaranews (Online), dalam http://antaranews.com/berita/321264/pendelegasian-lalulintas-udara-batam-lemahkan-pertahanan, diakses 26 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-20)
21. Khairil Azmi, *Op.Cit*. [↑](#footnote-ref-21)
22. “Serasa Mengontrak di Rumah Sendiri”, *Riau Pos* (Online), dalam http://riaupos.co/10681-arsip-serasa-mengontrak-di-rumah-sendiri.html, diakses 29 Januari 2016. [↑](#footnote-ref-22)
23. Jujun S. Suriasumantri, *Filsafat ilmu: Sebuah Pengantar Populer*, (Jakarta: Pustaka Sinar Rajawali, 1990), hlm. 128. [↑](#footnote-ref-23)
24. A.A.B Perwita & Yanyan M. Yani, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*, (Bandung, PT Remaja Rosdakarya, 2005), hlm. 3-4. [↑](#footnote-ref-24)
25. Jack C. Plano, *Kamus Hubungan Internasional*, (Terjemahan Wawan Juanda dan Putra A. Bardin) (Jakarta, 1999) hlm. 115. [↑](#footnote-ref-25)
26. Charles A. McClelland, *Ilmu Hubungan Internasional; Teori dan Sistem* (Terjemahan Mien Joebhaar dan Ishak Zahir) (Jakarta: CV. Rajawali, 1981), hlm. 27. [↑](#footnote-ref-26)
27. T. May Rudy*, Hubungan Internasional Kontemporer dan Masalah-Masalah Global* (Bandung, Refika Aditama, 2003), hlm 1. [↑](#footnote-ref-27)
28. P. Anthonius Sitepu, *Studi Hubungan Internasiona*l, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), hlm. 32-33. [↑](#footnote-ref-28)
29. R.P Barston, “*Modern Diplomacy*” dalam Sukawarsini Djelantik, *Diplomasi Antara Teori dan Praktik*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2008), hlm. 3. [↑](#footnote-ref-29)
30. James E Dougherty dan Pfaltzgraff Robert L, “*Contending Theories”*. dalam A.A.B Perwita dan Yanyan M. Yani, *Op.Cit.,* hlm. 34. [↑](#footnote-ref-30)
31. Leroy Bennet, “*International Organization, Principle and Issue*”, dalam Ade Maman Suherman (Ed.), *Organisasi Internasional dan Integrasi Ekonomi Regional Dalam Perspektif Hukum dan Globalisasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 48. [↑](#footnote-ref-31)
32. Clive Archer, “*International Organization*”, dalam A.A.B Perwita dan Yanyan M. Yani, *Op.Cit*., hlm. 95. [↑](#footnote-ref-32)
33. A.A.B Perwita dan Yanyan M. Yani, *Op.Cit*., hlm. 42. [↑](#footnote-ref-33)
34. Jawahir Thontowi, *Hukum Internasional Kontemporer*, (Bandung, PT Refika Aditama, 2006), hlm. 105. [↑](#footnote-ref-34)
35. “Kedaulatan Negara Indonesia di Udara”, dalam http://fhukum.unpatti.ac.id/artikel/hukum-internasional/357-kedaulatan-negara-indonesia-di-udara, diakses 13 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-35)
36. Hans J. Morgenthau, *Politik Antar Bangsa* (Terjemahan Cecep Sudrajat) (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2010), hlm. 205-206. [↑](#footnote-ref-36)
37. Abu Daud Busroh, *Op.Cit.,* hlm. 114. [↑](#footnote-ref-37)
38. Konvens Chicago 1944 adalah sebutan bagi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi ini menjadi konstitusi dari kegiatan penerbangan dan angkutan udara, serta badan yang didirikan oleh Konvensi Chicago disebut dengan ICAO, hingga kini menjadi badan regulator yang berpengaruh untuk penerbangan-penerbangan internasional, yang berkantor besar di Montreal, Canada. dalam http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/20305389-T30925%20-%20Tinjauan%20yuridis.pdf, diakses 14 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-38)
39. Rizal Darmaputra, *Manajemen Perbatasan dan Reformasi Sektor Keamanan*, (Jakarta: IDSPS Press, 2009), hlm. 3. [↑](#footnote-ref-39)
40. Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Perbatasan Negara dalam Dimensi Hukum Internasional*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), hlm. 63. [↑](#footnote-ref-40)
41. Ganewati Wuryandari, *Kemanan di Perbatasan Indonesia-Timor Leste,*(Jakarta: P2P LIPI,2009), hlm. 36-37. [↑](#footnote-ref-41)