**BAB I**

**PENDAHULUAN**

1. **Latar Belakang**

Manusia sebagai makhluk individu ataupun sebagai suatu kelompok selalu berupaya untuk memajukan peradabannya yang diwujudkan dengan hadirnya berbagai temuan di bidang teknologi. Teknologi berkembang dengan cepat dari era revolusi industri hingga sekarang. Salah satunya adalah perkembangan yang sangat pesat ada di bidang teknologi dirgantara. Sejak ditemukannya pesawat terbang sampai dengan abad ini, bisa kita lihat betapa pesatnya kemajuan teknologi di dunia. Perkembangan dari peradaban manusia ini mau tidak mau akan berpengaruh juga terhadap berlangsungnya kehidupan bernegara. Sudah menjadi sifat dasar manusia yang selalu ingin bersaing, pencapaian teknologi pada akhirnya akan memberi keunggulan bagi bangsa yang menemukan teknologi serta akan mengeksploitasinya sesuai dengan kepentingan nasional (*national interest*) negara tersebut.

Pada dasarnya ada dua tujuan besar yang selalu diharapkan dari capaian teknologi ini yaitu keamanan (*security*) dan kesejahteraan (*prosperity*). *Security* merupakan hak paling asasi dari manusia sebagai individu maupun manusia sebagai bangsa untuk hidup bebas, antara lain bebas dari rasa takut. Dalam konteks kehidupan bernegara, kondisi di mana terdapat ketentraman, ketertiban dan keselamatan yang disertai kemampuan bangsa tersebut dalam menata dan menyelenggarakan pertahanan negara (Sunardi, 1997: 5).[[1]](#footnote-1) Negara yang makmur sudah seharusnya memiliki kemampuan dalam menyelenggarakan pertahanan negaranya. Diatas lautan dan daratan ada wilayah udara yang mencakup tiga pertiga. Itulah wilayah Republik Indonesia yang perlu dijaga kedaulatan, kehormatan dan keamanan nasionalnya.[[2]](#footnote-2)

Kedaulatan teritorial adalah kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksklusif di wilayahnya.[[3]](#footnote-3) Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan ekslusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan atas wilayah udara negara 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.[[4]](#footnote-4)

Salah satu hal yang perlu diamati adalah kontrol udara Indonesia yang hingga saat ini masih berada dibawah otoritas Singapura yaitu wilayah ruang udara di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna, kondisi ini yang dikenal sebagai *Flight Information Region* (FIR) Singapura. Pengaturan lalu lintas udara di Kepulauan Riau dan Natuna sampai dengan saat ini berada di bawah kendali *Air Traffic Control* (ATC) Singapura berdasarkan kesepakatan antara Pemerintah RI dengan Singapura sejak tahun 1995 yang diratifikasi Pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996.

Akan tetapi dalam pelaksanaannya sering menimbulkan permasalahan, seperti dialami dalam salah satu penerbangan dari Tanjungpinang ke Ranai (Natuna) yang tidak diizinkan terbang dengan lurus langsung ke tujuan. Akibatnya adalah terjadi inefisiensi bahan bakar sebagai akibat dari bertambahnya *air time* atau waktu tempuh. Begitu juga patroli udara yang dilakukan TNI AU dan TNI AL di sekitar perairan Batam, Tanjungpinang dan Natuna sering terkendala karena ATC Singapura lebih mengutamakan penerbangan sipil di Bandara Changi daripada kepentingan pesawat militer Indonesia yang sebenarnya terbang di kawasan udara wilayah kedaulatan Negara Indonesia.[[5]](#footnote-5)

Soal kontrol ruang udara ini kembali menghangat setelah Presiden Jokowi pada awal September 2015 menginstruksikan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan dan Panglima TNI Jenderal Gatot Nurmantyo untuk memodernisasi peralatan dan meningkatkan kemampuan personel mereka agar Indonesia siap mengelola ruang udaranya sendiri. Jokowi memberi waktu tiga hingga empat tahun bagi Kementerian Perhubungan dan Tentara Nasional Indonesia untuk berbenah. Untuk itu Indonesia akan mulai berkomunikasi dengan Singapura dan Malaysia (negara tetangga yang ruang udaranya juga berbatasan dengan Indonesia) soal rencana pengambilalihan ini. Presiden pun memerintahkan Panglima TNI untuk mengawasi perbatasan.

TNI AU yang menggelar patroli di langit Natuna sejak pertengahan September menyusul instruksi Jokowi untuk menjaga ruang udara dan perbatasan Indonesia, mengatakan hampir setiap hari memergoki pesawat asing melintas tanpa izin. Hal ini juga disebabkan langit Natuna yang menjadi jalan pintas bagi banyak pesawat. Sementara jalur khusus yang telah disediakan oleh Indonesia bagi pesawat-pesawat asing, yakni zona udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dilanggar dengan seenaknya.[[6]](#footnote-6)

Selain itu, terdapat perjanjian *Military Training Areas* (MTA) antara Indonesia dengan Singapura pada tanggal 21 September 1995. Perjanjian ini merupakan wujud kerjasama yang bersifat mutualisme, dimana Indonesia memiliki wilayah yang luas memberikan kewenangan kepada Singapura untuk digunakan sebagai tempat latihan militer dan Singapura sebagai *leader* di bidang ekonomi maupun persenjataan militer dengan kemajuan teknologinya akan memberikan bantuan baik pelatihan personel militer ataupun pembangunan sarana dan prasarana latihan militer bagi Indonesia. Perjanjian ini pun diratifikasi Pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 8 Tahun 1996.

Pesawat tempur Singapura kerap terlihat berlatih di utara Pulau Bintan yang berdekatan dengan Singapura. Singapura beralasan, mereka berlatih di wilayah latihan militer atau MTA (*Military Training Area*), yakni zona udara Indonesia yang dapat digunakan Singapura untuk melakukan latihan militer karena negara kota itu tak memiliki ruang udara yang cukup luas untuk berlatih. Masalahnya, perjanjian MTA antara Indonesia dan Singapura itu telah habis tahun 2001. Indonesia tidak memperpanjang perjanjian itu karena merasa lebih banyak dirugikan.

Singapura mencari celah untuk dapat menerbangkan pesawat tempur mereka ke wilayah udara RI. Celah itu berasal dari hak Singapura mengatur ruang udara (FIR) Indonesia di sekitar Kepulauan Riau. Namun Singapura dan Indonesia tentunya punya kepentingan masing-masing. Dari sisi ekonomi misalnya, ruang udara Indonesia yang dikelola Singapura disebut sebagai jalur ‘gemuk’ yang mendatangkan pundi-pundi kekayaan. Persoalan ketahanan nasional kerap bertaut erat dengan perekonomian.[[7]](#footnote-7)

Hal ini menimbulkan suatu pertanyaan besar terkait Singapura yang mulai menyalahgunakan kontrol udara tersebut demi kepentingan negaranya dan juga Indonesia yang mulai berupaya untuk mengambil alih kendali udara yang selama ini dikuasai Singapura karena dirasa sudah menganggu kedaulatan NKRI. Maka dari itu judul penelitian yang diambil adalah sebagai berikut:

“**SENGKETA KONTROL LALU LINTAS UDARA INDONESIA-SINGAPURA SERTA PENGARUHNYA TERHADAP KEDAULATAN UDARA INDONESIA**”

1. **Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian diatas serta terkait dengan judul penelitian yang diambil peneliti untuk memudahkan dalam menganalisis masalah, maka peneliti mengidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Sejauh mana perkembangan kontrol udara Singapura di wilayah Indonesia terkait dengan adanya *Flight Information Region* (FIR) dan *Military Training Agreement* (MTA)?
2. Bagaimana kondisi yang harus dihadapi Pemerintah Indonesia saat ini dalam penyelesaian sengketa dengan Singapura?
3. Bagaimana upaya Pemerintah Indonesia untuk menyelesaikan sengketa kontrol udara di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna yang saat ini masih dikendalikan sepenuhnya oleh Singapura?
4. **Pembatasan Masalah**

Mengingat luasnya permasalahan yang ada, maka peneliti membatasi masalah penelitian dengan menitik beratkan pada:

* 1. Pembatasan Tema

Berfokuskan pada sengketa wilayah udara antara Indonesia-Singapura yang mencakup *Flight Information Region* (FIR) dan *Military Training Agreement* (MTA), serta upaya Pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan sengketa tersebut.

* 1. Pembatasan Periodisasi Waktu

Periode tahun 2001 sampai sekarang. Tahun 2001 merupakan tahun dimana perjanjian *Military Training Agreement* (MTA) berakhir. Karena sejak saat itu mulai timbul persoalan yang belum begitu disadari oleh pemerintah Indonesia tentang penyalahgunaan fungsi kontrol udara oleh Singapura.

1. **Perumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi dan pembatasan masalah diatas, maka dapat disusun sebuah rumusan masalah sebagai berikut:

“**Bagaimana Pemerintah Indonesia Menyelesaikan Sengketa Kontrol Udara dengan Singapura Terkait Adanya Perjanjian *Flight Information Region* (FIR) dan *Military Training Agreement* (MTA) yang Diperbaharui Menjadi *Defence Cooperation Agreement* (DCA)?**”

1. **Tujuan dan Kegunaan Penelitian**
2. **Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan jawaban atas masalah yang dituangkan dalam identifikasi masalah penelitian tentang Sengketa Kontrol Lalu Lintas Udara Indonesia-Singapura Serta Pengaruhnya Terhadap Keadulatan Udara Indonesia, antara lain:

1. Memahami tentang bagaimana keberadaan kontrol udara yang dikendalikan negara lain, dalam penelitian ini yaitu Singapura yang sudah sejak lama memegang kendali atas FIR di Kepulauan Riau dan Natuna. Lalu memahami bagaimana keberadaan kerja sama militer Indonesia-Singapura.
2. Menganalisa kondisi yang dihadapi oleh Indonesia untuk mengambil alih kendali tersebut.
3. Membahas tentang langkah dan upaya yang dilakukan Pemerintah untuk mengatasi sengketa dengan Singapura.
4. **Kegunaan Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan berguna bagi setiap pembaca yang tertarik terhadap masalah kontrol lalu lintas ruang udara Indonesia oleh Singapura. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi yang positif. Adapun kegunaan penelitian ini adalah:

1. Sebagai masukan dalam khasanah keilmuan HI yang menjelaskan, menggambarkan dan menganalisa teori kedaulatan dalam kehidupan bernegara.
2. Dapat dijadikan pembanding atau tolak ukur bagi penelitian lainnya yang mungkin akan mengangkat tema serupa, yaitu seputar permasalahan sengketa kontrol udara antara Indonesia dan Singapura.
3. Sebagai prasyarat bagi peneliti untuk menyelesaikan Studi Strata S-1 dan mendapat gelar Sarjana Ilmu Politik (S.IP) Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Pasundan Bandung.
4. **Kerangka Teoritis dan Hipotesis**
5. **Kerangka Teoritis**

Untuk mempermudah proses penelitian ini, diperluan adanya konsep landasan berpijak untuk memperkuat analisa. Dan sebelum mengemukakan konsep-konsep yang membahas pokok-pokok teoritis sesuai dengan tema penelitian ini, adalah suatu keharusan di dalam suatu penelitian untuk menggunakan pendekatan ilmiah kerangka konseptual dalam mengarahkan penelitian yang dimaksud, agar dapat membantu peneliti dalam memahami perbedaan yang besar tentang data dan peristiwa dalam hubungan internasional.

Kerangka teoritis ini bertujuan untuk membantu memahami dan menganalisa permasalahan. Dengan ditopang oleh pendapat para pakar hubungan internasional dan para pakar yang kompeten dalam penelitian ini, diharapkan hasilnya tidak jauh dari sifat yang ilmiah dan diharapkan bisa dipertanggungjawabkan secara akademis.

Dalam mengangkat fenomena-fenomena yang ada dan terjadi dalam hubungan internasional, peneliti akan menggunakan teori-teori yang ada hubungannya dengan objek-objek permasalahan dalam penelitian ini. Dan mencoba menemukan jawaban atas rumusan masalah yang terdapat di dalam penelitian ini.

Hubungan Internasional menurut **Tygve Nathiessen** yang mengatakan bahwa,

“***Hubungan Internasional*** *merupakan bagian dari ilmu politik dan karena itu komponen-komponen hubungan internasional meliputi politik internasional, organisasi dan administrasi internasional, dan hukum internasional*.”[[8]](#footnote-8)

Teori lainnya mengenai Hubungan Internasional juga menurut **Charles A. Mc Clelland** yang mengatakan bahwa,

“***Hubungan Internasional*** *adalah studi tentang keadaan-keadaan relevan yang mengelilingi interaksi*.”[[9]](#footnote-9)

Sedangkan di dalam buku **Rencana Strategi Pelaksanaan Politik Luar Negeri RI** (**RESTRA**) mendefinisikan Hubungan Internasional sebagai hubungan antarbangsa dalam segala aspeknya yang dilakukan oleh suatu negara untuk mencapai kepentingan nasional negara tersebut.[[10]](#footnote-10)

Hukum internasional merupakan komponen dari hubungan internasional yang ditegaskan pula dalam buku Rencana Strategi Pelaksanaan Politik Luar Negeri RI bahwa hubungan internasional dilakukan juga untuk memenuhi kepentingan nasional negara tersebut. Adapun Hukum Internasional menurut **Brierly** yang mengatakan bahwa

“***Hukum Internasional*** *adalah aturan untuk berbuat hal yang mengikat negara-negara dalam hubungannya dengan negara lain*.”[[11]](#footnote-11)

Sedangkan **Mochtar Kusumaastmadja** menegaskan bahwa,

“***Hukum Internasional*** *adalah seluruh kaidah dan asas yang mengatur hubungan yang melintasi batas-batas antarnegara*.”[[12]](#footnote-12)

Adapula menurut **J.G Starke** dalam bukunya Pengantar Hukum Internasional bahwa,

“***Hukum Internasional*** *dapat didefinisikan sebagai keseluruhan hukum yang untuk sebagian besar terdiri dari prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah perilaku yang terhadapnya negara-negara merasa dirinya terikat untuk menaati, dan karenanya, benar-benar ditaati secara umum dalam hubungan-hubungan mereka satu sama lain.*”[[13]](#footnote-13)

Dalam hukum internasional diatur juga hubungan antara negara dengan negara dan menghasilkan kesepakatan-kesepakatan internasional yang disepakati oleh setiap negara. Maka sesuai dengan yang dikatakan oleh **J.G Starke** bahwa negara-negara secara sadar merasa dirinya terikat untuk mentaati aturan-aturan yang sudah disepakati dengan negara lain. Harus ada *win win solution* agar tidak ada pihak yang dirugikan, lebih buruknya apabila salah satu negara merasa dirugikan hingga merasa keamanan negaranya terganggu.

**Geostrategi atau Ketahanan Nasional Indonesia** adalah strategi dalam memanfaatkan konstelasi geografi negara Indonesia untuk menentukan kebijakan, tujuan, dan sarana-sarana untuk mencapai tujuan nasional bangsa Indonesia, serta memberi arahan tentang bagaimana merancang strategi pembangunan guna mewujudkan masa depan yang lebih baik, aman, dan sejahtera.[[14]](#footnote-14)

**Pertahanan Negara** disebut juga **Pertahanan Nasional** adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah sebuah negara dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.[[15]](#footnote-15)

Negara yang merdeka mutlak memiliki kedaulatan bagi negara beserta wilayah dan teritorial yang dimilikinya. **Kedaulatan** adalah suatu hak eksklusif untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan, masyarakat, atau atas diri sendiri terdapat penganut dalam dua teori yaitu berdasarkan pemberian dari Tuhan atau Masyarakat.[[16]](#footnote-16) Seperti yang dikatakan oleh **Jean Bodin** (1500 – 1596) seorang ahli dari Perancis yang memandang bahwa,

“***Kedaulatan*** *sebagai kekuasaan tertinggi untuk menentukan hukum dalam suatu negara.* *Pada dasarnya kekuasaan yang dimiliki pemerintah mempunyai kekuatan yang berlaku ke dalam (interne souvereiniteit) dan ke luar (externe souvereinoteit) yaitu sebagai berikut:*

* *Kedaulatan ke Dalam: Pemerintah memiliki wewenang tertinggi dalam mengatur dan menjalankan organisasi negara sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.*
* *Kedaulatan ke Luar: Pemerintah berkuasa bebas, tidak terikat dan tidak tunduk kepada kekuasaan lain, selain ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan. Demikian juga halnya dengan negara lain, harus pula menghormati kekuasaan negara yang bersangkutan dengan tidak mencampuri urusan dalam negerinya.*

*Dalam hukum konstitusi dan internasional, konsep kedaulatan terkait dengan suatu pemerintahan yang memiliki kendali penuh urusan dalam negerinya sendiri dalam suatu wilayah atau batas teritorial atau geografisnya, dan dalam konteks tertentu terkait dengan berbagai organisasi atau lembaga yang memiliki yurisdiksi hukum sendiri. Penentuan apakah suatu entitas merupakan suatu entitas yang berdaulat bukanlah sesuatu yang pasti, melainkan seringkali merupakan masalah sengketa diplomatik.*”[[17]](#footnote-17)

Selain itu berkaitan dengan ketahanan nasional dan kedaulatan, **Geopolitik** adalah ilmu yang mempelajari gejala-gejala politik dari aspek geografi seperti Indonesia yang merupakan negara kesatuan yang kondisi geografisnya terdiri dari banyaknya pulau-pulau. Maka dari itu peneliti menitikberatkan pula pada teori **Kekuatan Udara** seperti yang dikatakan oleh **Guilio Douhet** (1869-1930) dan **William Mitchel** (1879-1936) dengan Teori Kekuatan di Udara mengatakan bahwa,

*“****Kekuatan udara*** *mampu beroperasi hingga garis belakang lawan serta kemenangan akhir ditentukan oleh kekuatan udara.”*[[18]](#footnote-18)

Disampaikan pula oleh **William Mitchel** dan **John Frederick Charles Fuller** tentang Kekuatan Udara yaitu,

*“****Kekuatan Udara*** *merupakan kekuatan yang paling menentukan penguasaan dunia. Keunggulan yang dimiliki dirgantara adalah pengembangan kekuatan di udara, memiliki daya tangkis yang andal dari berbagai ancaman lawan dalam tempo cepat, dahsyat dan dampaknya sangat mengerikan lawan sehingga tidak ada kesempatan bagi lawan untuk bergerak. Kekuatan di udara justru yang paling menentukan. Kekuatan di udara mempunyai daya tangkis terhadap ancaman dan dapat melumpuhkan kekuatan lawan dengan penghancuran dikandang lawan itu sendiri agar tidak mampu lagi bergerak menyerang”[[19]](#footnote-19)*

Selain itu, **Nicholas J. Spykman** menjelaskan tentang teori Daerah Batas atau *Rimland* yang disebut juga dengan Wawasan Kombinasi bahwa,

“*Penggabungan kekuatan darat, laut, dan udara dalam pelaksanaannya disesuaikan dengan keperluan dan kondisi suatu negara*.”[[20]](#footnote-20)

Berkaitan dengan kekuatan udara, maka peneliti juga akan menyampaikan mengenai definisi hukum udara. Pada hakikatnya, **Hukum Udara** adalah keseluruhan peraturan hukum tertulis atau tidak tertulis yang merupakan tatanan satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkatan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan.[[21]](#footnote-21) Berikut ini beberapa pendapat para ahli mengenai batas wilayah udara yaitu,

1. **Lee** yang berpendapat bahwa lapisan atmosfir dalam jarak tembak meriam yang dipasang di darat dianggap sama dengan udara teritorial negara. Di luar jarak tembak itu, harus dinyatakan sebagai udara bebas, dalam arti dapat dilalui oleh semua pesawat udara negara mana pun.
2. **Van Holzen Dorf** menyatakan bahwa ketinggian ruang udara adalah 1.000 meter dari titik permukaan bumi yang tertinggi.
3. **Henrich** menyatakan bahwa negara dapat berdaulat di ruang atmosfir selama masih terdapat gas atau partikel-partikel udara atau pada ketinggian 196 mil. Di luar atmosfir, negara sudah tidak lagi mempunyai kedaulatan.

Di samping pendapat para ahli tentang batas wilayah udara ada beberapa teori tentang konsepsi wilayah udara yang dikenal pada saat ini. Teori-teori tersebut adalah sebagai berikut:

* 1. Teori Udara Bebas (*Air Freedom Theory*)

Penganut teori ini terbagi dalam dua aliran, yaitu kebebasan ruang udara tanpa batas dan kebebasan udara terbatas.

1. Kebebasan ruang udara tanpa batas. Menurut aliran ini, ruang udara itu bebas dan dapat digunakan oleh siapa pun. Tidak ada negara yang mempunyai hak dan kedaulatan di ruang udara.
2. Kebebasan udara terbatas, terbagi menjadi dua. Hasil sidang *Institute de Droit International* pada sidangnya di Gent (1906), Verona (1910) dan Madrid (1911)
3. Setiap negara berhak mengambil tindakan tertentu untuk memelihara keamanan dan keselamatannya.
4. Negara kolong (negara bawah, *subjacent state*) hanya mempunyai hak terhadap wilayah/zona teritorial.
   1. Teori Negara Berdaulat di Udara (*The Air Sovereignity*)

Ada beberapa teori yang menyatakan bahwa kedaulatan suatu negara harus terbatas.

* + 1. Teori Keamanan

Teori ini menyatakan bahwa suatu negara mempunyai kedaulatan atas wilayah udaranya sampai yang diperlukan untuk menjaga keamanannya. Teori ini dikemukakan oleh Fauchille pada tahun 1901 yang menetapkan ketinggian wilayah udara adalah 1.500M. Namun pada tahun 1910 ketinggian itu diturunkan menjadi 500M.

* + 1. Teori Pengawasan Cooper (*Cooper's Control Theory*) Menurut Cooper (1951), Kedaulatan negara ditentukan oleh kemampuan negara yang bersangkutan untuk mengawasi ruang udara yang ada di atas wilayahnya secara fisik dan ilmiah.
    2. Teori Udara (*Schacter*)

Menurut teori ini, wilayah udara itu haruslah sampai suatu ketinggian di mana udara masih cukup mampu mengangkat (mengapungkan) balon dan pesawat udara.[[22]](#footnote-22)

Dari keseluruhan teori diatas, setiap negara perlu memiliki pengaruh agar mampu mengendalikan situasi demi memenuhi kepentingan nasional negaranya. Seperti yang dikatakan oleh **Norman Barry** bahwa:

“***Pengaruh*** adalah suatu tipe kekuasaan yang jika seorang yang dipengaruhi agar bertindak dengan cara tertentu, dapat dikatakan terdorong untuk bertindak demikian, sekalipun ancaman/sanksi yang terbuka bukan merupakan motivasi yang mendorongnya.”[[23]](#footnote-23)

Di dalam setiap perjanjian ataupun kesepakatan internasional apabila suatu negara memiliki pengaruh yang kuat maka mereka mampu mendominasi dan memberikan tekanan. Ditegaskan dengan pendapat **Uwe Becker** yang mengatakan bahwa:

*“****Pengaruh*** *adalah kemampuan yang terus berkembang yang berbeda dengan kekuasaan tidak begitu terkait dengan usaha memperjuangkan dan memaksakan kepentingan.”*[[24]](#footnote-24)

Lalu ditegaskan kembali dengan pendapat **Robert Dahl** yang menggambarkan bahwa:

“A mempunyai pengaruh atas B sejauh ia dapat menyebabkan B untuk berbuat sesuatu yang sebenarnya tidak akan B lakukan.” [[25]](#footnote-25)

Berkaitan pula dengan pengaruh sebagai langkah untuk memenuhi kepentingan nasional, peneliti juga akan menyampaikan definisi dari kepentingan nasional menurut para ahli. Seperti yang dikatakan **Hans J. Morgenthau** bahwa:

”***Kepentingan Nasional*** *adalah kemampuan minimum negara untuk melindungi, dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan kultur dari gangguan negara lain. Dari tinjauan ini para pemimpin negara menurunkan kebijakan spesifik terhadap negara lain yang sifatnya kerjasama atau konflik*.”[[26]](#footnote-26)

Dengan demikian hal-hal yang mengganggu hingga mengancam kedaulatan negara dapat diatasi dengan kemampuan mempengaruhi pihak atau negara lain dalam rangka memenuhi kepentingan nasional kita. Namun, apabila ada pihak yang merasa dirugikan maka akan muncul suatu pertikaian atau sengketa, keduanya adalah yang dipergunakan secara bergantian dan merupakan terjemahan dari “*dispute*”. **John G. Merrils** berpendapat mengenai persengketaan bahwa:

“***Persengketaan*** *sebagai terjadinya perbedaan pemahaman akan suatu keadaan atau obyek yang diikuti oleh pengklaim oleh satu pihak dan penolakan di pihak lain. Karena itu, sengketa internasional adalah perselisihan yang tidak secara eksklusif melibatkan negara, dan memiliki konsekuensi pada lingkup internasional.*”[[27]](#footnote-27)

Dengan adanya sengketa antara satu negara dan negara lainnya, maka setiap negara akan mengeluarkan kebijakan-kebijakan untuk menyelesaikan dan melindungi kepentingan nasional negara tersebut. Seperti yang dikatakan oleh **Lasswell** (1970) bahwa,

“***Kebijakan*** *adalah sebagai suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan praktik-praktik yang terarah* (*a projected program of goals values and practices*).”[[28]](#footnote-28)

Ada pula menurut **Amara Raksasa Taya** (1976) yang mengatakan bahwa,

*“****Kebijakan*** *adalah suatu taktik atau strategi yang diarahkan untuk mencapai tujuan.”*[[29]](#footnote-29)

Selain itu, menurut **Budiardjo** (1988) yang berpendapat tentang kebijakan bahwa:

“***Kebijakan*** *adalah sekumpulan keputusan yang diambil oleh seorang pelaku atau kelompok politik dalam usaha memilih tujuan-tujuan dan cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut*.” [[30]](#footnote-30)

Konstitusi yang melandasi Pemerintah Indonesia membuat kebijakan tentang ruang udara ini diantaranya adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dari keseluruhan teori dan definisi ataupun konstitusi negara yang menjadi tolak ukur dalam berpikir dapat disimpulkan bahwa setiap negara pasti memiliki kepentingan nasional atau *national interest* baik itu Indonesia maupun negara lainnya. Untuk memenuhi dan melindungi kepentingan nasional tersebut, pemerintah sebagai ujung tombak negara harus memiliki *power* dan mampu membuat kebijakan yang tepat untuk negaranya. Sehingga kedaulatan negara bisa dijaga sebaik-baiknya tanpa dipengaruhi atau diganggu oleh negara lain.

1. **Hipotesis Penelitian**

Berdasarkan kerangka teoritis dan perumusan masalah diatas, maka ditarik hipotesis sebagai berikut:

**“Jika Singapura masih terus akan memegang kendali atas beberapa wilayah udara Indonesia terkait adanya *Flight Information Region* (FIR) dan *Military Training Agreement* (MTA), maka Indonesia dengan berbagai upayanya tetap tidak akan mampu mengambil alih kendali tersebut.”**

1. **Operasionalisasi Variabel dan Indikator**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel dalam Hipotesis**  **(Teoritik)** | **Indikator**  **(Empirik)** | **Verifikasi**  **(Analisis)** |
| **Variabel Bebas:**  **Jika Singapura masih terus akan memegang kendali atas beberapa wilayah udara Indonesia terkait dengan adanya *Flight Information Region* (FIR) dan *Military Training Agreement* (MTA)** | * 1. Konvensi Penerbangan Internasional (Chicago, 7 Desember 1944) | Singapura memiliki infrastruktur yang memadai dibanding Indonesia sehingga kewenangan pengaturan lalu lintas penerbangan di beberapa wilayah udara Indonesia yaitu, Kepulauan Riau dan Natuna diberikan kepada Singapura berdasarkan agenda pertemuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) pada tahun 1946.  (<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a.pdf>)  Penyebab mengapa Singapura berhasil menguasai ruang udara tersebut adalah karena Indonesia kala itu belum memiliki bandara. Sebenarnya usaha untuk merebut kembali telah dilakukan beberapa kali namun selalu gagal karena ICAO merasa Indonesia belum cukup mampu dan kurang dalam infrastruktur.  Bukan hanya sekedar mengatur lalu lintas udara, mandat ICAO itu juga membuat Singapura berhak memungut *fee* dari seluruh maskapai yang melintasi FIR, termasuk maskapai negara selain Indonesia. Tarifnya dalam dolar Amerika dan besarnya berbeda-beda tergantung jenis dan kapasitas pesawat. Namun *fee* itu juga harus dibagi kepada pemerintah pusat Indonesia. (<http://news.detik.com/berita/3010741/ri-terus-berupaya-rebut-kembali-ruang-udara-yang-dikuasai-singapura>) |
| * 1. Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996 | Adanya kesepakatan antara Indonesia dan Singapura tentang pengelolaan *Flight Information Region* (FIR) oleh Singapura tahun 1995 yang kemudian dievaluasi tahun 2003 dan dievaluasi kembali tahun 2013 sesuai dengan Keppres No. 7 Tahun 1996.  (<http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/22027/node/748/keppres-no-7-tahun-1996-pengesahan-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>) |
| * 1. Keputusan Presiden No. 8 Tahun 1996 | Adanya kesepakatan antara Indonesia dan Singapura tentang penggunaan Pulau Bintan di Kepulauan Riau untuk latihan Militer Singapura.  (<http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/22044/node/748/keppres-no-8-tahun-1996-pengesahan-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>) |
| * 1. Kepulauan Riau dan Natuna masih ada dibawah kendali FIR Singapura | Sejak tahun 1946, *Flight Information Region* (FIR) di wilayah Kepulauan Riau mencakup Batam, Tanjungpinang, dan Natuna berada dalam kendali Singapura. Jika pesawat hendak melintas di wilayah tersebut, selain harus meminta izin kepada ATC Indonesia, diwajibkan untuk meminta *clearance* kepada negeri seribu satu larangan tersebut. "FIR di sana contoh dari Jakarta mau ke Medan lewat situ harus izin ke Singapura. Ada radiusnya," ungkap anggota Wantimpres bidang Pertahanan dan Keamanan Subagyo AS usai menghadiri wisuda pilot NAM *Flying School* di Pangkalpinang, Bangka Belitung, Jumat (4/9/2015). (<http://news.detik.com/berita/3010741/ri-terus-berupaya-rebut-kembali-ruang-udara-yang-dikuasai-singapura>) |
| * 1. Penggunaan wilayah udara Indonesia oleh militer Singapura | Wilayah udara Indonesia ternyata sering dijadikan daerah latihan oleh pesawat tempur Singapura. Itu terjadi di utara Pulau Bintan, Kepulauan Riau. Bukan hanya dengan Malaysia saja Indonesia harus bermasalah terkait pelanggaran batas wilayah. Diketahui, Singapura sering melakukan latihan pesawat tempurnya di ruang udara yang berada di Kepulauan Riau. "Tapi dalam 5 tahun (perjanjian) berjalan lebih banyak merugikan Indonesia. Sehingga tahun 2001 tidak diperpanjang. Setelahnya Singapura terus berusaha untuk memperpanjang perjanjian," jelas Ketut. (<http://news.detik.com/berita/3011079/pesawat-tempur-singapura-kerap-latihan-di-ruang-udara-ri>) |
| **Variabel Terikat:**  **Maka Indonesia dengan berbagai upayanya tetap tidak akan mampu mengambil alih kendali tersebut** | 1. *Regional Air Navigation* (RAN) *Meeting* | Upaya merebut kembali kedaulatan udara Indonesia dari tangan Singapura sudah berlangsung sejak tahun 1993 melalui pertemuan Navigasi Udara Regional (*Regional Air Navigation*/RAN *Meeting*) yang diselenggarakan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) di Bangkok. Ahli hukum internasional Dr HK Martono mencatat, dalam pertemuan sepenting itu, pemerintah Indonesia hanya mengirim pejabat operasional.  ”Sedangkan Singapura mengirim Jaksa Agung, Sekjen Kementerian Perhubungan, serta para penasihat hukum laut internasional,” kata Martono dalam makalahnya tentang UU Penerbangan tahun 2009.  Alhasil, Indonesia tidak memperoleh kemajuan apa-apa dalam pertemuan itu. Forum menyepakati agar Indonesia dan Singapura menyelesaikan masalah FIR ini secara bilateral. Apabila telah dicapai kesepakatan, akan disampaikan kepada RAN Meeting berikutnya.  Setelah hasil yang mengecewakan di Bangkok pada Mei 1993, Indonesia terus berupaya melakukan perundingan dengan Singapura. Catatan yang dimiliki Direktorat Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan menunjukkan setidaknya terjadi empat kali pertemuan membahas FIR. Di antaranya pertemuan bilateral di Jakarta tahun 1994 dan tahun 1995 di Singapura. Ada juga pertemuan tahun 2009 di Bali yang dipimpin Menteri Luar Negeri Hassan Wirajuda.  Namun menurut Hendri Ginting, dalam pertemuan Januari 2012 di Bali, telah dicapai kesepakatan bahwa FIR wilayah Batam dan Kepri yang saat ini dikuasai Singapura akan dikembalikan ke Indonesia.  Acuannya Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Sesuai undang undang tersebut, pengembalian otoritas pengelolaan udara itu paling lambat 15 tahun sejak UU 1/2009 diberlakukan. (<http://jakartagreater.com/kemampuan-radar-dalam-penguasaan-fir-singapura/>) |
| 1. Keterbatasan Indonesia untuk mengelola FIR Kepulauan Riau dan Natuna | Indonesia dikatakan belum memiliki infrastruktur yang cukup untuk mengelola FIR sendiri. Seperti yang dikatakan oleh Sekretaris Ditjen Pothan Kemhan Dr. Ir. Timbuk Siahaan, MM. bahwa langkah-langkah yang harus dilakukan dalam upaya pengelolaan FIR adalah:   * Mempersiapkan SDM yang siap mengelola FIR tersebut * Mempersiapkan infrastruktur baik berupa *hardware* maupun *software* yang diperlukan dalam penanganan dan pengendalian navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna * Indonesia harus menjadi anggota ICAO sebagai alat untuk memudahkan langkah diplomasi dalam upaya pengambilalihan FIR * Pengambilalihan FIR ini bukan merupakan tanggung jawab dari salah satu Kementerian ataupun Lembaga, tetapi ini merupakan tanggung jawab negara yang hanya dapat diselesaikan dengan jalur diplomasi   (<http://jakartagreater.com/pengambilalihan-pengelolaan-fir-di-kep-natuna-dan-kepri-dari-singapura/>) |
| 1. Keterbatasan kapabilitas militer Indonesia | Langit Kepulauan Riau memang menjadi lintasan favorit pesawat asing termasuk jet-jet tempur Singapura. Menurut Komandan Pangkalan TNI AU Tanjungpinang, Letnan Kolonel Penerbang I Ketut Wahyu Wijaya, pesawat tempur Singapura kerap terlihat berlatih di utara Pulau Bintan yang berdekatan dengan Singapura.  Singapura beralasan, mereka berlatih di wilayah latihan militer atau MTA (*Military Training Area*) yakni zona udara Indonesia yang dapat digunakan Singapura untuk melakukan latihan militer karena negara kota itu tidak memiliki ruang udara yang cukup luas untuk berlatih.  Masalahnya, perjanjian MTA antara Indonesia dan Singapura itu telah habis tahun 2001. Indonesia tidak memperpanjang perjanjian itu karena merasa lebih banyak dirugikan. Tapi tetap saja Singapura ngotot mengatakan MTA itu merupakan wilayah berbahaya sehingga harus dioperasikan oleh Angkatan Bersenjata Singapura.  Sayangnya kekuatan TNI di Lanud Tanjungpinang belum memadai. Menurut Ketut, mestinya minimal ada empat pesawat tempur dan juga landasan pacu Lanud perlu diperpanjang agar dapat memudahkan jet-jet tempur TNI, dan juga perlu dibangun tempat parkir dan perawatan pesawat. (<http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716/perang-udara-indonesia-singapura/>)    Saat ini di Tanjungpinang tidak ada kekuatan pertahana udara TNI AU, yang ada di Pekanbaru dan Pontianak. Sehingga ketika terjadi pelanggaran wilayah udara di Pulau Bintan oleh Singapura, untuk mendatangkan kekuatan militer dari Pekanbaru dan Pontianak ke Pulau Bintan terhambat jarak yang jauh. Singapura latihan militer setiap hari di wilayah udara Indonesia karena tidak ada ancaman dari militer Indonesia.  Namun, untuk penempatan pesawat tempur masih terkendala Lanud di Kepulauan Riau yang hanya tipe kelas C yang mana landasan pendek, apron kecil, untuk 1 heli SAR; 1 hercules angkutan dan 1 Boeing pengintai saja sudah penuh. Belum lagi untuk *airlines* sehingga sering terjadi *delay*. (<http://pinang.batamtoday.com/berita61059-Pemerintah-Diminta-Bangun-Kekuatan-Udara-di-Tanjungpinang.html>) |
| 1. Izin Penerbangan | Pesawat milik Indonesia, termasuk pesawat militer yang akan terbang, mendarat atau hanya melintas di sekitar Kepulauan Riau dan Natuna masih harus mendapatkan izin dari Singapura. (<http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura/>) |

Tabel 1 Variabel dan Indikator

1. **Skema Kerangka Teoritis**

*CHICAGO CONVENTION* TAHUN 1944

Diratifikasi melalui Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996

*Defence Cooperation Agreement* (DCA)

*Military Training Agreement* (MTA)

*Flight Information Region* (FIR)

INDONESIA

SINGAPURA

Diratifikasi melalui Keputusan Presiden No. 8 Tahun 1996

1. Singapura hingga saat masih memegang kendali atas FIR di Kepulauan Riau dan Natuna
2. Singapura melakukan latihan militer tanpa izin di wilayah udara Indonesia
3. Indonesia harus mendapat izin penerbangan dari *Air Traffic Control* (ATC) di Singapura
4. Indonesia masih belum menemukan titik temu untuk mengambil alih wilayah sengketa kontrol udara dengan Singapura
5. Keterbatasan dari infrastruktur Indonesia untuk mengelola FIR di Kepulauan Riau dan Natuna
6. Keterbatasan kapabilitas militer

Gambar 1 Skema Kerangka Teoritis

1. **Metode dan Teknik Pengumpulan Data**
2. **Tingkat Analisis**

Tingkat analisis dalam penelitian ini menggunakan tingkat analisa Korelasionis yang unit analisanya sama yaitu *state* dengan *state*. Pada penelitian ini, unit eksplanasi atau variabel independennya adalah sengketa kontrol lalu lintas udara antara Indonesia dan Singapura sedangkan unit analisa penelitian atau variabel dependennya adalah kedaulatan udara Indonesia.

1. **Metode Penelitian**

Dalam penelitian ini digunakan **Metode Penelitian Deskriptif** yang bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan peristiwa dan kejadian yang sedang terjadi saat ini. Peneliti akan mengumpulkan, menyusun, mengolah data yang kemudian dilanjutkan dengan menganalisa data ataupun menganalisa fenomena tersebut.

Dengan metode ini, peneliti akan menggunakan data dan fakta dari fenomena atau peristiwa penting di masa lalu sebagai gambaran untuk membantu penelitian mengenai sengketa kontrol lalu lintas udara antara Indonesia dan Singapura serta pengaruhnya terhadap kedaulatan Indonesia.

1. **Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah Studi Kepustakaan (*Library Research*), yaitu berusaha untuk mencari data melalui pengamatan tidak langsung dengan membaca buku, laporan, surat kabar, *website* dan artikel untuk memperoleh pengertian dan pengetahuan yang berkaitan dengan bahasan penelitian. Dan juga akan melakukan riset data di lembaga-lembaga pemerintahan terkait.

1. **Lokasi dan Lama Penelitian**
2. **Lokasi Penelitian**

Dalam mengumpulkan data dan informasi yang akan digunakan dalam pembuatan proposal ini sesuai dengan judul dan pembahasannya, lokasi yang dituju adalah:

1. Perpustakaan FISIP Universitas Pasundan (UNPAS) Jl. Lengkong Besar No. 68, Bandung.
2. Perpustakaan Umum Univeritas Katolik Parahyangan (UNPAR) Jl. Ciumbuleuit No. 94, Bandung.
3. Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Provinsi Jawa Barat (BAPUSIPDA) Jl. Kawaluyaan Indah II No. 4, Bandung.
4. Kementerian Pertahanan Republik Indonesia Jl. Medan Merdeka Barat No. 13-14, Jakarta.
5. **Lama Penelitian**

Penelitian dan penulisan ini dilaksanakan selama kurang lebih 5 bulan, yaitu dimulai pada bulan Oktober 2015 sampai dengan Februari 2016.

1. **Sistematika Penulisan**

**BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini peneliti akan memaparkan dan menjelaskan mengenai Latar Belakang Masalah, Identifikasi Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penelitian, Kerangka Teoritis dan Hipotesis, Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data Lokasi dan Lama Penelitian serta Sistematika Penulisan.

**BAB II PERJANJIAN *FLIGHT INFORMATION REGION* (FIR) DAN *MILITARY TRAINING AGREEMENT* (MTA) INDONESIA-SINGAPURA**

Dalam bab ini peneliti akan memaparkan tentang *Flight Information Region* (FIR) wilayah Indonesia yang dikelola oleh Singapura dan perjanjian antara Indonesia-Singapura mengenai kerjasama militer atau lebih dikenal dengan sebutan *Military Training Agreement* (MTA).

**BAB III PENGAMBILALIHAN KONTROL UDARA OLEH INDONESIA**

Dalam bab ini peneliti akan meneliti mengenai hal-hal yang dihadapi Pemerintah Indonesia dalam menjaga kedaulatan Indonesia terhadap adanya pengelolaan lalu lintas udara Indonesia oleh Singapura.

**BAB IV INDONESIA SEBAGAI NEGARA BERDAULAT**

Dalam bab ini peneliti akan menjawab *research question* yang sudah dideskripsikan dalam bab pendahuluan.

**BAB V KESIMPULAN**

Bab ini akan memaparkan beberapa kesimpulan atas hasil penelitian yang dilakukan. Kesimpulan akan ditulis dalam bentuk penjelasan yang singkat, jelas dan informatif.

1. Chappy Hakim, *Pertahanan Indonesia*, Red & White Publishing, Jakarta, 2011, hlm. 26 [↑](#footnote-ref-1)
2. Chappy Hakim, *Op. Cit*. hlm. 31 [↑](#footnote-ref-2)
3. Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1996, hlm. 99 [↑](#footnote-ref-3)
4. “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan: Pasal 1” dalam hubud.dephub.go.id/uu, diakses 23 September 2015 [↑](#footnote-ref-4)
5. Chappy Hakim, *Op. Cit*. hlm. 112 [↑](#footnote-ref-5)
6. Anggi Kusumadewi & Abraham Utama, “Perang Udara Indonesia-Singapura”, dalam <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura/> diakses 8 Februari 2016 [↑](#footnote-ref-6)
7. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-7)
8. Farhan Aziz Lubis, “Pengertian Hubungan internasional Menurut Para Ahli”, dalam <http://pangeranarti.blogspot.co.id/2014/12/pengertian-hubungan-internasional.html> diakses 23 November 2015 [↑](#footnote-ref-8)
9. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-9)
10. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-10)
11. “Pengertian Hukum Internasional Menurut Para Ahli”, dalam <http://dilihatya.com/1930/pengertian-hukum-internasional-menurut-para-ahli> diakses 23 November 2015 [↑](#footnote-ref-11)
12. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-12)
13. J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 3 [↑](#footnote-ref-13)
14. Ericson Damanik, “Pengertian Geostrategi/Ketahanan Nasional Menurut Ahli”, dalam <http://pengertian-pengertian-info.blogspot.co.id/2015/09/pengertian-geostrategiketahanan.html> diakses pada 25 Desember 2015 [↑](#footnote-ref-14)
15. “Pertahanan Negara”, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Pertahanan_negara> diakses 24 November 2015 [↑](#footnote-ref-15)
16. Wikipedia, “Kedaulatan”, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Kedaulatan> diakses 24 November 2015 [↑](#footnote-ref-16)
17. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-17)
18. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-18)
19. Fhirman Surya Abadi, “Teori–Teori Geopolitik”, dalam <https://omgeboy.wordpress.com/2013/10/28/teori-teori-geopolitik/> diakses pada 25 Januari 2015 [↑](#footnote-ref-19)
20. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-20)
21. Agus Pramono, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa, Ghalia Indonesia,* Bogor, 2013,hlm. 8 [↑](#footnote-ref-21)
22. Urip Rokhmanudin, “Makalah Wilayah Negara Indonesia”, dalam <http://macam-makalah.blogspot.co.id/2015/08/makalah-wilayah-negara-indonesia.html#.VrMEYvl97IU> diakses 4 Februari 2016 [↑](#footnote-ref-22)
23. Fatih, “Definisi dan Pengertian Pengaruh Menurut Para Ahli”, dalam <http://fatih-io.biz/definisi_dan_pengertian_pengaruh_menurut_para_ahli.html> diakses 24 November 2015 [↑](#footnote-ref-23)
24. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-24)
25. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-25)
26. Noveri Fahrizal, “Kepentingan Nasional Menurut Para Ahli”, dalam <http://pitopangsan.blogspot.co.id/2014/11/kepentingan-nasional-menurut-para-ahli.html> diakses 24 November 2015 [↑](#footnote-ref-26)
27. “Pengertian Sengketa Internasional”, dalam <http://www.landasanteori.com/2015/10/pengertian-sengketa-internasional-dan.html> diakses pada 25 Januari 2015 [↑](#footnote-ref-27)
28. “Pengertian Kebijakan Menurut Para Ahli”, dalam <http://www.pengertianahli.com/2014/08/pengertian-kebijakan-menurut-para-ahli.html> diakses pada 1 Desember 2015 [↑](#footnote-ref-28)
29. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-29)
30. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-30)