DIPLOMASI INDONESIA TERHADAP PENCABUTAN LARANGAN TERBANG BAGI MASKAPAI PENERBANGAN INDONESIA OLEH KOMISI EROPA (2007-2016)

Faya Aprilliddina

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia, Jl Dipatiukur 112-114 Bandung 440132, Indonesia

Email: fayapr412@gmail.com

Abstract

The aim of this study is to determine Indonesia's diplomacy against the lifting of the flight ban for Indonesian airlines by the European Commission during 2007-2016. The research method used is qualitative method. The results of this study analyzed the various forms and efforts of Indonesia in establishing international communications with related parties to free Indonesia from EU flight ban sanctions to Indonesian airlines. Diplomacy is also the rationale used by the author to compare between the prevailing theory and the implemented by the Indonesian government in the field.

Keywords: Indonesia, European Union, European Commission, Diplomacy, EU ban, airline ban

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui diplomasi Indonesia terhadap pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa selama tahun 2007-2016. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Hasil penelitian ini menganalisa beragam bentuk dan upaya Indonesia dalam menjalin komunikasi internasional dengan pihak terkait untuk membebaskan Indonesia dari sanksi larangan terbang Uni Eropa kepada maskapai penerbangan Indonesia. Diplomasi juga menjadi dasar pemikiran yang digunakan peneliti untuk membandingkan antara teori yang berlaku dengan yang diimplementasikan pemerintah Indonesia dilapangan.

Kata Kunci : Indonesia, Uni Eropa, Komisi Eropa, Diplomasi, EU ban , larangan maskapai

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang Masalah

Fenomena hubungan internasional selama ini didominasi oleh persoalan ideologi, politik, ekonomi, dan pertahanan keamanan. Persoalan-persoalan ini yang kemudian berkembang menjadi faktor membangun citra sebuah negara.

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi dan sosial politik suatu negara. Transportasi dinilai sebagai urat nadi perekonomian sebuah negara. Negara maju menganggap pembangunan transportasi merupakan bagian penting yang menjadi acuan utama dalam melihat wajah suatu bangsa.

Transportasi dibedakan berdasarkan moda (jenis angkutannya) menjadi transportasi darat, air, dan udara. Melihat perkembangan zaman Indonesia melakukan perkembangan dalam moda transportasi udara atau yang sering disebut transportasi penerbangan yang merupakan model

transportasi yang memakai moda pesawat. (Sutha, 2003: 11).

Pada awal tahun 2007 dunia penerbangan Indonesia mengalami runtutan kecelakaan yang membuat Indonesia mendapatkan perhatian dunia internasional. Banyaknya pemberitaan oleh media yang membahas peristiwa yang terjadi dalam dunia penerbangan mencoreng citra bangsa Indonesia. Peristiwa ini memberikan dampak yang sangat besar bagi penerbangan Indonesia (http://www. chappyhakim.com/-masa-depan-penerbangan-indonesia/ diakses 8 Maret 2017).

Pada Februari tahun 2007 *Internasional Civil Aviation Organization* (ICAO) salah satu badan PBB yang mengkhususkan kegiatannya pada bidang penerbangan, mengaudit standar penerbangan Indonesia dalam *Safety Oversight Audit Universal Safety Audit Programme* (USOAP). Dalam survei audit yang dilakukan ICAO ditemukan lebih 121 findings yang dinilai tidak *comply* dengan *International Civil Aviation Safety Standard* atau berada dibawah standar internasional yang diberlakukan oleh ICAO.

Salah satu titik perhatian audit adalah ketidakjelasan peraturan perundang-undangan Indonesia untuk menyelenggarakan penerbangan sipil yang sesuai standar seperti masalah keamanan keselamatan penerbangan, penggunaan pesawat bekas, ketepatan waktu, birokrasi, SDM operator dan teknisi (http://bisnis.-liputan6.com/read/2533687/alasan-uni-eropa-keluarkan-3-maskapai-indonesia-dari-daftar-hitam diakses 8 Maret 2017).

Pada Juni 2007 diadakan forum *Air Safety Committee* (ASC) yang membahas keselamatan penerbangan sekaligus menanggapi hasil temuan ICAO mengenai hasil program audit dalam *Safety Oversight Audit Universal Safety Audit Programme* (USOAP). Pada pertemuan itu Komisi Eropa bersama *European Aviation Safety Agency* (EASA) dan *Directorate General for Transportation and Energy UE* (DG TREN UE) hadir sebagai otoritas penerbangan sipil Uni Eropa. Melalui Regulasi (EC N0. 787/2007) disampaikan pertimbangan Komisi Eropa untuk memberlakukan larangan terbang maskapai penerbangan Indonesia.

Regulasi (EC No. 787/2007) merupakan pembaharuan dari pada regulasi (EC No. 2111/2005). *Regulation* (EC No 2111/2005) merupakan kebijakan kolektif yang dirumuskan oleh Komisi Eropa dan EASA yang bertanggung jawab dalam mengembangkan dan mengendalikan kondisi keselamatan, dampak terhadap lingkungan dan kelaikan udara.

Setiap negara pada dasarnya memiliki kedaulatan utuh dan penuh *(complete and exclusive sovereignity)* atas ruang udara di atas teritorialnya. Prinsip ini diatur dalam Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara berhak untuk membuat aturan sendiri demi kepentingan nasional negara tersebut. Atas dasar inilah Uni Eropa memberlakukan ketentuan larangan terbang terhadap maskapai penerbangan Indonesia dan maskapai penerbangan negara lain ke wilayahnya(http://nasional.kompas.com/read/2016/06/23/-08090051/Larangan.Terbang-.ke.Eropa diakses pada 8 Maret 2017).

Kemudian sanksi ini berlaku mulai 6 Juli 2007 Uni Eropa menetapkan bahwa seluruh maskapai penerbangan Indonesia pada saat itu dengan total jumlah sebanyak 51 maskapai dilarang terbang ke negara-negara di wilayah Eropa (http://www.bbc.-co.uk/indonesian/forum/story/2007/07/070702_maskapai.html diakses pada 08 Maret 2017).

Menanggapi masalah ini Indonesia berupaya untuk mengevaluasi ulang transportasi udara di Indonesia yang lebih baik dan memenuhi standar dan memperbaiki serta menjalin komunikasi

yang baik dengan Uni Eropa melalui kekuatan diplomasi. Pihak Uni Eropa sendiri sepakat untuk tetap membangun komitmen untuk melakukan kerjasama dengan Indonesia dalam menanggani masalah penerbangan Indonesia yang mengacu pada prosedur standar penerbangan ICAO. (http://www.bbc.co.uk diakses 8 Maret 2017).

Melalui hubungan antara Indonesia dan Uni Eropa dan upaya-upaya diplomasi yang dilakukan Indonesia dengan Komisi Eropa membuahkan hasil secara bertahap Uni Eropa mencabut larangan terbang bagi beberapa maskapai penerbangan Indonesia (https://ekbis.sindonews.com diakses 8 Maret 2017).

1.2 Rumusan Masalah

1.2.1 Rumusan Masalah Mayor

Berdasarkan latar belakang masalah, peneliti merumuskan masalah mayornya yaitu: **"Bagaimana Diplomasi Indonesia Terhadap Pencabutan Larangan Terbang Bagi Maskapai Penerbangan Indonesia Oleh Komisi Eropa (2007-2016)?"**

1.2.2 Rumusan Masalah Minor

1. Apa langkah-langkah yang dilakukan Indonesia dalam upaya diplomasi pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa?
2. Apa kendala Indonesia dalam upaya diplomasi pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa ?
3. Sejauh mana hasil dari diplomasi Indonesia terhadap pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa ?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Berdasarkan pada latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka maksud dari penulisan penelitian ini adalah agar masyarakat umum mengetahui strategi diplomasi yang dilakukan Indonesia terhadap pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa langkah-langkah yang dilakukan Indonesia, kendala yang dihadapi dan sejauh mana hasil dalam upaya diplomasi pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa.

1.4 Kegunaan Penelitian

Diharapkan dapat menambah wawasan peneliti serta memberikan atau menambah perbendaharaan pustaka, serta dapat memberikan sedikit sumbangan pada ilmu pengetahuan studi Ilmu Hubungan Internasional mengenai strategi diplomasi yang dilakukan Indonesia terhadap pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa.

2. Tinjauan Pustaka dan Kerangka Pemikiran

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Hubungan Internasional

Hubungan internasional didefinisikan sebagai studi tentang interaksi antar beberapa aktor yang berpartisipasi dalam politik internasional, yang meliputi negara-negara, organisasi internasional, organisasi non-pemerintah, kesatuan sub-nasional seperti birokrasi dan pemerintah domestik serta inidividu-indvidu. Seperti yang dijelaskan Mochtar Mas'oed bahwa :

> "Tujuan dasar studi hubungan internasional adalah mempelajari perilaku internasional yaitu perilaku para aktor negara maupun aktor non-negara, di dalam arena transaksi internasional. Perilaku ini bisa berwujud

kerjasama, pembentukan aliansi, perang, konflik serta interaksi dalam organisasi internasional dan sebagainya" (Mas'oed, 2002:29).

2.1.2 Kepentingan Nasional

Interaksi yang dilakukan sebuah negara dengan negara lain bertujuan untuk memenuhi kebutuhan nasionalnya yang dituangkan dalam kepentingan nasionalnya. Kepentingan nasional merupakan wadah dari tujuan, strategi dan kebijakan nasional yang dalam hal ini dijelaskan oleh Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani bahwa:

> "Strategi aktor negara dalam menyikapi kecenderungan interaksi global dapat dilihat dari konsep tujuan atau kepentingan nasional yang mendasarinya. Tujuan suatu negara secara khas merupakan unsur-unsur pembentuk kebutuhan negara yang paling vital, seperti pertahanan, keamanan, militer, serta kesejahteraan ekonomi dan seluruhnya kemudian menjadi faktor penentu akhir yang mengarahkan para pembuat keputusan dari suatu negara dalam merumuskan kebijakan luar negerinya. Sehingga dapat dikatakan juga bahwa tujuan nasional merupakan dasar untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara" (Perwita dan Yani, 2005: 35).

2.1.3 Hukum Internasional

"Hukum internasional adalah keseluruhan kaidah dan asas yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas negara antara :

1. Negara dengan negara;
2. Negara dengan subjek hukum lain bukan negara atau subjek hukum bukan negara satu sama lain" (Kusumaatmadja, 2003: 3).

2.1.3.1 Hukum Udara Internasional

Hukum udara internasional merupakan rezim hukum yang berlaku di ruang udara *(Air Space)* diatas wilayah daratan dan lautan/perairan suatu negara. Hukum udara adalah seperangkat peraturan yang mengatur penggunaan ruang udara dan subjek hukum lain di ruang udara (Wiradipraja, 2014: 3)

2.1.3.2 Perjanjian Internasional

Budi Mulyana menyebutkan mengenai perkembangan lainnya dari Hukum Internasional adalah Hukum Perjanjian Internasional:

> "Perjanjian Internasional adalah perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa dan bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum tertentu (Pasal 2 Konvensi Wina)" (Darmayadi dkk, 2015: 125).

2.1.4 Kerjasama Internasional

Kerjasama dapat terbentuk karena kehidupan internasional yang meliputi berbagai bidang seperti ideologi, politik, ekonomi, sosial, lingkungan hidup, kebudayaan, pertahanan dan keamanan. Hal tersebut memunculkan kepentingan yang beraneka ragam sehingga mengakibatkan berbagai masalah sosial. Untuk mencari solusi atas berbagai masalah tersebut maka beberapa negara membentuk suatu kerjasama internasional Dalam suatu kerjasama internasional bertemulah berbagai macam kepentingan nasional dari berbagai negara dan bangsa yang tidak dapat dipenuhi di dalam negerinya sendiri (Perwita dan Yani, 2005: 33).

2.1.5 Diplomasi

Diplomasi merupakan instrument untuk mencapai sebuah perdamaian disebutkan oleh Andrias Darmayadi bahwa:

> "Sistem Internasional merupakan interaksi yang sangat dinamis, kerangka hubungan secara mendasar akan selalu berbentuk pada konsep kerjasama, persaingan dan konflik. Kajian internasional tumbuh dan berkembang dengan konsepsi menghindari konflik dan perang dengan bercermin dengan apa yang terjadi dan akibat dari Perang Dunia I. Dari konsepsi untuk menghindari perang, banyak teori-teori serta instrument untuk mencari dan mencapai perdamaian. Salah satu alat yang digunakan dalam mencapai perdamaian itu adalah diplomasi"(Darmayadi dkk, 2015: 55).

2.1.6 Regionalisme

Istilah regionalisme berasal dari kata *'regional'* dan *'isme'.* Region dalam perspektif hubungan internasional merupakan unit terkecil dari suatu negara yaitu nation-state. Sedangkan regional merupakan dua atau lebih negara (nation-state) yang letaknya secara geografis berdekatan. Berdasarkan pengertian tersebut maka regionalisme dapat dimaknai secara sederhana sebagai suatu kerjasama regional (Fawcett dan Hurrel, 2002: 11).

2.1.7 Organisasi Internasional

Organisasi internasional adalah suatu struktur formal dan berkelanjutan yang dibentuk atas suatu kesepakatan antara anggota-anggota (pemerintah dan non-pemerintah) dari dua atau lebih negara berdaulat dengan tujuan untuk mengejar kepentingan bersama para anggotanya (Archer, 2001: 35).

2.2 Kerangka Pemikiran

Hubungan antara Indonesia dan Uni Eropa merupakan salah satu contoh interaksi antar aktor yang saling berkepentingan dari sekian banyak fenomena kerjasama internasional yang terjadi dalam Hubungan Internasional.

Komisi Eropa mengumumkan rekomendasi para ahli keselamatan udara Uni Eropa bahwa seluruh maskapai penerbangan Indonesia yang totalnya 51 maskapai dilarang terbang ke wilayah Eropa pada 6 Juli 2007 melalui regulasi (EC No. 787/2007) berdasarkan rekomendasi hasil audit ICAO.

Larangan terbang *(flight ban)* yang diberlakukan Komisi Eropa dalam prinsip larangan terbang ini diatur dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang menjadi dasar dari hukum udara Internasional dipahami juga sebagai sebuah kondisi pembatasan ataupun pelarangan penuh atas operasional terbang bagi sebuah pesawat atas sebuah wilayah udara tertentu. Hal ini didasari atas alasan keamanan dan kedaulatan sebuah negara tersebut. Sehingga larangan terbang tersebut menjadi alat penjaga kedaulatan negara atas wilayah udaranya maupun wilayah kedaulatannya, secara keseluruhan hal ini dinyatakan bahwa setiap negara berhak untuk membuat aturan sendiri demi kepentingan nasional negara tersebut.

Uni Eropa dalam regionalisme merupakan sebuah bentuk kerjasama antar negara dalam satu kawasan yang juga dapat dimaknai sebagai organisasi regional yang mampu membuat aturan dan memberlakukan ketentuan larangan atau tidak memberikan izin terbang di atas wilayah teritorial Uni Eropa terhadap maskapai penerbangan sipil internasional. Aturan dan ketentuan tersebut pada esensinya merupakan bentuk perlindungan kedaulatan udara dan wilayah regional Eropa dari ancaman keamanan nasional yang didasari standar kriteria keamanan nasional penerbangan internasional di wilayahnya dan kepentingan keselamatan warga negara anggota dan wilayah Eropa.

Indonesia sebagai sebuah entitas negara berusaha menjalankan perannya untuk menyelesaikan sanksi larangan terbang Uni Eropa dan membawanya menjadi salah satu kepentingan nasional. Indonesia perlu secara optimal memperbaiki hubungan antara Indonesia-Uni Eropa demi menjaga hubungan baik antara keduanya. Indonesia juga perlu memperbaiki citra industri penerbangan Indonesia demi meningkatkan kepercayaan publik dunia Internasional. Salah satunya diupayakan dalam langkah diplomasi melalui kerjasama internasional.

Kerjasama internasional ini diperlukan untuk memenuhi kepentingan masing-masing pihak dalam hal ini kerjasama yang terjalin antara Indonesia-Uni Eropa guna membentuk suatu keadaan yang mampu menghindari berbagai permasalahan

dan konflik diantara keduanya. Sebuah kerjasama internasional akan melahirkan perjanjian internasional dimana perjanjian internasional merupakan salah satu sumber hukum internasional (Pasal 38 ayat 1 Statuta Mahkamah Internasional).

Upaya-upaya telah dilakukan oleh pihak pemerintah Indonesia baik perbaikan-perbaikan teknis maupun non teknis membuahkan hasil dan membuka jalan Indonesia untuk mendapat kepercayaan kembali di mata dunia, ketika empat maskapai penerbangan Indonesia dinyatakan memenuhi standar internasional dan dihapus dari daftar larangan terbang pada bulan Juli 2009. Disusul dengan pencabutan dua maskapai penerbangan Indonesia lainnya pada bulan Juli 2010. Kemudian pada Juni 2016 Komisi Eropa mengumumkan kembali secara resmi mengenai pencabutan larangan terbang tiga maskapai penerbangan Indonesia di wilayah Eropa.

3. Metode Penelitian

3.1 Desain Penelitian

Metode penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Merujuk pada permasalahan yang diangkat serta variabel yang tersedia, maka peneliti hanya melakukan analisa data berdasarkan data-data serta informasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Perwakilan Uni Eropa dan kemudian diimplementasikan dengan teori-teori dalam kajian Hubungan Internasional.

3.2 Informan Penelitian

Teknik Penentuan informan yang dipakai peneliti adalah dengan menggunakan teknik penentuan *Purposive.* Yaitu peneliti menentukan pihak-pihak informan berdasarkan tujuan, masalah dan variabel penelitian. Metode yang digunakan adalah metode wawancara sesuai dengan masalah yang akan diteliti.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data melalui studi kepustakaan *(library research)*, penelusuran data online, wawancara dan dokumentasi.

3.3.1 Studi Pustaka

Peneliti melakukan pengumpulan data melalui tulisan, artikel yang di keluarkan instansi pemerintah serta menelaah teori, opini, membaca buku atau jurnal yang relevan dengan masalah yang diteliti. Peneliti juga menggunakan layanan internet dengan cara mengakses alamat situs informasi *online* yang berkaitan dengan judul peneliti.

3.3.1.1 Penelusuran Data Internet

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan layanan internet dengan cara mengakses alamat situs Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perhubungan dan Perwakilan Uni Eropa serta situs lain yang terkait dengan segala informasi sesuai dengan penelitian yang dilakukan dan dapat di pertanggung jawabkan secara akademis.

3.3.1.2 Metode Dokumentasi

Peneliti mengumpulkan data berupa catatan, transkrip, buku, dokumen, dan sebagainya. Dokumen bisa berbentuk tulisan atau gambar yang diperoleh melalui sumber yang terkait dengan penelitian yang dilakukan.

3.3.2 Wawancara

Wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data atau fakta untuk memperoleh keterangan. Pelaksanaanya dapat secara langsung, bertatap muka *(face to face)* dengan orang yang diwawancarai atau bisa secara tidak langsung dengan memanfaatkan akses teknologi melalui telepon, internet dan sebagainya.

3.4 Uji Keabsahan Data

Dalam penelitian ini digunakan uji keabsahan data melalui triangulasi data yang peneliti gunakan untuk menguji validitas dari data yang diperoleh guna mengkomparasikan data - data yang didapat di lapangan serta data yang diperoleh dari literatur.

3.5 Teknik Analisa Data

Dalam penelitian kualitatif ini, peneliti menganalisis data dengan menggunakan teknik reduksi data. Artinya, data-data yang diperoleh, baik melalui studi pustaka, penelusuran online dan wawancara, digunakan sesuai dengan keperluan penelitan berdasarkan dengan tujuan.

3.6 Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dalam kurun waktu enam bulan terhitung dari bulan Maret 2017 sampai dengan bulan Agustus 2017.

4. Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Objek Penelitian

4.1.1.1 Tinjauan Umum Diplomasi Indonesia

Diplomasi adalah seni dan praktik bernegosiasi oleh seseorang (disebut diplomat) yang biasanya mewakili sebuah negara atau organisasi. Di Indonesia hal mengenai praktik diplomasi diatur dalam Kepres Nomor 108 Tahun 2003 Tentang Organisasi Perwakilan Republik Indonesia di Luar Negeri, perwakilan diplomatik adalah kedutaan besar Republik Indonesia sebagai perutusan tetap Republik Indonesia yang melakukan kegiatan diplomatik di seluruh wilayah negara penerima atau pada organisasi internasional untuk mewakili dan memperjuangkan kepentingan bangsa, negara dan pemerintah Republik Indonesia (Mauna, 2005:197).

4.1.1.1.1 Diplomasi Indonesia dalam Transportasi Udara

Transportasi udara adalah instrumen penting diplomasi. Pelaksanaan politik luar negeri dan diplomasi melalui gerak perpindahan aktor-aktor negara dan non-negara guna membuka dialog, membangun kerja sama dan persahabatan, tidak cukup melalui surat atau telepon. Komunikasi langsung melalui pertemuan dan pembicaraan, menuntut medium transportasi udara yang cepat dan aman untuk menghubungkan satu sama lain.

Air safety awareness menjadi tuntutan zaman. Peran dalam diplomasi global menuntut kerja sama erat, antara maskapai penerbangan yang andal, lembaga aviasi sipil yang kredibel, perangkat tenaga manusia yang profesional, dan publik yang berbudaya teknologi baru.

Dalam proses diplomasi bentuk lain dari peraturan diplomasi adalah semakin berkembangnya pengelompokan negara. Kelompok negara seperti Uni Eropa mencoba untuk menjalin kerjasama ekonomi dan politik dengan negara lain atau dengan organisasi kawasan lain berdasarkan perjanjian kerjasama dalam berbagai sektor. Indonesia sebagai sebuah negara maupun bangsa, memiliki identitas tersendiri dan berhak menentukan sikapnya dalam melakukan hubungan diplomatik dengan pihak lain. Hubungan Indonesia dan Uni Eropa tidak selamanya berjalan sesuai dengan yang diharapkan karena bagaimanapun perbenturan antara kepentingan tetap saja mungkin terjadi. Sebagai contoh, adanya pelarangan bagi maskapai penerbangan Indonesia yang dikeluarkan oleh Komisi Eropa dimana larangan ini sepenuhnya disebabkan oleh kekhawatiran UE akan keamanan dan keselamatan maskapai penerbangan Indonesia yang sering mendapatkan citra buruk oleh media karena sangat seringnya terjadi kecelakaan (http://news.detik.com/-

berita/-3312896/-menhub-diplomasi-aviasi-yang-baik-ikut-datangkan-turis-asing diakses 11 Agustus 2017).

Kegiatan aviasi sangat memerlukan diplomasi, terutama karena Indonesia memiliki wilayah penerbangan yang cukup besar ditambahnya status Indonesia sebagai negara yang belum dapat memenuhi standar kepatuhan peraturan keamanan penerbangan sipil internasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago dan *annex-annex*-nya. Diplomasi dibutuhkan dalam rangka mendukung upaya-upaya teknis yang belum dapat direalisasikan dalam memperbaiki citra industri penerbangan Indonesia dan meningkatkan kepercayaan publik dunia internasional.

4.1.1.1.2 Hubungan Kerjasama Indonesia - Uni Eropa

Hubungan kerjasama antara Indonesia dengan Uni Eropa sangat kuat, hubungan Indonesia dengan Uni Eropa terus mengalami perkembangan dan peningkatan yang cukup signifikan dari tahun ke tahun.

Dalam hubungan Indonesia-Uni Eropa terdapat beberapa tema pokok yang menjadi prioritas bagi Indonesia, yaitu: PCA *(Partnership Cooperation Agreement)*, kasus pelarangan terbang maskapai Indonesia, CSP *(Country Strategy Paper)* dan kondisi perdagangan dan investasi secara bilateral (Hasil wawancara dengan narasumber dari Kementerian Luar Negeri, Pusat P2K2 Amerika dan Eropa, BPPK).

Sejalan dengan perkembangan hubungan kerjasama Indonesia-Uni Eropa yang meluas ke berbagai sektor dapat dikatakan bahwa kemitraan diantara kedua pihak bersifat komprehensif di berbagai sektor.

4.1.1.2 Tinjauan Umum Maskapai Penerbangan Indonesia

Tahun 1949 Indonesia memiliki maskapai penerbangan nasional yakni Indonesia Airways yang lebih dikenal Garuda Indonesia. Dari awal berdirinya maskapai penerbangan Garuda Indonesia memiliki sejarah yang cukup dekat dengan Eropa khususnya negara Belanda. Garuda Indonesia berdiri melalui hasil kerjasama antar pemerintah Indonesia dengan pemerintah Belanda.

Kerjasama antara pemerintah Indonesia - Belanda ini berjalan hampir 10 tahun sampai akhirnya pemerintah Belanda menyerahkan seluruh saham kepemilikan Garuda Indonesia kepada pemerintah Indonesia. Di Eropa pada saat itu Belanda adalah satu-satunya negara yang menyediakan rute penerbangan internasional langsung dari Indonesia oleh Garuda Indonesia. Sama halnya dengan Garuda Indonesia sendiri yang menjadi satu-satunya maskapai yang melayani penerbangan internasional ke Eropa yaitu Belanda.

4.1.1.2.1 Pengaturan Indonesia dalam Transportasi Udara

Pada tahun 1952 pemerintah membentuk Djawatan Penerbangan Sipil yang merupakan cikal bakal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Pemerintah membentuk Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dibawah Kementerian Perhubungan RI pada tahun 1969 yang memiliki tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian pelayanan untuk dukungan teknis dan administratif kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Otoritas penerbangan sipil Indonesia dalam menerapkan standar keselamatan penerbangannya mengacu kepada standar yang ditetapkan ICAO sedangkan, pada sisi operasional penerbangan, Indonesia mengacu kepada standar yang ditetapkan oleh *Federal Aviation Administrator* (FAA). Keselamatan penerbangan merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan

keselamatan sekaligus pemanfaatan wilayah udara, Bandar udara, operator penerbangan, angkutan udara, navigasi penerbangan dan fasilitas penunjang lainnya. Pemerintah Indonesia bertugas menerbitkan aturan dunia penerbangan, melaksanakan pengawasan dan sertifikasi untuk menjamin terselenggaranya transportasi udara di Indonesia yang memenuhi standar keselamatan penerbangan (http://www.-dephub.go.id/post/read/sejarah diakses 07 Juni 2017).

4.1.1.2.2 Citra Penerbangan Indonesia

Sejalan dengan sejarah perkembangan dunia penerbangan internasional, Indonesia tergolong menjadi salah satu negara yang cukup besar tingkat pertumbuhan industri penerbangannya. Tahun 2007 citra industri penerbangan Indonesia berada pada posisi yang terpuruk. Pada tahun ini Indonesia memiliki 51 maskapai. Pada tahun 2007 juga Uni Eropa melalui Komisi Eropa mengeluarkan larangan terbang bagi seluruh maskapai penerbangan Indonesia dengan alasan bahwa Indonesia belum memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan internasional melalui rekomendasi hasil audit ICAO pada program USOAP (http://-nasional.kompas-.com/read/2016/06/23/-08090051/Larangan.Terbang.ke.Eropa diakses 08 Maret 2017).

Di tahun 2012 dunia penerbangan Indonesia mengalami perkembangan yang cukup signifikan, salah satu maskapai penerbangan nasional Garuda Indonesia yang berkembang pesat dan dikenal dengan *full service* menjadi refleksi perkembangan industri penerbangan di Indonesia. Dengan modalitas yang dimiliki sebuah maskapai nasional Garuda Indonesia ini sangat membantu memperbaiki buruknya citra penerbangan suatu bangsa. Untuk mendapatkan reputasi yang baik bagi sebuah perusahaan penerbangan, faktor keamanan dan keselamatan menjadi pedoman penting.

4.1.1.3 Tinjauan Umum Komisi Eropa

Uni Eropa memiliki tiga badan eksekutif utama yang berhak mengeluarkan kebijakan dan undang-undang yang berlaku di seluruh Uni Eropa, badan eksekutif utama tersebut yaitu:

1. Dewan Uni Eropa, mewakili masing-masing negara Eropa.
2. Parlemen Eropa, mewakili warga negara Uni Eropa.
3. Komisi Eropa, menegakkan kepentingan Uni eropa secara keseluruhan (Komandoko, 2010: 664).

European Commission atau Komisi Eropa adalah badan eksekutif Uni Eropa, merupakan salah satu institusi yang menjalankan pemerintahan Uni Eropa. Institusi ini berperan mengusulkan dan menerapkan perundangan dan bertindak sebagai pengawal kesepakatan yang memberikan dasar hukum bagi Uni Eropa yang kemudian disampaikan kepada Dewan Uni Eropa dan Parlemen Eropa.

Komisi Eropa memiliki peran penting bagi UE khususnya dalam larangan terbang maskapai penerbangan di wilayah Eropa. Uni Eropa sebagai salah satu kesatuan yang cukup ketat atau selektif dalam menetapkan standarisasi dalam berbagai macam hal, salah satunya adalah pengambilan keputusan standarisasi keamanan dan keselamatan penerbangan di wilayah Eropa.

4.1.1.3.1 Kebijakan Larangan Terbang Uni Eropa

Kebijakan larangan terbang *(EU Ban)* merupakan suatu bentuk perlindungan Uni Eropa terhadap warga negaranya. Keselamatan dan keamanan bersama merupakan hak bagi warga negaranya dan kewajiban UE untuk dapat memenuhinya.

Untuk menilai tingkat keselamatan penerbangan negara non anggota, Uni Eropa tidak memiliki standar yang spesifik akan tetapi mengacu pada standar internasional yang ditetapkan dalam Konvensi Chicago dan berlaku untuk seluruh negara anggota ICAO. Komisi Eropa beserta lembaga-lembaga didalamnya seperti DG TREN dan EASA yang memiliki suatu prosedur kerja bersama dalam *Air safety Committee* yang rutin dilakukan setiap 3 bulan secara khusus untuk membahas masalah penerbangan di Uni Eropa berdasarkan rekomendasi ICAO.

Dalam menetapkan standar dan prosedur keselamatan penerbangan, Uni Eropa menggunakan dua standar, yaitu rekomendasi ICAO yang merupakan lembaga resmi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dan EASA yang merupakan otoritas penerbangan sipil UE sekaligus lembaga keselamatan penerbangan UE (https://www.easa.Europa.UE/document-library/-agency-rules-overview diakses 05 Juli 2017).

4.1.1.4 Kebijakan Larangan Terbang Bagi Maskapai Penerbangan Indoesia oleh Komisi Eropa

Keputusan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia di wilayah Eropa oleh Komisi Eropa diberlakukan 6 Juli 2007. Keputusan larangan ini merupakan salah satu bukti dari ketat dan tingginya standarisasi keamanan dan keselamatan penerbangan bagi UE.

Larangan terbang diberlakukan berdasarkan hasil temuan ICAO terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia dalam hasil *Safety Oversight Audit* tahun 2007 oleh ICAO masuk dalam pembahasan UE dalam pertemuan ASC dan menghasilkan bahwa penerbangan Indonesia belum memenuhi standarisasi keselamatan dan keamanan penerbangan internasional. Komisi Eropa melalui *Directorate General for Transportation and Energy* (DG TREN) memberikan informasi tersebut kepada Departemen Perhubungan selaku regulator penerbangan di Indonesia.

Dari 27 negara anggota UE, secara keseluruhan negara anggota setuju dengan tujuan keamanan wilayah dan keselamatan warga negara anggota UE. Hanya Belanda yang sedikit mempermasalahkan keputusan tersebut, namun pada akhirnya Belanda pun menyetujui dengan adanya keputusan tersebut. Mekanisme yang dianut Komisi Eropa dalam memutuskan larangan terbang terhadap maskapai negara tertentu cukup hanya dengan diusulkan oleh 2 negara, namun untuk mencabut larangan terbang tersebut harus melibatkan keseluruhan anggota UE.

Kesepakatan dan keputusan tersebut mendapatkan persetujuan dan ditanda tangani oleh Komisioner DG TREN, Komisi Eropa beserta 27 negara anggota UE yang diimplementasikan menjadi *European Commission* (EC*) Regulation* No.787/2007 yang disah kan pada 4 Juli 2007 secara resmi atas persetujuan Parlemen UE bahwa seluruh maskapai penerbangan Indonesia yang berjumlah 51 maskapai dilarang terbang dan beroperasi di wilayah Eropa mulai diberlakukan 6 Juli 2007.

4.2 Analisa Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.2.1 Langkah-Langkah Indonesia Dalam Upaya Diplomasi Pencabutan Larangan Terbang Bagi Maskapai Penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa

Upaya yang dilakukan oleh Indonesia dalam kasus pelarangan terbang oleh Komisi Eropa yaitu dengan diplomasi, membuka pintu dialog kerjasama internasional dan perundingan antara Indonesia dan Uni Eropa dalam meluruskan masalah dengan mencari jalan tengah yang terbaik. Langkah Indonesia ini bertujuan untuk mengembalikan status normal dan aman bagi industri penerbangan Indonesia.

Diplomasi yang dilakukan dalam upaya pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa, Indonesia melibatkan berbagai pihak dan berbagai jalur diplomasi seperti first track diplomacy, second track diplomasi dan nine track diplomacy. Langkah-langkah upaya diplomasi Indonesia dalam pencabutan larangan diupayakan oleh pemerintah dan para operator penerbangan Indonesia.

4.2.1.1 Langkah - Langkah Yang Dilakukan Pemerintah Indonesia Kepada Komisi Eropa

Bercermin pada kesalahan sebelumnya, Indonesia dianggap lalai dalam menanggapi pemerintah Uni Eropa pada saat mengirimkan surat untuk melakukan konfirmasi terhadap hasil audit USOAP yang direkomendasikan ICAO, Indonesia mulai melakukan hubungan komunikasi yang baik dengan Komisi Eropa. Dalam hal komunikasi pemerintah Indonesia melakukan diplomasi jalur pertama *(first track diplomacy)* melalui kerjasama teknis secara intensif selama 12 bulan periode 2007-2008 untuk menanggapi 121 temuan masalah keselamatan udara yang diidentifikasi oleh ICAO.

Pemerintah mengajukan beberapa maskapai dalam program fast track untuk maskapai penerbangan Indonesia segera mendapatkan prioritas keluar dari larangan terbang melalui kerjasama intensif. Kerjasama intensif ini diimplementasikan dengan adanya kunjungan lapangan tim ahli Komisi Eropa ke Indonesia yang dilakukan pada November 2007 dan penyelenggaraan Konferensi Bandung *"Road Map to Safety"* yang merupakan forum bagi kedua belah pihak untuk saling bertukar informasi dan membangun dialog konstruktif yang menghasilkan ditandatanganinya sebuah *Memorandum of Understanding (MOU)* yang berisi 10 rekomendasi yang harus dikerjakan oleh Ditjen Hubud sebagai updating dari dokumen *RoadMap to Safety* (RTS) yang akan diserahkan kepada pihak UE sebagai *corrective action plan* (CAP).

Dalam rangka memperkuat hubungan antara keduanya, Indonesia dan UE menyetujui *Horizontal Air Services Agreement* di Brussel pada tahun 2009. *Horizontal Agreement* ini juga dalam rangka membawa beberapa ketentuan dalam perjanjian *air services* yang sebelumnya telah berlaku antara Indonesia dengan 19 negara anggota UE yang sesuai dengan hukum Eropa.

Upaya ini dilanjutkan dengan disepakatinya sebuah perjanjian internasional antara Indonesia dan Uni Eropa, yaitu *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the European Union on Certain Aspect of Air Services* yang dibuat dan ditandatangani di Brussel pada tanggal 29 Juni 2011. Perjanjian ini disepakati oleh 19 negara anggota UE dan Indonesia. Persetujuan antara pemerintah Indonesia dengan Uni Eropa mengenai aspek-aspek tertentu di bidang angkutan udara ini disepakati dalam rangka meningkatkan transportasi udara antara kedua pihak.

4.2.1.2 Langkah-Langkah Pemerintah Indonesia Dengan Negara Anggota UE dalam Mendukung Langkah Diplomasi Indonesia Dengan Komisi Eropa

Diluar konteks UE, pemerintah yang telah membina hubungan baik bilateral dengan negara-negara anggota UE melalui kerjasama antara Indonesia dengan negara anggota UE secara individu dalam bidang penerbangan ini dimanfaatkan oleh Indonesia. Upaya diplomasi antar pemerintah *(Government to Government)* dilakukan sebagai upaya meminta dukungan terhadap pencabutan larangan terbang maskapai Indonesia dalam daftar larangan UE secara rutin dilakukan kepada negara-negara anggota UE yang menjadi mitra

dalam kerjasama bidang penerbangan dengan Indonesia.

Adapun negara-negara mitra kerjasama bidang *air transport* dilakukan dengan total 19 negara anggotaUni Eropa yaitu : Belanda, Jerman, Perancis, Austria, Belgia, Bulgaria, Republik Chekoslovakia, Denmark, Finlandia, Hungaria, Italia, Luxemburg, Polandia, Rumania, Slowakia, Spanyol, Swedia, Yunani, Britain.

4.2.1.3 Langkah-Langkah Pemerintah Indonesia dan Sinergi Dalam Negeri dalam Mendukung Langkah Diplomasi Indonesia dengan Komisi Eropa

Pada permasalahan penerbangan Indonesia berupaya untuk melakukan perbaikan-perbaikan secara teknis. Berperan sebagai regulator dan otoritas penerbangan sipil Indonesia Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah banyak melaksanakan langkah-langkah perbaikan untuk meningkatkan kinerja penerbangan sipil Indonesia.

Sejak ditemukan *findings* USOAP yang dimaksud, Indonesia berupaya untuk menyelesaikan findings yang dimaksud, dan memperbaiki peraturan dan kebijakan Indonesia di bidang keamanan penerbangan internasional sesuai dengan aturan yang ada. Pemerintah Indonesia melakukan berbagai langkah yang dapat mengupayakan pencabutan ini dengan cara diplomasi untuk berkomunikasi, mengkoordinasikan dan memperjuangkan kepentingan nasionalnya pada setiap kesempatan serta membuat kerjasama di bidang keamanan penerbangan internasional guna meningkatkan keamanan penerbangan sipil Indonesia.

Mengacu hasil USOAP ICAO Indonesia memasukkan rekomenadasi dalam draft Rancangan Undang-Undang Penerbangan yang kemudian disetujui Dewan Perwakilan Rakyat untuk disahkan menjadi Undang-undang Penerbangan di Indonesia. Terkait hal tersebut, Direktorat Perjanjian Polkamwil Kementerian Luar Negeri terlibat aktif dalam penanganan masalah keamanan penerbangan sipil dalam rangka memberi masukan hukum udara internasional dalam pembentukan peraturan dan kebijakan di bidang keamanan penerbangan.

4.2.2 Kendala Indonesia dalam Upaya Diplomasi Pencabutan Larangan Terbang bagi Maskapai Penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa

Kendala terbesar terdapat pada alasan teknis mengenai standar keselamatan bagi penumpang menjadi kelemahan utama maskapai penerbangan Indonesia. Pada tahun 2007 melalui hasil audit ICAO dalam Program USOAP yang menjadi dasar keputusan UE untuk menetapkan larangan terbang kepada seluruh maskapai penerbangan Indonesia dimana terdapat temuan bahwa peraturan dan kebijakan Indonesia tidak memenuhi minimum standar kepatuhan peraturan keamanan penerbangan sipil internasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago dan *annex-annex*-nya.

Peran regulator di Indonesia dianggap kurang optimal dalam melakukan pengawasan, melalui rekomendasi ICAO Komisi Eropa menganggap regulator penerbangan sipil Indonesia yaitu Departemen Perhubungan masih lemah dalam melakukan pengawasan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Ditjen Hubud) yang merupakan otoritas penerbangan sipil Indonesia pada saat itu dianggap kurang independen terhadap pengawasan dan regulasi di Indonesia. Dalam menyelesaikan *Corrective Action* Ditjen Hubud telah memenuhi aturan-aturan teknis yang direkomendasikan ICAO berdasarkan hasil audit. Dari 69 temuan ICAO, 61% atau sebanyak 43 temuan yang terkait masalah teknis dengan maskapai sudah dilaksanakan sesuai

rekomendasi, sedangkan yang 38% rekomendasi sisanya atau sebanyak 18 temuan yang tidak terkait dengan masalah teknis penerbangan seperti yang dipermasalahkan oleh UE tetapi terkait aspek-aspek yang menjadi domain regulator (pemerintah). Salah satu permintaan pihak UE kepada pemerintah Indonesia yaitu otoritas penerbangan Indonesia dalam hal ini Ditjen Hubud untuk menjadi lembaga independen terpisah dari Kementerian Perhubungan.

Namun kendala juga datang dari operator penerbangan di Indonesia. Banyaknya kekurangan dalam masalah keselamatan . Terjadinya kecelakaan juga menjadi kendala bagi pemerintah untuk melaksanakan upaya politis. Bukti terjadinya kecelakaan yang telah terjadi akan melalui proses investigasi terlebih dulu.

Kelemahan Indonesia yang menjadi kendala dalam pencabutan maskapai penerbangan Indonesia dari daftar larangan terbang UE selanjutnya yaitu Indonesia termasuk negara yang belum dapat melaksanakan compliance terhadap ICAO *Standard and Recommended Practices* (SARPs) Indonesia belum mampu mencapai nilai rata-rata dunia dalam pengimplementasian standar internasional.

4.2.3 Hasil Diplomasi Indonesia Terhadap Pencabutan Larangan Terbang Bagi Maskapai Penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa

Hasil dari langkah diplomasi terhadap pencabutan larangan terbang UE sejauh ini adalah keberhasilan pencabutan beberapa maskapai penerbangan Indonesia yang telah dikeluarkan Komisi Eropa secara bertahap ditahun 2009,2010, dan 2016. Beberapa maskapai ini secara resmi diberikan izin untuk beroperasi ke wilayah Eropa. Melalui diplomasi yang dilakukan Indonesia kepada pihak Uni Eropa maka dapat disimpulkan bahwa diplomasi yang sudah dilakukan oleh Indonesia merupakan diplomasi sebagai upaya mempercepat pencabutan maskapai penerbangan Indonesia dari daftar hitam dalam larangan terbang UE.

Indonesia dalam berdiplomasi harus didukung oleh kemampuan teknis yang sudah terlebih dahulu dilaksanakan sebelum melakukan diplomasi pencabutan secara keseluruhan. Dengan keadaan dunia penerbangan Indonesia yang masih belum mampu untuk diupayakan pencabutan secara keseluruhan Indonesia hanya mampu melakukan prosedur-prosedur pemenuhan standar yang diinginkan Uni Eropa yakni penegakan standar internasional yang mengacu pada rekomendasi ICAO.

5. Kesimpulan dan Saran

5.1 Kesimpulan

Sebagai negara yang berdaulat kita harus mandiri dan tidak bergantung kepada negara lain, kita harus memiliki kekuatan dalam dunia penerbangan atau *air power* yang mampu merefleksikan citra bangsa yang unggul. Penelitian ini menggambarkan kepentingan nasional yang harus diperjuangkan oleh Indonesia dalam berdiplomasi mengupayakan pencabutan larangan maskapai yang sempat mencoreng citra penerbangan Indonesia dimata Internasional.

Dengan adanya kerjasama teknis Indonesia dengan Uni Eropa, melalui *Partnership Cooperation Agreement* (PCA) yang terdiri atas 7 Bab dan 50 Pasal yang mencakup kerjasama di berbagai bidang, termasuk dalam Transportasi pada Pasal 24 Indonesia mampu memperbaiki citra penerbangan negeri.

Jawaban dari pertanyaan penelitian apa langkah-langkah yang dilakukan Indonesia dalam upaya diplomasi pencabutan larangan terbang bagi maskapai penerbangan Indonesia oleh Komisi Eropa

adalah dibagi menjadi tiga langkah, langkah yang pertama dilakukan pemerintah Indonesia kepada Komisi Eropa yang upaya-upayanya dilandasi dari kuatnya hubungan antara Indonesia dengan Uni Eropa yang telah lama dibina. Indonesia melakukan hubungan komunikasi yang baik dengan Komisi Eropa.

Pemerintah Indonesia melakukan kerjasama dalam meminta bantuan UE untuk membantu Indonesia dapat segera memenuhi standar internasional ICAO melalui *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the European Union on Certain Aspect of Air Services* yang dibuat dan ditandatangani di Brussel pada tanggal 29 Juni 2011.

Langkah kedua diplomasi meminta dukungan juga dilakukan bersama 19 negara anggota UE yang memiliki kerjasama dibidang *air transport* dengan Indonesia. Langkah ketiga adalah langkah-langkah teknis yang dilakukan pemerintah Indonesia dan sinergi dalam negeri yaitu pihak-pihak yang berkepentingan dalam bidang penerbangan Indonesia. Langkah pemenuhan standar internasional yang masih harus terus diupayakan dalam memperbaiki citra penerbangan Indonesia kepada dunia internasional.

Hasil dari langkah diplomasi terhadap pencabutan larangan terbang UE sejauh ini adalah keberhasilan pencabutan beberapa maskapai penerbangan Indonesia yang telah dikeluarkan Komisi Eropa secara bertahap ditahun 2009,2010, dan 2016. Beberapa maskapai ini secara resmi diberikan izin untuk beroperasi ke wilayah Eropa. Melalui diplomasi yang dilakukan Indonesia kepada pihak Uni Eropa maka dapat disimpulkan bahwa diplomasi yang sudah dilakukan oleh Indonesia merupakan diplomasi sebagai upaya mempercepat pencabutan maskapai penerbangan Indonesia dari daftar hitam dalam larangan terbang UE.

Indonesia dalam berdiplomasi harus didukung oleh kemampuan teknis yang sudah terlebih dahulu dilaksanakan sebelum melakukan diplomasi pencabutan secara keseluruhan. Dengan keadaan dunia penerbangan Indonesia yang masih belum mampu untuk diupayakan pencabutan secara keseluruhan Indonesia hanya mampu melakukan prosedur-prosedur pemenuhan standar yang diinginkan Uni Eropa yakni penegakan standar internasional yang mengacu pada rekomendasi ICAO.

5.2 Saran

Setelah melihat hasil penelitian ini, Peneliti berharap kuatnya segala bentuk dukungan dari pihak UE ini menjadi motor pengerak bagi Indonesia untuk dapat lebih mengoptimalisasikan potensi-potensi dan upaya pemenuhan standarisasi dunia penerbangan Indonesia sesuai standar internasional.

Diplomasi terbukti menjadi salah satu cara paling diprioritaskan untuk menyelesaikan permasalahan. Diplomasi bukan berarti harus selalu bernegosiasi, upaya-upaya lain yang Indonesia tempuh seperti melakukan hubungan bilateral dengan negara-negara anggota UE dan mempublikasikan keseriusan Indonesia dalam melakukan perbaikan teknis dalam bidang penerbangan juga merupakan diplomasi untuk mendapatkan kepercayaan dan citra baik dimata dunia internasional.

Saran peneliti untuk penelitian yang

Daftar Pustaka

Acuan artikel dalam Buku:

Archer, Clive. 2001. *International Organizations*. Third edition. London: Routledge.

Darmayadi dkk, Andrias. 2015. *Mengenal Studi Hubungan Internasional.* Bandung: Zavara.

Fawcett, Louise and Andrew Hurrel. 2002. *Regionalism in World Politics*. Oxford University Press.

Hakim, Chappy. 2014. *Believe it or Not, Dunia Penerbangan Indonesia.* Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara.

Kusumaatmadja, Mochtar. 2003. *Pengantar Hukum Internasional.* Bandung: PT. Alumni.

Komandoko, Gamal. 2010. *Ensiklopedia Pelajar Dan Umum.* Yogyakarta: Penerbit Pustaka Widyatama.

Mas'oed, Mochtar. 2002. *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: Pustaka LP3ES.

Mauna, Boer. 2005. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global.* Bandung: Alumni.

Perwita, Anak Agung Banyu dan Yanyan Mochamad Yani. 2005. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Sutha, Indra. 2003. *Menyongsong Era Hubungan Internasional: Catatan Kecil Tentang Transportasi Laut & Udara*. Tangerang: Kasatua Publishing.

Wiradipradja. 2014. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa.* Bandung: PT. Alumni.

Acuan dalam Rujukan Elektronik :

Afriandi, Achmad Dwi. 2016. Alasan Uni Eropa Keluarkan 3 Maskapai Indonesia dari Daftar Hitam. Melalui http://bisnis.liputan6.com/read/2533687/alasan-uni-eropa-keluarkan-3-maskapai-indonesia-dari-daftar-hitam[08/03/17].

BBC Indonesia.com. 2007. Maskapai Indonesia Dilarang Terbang ke Eropa. Melalui http://www.bbc.co.uk/indonesian/forum/story/2007/07/070702_maskapai.shtml[08/03/17].

Detik News. 2016. Menhub: Diplomasi Yang Baik Ikut Datangkan Turis Asing. Melalui http://news.detik.com/berita/d-3312896/menhub-diplomasi-aviasi-yang-baik-ikut-datangkan-turis-asing[11 /08/17]

EASA. Overview Melalui https://www.easa.europa.eu/document-library/agency-rules-overview [05/07/17].

Hakim, Chappy. 2007. Masa Depan Penerbangan Indonesia. Melalui http://www.chappyhakim.com/masa-depan-penerbangan-indonesia/[08/03/17].

_____. 2016. Larangan Terbang ke Eropa. Melalui http://nasional.kompas.com/read/2016/06/23/08090051/Larangan.Terbang.ke.Eropa[08/03/17].

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Uni Eropa Melalui http://www. kemlu.go.id/id/-kebijakan/kerjasamaregional/-Pages/Uni-Eropa.aspx [08/03/17].

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2009. Sejarah Kementerian Perhubungan. Melalui http://www.dephub.go.id/post/read/sejarah [07/06/17].

Maulana, Victor. 2016. Uni Eropa Cabut Larangan Terbang Tiga Maskapai Indonesia. Melalui https://ekbis.sindonews.com/read/1117537/34/uni-eropa-cabut-larangan-terbang-tiga-maskapai-indonesia-1466153277[08/03/17].

Setya, Rahayu. Biografi Garuda Indonesia. Melalui https://profil.merdeka.com/-indonesia/g/garuda-indonesia/[08/03/17].