

PENYEBAB KEGAGALAN INDONESIA MENJADI ANGGOTA DEWAN INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION 2016-2019

Claudio Yayang Galeh Pangestu¹

Abstract: *International Civil Aviation Organization (ICAO) is World Organization under the auspices of the United Nation whose task is to oversee the growth of world aviation and create standards that must be applied by countries in the world to obtain flight licenses. Indonesia has failure to become a member of the ICAO Council category III in 2013-2016 and this is the fifth successive failure in an election conducted closed by all members. The purpose of this study is to show that Indonesia has a factor to be a member of ICAO Council members. The results of this study indicate Indonesia has not fulfilled five ICAO aviation standards overall.*

Keywords: *Indonesian-ICAO, Council Member of ICAO, Aviation Organization*

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, yang memiliki luas wilayah sekitar 5 juta km², terdiri dari 1,9 juta km² wilayah daratan dan 3,1 juta km² wilayah lautan serta memiliki lebih dari 17.000 pulau dari Sabang hingga Merauke (www.bps.go.id). Dengan luas wilayah dan bentuk permukaan bumi di Indonesia sulit untuk menjangkau daerah-daerah tertentu dengan transportasi darat dan laut, yang akan berdampak pada kurang maksimal jalannya pembangunan dan pengembangan wilayah, lambat dalam meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa.

Dalam merespon permasalahan tersebut, Indonesia mulai mengembangkan teknologi transportasi udara dan industri penerbangan komersil sejak akhir tahun 1949.. Selain mengoperasikan maskapai Garuda Indonesia, pada tahun 1962 pemerintah menambah layanan maskapai penerbangan yaitu Merpati Nusantara Airlines untuk menghubungkan daerah terpencil di Nusantara. Sejak saat itu, industri penerbangan swasta mulai tumbuh dengan banyak didirikannya maskapai Mandala Airlines dan Bouraq (www.hubud.dephub.go.id).

Pengembangan sektor penerbangan ini sekaligus menjadi perwujudan cita-cita penerbangan Indonesia yaitu menghubungkan antar pulau di Indonesia agar tercipta pembangunan wilayah yang merata. Selain itu memberikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan pesawat yang berada di wilayah udara Indonesia.

Perwujudan cita-cita penerbangan Indonesia, diperkuat dengan keputusan Indonesia untuk bergabung menjadi anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO). ICAO merupakan organisasi yang dibentuk oleh Perserikatan Bangsa – Bangsa (PBB), sebagai lanjutan dari konferensi penerbangan Internasional (*Convention on International Civil Aviation*). Konvensi ini selanjutnya diikuti oleh 52 negara yang kemudian meratifikasi konvensi ini pada 4 Maret 1947 (www.file.upi.edu.pdf)

Setelah Kemerdekaan, Indonesia mencoba bergabung dan berhasil dalam keanggotaan ICAO tepatnya pada tahun 1950 dengan menandatangani dan meratifikasi Konvensi Chicago 1944. Dengan luas wilayah, Indonesia berhasil bergabung menjadi

¹Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail :claudio.yayangp@gmail.com

anggota Dewan ICAO kategori pada tahun 1962 dengan mekanisme pemilihan suara oleh seluruh anggota pada saat itu.

Sejak terpilih menjadi anggota Dewan ICAO tahun 1962, Status Indonesia sebagai Anggota Dewan ICAO Kategori III, terus berlanjut pada siklus pemilihan anggota hingga tahun 2001. Dengan menjadi anggota Dewan ICAO, Indonesia dapat mengikuti perkembangan dan kemajuan penerbangan sipil internasional secara langsung, dapat menempatkan tenaga-tenaga ahli Indonesia di ICAO dan mendapat bantuan tenaga ahli dari ICAO serta Indonesia dapat memperkenalkan dan mengusahakan disahkannya penemuan-penemuan teknologi atau sistem penerbangan sipil nasional yang dapat membawa dampak positif terhadap industri penerbangan Indonesia.

Dalam pelaksanaan organisasinya, ICAO memiliki anggota Dewan yang dibagi tiga kategori dengan klasifikasi sebagai berikut:

1. Kategori I adalah negara-negara yang memiliki kepentingan utama dalam transportasi udara. Adalah negara-negara yang mayoritas terdiri dari produsen utama maskapai penerbangan komersil paling terkenal di dunia.
2. Kategori II adalah negara-negara yang memiliki kontribusi paling besar dalam ketetapan fasilitas untuk navigasi udara penerbangan sipil internasional. Adalah negara-negara yang memegang kendali atas *Flight Information Region* (FIR), dimana FIR di dunia penerbangan berfungsi sebagai layanan informasi penerbangan atau peringatan penerbangan menuju suatu negara, FIR mengatur wilayah ruang udara di Negara kecil dan beberapa negara yang belum memiliki FIR sendiri.
3. Kategori III adalah negara-negara yang memiliki keterwakilan secara geografis, yang memiliki ruang udara secara luas. Adalah negara-negara yang memiliki ruang udara yang luas dan mayoritas adalah negara kepulauan serta yang memiliki kondisi negara berdekatan dengan laut.

Bagi Indonesia menjadi Anggota Dewan ICAO memiliki keuntungan yaitu bisa memperjuangkan kepentingan-kepentingan Indonesia dalam forum ICAO selain itu keuntungan lain menjadi Anggota Dewan ICAO adalah (www.dephub.go.id) :

1. Negara yang menjadi anggota Dewan dapat menempatkan tenaga ahli Indonesia di *International Civil Aviation Organization*.
2. Indonesia dapat memiliki andil dalam menentukan kebijakan penerbangan sipil dunia secara langsung saat menjadi anggota Dewan ICAO.
3. Negara yang menjadi anggota Dewan ICAO dapat mengikuti perkembangan dan kemajuan penerbangan sipil Internasional.
4. Indonesia dapat memperkenalkan pembuatan pesawat RAI R80 dengan teknologi sistem kendali yang menggunakan sinyal elektronik dalam memberi perintah. Selain itu, pesawat ini irit bahan bakar dan bisa mengakses bandara kecil, meskipun memuat banyak penumpang.
5. Indonesia dapat mendorong penggunaan bahan bakar avtur yang ramah lingkungan. Selain untuk upaya konservasi lingkungan, kebijakan ini akan sangat menguntungkan Indonesia yang kaya akan biofuel.

Saat ini ICAO memiliki jumlah anggota sebanyak 191 negara dari 193 negara yang terdaftar dalam Persatuan Bangsa-Bangsa. Keanggotaan dewan terbagi dalam 3 kategori yang memiliki jumlah anggota 1) Kategori I yaitu Amerika Serikat, Australia, Brazil, China, Inggris, Italia, Jepang, Jerman, Kanada, Prancis dan Rusia. 2) Kategori II yaitu Afrika Selatan, Arab Saudi, Argentina, India, Irlandia, Kolombia, Meksiko, Mesir,

Nigeria, Singapura, Spanyol dan Swedia.)³Kategori III yaitu Aljazair, Ekuador, Kongo, Korea Selatan, Kuba, Malaysia, Panama, Tanjung Verde, Tanzania, Turki, Uni Emirat Arab dan Uruguay.

Melihat hal tersebut penulis tertarik membahas tentang Kegagalan Indonesia Menjadi Anggota Dewan *International Civil Aviation Organization* 2016-2019. Kegagalan ini bukan yang pertama kali namun telah berulang sebanyak 6 kali semenjak pemilihan tahun 2001.

Tujuan dari penelitian ini akademis diharapkan mampu menjadi referensi pada studi Hubungan Internasional khususnya dalam membahas penyebab kegagalan Indonesia menjadi anggota dewan *International Civil Aviation Organization*. Secara praktis untuk menuangkan penelitiannya secara sistematis terkait penyebab kegagalan Indonesia menjadi anggota dewan *International Civil Aviation Organization*.

Kerangka Teori

Teori Rezim Internasional

Teori rezim adalah satu teori hubungan internasional yang berasal dari tradisi liberal. Teori rezim berpendapat bahwa suatu organisasi internasional atau rezim internasional mempengaruhi perilaku suatu negara atau mempengaruhi pelaku internasional lainnya. Teori rezim menyatakan bahwa kerjasama dapat terjadi dalam sebuah sistem anarki dunia karena rezim lahir dari sebuah kerjasama internasional.

Menurut John Ruggie Rezim adalah sekumpulan harapan bersama, yang di dalamnya terdapat aturan dan peraturan, rencana, kekuatan yang terorganisir dan komitmen keuangan yang telah diterima oleh setiap Negara (Susan Strange, 1996). Rezim merupakan seperangkat prinsip-prinsip, norma-norma, aturan-aturan dan prosedur-prosedur pembuatan keputusan baik eksplisit maupun implisit dimana harapan-harapan para aktor yang ada berkumpul dalam sebuah wilayah hubungan tertentu.

Hal yang sama juga dikemukakan oleh Paul F. Dhiel yang menyatakan bahwa suatu rezim terdiri dari rangkaian-rangkaian prinsip-prinsip, norma-norma, aturan-aturan, dan prosedur-prosedur pembuatan keputusan baik implisit maupun eksplisit sekitar ekspektasi-ekspektasi aktor yang menyatu dalam suatu area hubungan internasional yang telah ada dan mungkin juga membantu mengkoordinasi tingkah lakunya. (T. May Rudy, 2005).

Donald Puchala dan Raymond Hopkins berpendapat bahwa rezim ada disetiap substantif isu-area dalam hubungan internasional di mana pun ada keteraturan dalam perilaku, beberapa jenis prinsip, norma atau harus ada aturan yang menjelaskannya. Menurut Donald Puchala dan Raymond Hopkins bahwa rezim internasional memiliki lima ciri utama yaitu (Donald J. Puschala and Raymond F. Hopkins, 1982) :

1. Mempunyai kemampuan untuk membentuk perilaku kepatuhan pada prinsip-prinsip, norma dan aturan. Rezim bersifat subjektif, hanya bisa eksis berdasarkan pemahaman, ekspektasi dan keyakinan partisipannya mengenai legitimasi, kelayakan atau perilaku yang bermoral.
2. Rezim internasional dapat menciptakan mekanisme atau prosedur bagi pembuat kebijakan. Karakteristik ini menunjukkan bahwa rezim internasional bukan hanya berisikan norma substantif.

3. Sebuah rezim selalu mempunyai prinsip-prinsip yang dapat menguatkannya. Seperti sebuah norma yang dapat menetapkan kebenaran dan melarang perilaku yang menyimpang.
4. Dalam setiap rezim selalu terdapat aktor yang berperan di dalamnya. Aktor utama dalam rezim internasional adalah pemerintah negara-bangsa, akan tetapi tidak menutup kemungkinan juga ada aktor-aktor non-negara. Peran aktor sebagai partisipan sangat penting untuk menciptakan, menjalankan dan mematuhi aturan yang telah dibuat.
5. Eksistensi rezim internasional adalah untuk menyatukan nilai-nilai, tujuan-tujuan dan prosedur pembuatan kebijakan yang dapat mengakomodir kepentingan dan kebutuhan bersama semua partisipan.

Stephen D. Krasner menyebutkan bahwa dalam pembentukan rezim internasional terdapat hal mutlak dan menjadi ciri pembentukan sebuah rezim: 1) *Principles* yaitu kepercayaan atas fakta, penyebab dan kejujuran. 2) *Norms* yaitu standar perilaku yang dituangkan dalam hak dan kewajiban. 3) *Rules* yaitu bentuk ketentuan dan larangan yang spesifik berkenaan dengan perilaku. 4) *Decision making procedures* yaitu praktek umum untuk membuat dan mengimplementasikan keputusan bersama.

Rezim Internasional menurut Krasner merupakan sesuatu yang bersifat *dependent* karena dipengaruhi oleh variabel-variabel kausal dasar yang saling terhubung dan mempengaruhi hasil akhir atau perilaku yang muncul. Variabel kausal dasar menurut Krasner terbagi menjadi lima yaitu (Adisa Evelyn, Tesis, 2012) :

1. *Egoistic self-interest*
Variabel ini menjelaskan tentang kepentingan individu dari actor didalam dunia internasional yang didasarkan pada sifat dasar manusia. Kepentingan individu ini merupakan keinginan actor untuk memaksimalkan kepentingan tanpa menguntungkan pihak lain.
2. *Political power*
Variabel ini mengartikan tentang kekuatan politik yang dimiliki setiap aktor. Kekuatan politik disini terbagi menjadi dua yaitu: pertama, kekuatan politik yang digunakan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat termasuk pertahanan, kesejahteraan, fasilitas umum, dan lain-lain. Kedua, kekuatan politik yang digunakan sebagai instrumen dalam memenuhi kepentingan pihak tertentu. Biasanya untuk memenuhi kepentingan negara yang kuat, yang digunakan untuk menciptakan rezim yang bisa memenuhi tujuan tertentu yang telah diaturnya, dimana negara mitra lainnya tidak memiliki pilihan lain selain mengikuti pilihan tersebut.
3. *Norms and Principles*
Variabel ini merupakan karakteristik dari suatu rezim. Konteks dalam nilai-nilai didalamnya yang terkandung, standar perilaku yang ditetapkan dalam hak dan kewajiban yang harus dilakukan karena keharusan serta kepercayaan atas fakta, penyebab, dan kejujuran. Menyediakan standarisasi yang spesifik mengenai aturan perilaku.
4. *Usage and Custom*
Variabel ini menurut Krasner, sebagai pola perilaku yang berdasarkan pada kondisi nyata dan kebiasaan dalam jangka panjang. Perilaku yang didasari oleh sifat egois yang mengutamakan kepentingan pribadi yang diterapkan oleh aktor-aktor dalam dunia internasional kemudian menghasilkan sebuah dilema. Dilema tersebut dialami seluruh aktor yang menjadikan hal tersebut

sebagai permasalahan bersama, yang kemudian diakhiri sebagai kesamaan harapan akan penyelesaian permasalahan.

5. *Knowledge*

Variabel ini menjelaskan mengenai tersedianya informasi dan teori, jenis pengetahuan apapun yang memberikan keuntungan. Dalam sistem Internasional, keuntungan dapat dirasakan oleh para pembuat kebijakan. Informasi yang diketahui dapat memberikan pertimbangan dan keputusan dengan lebih baik. Seperangkat aturan yang berlaku dalam suatu rezim tidak dapat dilepaskan dari ketersediaan berbagai informasi karena ilmu pengetahuan sebagai dasar dari penerapan kebijakan, begitu juga dengan perilaku negara yang juga ditentukan oleh pengetahuan.

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif dengan menghubungkan data yang satu dengan data lainnya yang memiliki hubungan saling keterkaitan yang relevan dengan permasalahan penelitian. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif, yang bertujuan untuk menggambarkan mengapa Indonesia gagal menjadi anggota Dewan International Civil Aviation Organization. Data penelitian ini adalah data sekunder, yaitu diperoleh dari buku-buku, internet, majalah, jurnal dan sebagainya yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Dalam pengumpulan data, teknik yang digunakan adalah berupa metode telaah pustaka, yaitu penelitian yang dilakukan melalui telaah buku, majalah, jurnal, tulisan ilmiah dan termasuk situs internet. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan menghubungkan data yang satu dengan data yang lainnya yang memiliki hubungan saling keterkaitan yang relevan dengan permasalahan penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Melalui pemaparan data-data yang dipaparkan dari penelitian ini termasuk mengapa Indonesia gagal menjadi anggota dewan ICAO namun banyak terdapat data yang bisa membuat Indonesia masuk dalam keanggotaan dewan. Selain itu, keuntungan apa saja yang membuat Indonesia menjadi anggota dewan ICAO.

Indonesia merupakan salah satu negara yang mengharapkan dapat bisa menjadi salah satu bagian dari dewan ICAO agar bisa meningkatkan kekuatan penerbangan Indonesia. Indonesia sudah pernah menjadi bagian dari dewan ICAO kategori III pada tahun pada tahun 1962 sampai tahun 1998, namun Indonesia selalu mengalami kegagalan menjadi anggota dewan kembali pada pemilihan tahun 2001 hingga tahun 2013, pada dasarnya Indonesia memiliki kekuatan yang sangat besar untuk kembali menjadi anggota Dewan ICAO kategori III, yaitu (www.icao.int) :

1. Kelebihan letak geografis dan luas wilayah udara Indonesia yang sangat strategis.
2. Indonesia menjadi suatu negara yang memiliki populasi terbesar keempat di dunia, setelah China, India, dan Amerika Serikat yang kurang lebih memiliki 240 juta penduduk, Indonesia juga tercatat memiliki perekonomian terbesar se-Asia Tenggara. Dengan total *Gross Domestic Product* (GDP) sebesar 1,1 miliar dolar pada tahun 2011 menurut *International Monitoring Found* (IMF), hal tersebut menempatkan Indonesia sebagai negara dengan perekonomian terbesar ke-17 di dunia dan anggota kelompok G-20.

3. Sebagai negara kepulauan yang terbentang sepanjang 5250 km dari timur ke barat dan lebih dari 1500 km dari Utara ke Selatan, dengan total 17.508 pulau. Indonesia secara geografi strategis berlokasi di garis khatulistiwa, berada diantara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, menjembatani Benua Asia dan Australia serta meliputi jangkauan ruang udara yang luas. Dengan demikian, Penerbangan sipil menjadi suatu moda transportasi yang penting bagi Indonesia untuk mendorong mobilitas orang dan barang.
4. Lalu lintas penerbangan Indonesia melalui Selat Malaka (Sumatra-Kalimantan dan Jawa) merupakan yang paling padat ke lima di dunia menurut *International Air Traffic Association* (IATA) dan lalu lintas penerbangan terpadat di Indonesia yakni di Bandara Soekarno Hatta, Cengkareng, dengan rata-rata lalu lintas penerbangan per hari mencapai 1.100 hingga 1.200 penerbangan baik pesawat lepas landas dan mendarat. Dengan jumlah lalu lintas harian yang mencapai ribuan tersebut menjadikan bandara internasional Jakarta itu sebagai bandara tersibuk di Indonesia. Bandara dengan kepadatan lalu lintas penerbangan lainnya yakni Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, dengan rata-rata lalu lintas pesawat lepas landas dan mendarat mencapai 400 unit per hari.
5. Penerbangan sipil komersial di Indonesia telah tumbuh untuk melayani berbagai sektor utamanya perdagangan, industri dan pariwisata serta mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Perkembangan pesat Sektor Angkutan Udara ditandai dengan pertumbuhan angka penumpang domestik rata-rata sebesar 16 % pertahun dan rata-rata 12 % pertahun untuk angkutan penumpang luar negeri, menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang pertumbuhan angkutan udaranya tertinggi di Asia Pasifik.
6. Menyadari kepentingan yang signifikan di sektor penerbangan sipil sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari peran strategis dalam perekonomian nasional tersebut, Indonesia telah berkomitmen untuk memperkuat kemampuan dan kontribusinya kepada komunitas penerbangan dalam kerangka kerjasama bilateral, regional dan multilateral (ICAO).

Selain itu kelebihan paling terlihat dan membuat Indonesia menjadi pantas untuk menjadi anggota dewan ICAO adalah adanya kerjasama antara Indonesia dan ICAO dalam deklarasi antara Pemerintah RI dan ICAO untuk memperkuat keselamatan penerbangan Indonesia *The Declaration between the Government of the Republic of Indonesia and the International Civil Aviation Organization on Enhancing Aviation Safety in Indonesia*, yang ditandatangani di Bali, oleh Presiden ICAO, Mr. Roberto Kobeh Gonzalez dan Menteri Perhubungan RI, Jusman Syafii Jamal di Bali, 2 Juli 2007. Sebagai tindak-lanjut penandatanganan Deklarasi Bali tersebut, ICAO dan Pemerintah Indonesia telah menjalin kesepakatan berbentuk *Management Service Agreement* (MSA) yang terdiri dari 4 *Annexes* yang ditandatangani oleh Sekjen ICAO dan Dirjen Perhubungan Udara Kemhub RI (www.dephub.go.id).

Tidak terpilih Indonesia dalam keanggotaan ICAO karena beberapa faktor penghambat Indonesia untuk menjadi anggota dewan ICAO periode 2016–2019. Salah satunya Indonesia masih di dalam kategori dua dalam standar keselamatan penerbangan FAA, lalu dalam dunia penerbangan sipil internasional, melalui persetujuan ICAO terdapat beberapa blok regional yang memiliki komitmen bersama untuk memfasilitas kerjasama dan koordinasi dunia dalam hal penerbangan sipil di antara beberapa kawasan regional.

Blok Regional merupakan salah satu bagian penting dalam pemilihan dewan keanggotaan ICAO karena blok regional sudah memiliki negara yang akan mendukung dan dapat memberikan nilai tambah atas ketentuan dukungan minimal sebanyak 50%+1 dari jumlah negara anggota dalam pemilihan dewan Anggota ICAO, dan blok regional inilah yang kemudian menyebabkan Indonesia sering tidak terpilih dalam pemilihan anggota dewan ICAO.

Dalam teori rezim internasional, menurut Krasner keinginan Indonesia untuk masuk dalam keanggotaan ICAO merupakan sesuatu yang dipengaruhi oleh variabel-variabel kausal yang saling terhubung dan mempengaruhi hasil akhir atau perilaku yang muncul. Variabel Kausal terdiri dari 5 yaitu:

1. *Egoistic self-interest*

Bagi Indonesia ICAO merupakan bagian penting dalam membawa kepentingan penerbangan Indonesia menjadi lebih baik dan keinginan tersebut harus teralisasi dengan memaksimalkan kepentingan negara tanpa memikirkan kepentingan negara lain, seperti yang terjadi dalam pemilihan anggota dewan ICAO pada tahun 2016, hanya Indonesia yang mendukung dibentuknya Blok Regional Asia Pasific sehingga Indonesia bisa terpilih dalam keanggotaan dewan ICAO Kategori III, Malaysia, Korea Selatan dan India² sangat menolak keadaan ini karena pembentukan Blok Regional harus memperhatikan beberapa aspek seperti luas wilayah, armada yang harus dijalankan, dan jumlah bandara yang harus dipenuhi. Sehingga dapat dikatakan bahwa Indonesia menunjukkan ke-egoisan negaranya sendiri agar kepentingannya dapat teralisasi.

2. *Norms and Principles*

Bagi ICAO, Indonesia belum memenuhi standar serta prinsip dari keanggotaan dewan ICAO, hal ini dibuktikan dengan penilaian yang dilakukan oleh *Federal Aviation Administration* (FAA) Amerika Serikat yang masih menempatkan penerbangan Indonesia di Katagori 2 atau dilarang terbang melintasi wilayah udara Amerika pada tahun 2013, sehingga Indonesia masih perlu menyelesaikan permasalahan tersebut terdahulu. Dalam variabel ini Indonesia seharusnya memiliki penilaian yang baik dalam pengetahuan untuk terpilih dalam ICAO, namun nyatanya penilaian ICAO dalam USOAP Implikasi Hasil Audit USOAP-ICAO bagi Penerbangan Nasional tersebut ada 8 poin (pokok-pokok) penting yang terkait dengan kemampuan dan peran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (DJU) terhadap keselamatan penerbangan sipil (www.news.detik.com).

Penilaian kinerja DJU berdasarkan USOAP-ICAO terbaru ini menggunakan metode *Lack of Implementation* (LEI) *Score*, hasil penilaian terbagi menjadi 3 katagori, yaitu paling baik (skor LEI di bawah 30%), cukup baik (skor LEI 30%-50%), buruk (skor di atas 50%). Dari 8 poin hasil audit tersebut terlihat bahwa skor LEI DJU mengkhawatirkan (di atas 50%), hanya ada 2 poin

yang skor LEI-nya cukup baik, yaitu kategori AIR atau Airworthiness of Aircraft 41,58% dan ANS atau Air Navigation Services 44,81%. Sedangkan 6 kategori lain, skornya buruk karena diatas 50%, termasuk LEG, ORG, PEL, OPS, AIG dan AGA.

Berdasarkan skor LEI di atas, maka bisa diasumsikan bahwa DJU gagal menjadi regulator penerbangan sipil yang baik karena 75% dari kategori yang diaudit, skornya buruk atau di atas 50%. Dibalik faktor-faktor pendukung yang menjadikan Indonesia pantas menjadi anggota ICAO terdapat fakta bahwa tidak terpilihnya Indonesia diakibatkan oleh penilaian serta ke-egoisan Indonesia dalam memikirkan kepentingan tersendiri sehingga mengakibatkan beberapa negara terus tidak menyetujui masukan dari pemerintah Indonesia, seperti usulan Indonesia dalam pembuatan blok regional Asia Pasifik yang dapat membantu dalam dukungan serta voting untuk terpilihnya suatu negara dalam keanggotaan dewan ICAO, beberapa negara seperti Malaysia, India, dan bahkan Korea Selatan belum menyetujui pembentukan blok regional ini, dikarenakan harus memperhatikan beberapa aspek penerbangan serta kepentingan setiap negara dalam pembentukan blok regional yang dapat memberikan suara 50% diluar voting bagi negara yang mau mencalonkan diri menjadi anggota dewan ICAO.

Selain itu Indonesia masih belum dianggap bisa menjadi anggota karena hasil penilaian USOAP ICAO yang menunjukkan bahwa presentase Indonesia masih diatas 50% dan merupakan penilaian menghawatirkan dalam penerbangan sehingga Indonesia belum bisa masuk dalam bagian dari keanggotaan dewan ICAO kategori III pada periode 2016-2019.

Kesimpulan

Kepentingan Indonesia untuk masuk kedalam organisasi *International Civil Aviation Organization* atau ICAO memiliki tujuan yaitu agar bisa meningkatkan penerbangan Indonesia dan dapat berpartisipasi dalam peningkatan penerbangan di dunia internasional.

Indonesia sendiri telah melakukan berbagai cara agar dapat kembali masuk kedalam bagian dari anggota dewan ICAO, namun upaya dari Indonesia ini terus mengalami kegagalan, padahal Indonesia memiliki kemampuan untuk menjadi salah satu anggota dewan ICAO.

Kemampuan Indonesia seperti perkembangan penerbangan di Indonesia yang menjadi lebih baik setiap tahunnya dan juga penerbangan di Indonesia merupakan salah satu yang terpadat di dunia, terlebih lagi Indonesia dan ICAO sudah melakukan deklarasi bersama dalam *The Declaration between the Government of the Republic of Indonesia and the International Civil Aviation Organization on Enhancing Aviation Safety in Indonesia*, yang berisikan mengenai peningkatan penerbangan di Indonesia.

Namun kemampuan yang dimiliki oleh Indonesia ini tetap membuat Indonesia gagal untuk menjadi salah satu bagian dari keanggotaan ICAO, ada beberapa hal yang menjadikan Indonesia tidak terpilih menjadi anggota dewan ICAO kembali.

Menurut teori rezim internasional yang membahas mengenai *Norms and Principles Indonesia belum memenuhi standar norma dan prinsip yang ada dalam ICAO seperti menjaga keselamatan penumpang yang dinilai masih masuk dalam katagori 2 atau dilarang terbang melintasi wilayah udara Amerika pada tahun 2013*,

selain itu juga *penilaian Lack of Implementation (LEI) Score* dari ICAO yang menunjukkan hasil penilaian Indonesia masih diatas 50%, dan merupakan skor paling buruk bagi penilaian penerbangan Indonesia.

Daftar Pustaka

- Statistik penerbangan tahun 2018 tersedia di <https://www.bps.go.id/publication/download.html?nrbvfeve=MmVINjZIZTZkYTM0MjA0MWYxOTAxZmIw&xzmn=aHR0cHM6Ly93d3cuYnBzLmdvLmlkL3B1YmxpY2F0aW9uLzIwMTkvMTEvMjcvMmVINjZIZTZkYTM0MjA0MWYxOTAxZmIwL3N0YXRpc3Rpay10cmFuc3BvcnRhc2ktLXVhYXJhLS0yMDU4Lmh0bWw%3D&twoadfnorfeauf=MjAyMC0wNS0yMSAwMTozODo1OA>
- Sejarah penerbangan di Indonesia tersedia di <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/91>
- Priyadi, Sugeng. Organisasi-organisasi dalam dunia penerbangan, tersedia di http://file.upi.edu/Direktori/FPIPS/LAINNYA/SUGENG_PRIYADI/UPI_Bhn_Kuliah_MRL-2.pdf
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. 2015. Indonesia Kerahkan Seluruh Kemampuan untuk Menjadi Anggota Dewan ICAO tersedia di <http://dephub.go.id/post/read/indonesia-kerahkan-seluruh-kemampuan-untuk-menjadi-anggota-dewan-icao>
- Krasner, Stephan D. *Structural Causes and Regime Consequences: Regime as Intervening Variables.* *International Organization* 36/2: New York
- Rudy, T.May. 2005. *Studi Strategis Dalam Transformasi Sistem Internasional Pasca Perang Dingin.* Bandung : Refika Aditama.
- Strange, Susan. 1996. *Reteat of the State: The Diffusion of Power in the World Economy.* New York: Cambridge University.
- Evelyn, Adisa. Tesis : “Rezim Non-Proliferasi Nuklir Internasional dan Program Nuklir Iran”. Jakarta: Universitas Indonesia.
- REPORT OF THE EXECUTIVE COMMITTEE ON AGENDA ITEM 17 tersedia di https://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/WP/wp430_en.pdf
- REPRESENTATIVE OFFICE OF INDONESIA TO ICAO IS ANNOUNCED tersedia di <http://www.dephub.go.id/post/read/kantor-kepentingan-indonesia-pada-icao-diresmikan-9268>
- Suramnya Regulator Penerbangan Indonesia tersedia <https://news.detik.com/kolom/d-2596875/suramnya-regulator-penerbangan-indonesia>