

BAB IV

PENUTUP

IV.1 KESIMPULAN

Indonesia memiliki wilayah strategis penerbangan sipil dalam kawasan ASEAN bahkan Asia yang memiliki potensi untuk dikembangkan termasuk dalam bidang penerbangan sipil. Sangat disayangkan jika wilayah tersebut tidak digunakan dengan maksimal oleh pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan dalam bidang penerbangan sipil. Mulai dari Sabang sampai Marauke, Indonesia memiliki rute-rute navigasi penerbangan sipil yang penting. Jika pemerintah mampu memanfaatkan kondisi geografis Indonesia yang sangat luas, maka akan berdampak positif bagi sektor pariwisata dan jalur pendistribusian dari kota-kota besar ke kota-kota kecil di seluruh Indonesia.

Menjadi anggota dewan pada ICAO merupakan hal yang sangat penting bagi masa depan penerbangan sipil Indonesia. Dengan menjadi Anggota Dewan di ICAO, Indonesia mampu mempengaruhi kebijakan-kebijakan penerbangan sipil internasional sehingga lebih menguntungkan bagi Indonesia. Kemudian sebagai wakil dari Asia dan ASEAN Indonesia mampu mempengaruhi kebijakan yang menguntungkan bagi Asia maupun ASEAN. Lalu manfaat lainnya jika masuknya Indonesia menjadi Anggota Dewan ICAO adalah sebagai eksistensi dalam bidang penerbangan sipil di dunia. Karena sebagai salah satu Anggota Dewan ICAO, maka suatu kualitas penerbangan domestik di negara yang terpilih telah diakui oleh dunia internasional dengan kategori baik. Jadi implikasinya adalah peningkatan kepercayaan warga dunia untuk menggunakan maskapai dari Indonesia akan meningkat, kemudian dari segi pariwisata akan ikut berdampak positif dengan banyaknya wisatawan yang berkunjung ke Indonesia menggunakan penerbangan domestiknya untuk berpergian.

Berbagai diplomasi negosiasi, diplomasi kerjasama sudah dilakukan oleh Indonesia agar mendapat dukungan dari negara anggota ICAO. Mulai dari melakukan kerjasama di wilayah regional ASEAN contohnya dengan meningkatkan jalur rute navigasi penerbangan sipil kepada negara anggota ASEAN. Kemudian menjalin kerjasama dengan negara – negara dalam pertemuan multilateral yang dilaksanakan rutin setiap tahunnya. Lalu langsung diplomasi kerjasama dengan ICAO seperti memberikan beasiswa pelatihan penerbangan kepada negara sahabat dan membuat kantor kepentingan Indonesia langsung berada di Montreal agar hubungan antara Indonesia dengan ICAO semakin kuat.

Pada periode 2013-2016 Indonesia kembali mencalonkan untuk menjadi Anggota Dewan ICAO Bagian III. Tapi Indonesia kembali gagal dalam pencalonannya tersebut dikarenakan hasil *voting* yang dilakukan dalam pemilihan kalah dari negara lain yang ikut melakukan pencalonan. Dalam hasil *voting* tersebut Indonesia memperoleh 97 suara dari 176 suara yang sah dalam pemilihan Anggota Dewan ICAO. Indonesia berada pada urutan nomor ke 14 dari 13 negara anggota terpilih di pemilihan Anggota Dewan Bagian III terpaut 31 suara dari urutan 13 yaitu Malaysia. Dalam keputusan sidang tersebut Indonesia kembali gagal menjadi anggota dewan ICAO selama 4 kali periode beruntun.

Setelah gagal mencalonkan diri menjadi anggota dewan ICAO bagian III, Indonesia menganalisis kemungkinan-kemungkinan yang menjadikan gagalnya Indonesia untuk mencalonkan menjadi Anggota Dewan ICAO. Beberapa diantaranya adalah kurang aktifnya delegasi dari Indonesia untuk berdiplomasi dengan negara lain dalam mencari dukungan saat pemilihan anggota dewan, tidak proporsionalnya jumlah anggota dewan ICAO, kuatnya Regionalisasi di berbagai wilayah, kurang diperhatikannya kinerja penerbangan sipil di masing-masing negara yang mencalonkan diri sebagai Anggota Dewan, adanya faktor Aeropolitik serta Indonesia masih berada dalam kategori 2 ranking FAA.

Tapi sejak pelaksanaan pemilihan Anggota Dewan yang terjadi pada tanggal 24 September sampai 3 Oktober 2013, Indonesia mencoba untuk meningkatkan kualitas penerbangan sipilnya. Terbukti dengan menjalin kerjasama-kerjasama dengan negara lain maupun organisasi penerbangan internasional dan memperbaiki fasilitas-fasilitas penerbangan sipil baik bandar udara, navigasi, pesawat maskapai dan lain-lain. Semua dilakukan untuk harapan Indonesia dapat mencalonkan lagi pada periode 2016-2019 dan dapat menjadi Anggota Dewan ICAO Bagian III.

IV. II SARAN

Dari pengalaman ketidak berhasilan delegasi Indonesia dalam mengikuti pemilihan anggota dewan ICAO Bagian III, yang dilaksanakan selama Sidang Majelis Umum (*Assembly*) ICAO ke-38, langkah-langkah yang perlu dilakukan oleh Indonesia dalam bidang penerbangan sipil adalah:

1. Terus meningkatkan kinerja penerbangan sipil Indonesia dengan selalu melakukan kerjasama dengan Negara-negara lain maupun organisasi penerbangan sipil internasional dibidang *safety*, *security*, *services* maupun *environment*;
2. Tetap aktif mengikuti pertemuan-pertemuan dibidang penerbangan sipil internasional serta terus melakukan lobi-lobi guna ikut berperan aktif dibidang penerbangan sipil;
3. Khusus menghadapi pemilihan anggota Dewan ICAO yang akan datang, Indonesia akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut :
 1. Mendorong terbentuknya organisasi regional penerbangan sipil di Negara-negara Asia Pasifik;
 2. Mendukung penambahan jumlah anggota Dewan ICAO dari 36 menjadi 39 dengan mengamandement *Chicago Convention*;
 3. Memperjelas Kriteria Bagian anggota Dewan ICAO serta secara konsisten menerapkannya. Sebelum hal tersebut dijadikan kebijakan oleh ICAO, Indonesia akan mengkaji lebih dalam keikutsertaan dalam Pemilihan Anggota Dewan ICAO.

4. Menugaskan Perhubungan RI di Kanada/*Alt. Representative to ICAO* untuk selalu mengkaji dan secara berkala melaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan guna dijadikan landasan pembuatan kebijakan yang akan datang.

