
STRATEGI PENGAMBILALIHAN FLIGHT INFORMATION REGION KEPULAUAN NATUNA

Antonius Tri Novianto

Kementerian Pertahanan, Indonesia

atri.novianto@gmail.com

Received: 01 Agustus
Revised : 2022
Accepted: 10 Agustus
2022
20 Agustus
2022

Abstrak

Latar Belakang : Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), merupakan negara kepulauan (Archipelagic State) yang berdaulat, terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang menurut perhitungan terakhir berjumlah 17.499, dengan luas perairan lautnya mencapai $\pm 5.900.000 \text{ km}^2$ dan garis pantai sepanjang $\pm 81.000 \text{ km}^2$.

Tujuan : Penelitian ini bertujuan tujuan untuk menggalang pendapat dari berbagai anggota forum ICAO mengenai solusi yang tepat untuk menyelesaikan sengketa FIR antara Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Metode : Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif.

Hasil : Pengelolaan FIR Kepulauan Natuna oleh Singapura seringkali dipermasalahkan karena menyangkut masalah kedaulatan dan harga diri bangsa Indonesia.

Kesimpulan : Strategi diplomasi yang digunakan oleh Indonesia menggunakan model Joint Management dengan program operasional yang berupa kebijakan luar negeri Total Diplomacy. Pelaksanaannya dilakukan melalui beberapa jalur diantaranya First Track dan Second Track Diplomacy.

Kata Kunci : Strategi; Flight; Information Region

Abstract

Background: The Unitary State of the Republic of Indonesia (NKRI), is a sovereign archipelagic state, consisting of large and small islands which according to the latest calculations amount to 17,499, with a sea area of $\pm 5,900,000 \text{ km}^2$ and a coastline of $\pm 81,000 \text{ km}^2$.

Objectives: This study aims to rally opinions from various ICAO forum members regarding the appropriate solution to resolve FIR disputes between Indonesia, Malaysia and Singapore.

Methods: This research is a type of qualitative research.

Results: Singapore's management of the Natuna Islands FIR is often disputed because it concerns the sovereignty and self-esteem issues of the Indonesian nation.

Conclusion: The diplomacy strategy used by Indonesia uses the Joint Management model with an operational program in the form of Total Diplomacy foreign policy. The implementation is carried out through several channels

including First Track and Second Track Diplomacy.

Keywords: Strategi; Flight; Information Region

*Correspondent Author : Antonius Tri Novianto

Email : atri.novianto@gmail.com



PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), merupakan negara kepulauan (Archipelagic State) yang berdaulat, terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang menurut perhitungan terakhir berjumlah 17.499, dengan luas perairan lautnya mencapai \pm 5.900.000 km² dan garis pantai sepanjang \pm 81.000 km². Begitu luasnya wilayah kedaulatan NKRI, sehingga negara Indonesia memiliki ruang udara yang sangat luas untuk digunakan oleh wahana udara bagi kepentingan penerbangan sipil maupun militer. Secara geografis wilayah negara Indonesia letaknya sangat strategis, sehingga menjadikan Indonesia sebagai negara yang sangat dipadati oleh lalu lintas laut maupun udara (Achmad Andaru, 2021). Menurut data Dirjen Perhubungan Udara RI jumlah lalulintas penerbangan yang melintasi wilayah NKRI dari tahun ke tahun mengalami trend peningkatan. Data pada tahun 2009 jumlah pesawat yang melintas di wilayah kedaulatan NKRI sebanyak 345.158 pesawat, pada tahun 2010 sebanyak 473.984 pesawat, pada tahun 2011 sebanyak 527.440 pesawat, pada tahun 2012 sebanyak 514.006 pesawat, dan pada tahun 2013 sebanyak 556.799 pesawat (Arafah, SH, & Sarah Amalia Nursani, 2019). Dirjen Perhubungan Udara Indonesia dalam Cetak Biru Transportasi Udara 2005-2024 menyebutkan bahwa angka tersebut akan terus bertambah seiring dengan perkembangan wilayah di Indonesia yang semakin menuntut pembukaan rute baru penerbangan. Walaupun kondisi saat ini sebagai akibat Pandemi Covid-19, dunia penerbangan sedang lesu bahkan jumlah penerbangan nasional maupun internasional turun drastis, namun kondisi tersebut tidak selamanya, sehingga diharapkan pada saat kondisi dunia penerbangan sudah pulih kembali, maka jumlah penerbangan juga semakin meningkat.

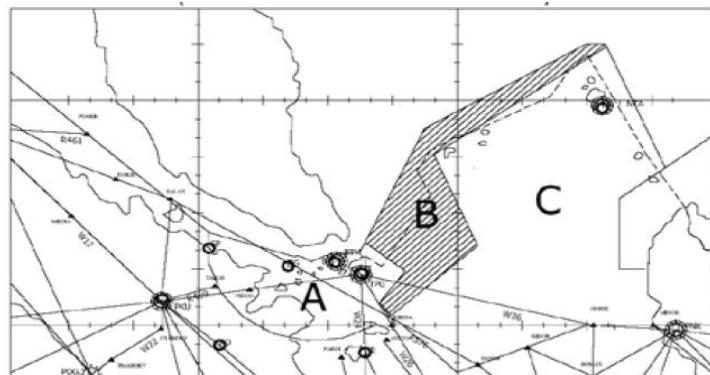
Padatnya jalur lalulintas udara oleh banyak negara sering menimbulkan berbagai permasalahan yang menyangkut pelanggaran hukum, baik terhadap hukum nasional maupun internasional yang berpengaruh terhadap kewibawaan sebagai negara yang berdaulat. Padatnya arus penerbangan di Indonesia juga membuat manajemen lalu lintas udara di kawasan ini menjadi sangat kompleks. Apalagi jika melihat kondisi topografi Indonesia yang didominasi oleh kawasan perairan dan berbagai gugusan pulau kecil, maka manajemen lalu lintas udara menjadi semakin rumit dan membutuhkan biaya yang sangat besar. Program pengamatan dan pengawasan udara di kawasan perairan tidak semudah di kawasan daratan. Pemasangan radar dan peralatan lalu lintas udara seringkali harus dilakukan di gugusan pulau kecil yang terpencil, padahal tidak semua gugusan pulau di perairan terluar dapat diberi radar. Kalaupun bisa, kesiapan operasional radar tidak dapat dioperasikan penuh selama 24 jam dan kemampuannya cepat menurun. Kondisi ini menyebabkan banyak wilayah udara Indonesia yang berlubang (security hole) karena tidak terjangkau oleh pengawasan radar.

Berbagai masalah tersebut akhirnya memaksa Indonesia untuk menitipkan atau dengan kata lain mendelegasikan sebagian ruang udaranya yang ada diatas Kepulauan

Natuna dan sekitarnya kepada Singapura. Pendeklasian ini sebenarnya telah berlangsung sejak tahun 1946, pada saat itu Indonesia baru merdeka dari penjajahan sehingga belum memiliki kemampuan untuk mengendalikan ruang udaranya secara mandiri (www.nasional.kompas.com diunduh pada 9 Mei 2012). Ruang udara Indonesia menjadi sebuah kawasan tak bertuan, ketiadaan pengatur lalu lintas udara di Indonesia rawan disalahgunakan oleh penerbangan gelap (Black Flight) yang dapat mengganggu stabilitas regional, selain itu kekosongan ini juga dapat mengabikatkan kecelakaan transportasi udara. Oleh karena itu, dalam pertemuan bulan Maret 1946 tersebut, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau ICAO di Dublin, Irlandia, memberi kekuasaan kepada Singapura untuk mengontrol lalu lintas udara di Indonesia khususnya Kepulauan Natuna. Namun dalam pertemuan tersebut Indonesia tidak ikut hadir karena kondisi dalam negeri yang masih diwarnai dengan perjuangan kemerdekaan (www.batampos.co.id diunduh pada 8 Mei 2012).

Keterlibatan Indonesia dalam Organisasi Penerbangan Sipil Internasional baru terlihat pada Pertemuan Regional Aviation Navigation (RAN) pertama yang diselenggarakan oleh ICAO kawasan Asia Pasifik tahun 1973. Pada pertemuan tersebut Singapura mengajukan usul untuk tetap mengelola Flight Information Region (FIR) yang ada di kawasan Kepulauan Natuna. Usulan tersebut diterima oleh Indonesia dan organisasi ICAO, karena Singapura dianggap lebih layak dalam mengelola ruang udara di kawasan tersebut (www.depdagri.go.id diunduh pada 8 Mei 2012). Penyerahan pengelolaan FIR diatas Kepulauan Natuna kepada Singapura dianggap sebagai sebuah kesalahan besar oleh sebagian besar masyarakat Indonesia. Beberapa pejabat negara juga menuntut agar pengelolaan FIR diatas Kepulauan Natuna diambil alih oleh Indonesia, tuntutan ini muncul setelah terjadinya beberapa insiden dimana pesawat yang ditumpangi oleh pejabat negara harus menunggu lama untuk mendapat ijin mendarat di Kepulauan Natuna. Pada pertemuan RAN kedua yang diselenggarakan ICAO di Singapura tahun 1983, Indonesia berusaha untuk meminta kembali pengelolaan ruang udara diatas Kepulauan Natuna dari Singapura. Sayangnya, usulan tersebut ditolak dengan alasan Indonesia belum mampu mengelola kawasan udaranya. Kemampuan teknologi dan sumber daya manusia yang dimiliki Indonesia belum mampu untuk menjangkau Kepulauan Natuna (www.nasional.kompas.com diunduh pada 9 Mei 2012).

Indonesia rutin melakukan pertemuan dengan Singapura untuk membahas masalah FIR diatas Kepulauan Natuna. Pertemuan tersebut berlangsung setidaknya selama empat kali, diantaranya pertemuan bilateral di Jakarta pada tahun 1994 dan pertemuan di Singapura pada tahun 1995 (www.batampos.co.id diunduh pada 8 Mei 2012). Berbagai pertemuan tersebut menghasilkan sebuah perjanjian yang ditandatangani oleh Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura pada 21 September 1995 (www.nasional.kompas.com diunduh pada 9 Mei 2012). Perjanjian yang berjudul *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* ini berisi tentang berbagai ketentuan pendeklasian FIR Kepulauan Natuna kepada Singapura. Beberapa hal pokok yang terdapat dalam perjanjian ini adalah pembagian wilayah FIR diatas Kepulauan Natuna menjadi 3 bagian yakni, A, B dan C, sebagaimana tertera pada gambar dibawah ini:



(Diambil dari Flight Information Region: Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Kepada Singapura di Kepulauan Riau ([Amrizal, Warnita, & Armansyah, 2021](#)))

Untuk wilayah sektor A, Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian 37.000 kaki. Untuk wilayah sektor B, Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian tidak terhingga. Sedangkan untuk wilayah sektor C tidak termasuk dalam perjanjian. Sebagai tambahan, atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan (Rans Charge) di wilayah yuridiksi sektor A untuk selanjutnya diserahkan kepada Pemerintah Indonesia. Sedangkan untuk wilayah sektor B dan C tidak dikenai Rans Charge karena masih membutuhkan pembahasan lebih lanjut dengan berbagai pihak lainnya ([Silalahi, Bachtiar, & Edorita, 2015](#)). Secara garis besar, permasalahan yang menjadi latar belakang dalam naskah essay ini adalah pendeklegasian Flight Information Region (FIR) diatas Kepulauan Natuna kepada Singapura pada tahun 1946 yang dilegalkan melalui perjanjian antara Indonesia dengan Singapura pada tahun 1995, proses pendeklegasian tersebut terjadi karena saat itu Indonesia belum mampu untuk mengelola FIR diatas Kepulauan Natuna. Namun pendeklegasian ini mendapat banyak respon negatif dari kalangan domestik yang menganggap tindakan tersebut sebagai penyerahan kedaulatan NKRI di wilayah udara Natuna kepada negara asing. Indonesia mencoba untuk mengambil alih FIR diatas Kepulauan Natuna dari Singapura, akan tetapi kondisi teknologi dalam negeri kurang mendukung sehingga permintaan tersebut berkali-kali ditolak oleh Singapura dan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Tekanan domestik yang menuntut Indonesia untuk mengambil alih FIR diatas Kepulauan Natuna semakin menguat. Oleh karena itu permasalahan yang diangkat dalam naskah essay ini adalah "Bagaimana strategi diplomasi Indonesia dalam pengambilalihan FIR Kepulauan Natuna dapat memperkokoh kedaulatan NKRI".

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif, ([Creswell, 2014](#)) memaparkan bahwa "penelitian kualitatif dimulai dengan asumsi dan penggunaan kerangka penafsiran atau teoritis yang membentuk atau mempengaruhi studi tentang riset yang terkait dengan makna yang dikenakan oleh individu atau kelompok pada suatu permasalahan sosial atau manusia. Analisis data berupa induktif dan deduktif". Presentasi didapat dari partisipan masyarakat beserta deskripsi dan kontribusinya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sengketa Pengelolaan FIR Kepulauan Natuna

Pengelolaan FIR Kepulauan Natuna oleh Singapura seringkali dipermasalahkan karena menyangkut masalah kedaulatan dan harga diri bangsa Indonesia. (Silalahi et al., 2015) menganggap bahwa pengelolaan ini termasuk sebuah pelanggaran terhadap kedaulatan udara karena secara de jure, ruang udara tersebut milik Indonesia namun secara de facto justru dikuasai oleh Singapura. Terlepas dari ketentuan bahwa pembagian FIR ditentukan oleh ICAO, pengelolaan ruang udara seharusnya diserahkan kepada Indonesia sesuai dengan amanat pada Konvensi Chicago 1944 Pasal 1 yang menyebutkan bahwa kedaulatan udara suatu negara menyesuaikan pada kedaulatan dibawahnya. Pendapat Amrizal Mansur tersebut disanggah oleh (Farda & Lubis, 2018) dengan menyebutkan bahwa menurut Annex 11 Konvensi Chicago 1944, setiap negara harus mengatur pelayanan lalu lintas udara, jika tidak mampu maka harus mendelegasikan tanggung jawab tersebut kepada negara lain. Batas FIR tidak harus sama dengan batas administrasi atau batas teritorial suatu negara. Indonesia memang mendelegasikan FIR Kepulauan Natuna dan Kepulauan Riau kepada Singapura, tetapi Indonesia juga mendapat delegasi untuk mengawasi FIR di wilayah Kepulauan Christmast, Australia dan FIR negara Timor Leste. Perbedaan pendapat dan pandangan semacam ini sudah lama terjadi di Indonesia. Menteri Pertahanan dan Keamanan era Orde Baru, LB Moerdani merupakan salah satu pejabat negara yang sangat menolak pengelolaan Singapura, penolakan ini didasarkan pada pengalamannya ketika melakukan kunjungan ke Kepulauan Natuna. Jenderal ini sempat tidak diijinkan saat hendak mendarat ke pangkalan udara Ranai, Natuna Besar (m.riaupos.co diunduh pada 10 Mei 2012).

Sempat terjadi adu argumentasi antara pilot dengan pemandu lalu lintas udara, pilot meminta ijin untuk mendarat namun ditolak oleh si pemandu karena tidak sesuai dengan prosedur. Pilot menjelaskan bahwa dia membawa penumpang VVIP yakni Menteri Pertahanan dan Keamanan Indonesia, namun pemandu tetap tidak mengijinkan. Setelah terjadi perdebatan selama 15 menit, pesawat yang mengangkut Menteri tersebut baru diijinkan untuk mendarat (www.m.riau.co Diakses pada 10 Mei 2012). Entah siapa yang berada dalam posisi salah, mengingat tidak pernah ada penelitian lebih lanjut mengenai kejadian tersebut, namun insiden ini sangat memalukan bagi LB Moerdani. Seketika itu Moerdani langsung mengatakan, "Masak kita terbang di wilayah sendiri diatur oleh negara lain" lalu memerintahkan agar pengelolaan FIR Kepulauan Natuna diambil alih Indonesia (www.m.riau.co diunduh pada 10 Mei 2012). Akan tetapi Presiden Soeharto memiliki pandangan berbeda terkait status pengelolaan FIR Kepulauan Natuna. Soeharto sangat mengerti bagaimana kondisi manajemen pengelolaan navigasi penerbangan sipil dan peralatan pendukung yang dimiliki Indonesia sehingga secara tidak langsung memilih untuk mendelegasikan FIR Kepulauan Natuna kepada Singapura. Pandangan Soeharto ini dapat dilihat pada ratifikasi terhadap Perjanjian Pendeklasian FIR Kepulauan Natuna antara Indonesia dan Singapura melalui Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996. Di sisi lain, kedekatan antara Soeharto dengan Lee Kuan Yew, Perdana Menteri Singapura saat itu juga berpengaruh terhadap masalah ini (Mallick & Sen, 2006). Perdebatan mengenai masalah pengelolaan FIR ini sempat terhenti ketika Perjanjian pendeklasian FIR mulai diberlakukan. Sepanjang masa pemberlakuan perjanjian, dari tahun 1996 hingga 2001, hampir tidak pernah ada pembahasan mengenai masalah tersebut. Bahkan pada tahun 2003, dimana terdapat penyelenggaraan RAN keempat, tidak ditemukan adanya laporan mengenai pembahasan terkait pengambilalihan FIR Kepulauan Natuna dari Singapura.

Isu mengenai pengelolaan FIR Kepulauan Natuna kembali muncul ketika Indonesia mengeluarkan sebuah Undang-undang (UU) No. 1 tahun 2009 tentang

Penerbangan. Dalam UU tersebut, Indonesia berencana untuk melakukan pengelolaan ruang udara secara mandiri. Indonesia menegaskan posisi kedaulatan udaranya melalui Pasal 5 yang menyebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara RI (nasional.kompas.com diunduh pada 9 Mei 2012). Dalam Pasal 458 UU No. 1 Tahun 2009, Indonesia juga menegaskan bahwa wilayah udara RI yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 tahun sejak UU tersebut berlaku. UU No. 1 tahun 2009 mulai berlaku tanggal 12 Januari 2009, artinya pada tanggal 12 Januari 2024, ruang udara Kepulauan Natuna harus beralih dari FIR Singapura menjadi FIR Jakarta dibawah ATC Bandara Soekarno Hatta (nasional.kompas.com diunduh pada 9 Mei 2012). Munculnya UU No. 1 Tahun 2009 membuat publik Indonesia kembali sadar bahwa ada sebagian kedaulatan udaranya yang masih dikelola oleh Singapura. Berbeda dengan masa Orde Baru dimana masalah FIR Kepulauan Natuna hanya diketahui dan dibahas oleh pejabat negara, pada era reformasi masalah ini diketahui dan dibahas oleh semua orang. Tekanan politik pun menguat apalagi ketika mengetahui pesawat negara seperti pesawat TNI dan pesawat Presiden, yang hendak melintas Kepulauan Natuna wajib lapor kepada Air Traffic System (ATS) Singapura. Tidak hanya lapor, setelah melewati wilayah tersebut, pesawat negara juga dipandu oleh ATC Singapura. Hal tersebut dianggap sebagai pelanggaran terhadap kedaulatan Indonesia (www.merdeka.com diunduh pada 16 Juli 2012).

Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) ([Indonesia & Dagang, 2010](#)) dalam Laporan Kunjungan Spesifik Komisi I DPR RI ke Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut IV/Tanjung Pinang menganggap pendelegasian ini sebagai ancaman terhadap kedaulatan negara, pesawat tempur tidak dapat melakukan operasi dengan cepat karena harus meminta ijin dari otoritas penerbangan Singapura setiap kali hendak terbang. DPR menyarankan agar pengelolaan segera diambil alih sehingga TNI AU dapat bekerja secara maksimal dalam melindungi wilayah perbatasan dan siap apabila terjadi konfrontasi dengan Singapura dan Malaysia. Hal ini terulang pada saat TNI AU mengadakan latihan tempur bertajuk Angkasa Yuda 2013, mereka harus melaporkan kegiatan udara ke Singapura. Tujuannya agar lalu lintas pesawat-pesawat tempur Indonesia tidak bersinggungan dengan pesawat komersil yang diatur oleh Singapura. Kekhawatiran yang terjadi di Indonesia ini berbanding terbalik dengan Singapura. Publik Singapura tidak menganggap hal tersebut sebagai sebuah ancaman, hampir tidak ada literatur Singapura yang membahas masalah ruang udara Kepulauan Natuna dari aspek politik. Penerbangan sipil Singapura lebih tertarik untuk mengkaji secara teknis dan ekonomi, Pemerintah Singapura juga bersikap sangat lunak terhadap masalah ini. Singapura bersedia untuk mengembalikan ruang udara Kepulauan Natuna kepada Indonesia selama fasilitas Indonesia siap dan mampu untuk mengendalikan ruang udara di Kepulauan Natuna (www.depdagri.go.id diunduh pada 8 Mei 2012).

B. Strategi Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR

Dalam kasus sengketa FIR dengan Singapura, Indonesia selalu mengupayakan penyelesaian masalah secara diplomasi. Penyelesaian ini merupakan penyelesaian yang paling konstrutif terhadap hubungan Indonesia dengan Singapura dalam konteks good neighbouring policy. Penyelesaian secara diplomasi dan damai juga merupakan kewajiban internasional bagi setiap negara yang terlibat dalam suatu sengketa perbatasan. Apalagi Indonesia dan Singapura merupakan negara peserta dalam perjanjian Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia tahun 1976 yang mengatur tentang model penyelesaian secara damai dalam rangka kerjasama persahabatan antar negara. Model penyelesaian diplomasi dapat dijadikan sebagai parameter yang objektif dengan menggunakan asas iktikad baik atau good faith. Ada empat model diplomasi yang biasa digunakan dalam menyelesaikan sengketa internasional;

Pertama, Mahkamah Internasional. Institusi ini banyak digunakan sebagai tempat penyelesaian sengketa karena memiliki putusan yang bersifat tetap dan mengikat. Kedua, status quo, yaitu membiarkan wilayah yang disengketakan tersebut mengambang dan tidak diurus oleh semua pihak, seperti yang terjadi pada sengketa Laut China Selatan. Ketiga, Joint Management, yaitu suatu upaya diplomasi dengan mencapai suatu kesepakatan mengenai adanya pengelolaan bersama. Keempat, Organisasi Internasional yang menjadi dasar mengenai peraturan terkait sengketa tersebut, dalam hal ini ICAO.

Model diplomasi yang digunakan oleh Indonesia dalam menyelesaikan sengketa FIR Kepulauan Natuna adalah Joint Management dan Organisasi Internasional. Indonesia selalu mengupayakan adanya pengelolaan bersama atas ruang udara Kepulauan Natuna dengan Malaysia dan Singapura sehingga akan terwujud sebuah hubungan diplomatik yang win-win solution. Indonesia telah memiliki sebuah Grand Strategy dalam diplomasi melalui program operasional yang berwujud kebijakan Total Diplomacy (Marlina, 2009). Melalui kebijakan ini, pelaksanaan diplomasi dilakukan melalui beberapa jalur, diantaranya:

- 1) First Track Diplomacy, yaitu upaya-upaya diplomasi yang dilakukan berdasarkan interaksi pemerintah secara resmi,
- 2) Second Track Diplomacy, yaitu upaya-upaya diplomasi yang dilakukan oleh elemen-elemen non pemerintah secara tidak resmi. Upaya ini harus melancarkan jalan bagi negosiasi dan persetujuan dalam rangka first track diplomacy dengan memanfaatkan informasi penting dari para pelaku second track diplomacy.

First Track Diplomacy dilakukan melalui berbagai kegiatan diplomasi, seperti diplomasi bilateral Indonesia–Singapura, diplomasi bilateral Indonesia–Malaysia, dan diplomasi multilateral melalui forum Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Sedangkan Second Track Diplomacy dilakukan dengan melibatkan People-to-People Diplomacy. Masyarakat penerbangan, mulai dari Asosiasi Penerbangan Sipil Indonesia hingga Lembaga Konsumen Indonesia dilibatkan dalam setiap proses diplomasi dalam upaya untuk melancarkan jalan bagi negosiasi dan persetujuan dalam rangka first track diplomacy.

C. Kajian Aspek Astagatra

Dilihat dari aspek Astagatra, pengambilalihan FIR Kepulauan Natuna dapat dikaji beberapa keuntungan sebagai berikut:

- 1) Aspek Geografi. Dari sisi geografis Indonesia sangat strategis. Indonesia merupakan negara kepulauan yang terbesar di dunia dengan ± 17.499 pulau-pulau besar dan kecil, dengan luas perairan lautnya mencapai $\pm 5.900.000$ km² dan garis pantai sepanjang ± 81.000 km². Negara Indonesia memiliki ruang udara yang sangat luas dapat digunakan sebagai jalur penerbangan nasional maupun internasional.
- 2) Aspek Demografi. Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2010 jumlah penduduk Indonesia adalah 235 Juta jiwa, dengan laju pertumbuhan penduduk 1,49 % per tahun, sehingga Indonesia dinyatakan sebagai negara berpenduduk terbanyak keempat di dunia setelah RRC, India dan Amerika Serikat. Secara umum kualitas SDM masih sangat rendah, yang dapat dilihat dari tingkat pendidikan, tingkat kesehatan dan angka pengangguran. Penyebaran penduduk juga tidak merata sehingga menghambat pemerataan pembangunan. Hal ini tidak koheren dengan kebutuhan SDM yang berkualitas dalam dunia penerbangan. Seiring perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang penerbangan telah menuntut adanya tenaga-tenaga yang profesional sesuai perkembangan dunia penerbangan yang mengadopsi teknologi.
- 3) Aspek Sumber Kekayaan Alam. Kekayaan alam Indonesia cukup melimpah baik didataran maupun dilautan, namun belum dikelola dengan baik. Di beberapa daerah, kekayaan alam tersebut justru banyak dimanfaatkan oleh negara lain, baik

- secara legal maupun secara illegal.
- 4) Aspek Ideologi. Perjuangan kelompok radikal untuk merubah idiologi Pancasila masih tetap eksis dan berlanjut dalam upaya memperjuangkan tujuan Idiologinya. Kelompok radikal kanan selalu menyatakan bahwa hukum Allah yang paling benar adalah dengan menegakkan Syariat Islam di Indonesia melalui kegiatan Tablíq Akbar, seminar, diskusi dan membentuk organisasi baru dengan menanamkan konsep Jihad Fisabilillah sebagai doktrin perjuangannya. Sedangkan kelompok radikal kiri selalu menunjukkan eksistensinya agar mendapat pengakuan secara politis dan yuridis untuk mendapatkan kesamaan hak dengan warga negara lainnya, memperjuangkan rehabilitasi, kompensasi dan pelurusan sejarah.
 - 5) Aspek Politik. Kondisi politik di Indonesia masih diwarnai dengan benturan kepentingan antar partai politik, yang mengakibatkan kurangnya respon dari para elit politik terhadap kepentingan bangsa dan kepentingan negara. Hal tersebut sangat berpengaruh terhadap lambatnya pemulihan krisis yang dialami bangsa saat ini di seluruh aspek kehidupan. Pembuatan kebijakan di sektor penerbangan.
 - 6) Aspek Ekonomi. Potensi ekonomi dari sumber kekayaan alam Indonesia yang begitu banyak menimbulkan keinginan Negara lain untuk memilikinya, hal ini terbukti dari aparat keamanan berhasil menangkap pencurian hasil laut oleh nelayan asing dan pencurian hasil hutan dan penebangan liar di sekitar perbatasan Kalimantan dan Papua. Kebijakan pemerintah dalam pengelolaan hutan dan sumber kekayaan alam belum bersinergi dengan kepentingan masing-masing lembaga negara, termasuk dalam pengelolaan penerbangan. Sejalan dengan kebijakan Open Sky Policy 2015 yang diterapkan oleh Uni Eropa, World Trade Organization (WTO) menginginkan, agar semakin banyak sektor jasa dalam negeri yang dibuka bagi kepentingan investasi jasa dari luar.
 - 7) Aspek Sosial Budaya. Konflik sosial dengan latar belakang SARA di beberapa daerah masih tetap terjadi dan berpotensi menjadi penyebab timbulnya kerusuhan sosial. Kebijakan pemerintah tentang pembangunan berkelanjutan masih menghadapi permasalahan seperti fanatismus sempit terhadap suku, agama, Ras dan kelompok tertentu, isue-isue ketidakadilan masih akan terus menjadi pemicu timbulnya permasalahan SARA. Pengelolaan ruang udara nasional harus memperhatikan kondisi sosial budaya saat ini dalam serangan gelombang globalisasi yang sedang berlangsung. Pemerintah dalam kerangka regulasi yang telah dikeluarkan dalam strategi penataan ruang udara harus terbangun konsepsi strateginya dengan betul-betul mempertimbangkan aspek sosial budaya.
 - 8) Aspek Pertahanan dan Keamanan. NKRI harga mati. Kalimat ini sangat cocok untuk menggambarkan betapa pentingnya pengambilalihan FIR di kepulauan Natuna sebagai wujud memperkokoh kedaulatan NKRI. Daerah kepulauan Natuna letaknya sangat strategis bagi jalur penerbangan udara, menyebabkan wilayah udara tersebut menjadi lintasan penerbangan bagi kepentingan berbagai negara di dunia.

KESIMPULAN

Berdasarkan pada pembahasan maka dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu Strategi diplomasi yang digunakan oleh Indonesia menggunakan model Joint Management dengan program operasional yang berupa kebijakan luar negeri Total Diplomacy. Pelaksanaannya dilakukan melalui beberapa jalur diantaranya First Track dan Second Track Diplomacy. First Track Diplomacy diwujudkan dalam bentuk Diplomasi Multilateral dan Diplomasi Bilateral. Sedangkan Second Track Diplomacy berfungsi untuk membantu melancarkan First Track Diplomacy. Indonesia perlu untuk melakukan penguatan kemampuan diplomasi di segala bidang khususnya Kemenlu dan Kemenhub dalam rangka menuju target pengambilalihan FIR. Dari aspek Astagatra, pengambilalihan

FIR di Kepulauan Natuna sangat banyak menguntungkan Indonesia sebagai sebuah negara yang berdaulat. Keuntungan yang tidak ternilai harganya adalah terkait harga diri bangsa dan dalam rangka memperkokoh kedaulatan NKRI. Indonesia hendaknya melakukan optimalisasi potensi First Track Diplomacy dan penguatan kemampuan diplomasi khususnya pada Kemenlu dan Kemenhub. Perlu kesiapan infrastruktur dan sarana prasarana dengan teknologi yang mumpuni serta SDM yang profesional dan handal dalam rangka pengambilalihan FIR Kepulauan Natuna.

BIBLIOGRAFI

- Achmad Andaru, Djarot Dimas. (2021). PENDEKATAN KONSEP TA'AWUN DALAM SIYAR TERHADAP KONFLIK TUMPANG TINDIH KEDAULATAN WILAYAH UDARA DAN FLIGHT INFORMATION REGION: ALTERNATIF PENYELESAIAN KASUS TUMPANG TINDIH WILYAH UDARA INDONESIA DAN FLIGHT INFORMATION REGION SINGAPURA. *Journal of Islamic Law Studies*, 3(2), 4. [Google Scholar](#)
- Amrizal, Arif, Warnita, Warnita, & Armansyah, Armansyah. (2021). Pengaruh pemberian pupuk magnesium dan fungi mikoriza arbuskula (FMA) terhadap fase vegetatif tanaman jagung manis (*Zea Mayz Saccharata Sturt*) pada tanah ultisol. *Jurnal AGROHITA: Jurnal Agroteknologi Fakultas Pertanian Universitas Muhammadiyah Tapanuli Selatan*, 6(1), 1–16. [Google Scholar](#)
- Arafah, Adhy Riadhy, SH, L. L., & Sarah Amalia Nursani, S. H. (2019). *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*. Prenada Media. [Google Scholar](#)
- Creswell, John W. (2014). *RESEARCH DESIGN, Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches atau RESEARCH DESIGN: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Terjemahan Achmad Fawaid & Rianayati Kusmini. [Google Scholar](#)
- Farda, Muhammad, & Lubis, Harun al Rasyid. (2018). Transportation system development and challenge in jakarta metropolitan area, indonesia. *International Journal of Sustainable Transportation Technology*, 1(2), 42–50. [Google Scholar](#)
- Indonesia, Republik, & Dagang, Kitab Undang Undang Hukum. (2010). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Pemberantasan Tindak Pidana Pencucian Uang. *Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia*. [Google Scholar](#)
- Mallick, Shabnam, & Sen, Rajarshi. (2006). *The Incidence of Corruption in India: Is the Neglect of Governance Endangering Human Security in South Asia?* Institute of Defence and Strategic Studies, Nanyang Technological University. [Google Scholar](#)
- Marlina, Roby. (2009). “I don’t talk or I decide not to talk? Is it my culture?”— International students’ experiences of tutorial participation. *International Journal of Educational Research*, 48(4), 235–244. [Google Scholar](#)
- Silalahi, Eco, Bachtiar, Maryati, & Edorita, Widia. (2015). *Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia*. Riau University. [Google Scholar](#)

© 2022 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY SA) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>).

