

**IMPLEMENTASI DIPLOMASI INDONESIA DALAM MENCABUT
LARANGAN TERBANG DI KAWASAN UDARA UNI EROPA, 2008-2018**

(Skripsi)

Oleh

SHERIN DWI NOVIADININGRUM

NPM 1916071073



FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS LAMPUNG

BANDAR LAMPUNG

2024

ABSTRAK

IMPLEMENTASI DIPLOMASI INDONESIA DALAM MENCABUT LARANGAN TERBANG DI KAWASAN UDARA UNI EROPA, 2008-2018

Oleh

SHERIN DWI NOVIADININGRUM

Pada tahun 2007, penerbangan sipil di Indonesia mengalami keterpurukan. Angka kecelakaan penerbangan yang tinggi menjadi satu penyebab audit ICAO Indonesia dibawah rata-rata global. Hasil audit ICAO digunakan sejumlah negara untuk mempertimbangkan keamanan penerbangan milik negara lain, salah satunya Komisi Eropa. Komisi Eropa berupaya meminta konfirmasi dan diskusi lebih jauh, Pemerintah Indonesia mengabaikannya. Hal ini berimbas pada ditetapkan larangan terbang seluruh maskapai Indonesia ke Wilayah Uni Eropa. Tentunya berdampak pada pariwisata dan ekspor-impor sebagai perekonomian negara.

Penelitian menggunakan analisis pada konsep diplomasi penerbangan yang berfokus pada tiga kerangka, yaitu penerbangan sebagai alat kebijakan negara, penerbangan sebagai pembentuk citra negara, dan subjek penerbangan terlibat dalam aktivitas diplomatik. Metodologi menggunakan kualitatif melalui analisis deskriptif untuk mendeskripsikan upaya diplomasi yang dilakukan Indonesia dengan Komisi Uni Eropa. Fokus penelitian adalah implementasi diplomasi yang dilakukan Indonesia dalam medio 2008–2018. Melalui teknik studi literatur serta berbagai sumber data terutama laman resmi DJU, ICAO, Komisi UE, dan sumber terkait lainnya. Data dianalisis dengan teknik reduksi sertan triangulasi data.

Hasil penelitian menunjukkan, implementasi diplomasi Indonesia melalui tiga pelaksanaan, Pemerintah Indonesia membangun *horizontal agreement* dengan negara-negara anggota UE, Maskapai Garuda Indonesia menginisiasi *codeshare* dengan maskapai negara-negara UE, serta Pemerintah Indonesia bekerja sama dengan ICAO. Hasil dari diplomasi tersebut, yakni audit Indonesia berhasil melampaui rata-rata global. Selain itu, pencabutan larangan terbang maskapai Indonesia secara bertahap, yaitu tahun 2009, 2010, 2011, 2016, dan pembebasan larangan terbang seluruh maskapai dilakukan secara resmi di tahun 2018.

Kata kunci : larangan terbang, diplomasi, Komisi Uni Eropa, Indonesia, ICAO

ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF INDONESIA'S DIPLOMACY IN LIFTING THE FLIGHT BAN IN THE EUROPEAN UNION AIRSPACE, 2008-2018

By

SHERIN DWI NOVIADININGRUM

In 2007, civil aviation in Indonesia experienced a downturn. The high number of flight accidents was one of the reasons why Indonesia's ICAO audit was below the global average. The results of the ICAO audit were used by several countries to consider the safety of flights belonging to other countries, one of which was the European Commission. The European Commission attempted to request further confirmation and discussion, but the Indonesian Government ignored it. This resulted in the ban on all Indonesian airlines flying to the European Union Region. Of course, it has an impact on tourism and exports-imports as the country's economy. The study uses analysis on the concept of aviation diplomacy which focuses on three frameworks, namely aviation as a tool of state policy, aviation as a shaper of the country's image, and aviation subjects involved in diplomatic activities. The methodology uses qualitative through descriptive analysis to describe the diplomatic efforts carried out by Indonesia with the European Union Commission. The focus of the study is the implementation of diplomacy carried out by Indonesia in the mid-2008–2018. Through literature study techniques and various data sources, especially the official pages of the DJU, ICAO, the EU Commission, and other related sources. Data were analyzed using data reduction and triangulation techniques. The results of the study show that the implementation of Indonesian diplomacy through three implementations, the Indonesian Government built a horizontal agreement with EU member countries, Garuda Indonesia Airlines initiated code-sharing with EU airlines, and the Indonesian Government collaborated with ICAO. The results of this diplomacy, namely the Indonesian audit successfully exceeded the global average. In addition, the lifting of the flight ban on Indonesian airlines was gradual, namely in 2009, 2010, 2011, 2016, and the release of the flight ban on all airlines was officially carried out in 2018.

Keywords : flight ban, diplomacy, European Commission, Indonesia, ICAO

**IMPLEMENTASI DIPLOMASI INDONESIA DALAM MENCABUT
LARANGAN TERBANG DI KAWASAN UDARA UNI EROPA, 2008-2018**

Oleh

Sherin Dwi Noviadiningrum

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUBUNGAN INTERNASIONAL

Pada

**Jurusan Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**JURUSAN HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG**

2024

Judul Skripsi

: **IMPLEMENTASI DIPLOMASI INDONESIA
DALAM MENCABUT LARANGAN TERBANG
DI KAWASAN UDARA UNI EROPA,
2008-2018**

Nama Mahasiswa

: **Sherin Dwi Noviadiningrum**

Nomor Pokok Mahasiswa

: **1916071073**

Jurusan

: **Hubungan Internasional**

Fakultas

: **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



Iwan Sulistyono, S.Sos., M.A.
NIP. 19860428 201504 1 004

Roby Rakhmadi, S.Sos., M.Si.
NIP. 19900606 201903 1 019

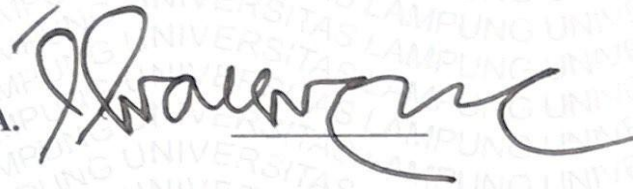
2. Ketua Jurusan Hubungan Internasional

Simon Sumanjaya Hutagalung, S.A.N., M.P.A.
NIP. 19810628 200501 1 003

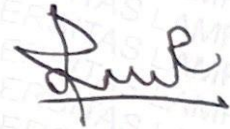
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Iwan Sulisty, S.Sos., M.A.



Sekretaris : Roby Rakhmadi, S.Sos., M.Si.



Penguji Utama : Astiwi Inayah, S.IP., M.A.



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos., M.Si
NIP. 19760821 200003 2 001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 18 Desember 2024

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa

1. Karya tulis saya, skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelarakademik (sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan komisi pembimbing dan penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan sebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 18 Desember 2024

Yang membuat pernyataan,



Sherin Dwi Noviadiningrum
NPM. 1916071073

MOTTO

*“The garden of the world has no limits,
except in your mind.”*

— Jalal ad-Din Muhammad Rumi

*“I feel like the possibilities of all those possibilities is
just another possibility that can possible happen.”*

— Lee Min-hyung

*“I never wanted children;
maybe I’m afraid of responsibility.”*

— Mahmoud Darwish

PERSEMBAHAN

Untuk Diriku, Sherin Dwi Noviadiningrum

— *who has fought against herself, to gain her own desires*

RIWAYAT HIDUP



Penulis yang menyelesaikan penelitian ini sebelumnya telah menempuh pendidikan formal di SD Xaverius III Bandar Lampung, SMP Al-Kautsar Bandar Lampung, dan SMA Al-Kautsar Bandar Lampung. Penulis lalu melanjutkan pendidikan S1 Hubungan Internasional di Universitas Lampung pada tahun 2019 jalur SBMPTN. Selama masa perkuliahan, penulis aktif dalam berbagai kegiatan. Pada tahun 2019, penulis menjalankan bisnis yang dibangun sejak bersekolah. Pada tahun 2020-2021, penulis mengisi waktu dengan kegiatan *summer school* serta menulis sejumlah artikel di situs Kompas. Penulis juga mengikuti program beasiswa Studi Independen dan memperoleh pendanaan *business matching*. Selain itu, penulis berpartisipasi di program pertukaran MBKM Universitas Jember dan FSF Universitas Gadjah Mada. Penulis juga terlibat di Unit Kegiatan Mahasiswa *Social Political English Club* dan *English Society Unila* sebagai *Public Relations*. Pada tahun 2022, penulis melaksanakan Praktik Kerja di Sekretariat DPRD Provinsi Lampung bagian Publikasi Produk Hukum. Penulis setelahnya bergabung dengan PT Telekomunikasi Indonesia Tbk sebagai *Corporate Communications* bagian Directorate of Digital Business sampai tahun 2023. Masih di perusahaan yang sama, penulis melanjutkan kontribusinya sebagai *Communications Team* di Club of Digital Business hingga tahun 2024.

SANWACANA

Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan ridho-Nya yang tak terhingga, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi dengan judul Implementasi Diplomasi Indonesia dalam Mencabut Larangan Terbang di Kawasan Udara Uni Eropa, 2008-2018 ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Hubungan Internasional di Universitas Lampung. Pada kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Anna Gustina Zainal, M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung;
2. Bapak Simon Sumanjoyo Hutagalung, S.A.N., M.P.A., selaku Ketua Jurusan Hubungan Internasional Universitas Lampung;
3. Mas Iwan Sulistyono, S.Sos., M.A. selaku Dosen Pembimbing Utama Skripsi, yang senantiasa membimbing, memberi arahan, dan pengalaman kepada penulis baik di masa perkuliahan sampai penulisan skripsi;
4. Bang Roby Rakhmadi, S.Sos., M.Si. selaku Dosen Pembimbing Pendamping Skripsi, yang senantiasa membimbing dan memberi masukan kepada penulis terkait penulisan skripsi;
5. Mba Astiwi Inayah, S.IP., M.A. selaku Dosen Penguji Skripsi, yang senantiasa memberikan kritik, saran, dan motivasi kepada penulis selama proses penulisan skripsi agar skripsi dapat diselesaikan dengan baik;
6. Seluruh dosen dan staf Jurusan Hubungan Internasional Universitas Lampung, yang banyak memberikan ilmu, waktu, tenaga, dan bantuan kepada penulis dari awal perkuliahan sampai penulisan skripsi;
7. Kedua orang tua beserta saudariku yang senantiasa mengerahkan segala bentuk dukungan yang tiada hentinya sampai detik ini;

8. Seluruh kerabat lama dan relasi baru, yang telah memberikan memori serta pengalaman berharga kepada penulis di masa kecil sampai sekarang;
9. Aziza, Fadhilah, dan Tharisa yang senantiasa memberikan motivasi dan bantuan tak terhingga, serta ketersediaannya menampung keluhan penulis;
10. Grup Pasti Bisa, yang tidak bosan memberikan informasi duniawi;
11. Gaby L, yang selalu menerima dan membagikan berbagai macam diskusi hiruk pikuk dunia, serta memberikan sambatan kehidupan tiada hentinya;
12. Ulfiati S, yang senantiasa menerima segala rasa keingintahuan penulis, dan menyemangati di tengah-tengah kesibukan dan jarak;
13. Azzahra, Jean, Emilia, Cici, Rossanda, dan Aufa yang kerap kali bersedia menerima diskusi dan memberikan arahan selama di bangku perkuliahan;
14. Kak Leonny, yang telah banyak membagikan diskusi-diskusi bermakna, memberikan dukungan kepada penulis meskipun sulit bertatap muka;
15. Teman-teman Hubungan Internasional 2019, yang saling bahu-membahu menghadapi dinamika perkuliahan penuh suka dan duka;
16. Seluruh pihak yang terlibat memberikan bantuan dan dukungan dalam penulisan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu;
17. Diriku sendiri, *who have a great urge to delve various opportunities and try over to make myself happier into this point;*

Bandar Lampung, 18 Desember 2024

Sherin Dwi Noviadiningrum

NPM. 1916071073

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR GAMBAR	iv
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR SINGKATAN	vi
I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Penelitian Terdahulu.....	8
1.3. Rumusan Masalah	12
1.4. Tujuan Penelitian.....	12
1.5. Manfaat Penelitian.....	12
II. TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1. Landasan Konseptual	13
2.1.1. Konsep Diplomasi Penerbangan.....	14
2.2. Kerangka Pemikiran	19
III. METODOLOGI PENELITIAN	20
3.1. Jenis Penelitian	20
3.2. Fokus Penelitian	22
3.3. Sumber Data	22
3.4. Teknik Pengumpulan Data	23
3.5. Teknik Analisis Data	24

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	25
4.1. Dinamika Penerbangan Sipil di Indonesia 2007-2008	25
4.1.1. Perubahan Struktur Jabatan di Lingkungan DJU.....	35
4.1.2. Pembaharuan Undang-Undang Penerbangan.....	38
4.1.3. Peningkatan Operasional Penerbangan Sipil	41
4.2. Diplomasi Indonesia dalam Mencabut Larangan Terbang 2008-2018	46
4.2.1. Diplomasi Penerbangan sebagai Alat Kebijakan Negara	47
4.2.2. Diplomasi Penerbangan sebagai Sarana Pembentuk Citra Negara	57
4.2.3. Subjek Penerbangan sebagai Aktor Diplomatik	63
4.3. Proses Pencabutan Larangan Terbang oleh Komisi Eropa.....	68
V. SIMPULAN	71
5.1. Simpulan.....	71
5.2. Saran	73
DAFTAR PUSTAKA	74

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1. Hasil VosViewer Penelitian	9
Gambar 2.1. Kerangka Pemikiran Penelitian	19
Gambar 4.1. Grafik Kecelakaan Pesawat 2000-2018	39
Gambar 4.2. Peresmian Pencabutan Larangan Terbang	69

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1. Daftar Kecelakaan Penerbangan Sipil Indonesia 2000-2007.....	3
Tabel 1.2. Hasil USOAP Indonesia 2007	4
Tabel 4.1. Daftar Kerja Sama Indonesia dan ICAO 2008-2018	63
Tabel 4.2. Hasil USOAP Indonesia 2017	65

DAFTAR SINGKATAN

AOC	: Air Operator Certificate
ASEAN	: Association of Southeast Asian Nations
ATSB	: Australian Transport Safety Bureau
BBC	: British Broadcasting Corporation
Bandara	: Bandar Udara
Basarnas	: Badan SAR Nasional
BMKG	: Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika
BPSDM	: Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia
CAP	: Corrective Action Plan
CASA	: Civil Aviation Safety Authority
CE	: Critical Elements
CNN	: Cable Network News
Dephub	: Departemen Perhubungan
DG TREN	: Directorate-General of Transportation and Energy
Dirjen	: Direktur Jenderal
Ditjen	: Direktorat Jenderal
DJU	: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
DPR	: Dewan Perwakilan Rakyat
EASA	: European Aviation Safety Agency
EEC	: European Economic Community
FAA	: Federal Aviation Administration
GA	: Garuda Indonesia
GASP	: Global Aviation Safety Plan
GE	: General Electric
GITC	: Garuda Indonesia Training Center
GTA	: General Term Agreement
Hubud	: Perhubungan Udara
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Organization
INACA	: Indonesia National Air Carriers Association
INGO	: International Non-Governmental Organization
IOSA	: IATA Operational Safety Audit
JTSB	: Japan Transport Safety Board
Kabandara	: Kepala Bandar Udara

Kapusdiklat	: Kepala Pusat Pendidikan dan Pelatihan
Kemenhub	: Kementerian Perhubungan
Kemenlu	: Kementerian Luar Negeri
Keppres	: Keputusan Presiden
KM	: Keputusan Menteri
KNKT	: Komite Nasional Keselamatan Transportasi Indonesia
LSM	: Lembaga Swadaya Masyarakat
Menhub	: Menteri Perhubungan
Menlu	: Menteri Luar Negeri
MOU	: Memorandum of Understanding
MRA	: Mutual Recognition Agreement
MSA	: Management Service Agreement
NTSB	: National Transportation Safety Board
PBB	: Perserikatan Bangsa-Bangsa
PDB	: Produk Domestik Bruto
PM	: Peraturan Menteri
PP	: Peraturan Pemerintah
RUU	: Rancangan Undang-Undang
SARP	: Standards and Recommended Practices
Sekjen	: Sekretaris Jenderal
Setjen	: Sekretariat Jenderal
SK	: Surat Keputusan
UE	: Uni Eropa
USOAP	: Universal Safety Oversight Audit Program
UU	: Undang-Undang

I. PENDAHULUAN

Penelitian ini mengkaji diplomasi yang dilakukan atau diimplementasikan Indonesia untuk menghapus atau mencabut larangan terbang di Kawasan Uni Eropa (UE) dalam rentang tahun 2008–2018. Penelitian ini penting dan layak dilakukan atas landasan justifikasi empiris serta kebaruan yang ditemukan oleh peneliti. Bab pertama membahas latar belakang penelitian yang menjabarkan secara singkat tentang penerbangan dalam hubungan internasional, masalah penerbangan di Indonesia, Indonesia dilarang terbang di UE, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJU) yang mengabaikan peringatan Direktorat Jenderal Mobilitas dan Transportasi (DG TREN). Bab pertama menyajikan penelitian terdahulu, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian.

1.1. Latar Belakang

Penerbangan mengubah dunia secara signifikan. Penerbangan sebelumnya merupakan suatu elit yang saat ini menjadi alat biasa untuk digunakan sebagai mobilisasi lebih mudah dibandingkan transportasi lain, sehingga penerbangan berkontribusi besar terhadap globalisasi (Kobierecki, 2020). Penerbangan memiliki signifikansi politik terhadap kedaulatan, pertahanan, dan status nasional (Dobson, 1993). Penerbangan menjadi penggerak perekonomian utama yang didukung oleh meningkatnya jumlah populasi berpendapatan. Sejak tahun 1995, perekonomian dunia yang diukur dalam produk domestik bruto (PDB) tumbuh sebesar 2.8% per tahun, demikian lalu lintas penerbangan dunia (dinyatakan

dalam *revenue passenger-kilometres*)¹ meningkat pada pertumbuhan tahunan rata-rata sebesar 5% (International Civil Aviation Organization, 2023).

Popularitas penerbangan tentunya penting karena selain mendongkrak perekonomian, penerbangan juga sejalan dengan kepentingan politik dan diplomatik. Suatu negara mempunyai hak memutuskan untuk membuka atau mempertahankan hubungan udara dengan negara-negara lain, kemungkinan besar berdampak pada masyarakat sekaligus mempengaruhi hubungan antar negara tersebut. Oleh karena itu, maskapai penerbangan berperan dalam memproyeksikan identitas nasional, sementara lembaga penerbangan sebagai aktor hubungan internasional non-negara (Kobierecki, 2020). Penerbangan saat ini memungkinkan untuk melakukan perjalanan jauh dengan cepat, sehingga dapat mengubah wajah diplomasi pada abad dua puluh (Kobierecki, 2020). Hal ini merupakan alasan penerbangan memiliki keterkaitan dalam hubungan internasional.

Penerbangan yang aman dalam hal aksesibilitas dan mobilitas merupakan pertimbangan penting untuk industri pariwisata dan kepentingan migrasi suatu negara (Henderson, 2009). Dikarenakan penerbangan menjadi identitas suatu negara, setiap negara seharusnya berlomba-lomba untuk meningkatkan kualitas penerbangan masing-masing. Negara-negara berkembang kemungkinan besar memiliki kualitas penerbangan internasional melalui berbagai fenomena kompleks yang melibatkan banyak pihak dan kekuatan (Henderson, 2009). Kekurangan dan kegagalan tentang keselamatan penerbangan suatu negara mungkin menjadi hambatan berupa kritik internasional, mencoreng reputasi, dan citra negara yang berdampak langsung pada sektor pariwisata, ekspor, dan migrasi. Indonesia adalah salah satu contoh negara yang pernah berada di titik terburuk standar penerbangan internasional dimana fenomena ini berakibat pada larangan terbang seluruh maskapai di Indonesia oleh Komisi UE tahun 2007 silam.

Diawali dengan jatuhnya maskapai Adam Air di Selat Makassar pada Januari 2007 (Yeung, 2018). Tidak berselang lama, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) mengirimkan tim audit penerbangan (USOAP) untuk melakukan audit penerbangan rutin pada Februari 2007 (Indonesia National Air Carriers Association, 2019). Hasil USOAP melaporkan nilai *Global Aviation*

¹ Satuan pengukuran volume penumpang yang diterbangkan oleh maskapai sebagai hasil perkalian antara jumlah penumpang dengan jarak penerbangan dalam satuan kilometer

Safety Plan (GASP) Indonesia berada di angka 54,95% (Gloria, 2017). ICAO menetapkan standar keselamatan penerbangan internasional dengan nilai GASP minimal 60% berdasarkan total audit penerbangan di seluruh negara anggota (The ICAO, 2016). Artinya, kualitas penerbangan internasional di Indonesia belum memenuhi standar internasional atau dapat dikatakan cukup buruk.

USOAP di Indonesia dilakukan lebih dari satu kali, yaitu pada tahun 2000, 2004, dan 2007 (Pambagio, 2008). Diantara ketiga periode audit tersebut, tahun 2007 menyimpulkan titik keadaan penerbangan sipil Indonesia di masa itu. Hasil temuan USOAP tahun 2007 menyatakan bahwa terdapat 121 poin ketidakpatuhan keselamatan dan keamanan penerbangan Indonesia (Angkasa, 2009). Sebesar 61% dari 69 insiden terjadi pada tahun 2007 dan 39% dari 52 insiden terjadi antara tahun 2000 sampai 2006 (Angkasa, 2009). Berikut ini merupakan jumlah kecelakaan maskapai atau pesawat yang terjadi di Indonesia dan dikategorikan sebagai penerbangan sipil dalam rentang tahun 2000 sampai 2007:

Tahun	Jumlah Maskapai	Total Korban
2000	1	0
2001	3	5
2002	8	24
2003	5	4
2004	2	25
2005	6	166
2006	7	12
2007	6	122

Tabel 1.1. Kecelakaan Penerbangan Sipil Indonesia 2000-2007

Sumber : Aviation Safety Network, 2024

Deretan kecelakaan penerbangan sipil di Indonesia dikatakan selalu terjadi setiap tahunnya. Sehingga hasil USOAP menunjukkan kualitas keselamatan penerbangan sipil di Indonesia belum sesuai standar internasional. Hasil USOAP

juga dijadikan acuan oleh sejumlah negara untuk menentukan apakah transportasi udara suatu negara layak terbang atau tidak, salah satunya Uni Eropa.

No.	Audit (8 CE)	Standar ICAO (%)	Nilai Indonesia (%)	Keterangan
1.	Undang-undang Penerbangan	70%	41.67%	Belum Memenuhi
2.	Peraturan Operasional Khusus	70%	33.47%	Belum Memenuhi
3.	Sistem Penerbangan Sipil dan Fungsi Pengawasan Keselamatan	70%	50.94%	Belum Memenuhi
4.	Kualifikasi Personel Teknis dan Pelatihan Pribadi	70%	70%	Sudah Memenuhi
5.	Panduan Teknis, Peralatan, dan Penyediaan Informasi Penting Keselamatan	70%	38,65%	Belum Memenuhi
6.	Kewajiban Perizinan, Sertifikasi, Otorisasi, dan Persetujuan	70%	28.97%	Belum Memenuhi
7.	Kewajiban Pengawasan	70%	36.47%	Belum Memenuhi
8.	Penyelesaian Masalah Keselamatan	70%	50%	Belum Memenuhi

Tabel 1.2. Hasil USOAP Indonesia 2007

Sumber : Ready, 2010

Tidak berhenti disitu, pasca rentetan kecelakaan menyeret pihak DJU yang dituding tutup mata dan telinga akhirnya melakukan pemeringkatan maskapai penerbangan (*safety rating*) pada Maret 2007. Terdapat tiga kategori yang diterapkan, kategori I, II, dan III (Biro Kominfo Publik Dephub, 2007). Kategori I memiliki akumulasi nilai diatas 161 yang memenuhi standar keselamatan penerbangan sipil. Kategori II memiliki akumulasi nilai sekitar 120-160 yang hanya sampai standar minimum penerbangan sipil. Kategori III memiliki akumulasi nilai di bawah 120 yang terdapat ketentuan standar penerbangan belum terlaksana. Hasil pemeringkatan menyatakan, tidak ada satu maskapai yang memperoleh Kategori I, sehingga maskapai memperoleh Kategori II dan III. Langkah ini kemudian menuai protes dari pihak maskapai terutama Kategori III karena khawatir peringkat tersebut dijadikan preferensi masyarakat, serta dapat menimbulkan kegaduhan yang dampaknya merugikan kedua pihak.

Berdasarkan dua permasalahan yang dijelaskan, yaitu hasil USOAP dan *safety rating* yang buruk, Komisi UE pada akhir Maret 2007 menginginkan adanya pertemuan dengan DJU selaku pihak Indonesia yang berwenang dalam hal ini. Komisi UE memerlukan respon dari DJU tentang permasalahan keselamatan penerbangan Indonesia lebih lanjut, sehingga pada awal April 2007, salah satu departemen di Komisi UE yang bertanggung jawab terhadap transportasi dan mobilitas, DG TREN mengirimkan surat resmi pertama kepada Menteri Perhubungan (Menhub) yang menjabat pada saat itu, Hatta Rajasa (Pambagio, 2008). Namun, tidak ada jawaban dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang artinya Indonesia sudah mengabaikan kesempatan Komisi UE.

Pada pertengahan April 2007, delegasi UE di acara pertemuan ASEAN kembali menginginkan diskusi bersama DJU terkait masalah keselamatan penerbangan. Berlanjut pada awal Mei 2007, Komisi UE masih menginginkan waktu untuk duduk berdiskusi bersama DJU membahas permasalahan penerbangan sipil Indonesia. Terjadi lagi, tidak ada respon dari DJU yang akhirnya DJU baru mengeluarkan penjelasan belum ada penjadwalan untuk bertemu, sehingga Indonesia terlihat mengabaikan peringatan krusial ini. DG TREN kembali mengirimkan surat resmi kedua kalinya kepada Menhub yang bahkan disampaikan ulang oleh Kantor Perwakilan UE di Jakarta (Pambagio, 2008). Surat

tersebut menyiratkan Indonesia bahwa UE akan memperbarui *community list*² yang berpotensi memperburuk sektor penerbangan sipil Indonesia apabila tidak ada klarifikasi. Komisi UE memberikan waktu sepuluh hari kerja kepada DJU untuk menginput data teknis semua maskapai yang terdaftar di DJU.

Sayangnya, Indonesia terlambat empat hari dalam merespon Komisi UE. DJU kemudian memohon kepada DG TREN untuk memberikan waktu kepada DJU menjelaskan permintaan DG TREN secara lisan saja, padahal DG TREN ingin disampaikan dalam bentuk dokumen (Pambagio, 2008). DG TREN tetap mencoba menjadwalkan pertemuan pada 15 Mei 2007 dengan DJU, namun DJU tidak memberikan konfirmasi kembali yang menyebabkan pertemuan batal diselenggarakan. Akhirnya, terdapat pertemuan DJU dengan DG TREN meskipun terlambat tujuh hari, namun tidak membuahkan hasil yang maksimal karena DJU tidak memberikan laporan secara lengkap serta penyerahannya melewati tenggat waktu, namun DG TREN masih baik hati menerima laporan DJU.

Pada penghujung Juni 2007, European Aviation Safety Agency (EASA) selaku otoritas penerbangan sipil UE menggelar pertemuan Air Safety Meeting perihal memperbarui *community list* sesuai aturan Komisi UE. Pertemuan ini memublikasikan hasil USOAP yang sudah dilaksanakan ICAO, sehingga seluruh negara anggota ICAO hadir dalam pertemuan ini (Chappy, 2008). Hasil USOAP menjadi pertimbangan dan rekomendasi lanjut bagi EASA mengenai keamanan maskapai internasional yang akan melintasi UE. Pertemuan ini mengundang DJU dan operator penerbangan sipil Indonesia untuk mempresentasikan tentang keadaan penerbangan sipil Indonesia serta menyanggah pernyataan yang dirasa tidak relevan. Delegasi Indonesia mangkir dari pertemuan yang dimana delegasi Indonesia saat itu juga sedang berada di Eropa. Pertemuan ini adalah kesempatan terakhir Indonesia bisa berdialog dengan UE mengenai masalah penerbangan. ICAO tetap memberikan rekomendasi berdasarkan delapan elemen yang wajib diperbaiki oleh operator Indonesia (Final Report USOAP RI, 2007).

Air Safety Meeting membuahkan keputusan bulat berdasarkan peraturan Komisi UE Nomor 2111/2005 bahwa, maskapai Indonesia berstatus terjadwal maupun carter dilarang terbang melintasi wilayah udara UE alias dimasukkan ke

² Daftar maskapai yang terkena larangan beroperasi di Wilayah UE

community list. Melalui pernyataan ini, DJU baru bersuara bahwa Otoritas Indonesia sudah memasukkan dokumen *Corrective Action Plan (CAP)*³ sebelum Air Safety Meeting diadakan (Detiknews, 2008). Komisi UE menanggapi bahwa dokumen belum sesuai format standar UE dan belum menjawab tanggapan hasil USOAP. Langkah ini diakhiri pada Juli 2007 melalui DG TREN yang mengirim surat kepada DJU dan semua jajaran operator penerbangan sipil Indonesia bahwa maskapai Indonesia masuk *community list* atau dilarang terbang.

Uni Eropa memiliki 27 negara anggota di Benua Eropa memiliki kewenangan untuk melarang maskapai penerbangan yang diyakini tidak layak terbang di wilayah udaranya (Henderson, 2009). Maskapai penerbangan dapat mengajukan banding dengan catatan harus menunjukkan kesesuaian dengan delapan elemen kritis dan persyaratan teknis lain yang diperlukan dan ditentukan oleh standar keselamatan internasional yang berlaku. Larangan terbang juga diterapkan pada sembilan maskapai penerbangan individu dari tujuh negara bagian serta semua maskapai penerbangan di negara-negara yang diantaranya, Republik Demokratik Kongo, Guinea Khatulistiwa, Republik Kyrgyzstan, Sierra Leone, dan Swaziland (European Commission: Transport, 2008).

Fenomena ini merupakan isu penting dan layak untuk dibahas oleh peneliti yang disertai dua alasan. Pertama, terdapat gap atau kesenjangan, idealnya suatu negara yang memiliki izin penerbangan internasional wajib menerapkan standar penerbangan yang sudah ditetapkan oleh ICAO selaku kiblat regulasi penerbangan internasional. Standar penerbangan tersebut memiliki delapan kriteria atau elemen kritis yang wajib dipatuhi dengan nilai minimum 60%, namun Indonesia tidak mampu memenuhi standar minimum sehingga menyebabkan pencabutan izin atau larangan terbang di Kawasan Udara UE. Terlebih, sikap DJU mengabaikan peringatan Komisi UE yang sudah memberikan sejumlah kesempatan terbuka untuk berdialog terkait rendahnya hasil audit penerbangan sipil.

Kemudian, kedua belah pihak, Indonesia yang dipertanggungjawabkan oleh DJU kemudian diwakili oleh Kementerian Luar Negeri (Kemlu) dengan Komisi UE yang diwakili oleh DG TREN memiliki kepentingan atas masing-masing negara. Pemerintah Indonesia terlihat jelas tidak menginginkan

³ Rencana tindakan berupa langkah-langkah yang akan dikembangkan untuk mencapai hasil sesuai target untuk penyelesaian kesalahan yang teridentifikasi

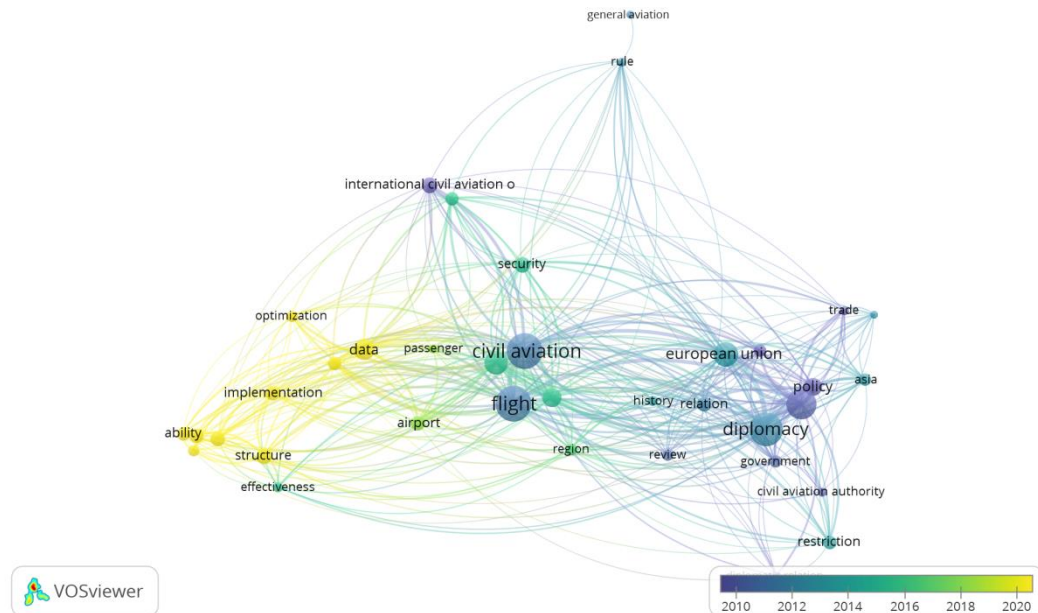
pemasukkan negara di sektor penerbangan yang meliputi aktivitas ekspor-impor, imigrasi, dan pariwisata menjadi terpuruk, sedangkan UE tidak menginginkan adanya maskapai yang memiliki riwayat serta tingkat keamanan dan keselamatan yang buruk melintasi sekaligus berlandai di kawasan udaranya.

1.2. Penelitian Terdahulu

Penyusunan penelitian ini memerlukan penelitian terdahulu yang digunakan oleh penulis untuk membuat kerangka pemikiran sekaligus menentukan konsep atau teori yang bakal digunakan oleh peneliti dalam menganalisis topik ini. Terlebih spesifiknya, penelitian yang menekankan pada pelaksanaan atau implementasi diplomasi Indonesia dalam mencabut larangan terbang di Kawasan UE pada tahun 2008–2018 masih belum banyak diteliti. Meskipun begitu, penelitian lain yang bersinggungan dengan topik ini sudah cukup banyak dilakukan oleh para Penulis dari berbagai bidang. Penelitian-penelitiannya antara lain, penerbangan sipil dalam hubungan internasional (Lee, 2005) (Kobierecki, 2020); masalah penerbangan internasional (Kharoufah, 2017) (TD, 2016); penerbangan sipil internasional di Indonesia (Nugraha, 2017) (Saraswati, 2013) (Saad, 2015); serta uraian mengenai Komisi UE dan DG TREN secara umum (Candel, 2021) (Hakansson, 2021) (Quinlivan, 2011).

Dalam rangka membuktikan novelty atau kebaruan penelitian, penulis menerapkan metode bibliometrik melalui dua perangkat lunak, yaitu Publish or Perish untuk mendapatkan basis data dan VosViewer untuk memvisualisasikan hasil penelitian. Bibliometrik adalah studi tentang publikasi akademis dengan statistik untuk menggambarkan tren topik penelitian dan menyoroti hubungan antara karya penelitian terdahulu yang bersinggungan (Ninkov et al, 2022). Penulis memasukkan kata kunci flight ban, Indonesia, diplomacy, civil aviation, dan European Union. Melalui kata beberapa kunci tersebut, penulis menemukan data terkait termasuk sumber di bawah tahun 2010. Basis data yang didapat dari Publish or Perish kemudian divisualisasikan melalui VosViewer, Penulis menemukan penelitian yang masih belum banyak dikaji sekaligus terspesifikasi

terhadap topik ini, sehingga Penulis menitikberatkan analisis pada implementasi diplomasi Indonesia dalam mencabut larangan terbang di Kawasan UE pada tahun 2008–2018. Berikut ini adalah visualisasi VosViewer oleh Penulis:



Gambar 1.1. Hasil Visualisasi VosViewer

Sumber: diolah oleh penulis untuk kepentingan penelitian

Penelitian pertama dilakukan oleh Fulgencio Seda (Seda, 2015). Penelitian ini membahas bagaimana negara Mozambik melindungi keamanan nasional melalui kontrol perbatasan dan kepentingan masyarakat saat terjadi ketegangan di lintas batas negara Mozambik. Lintas batas Mozambik telah dilakukan pengamanan perbatasan sejak awal 1990-an untuk mengatasi migrasi tidak sah dan kejahatan terorganisasi yang menimbulkan ketegangan dengan masyarakat perbatasan, dimana mereka melintasi perbatasan untuk berbelanja, bersekolah, atau berobat. Tingginya kejahatan transnasional terorganisasi sejak 2004 menyebabkan ICAO melarang maskapai Mozambique Airlines terbang ke UE pada tahun 2011. Kinerja pemerintah menekan kontrol lintas perbatasan dan peningkatan infrastruktur penerbangan internasional mampu menghapus larangan terbang di UE. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Adapun data yang diaplikasikan pada penelitian ini bersumber data

sekunder, yaitu studi pustaka yang diperoleh dari artikel berita, jurnal terkait, buku-buku, serta situs resmi. Selain itu, penelitian ini menekankan pada kritik untuk pejabat pemerintah terhadap kontrol perbatasan dan bagaimana keterkaitannya dengan kebutuhan hidup masyarakat di Mozambik.

Penelitian kedua dilakukan oleh Ridha Nugraha (Nugraha, 2016). Penelitian ini membahas larangan terbang Indonesia di Kawasan Udara UE dari segi hukum. Kegagalan Indonesia dalam memenuhi standar keselamatan internasional di Indonesia memerlukan desakan untuk mereformasi birokrasi, harmonisasi peraturan perundang-undangan, terutama memastikan penegakan hukum untuk mengembalikan keselamatan penerbangan Indonesia sesuai standar dunia. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode komparatif untuk membandingkan hasil USOAP Thailand yang sama-sama diragukan mengenai kualitas penerbangan sipilnya. Adapun data yang diaplikasikan pada penelitian ini besumber dari data sekunder, yaitu studi pustaka yang diperoleh dari artikel berita, jurnal terkait, buku-buku, serta situs resmi. Selain itu, penelitian ini menekankan pengesahan UU Penerbangan Indonesia tahun 2009 untuk mereformasi situasi menjadi dasar penyusunan kerangka hukum sesuai keputusan Menhub yang memungkinkan pemerintah menindaklanjuti, seperti membentuk penyedia layanan navigasi udara dan menjamin independensi Komite Nasional Keselamatan Transportasi Indonesia (KNKT).

Penelitian ketiga dilakukan oleh Faya Aprilidina (Aprilidina, 2017). Penelitian ini membahas diplomasi Indonesia terhadap pencabutan larangan terbang bagi seluruh maskapai Indonesia oleh Komisi UE dalam rentang tahun 2007-2016. Penelitian ini meninjau upaya yang dilakukan Indonesia menggunakan konsep kepentingan nasional, hukum udara internasional, perjanjian internasional, kerjasama internasional, diplomasi, regionalisme, organisasi internasional. Hasil penelitian ini juga mendeskripsikan bentuk komunikasi yang dilakukan Indonesia dalam rangka menghapus nama negaranya dari daftar larangan terbang oleh Komisi UE. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Adapun data yang diaplikasikan pada penelitian ini besumber dari data sekunder, yaitu studi pustaka yang diperoleh dari artikel berita, jurnal terkait, buku-buku, serta situs resmi. Selain itu, penelitian ini

menekankan diplomasi sebagai dasar kerangka penelitian yang digunakan oleh Penulis dalam menyusun penelitian ini melakukan komparasi antara teori yang relevan dengan implementasinya di lapangan oleh pihak Indonesia.

Penelitian keempat dilakukan oleh Dinar Kania, Ariesa Ulfa, dan Mustika Sari (Kania et al, 2020). Penelitian ini membahas perkembangan keselamatan penerbangan di Indonesia sebelum pencabutan larangan penerbangan oleh Komisi UE pada tahun 2007-2018, serta mengkaji langkah diplomasi yang dilakukan Indonesia terkait pencabutan larangan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Adapun data yang diaplikasikan di penelitian ini bersumber dari data sekunder, yaitu studi pustaka yang diperoleh dari dokumen dan laporan resmi, artikel berita, jurnal terkait, buku-buku, serta situs resmi. Selain itu, menekankan pemerintah harus mengupayakan kemandirian penerbangan nasional, tidak bergantung bisnis transportasi global.

Penelitian kelima dilakukan oleh Nurul Khairuddin, Mohd Palil, Tamat Samid, dan Norlin Khalid (Khairuddin, 2023). Penelitian ini membahas sanksi penerbangan sebagai kekhawatiran untuk keberlanjutan industri penerbangan, dikarenakan bukan hanya ekonomi yang terdampak, namun terdapat kesenjangan yang memicu sanksi tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Adapun data yang diaplikasikan di penelitian ini bersumber dari data sekunder, yaitu studi pustaka yang diperoleh dari dokumen dan laporan resmi, artikel berita, jurnal terkait, buku-buku, serta situs resmi. Penelitian ini juga menekankan faktor-faktor penyebab, diantaranya temuan berdasarkan lima tema utama penyebab sanksi penerbangan yaitu keselamatan, lingkungan hidup, serangan teroris, konflik politik, wabah penyakit.

Terdapat kesamaan metode dengan penelitian-penelitian terdahulu di atas yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini, yaitu penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Namun, penelitian yang peneliti lakukan berbeda secara substansi dengan penelitian-penelitian terdahulu. Dalam penelitian ini, penulis akan menggambarkan secara umum larangan terbang dan langkah-langkah yang diatasi guna memperbaiki sector keamanan dan keselamatan penerbangan kedua pihak. Hal ini berguna untuk memberikan kejelasan terkait fenomena kepada pembaca untuk menghindari ketidaktahuan dan kesalahpahaman.

1.3. Rumusan Masalah

Standar keamanan penerbangan sipil internasional tidak dipatuhi Indonesia membuahakan kefatalan untuk industri penerbangan sipil. Berdasarkan hasil audit 2007, terdapat kekurangan pada faktor *human error*⁴ seperti regulasi penerbangan, sumber daya, pemeliharaan maskapai dan pelayanan, sehingga berdampak pada tingginya angka kecelakaan. Ditambah ketidakbijaksanaan DJU yang membuat penerbangan Indonesia harus menerima pencabutan izin terbang di UE. Larangan terbang tersebut menimbulkan ketimpangan, yaitu Indonesia mengalami kerugian karena harus kehilangan sebagian besar sumber perekonomian dan terhambatnya para pemangku kepentingan untuk menjalankan urusan kenegaraan. Sementara itu, larangan ini tidak terlalu berdampak bagi UE, sehingga terjadinya gap atau kesenjangan dalam larangan terbang di Kawasan UE ini menimbulkan pertanyaan penelitian: “Bagaimana Indonesia mengimplementasikan diplomasinya untuk mencabut larangan terbang di Kawasan UE pada tahun 2008–2018?”

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun terdapat dua tujuan penulis melakukan penelitian ini, yaitu mendeskripsikan dinamika penerbangan sipil di Indonesia dalam rentang tahun 2007-2008; dan mendeskripsikan implementasi diplomasi Indonesia dalam mencabut larangan terbang di Kawasan Udara UE tahun 2008-2018.

1.5. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberi manfaat, antara lain:

- a. Manfaat Akademis: Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan sumbangsih di bidang Hubungan Internasional terutama dalam kajian diplomasi.
- b. Manfaat Praktis: Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi media pembelajaran sekaligus pengetahuan dilingkup akademisi Hubungan Internasional dan masyarakat luas sekalipun yang turut serta membaca penelitian ini.

⁴ Kesalahan manusia dalam penerbangan adalah tindakan terencana namun tidak mencapai hasil yang diharapkan seperti kesalahan manusia terhadap kecelakaan penerbangan karena kegagalan mekanis dan kejadian tak terduga (Wilson, 2022)

II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab kedua meninjau pustaka yang terbagi ke dalam dua bagian, yaitu landasan konseptual dan kerangka pemikiran. Pada bagian pertama, yaitu landasan konseptual menggunakan konsep diplomasi penerbangan (*aviation diplomacy*). Digunakan untuk menganalisis upaya diplomasi Pemerintah Indonesia dan Komisi UE. Pada bagian kedua, yaitu kerangka pemikiran digunakan untuk membentuk gambaran besar bagaimana Pemerintah Indonesia diplomasinya untuk mencabut larangan terbang oleh Komisi UE dalam tahun 2008 sampai 2018.

2.1. Landasan Konseptual

Penulis menggunakan konsep pada bagian landasan konseptual sebagai pondasi untuk menciptakan kerangka analisis terhadap penelitian ini. Melihat upaya kedua belah pihak, yaitu Indonesia dan Komisi UE mencapai kesepakatan bersama atau mufakat berupa dicabutnya peringatan larangan terbang oleh Komisi UE. Penulis menggunakan konsep diplomasi penerbangan (*aviation diplomacy*) di penelitian ini. Konsep diplomasi penerbangan digunakan untuk menganalisis diplomasi mencakup tiga hal, pertama, peran aktor negara yaitu Pemerintah Indonesia memperbaharui regulasi penerbangan, pembenahan jajaran DJU, optimalisasi pengawasan maskapai dan pengujian berkala, peningkatan kerja sama dan dialog intnsif, serta kebijakan. Konsep kedua, peran *soft power* aktor non-negara yaitu perusahaan maskapai negara, Garuda Indonesia membangun citra melalui keikutsertaan kerja sama internasional, keberhasilannya bergabung dengan SkyTeam. Konsep ketiga, peran ICAO sebagai lembaga penerbangan internasional sekaligus menjadi kiblat standar penerbangan negara-negara di dunia juga dapat terlibat dalam proses diplomatik secara independen.

2.1.1. Konsep Diplomasi Penerbangan

Tren baru dalam diplomasi merujuk pada berbagai jenis diplomasi yang digunakan, misalnya diplomasi olahraga mencakup keuntungan reputasi dari mega acara olahraga maupun olahraga elit (Pamment 2016). Kehadiran berbagai bentuk keterlibatan diplomatik di dunia kontemporer juga menghadirkan tantangan baru bagi layanan luar negeri negara untuk mengambil tindakan, sehubungan dengan meningkatnya isu dan perhatian (Cooper et al, 2013). Diplomasi penerbangan merupakan salah satu contoh tersebut sebagai wujud keterlibatan diplomatik pada ranah penerbangan internasional yang signifikansinya meningkat dalam beberapa dekade terakhir akibat bertambahnya jumlah pelancong. Bentuk diplomasi ini juga melibatkan aktor diplomatik baru, yakni organisasi penerbangan internasional atau maskapai penerbangan. Selain diplomasi penerbangan, beberapa akademisi juga menyebutnya diplomasi transportasi udara, diplomasi udara, diplomasi berbasis penerbangan, dan penggunaan transportasi udara dalam diplomasi (Kobierecki, 2020). Dari perspektif ini, dapat disamakan bahwa diplomasi olahraga dengan diplomasi penerbangan meskipun jenis keterlibatan diplomatiknya berbeda, tetapi sama-sama melayani tujuan negara untuk membentuk citra internasional yang positif. Hal itu dapat dilakukan melalui, misalnya maskapai penerbangan nasional, prasarana bandara, pertunjukan udara, dll. Diplomasi yang dipersepsikan dengan cara ini dapat ditempatkan kedalam ranah diplomasi publik, sedangkan cara yang sudah disebutkan di atas dapat dipersepsikan sebagai aset *soft power*.

Pendekatan untuk diplomasi penerbangan merujuk pada usaha pemerintah yang merundingkan perjanjian tentang transportasi udara. Diplomasi penerbangan dalam kaitannya, negosiasi internasional antara pemerintah tidak hanya pada negosiasi perjanjian bilateral tentang hubungan udara atau akses ke pasar, tetapi juga negosiasi perjanjian multilateral tentang penerbangan sipil yang umum terjadi pada era perkembangan penerbangan sipil di abad ke-20 (Dierikx 2008). Lespinois dalam istilah 'diplomasi udara' menggambarkan diplomasi sebagai penggunaan aset udara untuk mendukung kebijakan luar negeri, pembukaan koneksi udara ke negara-negara asing, pembentukan sistem udara internasional, pengembangan penerbangan militer guna propaganda dan intimidasi (Lespionis,

2012). Diplomasi kontemporer seperti ini, selain negara juga bisa mencakup aktor seperti Lembaga Masyarakat atau LSM, kota dan wilayah, korporasi, dan lain-lainnya. Sehingga, lembaga penerbangan seperti ICAO dan IATA juga dapat mengambil peran diplomatik. Selama ICAO adalah badan PBB, status diplomatiknya adalah wajar. IATA, adalah asosiasi maskapai penerbangan internasional tingkat LSM dengan fitur semi-publik. Namun, para pejabatnya dapat terlibat dalam negosiasi internasional dengan aktor-aktor hubungan internasional lainnya (Page dan Spence 2011). Diplomasi penerbangan dapat dipahami dalam penggunaan penerbangan oleh pemerintah untuk memengaruhi hubungan internasional (pembentukan atau penangguhan hubungan udara bilateral), penerbangan sebagai aset *soft power* (konteks maskapai penerbangan sebagai proyeksi identitas nasional, pertunjukan udara), keterlibatan pemerintah dalam membentuk sistem udara internasional, aktor internasional seperti IATA atau ICAO dan mungkin maskapai penerbangan sebagai aktor diplomatik (Kobierecki, 2020). Oleh karena itu, diplomasi penerbangan didefinisikan sebagai seluruh proses dan struktur diplomatik yang ditempuh dalam bidang penerbangan sipil. Diplomasi ini mencakup aktivitas negara dan aktor non-negara.

Konsep diplomasi penerbangan dipahami melalui tiga kerangka kerja, yaitu (1) penerbangan sebagai alat kebijakan luar negeri, (2) penerbangan sebagai sarana untuk membentuk citra negara, dan (3) subjek penerbangan sebagai aktor diplomatik. Dua aspek pertama mengacu pada aktivitas negara. Pemerintah secara langsung maupun melalui aktor non-negara seperti perusahaan maskapai dapat menggunakan penerbangan sipil untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri atau membentuk citra internasional suatu negara (Kobierecki, 2020). Diplomasi penerbangan sebagai alat kebijakan luar negeri secara langsung mengacu pada negosiasi antara pemerintah mengenai pembentukan sistem penerbangan internasional, perjanjian layanan udara bilateral, atau ketentuan untuk maskapai penerbangan nasional suatu negara. Hal ini termasuk penggunaan penerbangan untuk mendekatkan negara-negara atau mengomunikasikan ketidakpuasan dengan kebijakan negara lain karena kerenggangan sebuah hubungan bilateral.

Dalam konteks pencabutan larangan terbang, diplomasi penerbangan merujuk pada upaya berdialog untuk menjalin kerja sama antara Pemerintah

Indonesia melalui Kemenhub dan Kemenlu dengan Komisi UE. Upaya tersebut meliputi perbaikan regulasi penerbangan, perjanjian hubungan udara bilateral, bantuan dana operasional penerbangan, pengiriman ahli teknis untuk melatih sumber daya penerbangan, dan lain-lain. Salah satunya, Pemerintah Indonesia melakukan kerja sama intensif, mengajukan beberapa maskapai kedalam *fast track*⁵, diselenggarakannya konferensi dialog Indonesia dan Komisi UE mencapai MoU rekomendasi CAP untuk DJU (Faya, 2017). DJU sebagai pihak yang bertanggung jawab melakukan tindakan awal dengan meninjau kelaikan operasional maskapai nasional, memperbaharui aturan perundangan tentang penerbangan, mengoptimalkan kualitas teknis dan pelayanan terhadap maskapai, baik *human factor* maupun *instrument factor*⁶, audit secara berkala, serta memperluas komunikasi bersama EASA supaya tercabutnya daftar hitam izin terbang sehingga dapat bersaing kembali secara global (Riksa, 2019). DJU dibersamai oleh KNKT sebagai investigator kecelakaan penerbangan untuk menghindari supaya tidak terulang kembali, sehingga investigasi dari kecelakaan yang sudah-sudah dapat menjadi bekal untuk memulihkan kualitas penerbangan. Laporan KNKT lalu dijadikan sebagai suatu acuan untuk pemerintah sebagai bentuk remedial terhadap peraturan penerbangan kepada pihak DJU.

Diplomasi penerbangan dapat dipahami dengan penggunaan penerbangan dalam mempromosikan dan memproyeksikan identitas nasional. Hal ini paling jelas terlihat pada maskapai penerbangan sebagai pendorong diplomasi publik atau *soft power*. Maskapai penerbangan mampu menampilkan identitas negara kepada masyarakat internasional, dan karena efek negara asal dapat berkontribusi untuk memperkuat kesadaran negara atau menciptakan asosiasi positif lainnya. Hal ini dapat dilakukan dengan beberapa cara dari inisiatif negara secara langsung atau kegiatan independen aktor non-negara, misalnya, kampanye pemasaran untuk meningkatkan tingkat pariwisata. Dalam konteks pencabutan larangan terbang, hal ini merujuk pada perusahaan maskapai milik negara, yakni Garuda Indonesia. Langkah awal memulihkan kualitas penerbangan, Garuda Indonesia memperoleh

⁵ Pemerintah Indonesia mengajukan beberapa maskapai kepada Komisi Eropa untuk diprioritaskan keluar terlebih dulu dari status larangan terbang.

⁶ Seperangkat peraturan yang mengharuskan pilot mengoperasikan maskapai untuk melihat arah ke mana maskapai akan terbang.

sertifikasi IATA Operational Safety Audit atau IOSA pada tahun 2008 yang membangun dampak baik pada era berikutnya (Riksa, 2019). Garuda Indonesia melakukan upaya internal, yakni memperbaharui logo dan konsep seluruh kabin sekaligus restrukturisasi sumber daya perusahaan. Hal tersebut tertuang dalam program Quantum Leap-nya. Upaya tersebut dilanjutkan dengan jalinan kerja sama dengan maskapai Belanda, yaitu KLM untuk memperoleh kembali pasar penerbangan sipil ke Amsterdam. Tidak hanya KLM, Garuda Indonesia juga melakukan kerja sama dengan maskapai berbagai dunia. Sampai upaya berhasil, Garuda Indonesia semakin meningkatkan ekspansi namanya untuk bergabung bersama aliansi penerbangan bergengsi di dunia, SkyTeam. Hal inipun juga sudah dicapai Garuda Indonesia didorong pengaruh pasar penerbangannya yang cukup tinggi di Wilayah Asia-Pasifik. Maskapai tersebut memperoleh izin terbang ke UE pertama pada tahun 2010 dibandingkan maskapai Indonesia lainnya.

Aspek ketiga dari diplomasi penerbangan menyangkut subjek terkait penerbangan non-negara dan kemampuan mereka untuk terlibat dalam proses diplomatik secara independen. Hal ini merujuk kepada regulator penerbangan internasional, seperti ICAO dan IATA. Sifat penerbangan internasional yang rumit dan multilateral memerlukan keterlibatan regulator sangat penting agar seluruh sistem dapat berfungsi. Maskapai penerbangan juga dianggap sebagai subjek diplomatik independen karena terlibat dalam proses diplomatik dengan aktor diplomatik atau para-diplomatik lainnya. Pada konteks pencabutan larangan terbang, diplomasi penerbangan, menyangkut subjek terkait asosiasi penerbangan non-negara dan juga kemampuannya untuk terlibat dalam proses diplomatik secara independen (Kobierecki, 2020). Hal ini merujuk pada regulator penerbangan internasional, ICAO karena penerbangan internasional bersifat rumit dan multilateral perlu keterlibatan mereka agar seluruh sistem dapat berfungsi. Keselamatan penerbangan perlu dilaksanakan baik di bidang transportasi/operasi angkutan udara, kebandarudaraan, navigasi, perawatan dan perbaikan serta pelatihan yang mengacu pada aturan ICAO (International Civil Aviation Organization, 2020). Sebagai regulator, Pemerintah Indonesia hanya bertugas menerbitkan regulasi dan menerapkan standar pengawasan untuk memastikan penyelenggaraan angkutan udara memenuhi standar keselamatan penerbangan

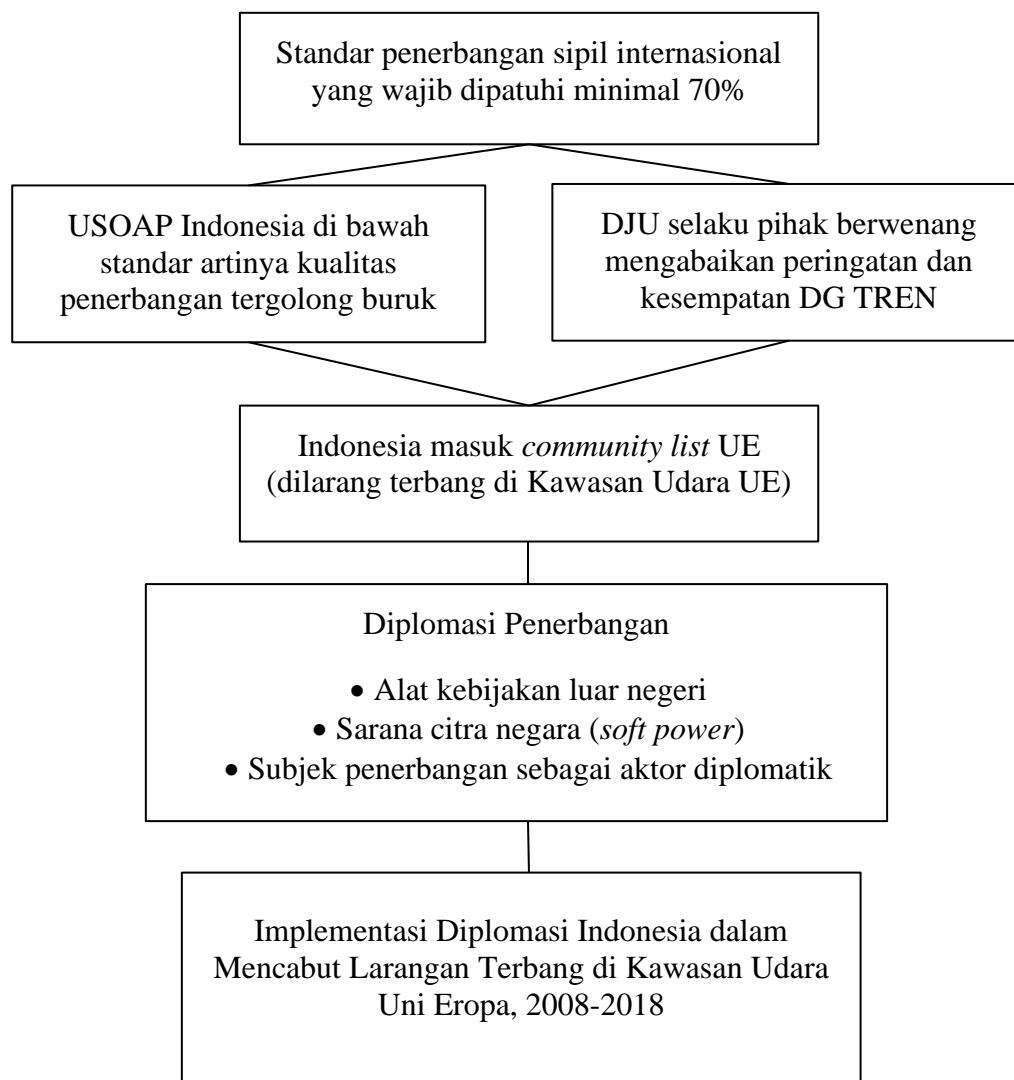
ICAO. Indonesia juga merupakan anggota ICAO yang seharusnya mematuhi standar keselamatan penerbangan tersebut berlaku untuk seluruh maskapai di Indonesia (Agustini et al, 2021). Komisi UE menggunakan USOAP yang dilakukan oleh ICAO dalam menentukan kelayakan udara maskapai negara lain. Selain itu, Indonesia menjalin kerja sama dengan ICAO berupa pengiriman teknisi ahli penerbangan sipil dan memberikan bantuan dana operasional penerbangan. IATA sama halnya memberikan sertifikasi IOSA kepada Garuda Indonesia dan bantuan dana untuk operasional penerbangan. Hal ini menjawab, bahwa organisasi penerbangan secara independen terlibat dalam aktivitas diplomatik.

Diplomasi penerbangan dapat dikonseptualisasikan dengan dua tingkatan. Pertama, pemerintah dapat menggunakan alat diplomatik non-standar melalui penerbangan untuk mengatasi hambatan yang ditimbulkan oleh struktur sistem internasional, seperti masalah terkait prestise nasional sehingga berpotensi dapat menghalangi kepentingan (Kobierecki, 2020). Dengan demikian, membangun hubungan udara dapat memiliki signifikansi simbolis sebagai pemecah masalah. Kedua, aktivitas seperti itu sering kali tidak dapat dilakukan secara independen oleh pemerintah (Kobierecki, 2020). Oleh karenanya, maskapai penerbangan harus dibutuhkan karena perannya sebagai agen yang sangat penting, baik dalam konteks pembinaan yang bertujuan untuk kebijakan luar negeri maupun dalam kaitannya dengan pembangunan citra internasional di negara tersebut.

Pada prinsipnya, maskapai penerbangan memiliki motivasi sendiri, seperti memaksimalkan keuntungan, memperkuat merek dagang, meningkatkan pangsa pasar, dan lain-lainnya (Kobierecki, 2020). Maskapai penerbangan menjalankan kampanye untuk meningkatkan penjualan atau mempromosikan destinasi tempat mereka beroperasi, sehingga menarik perhatian negara asal mereka. Maskapai penerbangan juga dapat membangun hubungan antara dua negara atau kota supaya menguntungkan secara finansial, selain itu dengan tujuan politik sebagai konsekuensi yang tidak disengaja tetapi disambut baik (Kobierecki, 2020).

2.2. Kerangka Pemikiran

Setelah membahas konsep yang digunakan dalam penelitian ini, selanjutnya penulis membuat kerangka pemikiran untuk membangun pola atau arah yang akan dilakukan dalam penelitian ini, serta sebagai bentuk visualisasi bagaimana diplomasi yang diimplementasikan oleh Pemerintah Indonesia dalam mencabut larangan terbang di Wilayah Uni Eropa pada tahun 2008–2018.



Gambar 2.1. Kerangka Pemikiran

Sumber: diolah untuk kepentingan penelitian

III. METODOLOGI PENELITIAN

Bab ketiga menjelaskan tentang metodologi yang digunakan penulis untuk mengupas topik penelitian kedalam lima bagian, diantaranya: jenis penelitian, fokus penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data. Penelitian ini menerapkan jenis penelitian kualitatif melalui analisis deskriptif yang memfokuskan atau menitikberatkan pada bentuk diplomasi yang dilakukan Indonesia untuk mencabut larangan terbang di kawasan UE pada tahun 2008 sampai 2018. Data yang diambil penulis bersumber pada data sekunder. Semua data kemudian dikumpul atau dihimpun dengan teknik studi literatur yang dianalisis dengan teknik reduksi data, sehingga penulis dapat menyajikan serta menarik konklusi atau kesimpulan berdasarkan data yang didapatkan.

3.1. Jenis Penelitian

Penulis menerapkan pendekatan kualitatif melalui analisis deskriptif dalam mengupas penelitian ini. Alasan penulis menerapkan pendekatan kualitatif karena sifatnya pragmatis sesuai observasi dengan peristiwa yang sudah terjadi. Melalui pelaksanaan penelitian ini, penulis memerlukan pendalaman sejumlah fenomena yang berlangsung secara kronologis atau runut dan detail atau rinci. Analisis yang disusun penulis dilandaskan oleh konsep serta data dan fakta yang terhimpun. Pendekatan kualitatif berlandaskan analisis deskriptif menggambarkan secara rinci terjadinya fenomena dalam penelitian ini. Alan Bryman mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif cenderung induktif, interpretif, dan konstruktif meskipun penelitiannya tidak menganut ketiga sifat tersebut (Bryman, 2019). Oleh karena itu, penulis meyakini bahwa pendekatan kualitatif sesuai dengan pelaksanaan penelitian ini terutama dalam mendeskripsikan implementasi diplomasi Indonesia dalam mencabut pelarangan terbang di Kawasan Udara Uni Eropa.

Sifat pendekatan kualitatif yang runut tersebut juga menunjang penulis dalam mendeskripsikan dinamika penerbangan sipil Indonesia dan implementasi diplomasi Indonesia dengan Komisi UE dalam rentang tahun 2008 sampai 2018. Dalam menerapkan pendekatan kualitatif di penelitian ini, penulis mengacu pada langkah-langkah penelitian kualitatif oleh Alan Bryman (Bryman, 2019). Pada langkah awal, penulis mendeskripsikan masalah penelitian secara umum yang membuat Indonesia harus mengimplementasikan diplomasinya untuk mencabut larangan terbang di Kawasan UE. Penulis melakukan preferensi tempat dan subjek signifikan mengenai larangan terbang (*flight ban*) dan Komisi UE.

Langkah berikutnya, penulis melakukan penghimpunan data yang diyakini signifikan berasal dari sumber sekunder yang sah, seperti situs resmi DJU, situs resmi Komisi UE, situs resmi lembaga penerbangan internasional; ICAO, IATA, dan INACA, sejumlah lembaga lain milik Indonesia, jurnal terkait; *Progress in Aerospace Science*, *Journal of Safety Science*, *Journal of Tourism and Hospitality Science*, *Aviation Diplomacy*, serta dokumen resmi yang diantaranya hasil audit penerbangan, undang-undang penerbangan, dan perjanjian bilateral hubungan udara. Penulis kemudian menginterpretasi data tentang implementasi diplomasi yang diupayakan oleh Pemerintah Indonesia, dalam hal ini DJU dan Kementerian Luar Negeri Indonesia (Kemlu) dengan negara-negara yang terkait.

Setelah itu, Penulis membentuk kerangka konseptual yang diperoleh dari interpretasi data. Penulis kemudian memperkecil skala pertanyaan penelitian yang disertai dengan mengumpulkan data tambahan dari berbagai situs, diantaranya AirNav Indonesia, CNN, *Foreign Policy*, *ICAO News*, *Tempo Ekonomi*, *The Guardian*, *The Jakarta Post*, *Uniting Aviation*, dan yang lain sejenisnya. Langkah terakhir, penulis menuliskan hasil atau temuan beserta kesimpulan atau konklusi mengenai implementasi diplomasi Indonesia dalam mencabut larangan terbang secara rinci dan runut sealam medio 2008-2018. Langkah-langkah ini diharapkan menunjang penulis untuk menjawab pertanyaan dalam penelitian ini.

3.2. Fokus Penelitian

Penelitian ini menitikberatkan pada mengamati dan memahami bagaimana Indonesia melaksanakan diplomasinya untuk mencabut larangan terbang di Kawasan UE. Bersamaan dengan alasan dikarenakan dampak yang diperoleh Indonesia sebagai pihak berkepentingan yang cukup dirugikan dalam peristiwa ini. Larangan terbang memang tidak berdampak secara signifikan bagi UE, namun bagi Indonesia merupakan ancaman bagi perekonomian karena turunnya sumber pendapatan yang berasal dari imigrasi, investasi, industri pariwisata dan ekspor khususnya mebel. Diplomasi harus dilakukan untuk memulihkan perekonomian sekaligus remedial terhadap kualitas penerbangan sipil Indonesia.

Penulis menitikberatkan penelitian ini terhadap implementasi diplomasi oleh Indonesia pada tahun 2008 sampai 2018, sehingga rentang tahun penelitian terlihat cukup panjang. Bersamaan dengan alasan dikarenakan rentang tahun yang dipilih masih terbilang baru. Pada rentang tahun tersebut, penulis menjabarkan dinamika penerbangan sipil Indonesia dalam kurun waktu 2007-2008. Kemudian dalam kurun waktu 2008-2018 menjelaskan upaya internal pemerintah melalui regulator dan operator penerbangan, serta upaya eksternal melalui diplomasi kerja sama dengan negara-negara UE. Penelitian yang berfokus pada diplomasi, penulis menjawab pertanyaan penelitian secara rinci, deskriptif, dan runut.

3.3. Sumber Data

Penelitian ini mengaplikasikan sumber data sekunder sebagai acuan data. Mengacu pada kategorisasi (Bryman, 2019), penulis menghimpun data pokok dari situs resmi ICAO (www.icao.int) untuk mendapatkan dokumen sah yang berhubungan dengan topik, seperti hasil dan perbandingan USOAP antarnegara sesuai tahun, delapan aspek keselamatan penerbangan, dan informasi lainnya. Sikap respon Pemerintah Indonesia, regulasi penerbangan, laporan administratif lainnya diperoleh peneliti dari situs resmi DJU (www.dephub.go.id) dan Kemlu (www.kemlu.go.id). Sikap respon, statistik data, serta regulasi penerbangan UE dari situs resmi Komisi UE (www.commission.europa.eu.com). Selain itu, data

pendukung lain seperti jumlah kecelakaan maskapai di Indonesia rentang tahun 2001-2007, linimasa Indonesia masuk kedalam *community list*, faktor rendahnya keselamatan penerbangan Indonesia diperoleh dari media daring, The Jakarta Post, CNN, Detiknews (aktivis kebijakan publik mengkritik DJU yang mengabaikan DG TREN mengenai masalah keselamatan penerbangan Indonesia), publikasi surat kabar atau majalah seperti Indonesia National Air Carriers Association, jurnal teknis Aerospace Science dan Safety Science, laporan prospek maskapai Garuda Indonesia, sumber daring lain yang faktual The Guardian, Uniting Aviation, Foreign Policy, dan lain sejenis (Bryman, 2019).

3.4. Teknik Pengumpulan Data

Penulis menerapkan teknik studi literatur dalam menghimpun data melalui pemahaman dan pendalaman dokumen, jurnal, atau laporan yang relevan tentang diplomasi Indonesia dengan Komisi UE untuk mencabut larangan terbang. Berkenaan dengan data terhimpun, yaitu pembenahan jajaran regulasi dan layanan maskapai, serta negosiasi dan kerja sama yang dilakukan Pemerintah Indonesia dan Garuda Indonesia. Penulis melakukan studi pustaka dalam melakukan studi literatur. Studi pustaka adalah aktivitas di dalam studi literatur yang meninjau penelitian terkait dalam bentuk buku, jurnal atau artikel ilmiah, dan sumber lain yang relevan dengan isu, topik, sehingga memberikan deskripsi, ringkasan, dan evaluasi terhadap karya-karya tersebut yang berkaitan dengan masalah yang sedang diteliti (Fink, 2014). Studi pustaka memberikan gambaran tentang sumber yang digunakan untuk menggambarkan kesesuaian penelitian dengan sumber terkait. Penulis menemukan sejumlah dokumen maupun berita Indonesia yang berhubungan dengan Komisi UE di situs resmi milik Pemerintah Indonesia ketika melakukan studi pustaka. Penulis menggunakan situs resmi DJU dan situs resmi Komisi UE sebagai sumber primer untuk menemui kredibilitas data.

3.5. Teknik Analisis Data

Penulis dalam melakukan teknik analisis data menggunakan penyusunan berbagai data yang dihimpun melalui berbagai sumber (Bryman, 2012). Teknik analisis (Bryman, 2012) tersebut memiliki enam langkah dalam menganalisis data penelitian. Langkah pertama, penulis menentukan pertanyaan di dalam penelitian ini. Terdapat pertanyaan penelitian yang umum untuk menentukan arah penelitian kualitatif ini, bersifat jelas, rinci, dan dapat mudah diperoleh. Berikutnya, penulis menentukan subjek dan situs yang relevan melalui tinjauan literatur. Langkah ini menunjang penulis dalam menentukan fokus atau tujuan penelitian agar spesifik. Dalam melakukan pemilihan subjek dan situs yang relevan, penulis melakukan studi literatur untuk menjawab pertanyaan penelitian. Sehingga, secara tidak langsung, hal ini berlanjut pada pengumpulan data-data yang relevan. Selanjutnya, penulis melakukan penghimpunan data-data yang didapat dari sejumlah sumber, yakni situs resmi DJU, situs resmi lembaga Indonesia lain yang terkait, situs resmi ICAO, situs resmi FAA, situs resmi Komisi Uni Eropa, serta artikel dan publikasi media terkait. Langkah berikutnya, data-data yang sudah didapatkan tersebut, kemudian diinterpretasi dan ditafsirkan untuk selanjutnya penulis analisis.

Langkah kelima, penulis melakukan analisis data yang sudah diinterpretasi tersebut menggunakan konsep diplomasi penerbangan melalui tiga kerangka konseptual sebagaimana yang sudah dijelaskan dalam bab sebelumnya. Dalam menganalisis data, diperlukan spesifikasi data dalam pertanyaan penelitian yang memungkinkan penulis untuk menggali data lebih dalam supaya penulis dapat menjawab secara spesifik pertanyaan penelitian yang sudah ditentukan. Terakhir, data-data yang telah diinterpretasikan dan dianalisis, penulis mendapati hasil atau temuan penelitian yang ditarik menjadi kesimpulan atau konklusi sesuai data yang sudah dianalisis. Dalam mempertanggungjawabkan keakuratan penelitian, penulis menerapkan teknik analisis triangulasi data dengan memverifikasi ulang korelasi latar belakang masalah sampai konklusi dari data yang digunakan. Data tersebut bisa pernyataan formal atau pers dan dokumen resmi, sehingga data yang diambil sesuai pembuktian (Bryman, 2012). Penulis juga menguji keabsahan data melalui situs resmi kedua pihak dan sumber absah lain yang menyinggung topik.

V. SIMPULAN

Bab kelima menarik kesimpulan dan saran yang dilakukan penulis dalam penelitian implementasi diplomasi Indonesia dalam mencabut larangan terbang di Wilayah Udara Uni Eropa. Pada bagian pertama, penulis menjabarkan kesimpulan mengenai sejumlah faktor yang menjadi penyebab ditetapkannya larangan terbang Indonesia ke Uni Eropa. Pada bagian selanjutnya, penulis menjelaskan saran yang penulis harap dapat berguna untuk publik maupun penelitian selanjutnya.

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian, penulis menyimpulkan bahwa larangan terbang oleh Komisi Eropa kepada maskapai Indonesia terjadi karena standar keselamatan penerbangan Indonesia yang lemah. Berawal dari regulasi yang terkesan lebih menguntungkan pemerintah membuat para pebisnis maskapai memilih jalannya sendiri untuk mengeruk profit. Selain itu, kurangnya ketegasan dan sanksi bagi operator penerbangan dikarenakan sejumlah maskapai tidak mendapatkan pemeliharaan lebih baik sehingga tidak layak terbang. Hal ini sebagai buntut tren maskapai LCC dari Amerika yang datang ke Indonesia sekitar awal tahun 2000-an. Tren tersebut memacu para kompetitor maskapai untuk meraup keuntungan sebanyaknya tanpa keselamatan yang memadai.

Tidak heran, pada medio 2001 sampai 2007, angka kecelakaan pesawat di Indonesia selalu tinggi, meskipun sebelumnya sudah banyak peristiwa kecelakaan. Bersamaan dengan adanya jadwal audit penerbangan rutin ICAO ke Indonesia, hal ini semakin membuktikan bagaimana keamanan penerbangan sipil di Indonesia. Komisi Eropa merupakan negara yang menggunakan hasil audit ICAO dalam mempertimbangkan kelaikan maskapai negara lain yang beroperasi di wilayahnya. Hal ini tertulis jelas dalam *European Council* sejak 2005 dan sanksi yang lebih

berat dapat ditetapkan jika hasil audit ICAO di bawah rata-rata. Komisi Eropa berupaya terus menghubungi Indonesia sampai menyurati Menteri Perhubungan pada masa tersebut. Pemerintah Indonesia memberikan penjelasan seadanya yang membuat Komisi UE tidak memperoleh data lanjut untuk meninjau penerbangan. Ketidaksiaran pemerintah untuk membenahi masalah penerbangan. Penetapan sanksi larangan terbang Indonesia tercantum pada regulasi *European Council* 1400/2007. Bumerang bagi Pemerintah Indonesia yang kerap tidak menanggapi secara etis berbagai permasalahan, termasuk keamanan penerbangan. Tindakan ini menjadi teropong bagi FAA-Amerika dan Australia yang menurunkan peringkat maskapai Indonesia tidak lama selang penetapan pelarangan terbang.

Faktor inilah yang Pemerintah Indonesia mengupayakan dalam pencabutan larangan terbang di UE. Penulis menemukan bahwa upaya Pemerintah Indonesia mencabut larangan terbang di Kawasan UE merujuk pada diplomasi penerbangan. Tiga kerangka diplomasi penerbangan yang dipaparkan oleh Michael Kobierecki sejalan dengan upaya Pemerintah Indonesia. Penerbangan sebagai alat kebijakan negara, dimana pemerintah menjalin kerja sama, perjanjian bilateral, *fast track*, serta *horizontal agreement* dengan negara-negara anggota UE. Penerbangan sebagai pembentuk citra negara, dimana Garuda Indonesia selaku maskapai milik negara mengeluarkan modal sisa meskipun sedang merugi akibat larangan terbang sebesar US\$ 36 juta saat itu. Melakukan restrukturisasi, peresmian konsep baru, dan bekerja sama dengan sejumlah maskapai menerapkan sistem *codeshare*, serta upaya pemerintah terhadap *fast track* membuat Garuda Indonesia dapat kembali terbang ke rute Eropa, yakni Amsterdam. Subjek penerbangan terlibat dalam aktivitas diplomatik, yang dimana Indonesia menjalin kerja sama dengan ICAO. Pengiriman bantuan operasional penerbangan, penyediaan beasiswa pelatihan bagi teknisi, dan pembangunan kantor ICAO-Indonesia di Montreal, Canada.

5.2. Saran

Melalui penelitian ini, penulis mengajukan saran kepada segenap pengkaji Hubungan Internasional. supaya semakin dapat melakukan sumbangsih mengenai informasi dan paparan lebih mendetail serta spesifik mengenai upaya-upaya diplomasi Pemerintah Indonesia dengan Komisi Uni Eropa dan ICAO. Sehingga temuan-temuan yang lebih mendetail serta spesifik tersebut tentunya mendukung bobot penelitian menjadi penyempurnaan dan membawa dampak praktis dan akademis kepada banyak pihak, seperti regulator, investigator, operator, khususnya akademisi dan praktisi mengenai kajian-kajian diplomasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Agencies. (2008). Indonesia, EU Meet to Lift Flight Ban: Officials. *The Economic Times*. m.economictimes.com/news/international/indonesia-eu-meet-to-lift-flight-ban-officials/articleshow/3036297.cms
- Agustini, E., Kareng, Y., & Victoria, O. A. (2021). The Role of ICAO (International Civil Aviation Organization) in Implementing International Flight Safety Standards. *KnE Social Sciences*. doi.org/10.18502/kss.v5i1.8273
- AirNav Indonesia (2018). Regulasi UU No 1 Tahun 2009. AirNav Indonesia. airnavindonesia.co.id/regulasi
- Aishah, K., Tamat S, N., & Rizal Palil Norlin Khalid, M. (2023). Collegiate Aviation Review International What Causes Aviation Sanctions? A Systematic Review. *Collegiate Aviation Review International* 41 (1). ojs.library.okstate.edu/osu/index.php/article/view/
- Andrew Gordon. (2014). Global Market Forecast 2014-2033. Airbus.
- Antara. (2008). SBY ajak Jose Manuel Barosso Bahas Larangan Terbang UE. Antara News. antaranews.com/print/
- Apinino, R., & Andreas, D. (2018). Yang Terjadi Usai Eropa Cabut Larangan Terbang Maskapai Indonesia. *tirto.id*. tirto.id/yang-terjadi-usai-eropa-cabut-larangan-terbang-maskapai-indonesia-cMo9
- Arsip Media Kedutaan Besar Australia. (2008). Indonesia dan Australia Tandatangani Perjanjian Kerja Sama Peningkatan Keselamatan Transportasi. indonesia.embassy.gov.au/jaktindonesian/SM08_007.html
- Aruan, Kokoh Ronald. (2015). Menebak Arah Low Cost Carrier. *Manajemen PPM*. manajemenppm.wordpress.com/2015/01/19/menebak-arah-low-cost-carrier

- Asosiasi Pilot Garuda. (2018). RI Minta Cabut Daftar Hitam Larangan Terbang, UE Ingin Syarat ini. Asosiasi Pilot Garuda. apg.or.id/ri-minta-cabut-daftar-hitam-larangan-terbang-ue-ingin-syarat-ini/
- ATC Network. (2020). DEPHUB Directorate General of Air Communication - Indonesia. atc-network.com/atc-organisations/dephub-directorate-general-of-air-communication-indonesia
- Avatar. (2024). *Aircraft Flight Instruments Explained - Southern Wings*. Southern Wings. southernwings.co.nz/aircraft-flight-instruments-explained/
- Aviation Accident Database. (2015). Kalitta Air Flight K4706 - Aviation Accident Database. aviation-accidents.net/kalitta-air-boeing-b747-209f-n-704ck-flight-k4706/
- Aviation Knowledge. (2024). Human Error in Aviation: An Introduction. aviationknowledge.wikidot.com/aviation:human-error-in-aviation
- Avlite Systems. (2021). 'What is An Instrument Flight (IFR) Airport?'. Avlites. avlite.com/blog/2021/02/17/what-is-an-instrument-flight-rules-ifr-airport/
- Bandara Andi Jemma. (2023). Kegiatan Ramp Check Susi Air di Bandara Andi Jemma. bandaraandijemma.co.id/blog/post/kegiatan-ramp-check-pesawat-susi-air-di-bandara-andi-jemma
- Bayne, N. (2011). 'Economic Diplomacy in Practice: Domestic Decision Making', Nicholas Bayne and Stephen Woolcock, *The New Economic Diplomacy*, 3rd, pp. 41–58; and, with Stephen Woolcock, 'The Future of Economic Diplomacy', *op. cit.*, pp. 359–77.
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2007). Dephub, 'Menhub Tandatangani Deklarasi Keselamatan Penerbangan dengan Presiden ICAO'. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/id
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2007). *Peringkat Airlines Sebagai Evaluasi*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/index.php/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Aparatur Negara Harus Siap Hadapi Perubahan. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/

- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Indonesia Jajaki Kerjasama Bilateral Jerman-Perancis. dephub.go.id/id/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Indonesia Sampaikan Kemajuan Penerbangan Nasional. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Indonesia Siap Lakukan Kerjasama Keselamatan Penerbangan Dengan EU. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Larangan Terbang EU Lebih Karena Permasalahan Persepsi. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Larangan Terbang Indonesia Baru Dibahas Juli. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. kemenhub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Maskapai Pertanyakan Sikap Uni Eropa. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Pemerintah Indonesia Tanda Tangani Perjanjian Hubungan Udara Dengan Yunani. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://kemenhub.go.id/post/read/>
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). RI dan Jerman Bahas Larangan Terbang. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika (2008). Setjen Dephub Lantik Pejabat Eselon II, III, IV, & V di Lingkungan Dephub. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2008). Uni Eropa Tidak Konsisten. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2009). The Revocation of Other Airlines From the EU: List of Banned Flights is Next to be Done. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/

- Biro Komunikasi dan Informatika. (2011). *Indonesia Slot Coordinator Resmi Diluncurkan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2011). *Program Roadmap to Zero Accident Dinilai Belum Berhasil*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2012). *Indonesia - ICAO Give Scholarship On Civil Aviation Training For Developing Countries*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2012). *Indonesia Aviation Training and Education Conference (IATEC) 2012*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. kemenhub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2012). *Penerbitan Sertifikat Operator Penerbangan (Air Operator Certificate)*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2012). *RI - Singapore Sign MoU On Flight Security Officer*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2013). *Indonesia Menyelenggarakan Special Meeting of the Members of the Montreal Group*. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2013). *Road Map to Zero Accident: Pemerintah Transformasi Lima Pilar Keselamatan dan Keamanan Transportasi*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. dephub.go.id/post/read/
- Biro Komunikasi dan Informatika. (2023). *Unit Kerja*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. hubud.dephub.go.id/hubud/website/unit-kerja
- Bisnis Tempo. (2007). *Kerugian Akibat Larangan Terbang Rp 4 Triliun*. bisnis.tempo.co/read/103036/kerugian-akibat-larangan-terbang-rp-4-triliun
- Bob Lange. (2019). *Lifting the Lid on the Global Market Forecast - Cities, Airports & Aircraft*. Airbus.
- Boeing. (2024). *Our Indonesia Presence*. Boeing. boeing.com/global/boeing-southeast-asia/indonesia-bh#anchor2

- Bugarčić, F., & Bugarčić, M. (2021). Low-cost Air Traffic As A Determinant of Tourism Development. *Ekonomski Izazovi*, 10(19), 43–57. doi.org/10.5937/ekoizazov2119043b
- Cambridge Dictionary. (2024). codeshare. Cambridge Dictionary. dictionary.cambridge.org/dictionary/english/codeshare
- Cambridge Dictionary. (2024). *Mobility*. Cambridge Dictionary. dictionary.cambridge.org/dictionary/english/mobility
- Carter, N., Bryant-Lukosius, D., Dicenso, A., Blythe, J., & Neville, A. J. (2014). The Use of Triangulation in Qualitative Research. In *The Oncology Nursing Forum* 41 (5). Oncology Nursing Society. doi.org/10.1188/
- Chryshna, Mahatma. (2021). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kompaspedia. kompaspedia.kompas.id/baca/data/dokumen/
- Conlin, Jennifer. (2007). FAA Downgrades Indonesian Airsystems. *The New York Times*. nytimes.com/2007/05/06/travel/06tranairline.html
- David Gillen. (2009). International Air Passenger Transport in the Future,” in *The Future for Interurban Passenger Transport Bringing Citizens Closer Together*. Discussion Paper. (18th International Transport Research Symposium, Madrid: Joint Transport Research Centre)
- Debyser, Ariane & Khuzym, Olena. (2024). Fact Sheets on The European Union: Aviation Safety. European Parliament. europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/134/sicurezza-aerea
- DetikNews.com. (2007). Mbah Tardjo: UE Sengaja Larang Orang Asia Melancong ke Eropa. Detiknews. news.detik.com/berita/d-859842/mbah-tardjo-ue-sengaja-larang-orang-asia-melancong-ke-eropa
- DetikNews.com. (2008). Pencabutan Larangan Terbang UE Paling Cepat Maret. *Detiknews*. news.detik.com/berita/d-1053417/
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). Nilai Audit Keselamatan Penerbangan USOAP ICAO Indonesia Diatas Rata-rata Dunia. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. hubud.dephub.go.id/hubud/website/berita5
- Elmira, P. (2023). Pentingnya Ramp Check Pesawat Airbus 320 Super Air Jet untuk Arus Balik Lebaran Idul Fitri. liputan6. liputan6.com/pentingnya-ramp-check-pesawat-airbus-320-super-air-jet-untuk-arus-balik-lebaran

- European Commission (2009). EU and Indonesia Agree on Horizontal Air Services Agreement. Press Corner. ec.europa.eu/commission/presscorner
- European Commission. (2011). EU and Indonesia Sign Deal That Will Boost Air Transport. Press Corner. <https://ec.europa.eu/commission/presscorner>
- European Commission. (2024). Bilateral Relations on Competition Issues. [competition-policy.ec.europa.eu/international-relations/bilateral-relations](https://ec.europa.eu/international-relations/bilateral-relations-competition-policy)
- European Commission. (2024). *The EU Air Safety List*. European Commission.
- European Union. (2024). Safe and Sustainable Transport. european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_en
- European Commission (2024). Services – Statistics. trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/services-statistics
- European Commission. (2024). What The European Commission Does in International Relations. commission.europa.eu/about-european-commission/role-european-commission/international-relations_en
- Fadhilah, Iman. (2024). Restrukturisasi Perusahaan. MarkPlus Institute. markplusinstitute.com/explore/restrukturisasi-perusahaan/
- Falkner, G., & Falkner, G. (2024). From Slips to Systemic Issues: Unpacking Human Error with The Human Factors Analysis and Classification System (HFACS). ASQS. asqs.net/blog/human-factors-aviation-safety/
- Federal Aviation Administration. (2016). *FAA Announces Aviation Safety Rating for Indonesia*.
- Fernando, Y., Saad, N. M., & Haron, M. S. (2012). New Marketing Definition: A Future Agenda for Low-cost Carrier Airlines in Indonesia. *Business Strategy Series*, 13(1), 31–40. doi.org/10.1108/17515631211194607
- Finaka, W. Andrean. (2019). Sejarah Terbentuknya Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Indonesia Baik. indonesiabaik.id/infografis/sejarah-terbentuknya-komite-nasional-keselamatan-transportasi
- Garuda Indonesia. (2009). Garuda Indonesia Management Report. cdn.garuda-indonesia.com/
- Garuda Indonesia. (2021). *Tentang Garuda Indonesia*.
- Garuda Indonesia. (2024). Service Concept. garuda-indonesia.com/oc/en/garuda-indonesia-experience/service-concept/index

- Gelling, Peter. (2009). European Union Lifts Ban on Indonesian Airlines. The New York Times. [nytimes.com/2009/07/16/business/global/16air.html](https://www.nytimes.com/2009/07/16/business/global/16air.html)
- General Electric. (2010). Kerjasama Strategis Garuda Indonesia dan GE (General Electric) dalam Hal Pemilihan dan Perawatan Mesin Pesawat Serta Pengembangan SDM dihadiri Menteri Luar Negeri Amerika Serikat. GE News [ge.com/news/press-releases/kerjasama-strategis-garuda-indonesia-dan-ge-general-electric-dalam-hal-pemilihan](https://www.ge.com/news/press-releases/kerjasama-strategis-garuda-indonesia-dan-ge-general-electric-dalam-hal-pemilihan)
- Giaswati, M. a. P. (2015). Peran Pemerintah Indonesia dalam Mendukung Proses Pengembalian Rute Garuda Indonesia di Eropa Pasca Pencabutan Larangan Terbang Uni Eropa Tahun 2009. Ilmu Hubungan Internasional. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Gitiyarko, Vincentius. (2021). Seluk Beluk Investigasi Kecelakaan Penerbangan Sipil di Indonesia – Kompaspedia. kompaspedia.kompas.id/baca/paparan-topik/seluk-beluk-investigasi-kecelakaan-penerbangan-sipil-di-indonesia
- Groves, P. R. C. (1927). The Influence of Aviation on International Relations. In *Source: Journal of the Royal Institute of International Affairs* 6 (3).
- Hariadi, Agus AvMP. (2015). Human Factor Analysis. ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/keselamatan-penerbangan-mainmenu/human-factor-analysis
- Hayes, A. (2023). European Union (EU): what it is, countries, history, purpose. Investopedia. [investopedia.com/terms/e/europeanunion.asp](https://www.investopedia.com/terms/e/europeanunion.asp)
- Henderson, J. (2009). Transport and Tourism Destination Development: An Indonesian Perspective. *Tourism and Hospitality Research*, 9(3), 199–208. doi.org/10.1057/thr.2009.1.
- Ibrahim, Sani Malik. (2007). Menhub: Jangan Khawatir Naik Pesawat. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. portal.dephub.go.id/post/read/
- Ibrahim, Sani Malik. (2008). Akhir Tahun Garuda Diharapkan Bisa Terbang Ke Amsterdam. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. portal.dephub.go.id/post/read/1018
- Ibrahim, Sani Malik Ibrahim. (2009). Konsolidasi Internal Faktor Penting Bagi Peningkatan Kapasitas KNKT. portal.dephub.go.id/post/read/

- Ibrahim, Sani Malik. (2008). UE Kirim Utusan Untuk Percepat Pencabutan Larangan Terbang. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. portal.dephub.go.id/post/read/
- Ibrahim, Sani Malik. (2008). Restrukturisasi di Ditjen Perhubungan Udara. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. portal.dephub.go.id/post/read/
- Ibrahim, Sani Malik. (2008). Tiga Alternatif Untuk EU. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. portal.dephub.go.id/post/read/
- Ibrahim, Sani Malik. (2014). Kemenhub Kerjasama Dengan ICAO Gelar ICAN 2014. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. portal.dephub.go.id/post/read/
- Ibrahim, Sani Malik. (2015). Indonesia Galang Dukungan Dari Negara Anggota ICAO. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. portal.dephub.go.id/post/read/
- ICAO Newsroom. (2013). ICAO to Assist Indonesia with New Aviation Emissions Reduction Initiatives. icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-to-assist-Indonesia-with-new-aviation-emissions-reduction-initiatives.aspx
- Indo Cargo Times. (2017). EU Revoked Flight Banned List of Indonesian Cargo Flight Companies. Indo Cargo Times. indocargotimes.com/2011/eu-revoked-flight-banned-list-of-indonesian-cargo-flight-companies
- International Civil Aviation Organization. (2012). Overview Of Aircraft Accident and Incident In Indonesia. ICAO Regional Runway Safety Seminar Asia Pacific Bali.
- International Civil Aviation Organization. (2014). "ICAO Safety Report 2014 Edition. International Civil Aviation Organization, icao.int/safety/Documents/ICAO_2014%20safety%20Report_final_
- Jackman, F. (2017). *EC Removes Carriers from Benin and Mozambique from Blacklist - Flight Safety Foundation*. Flight Safety Foundation. flightsafety.org/ec-removes-carriers-from-blacklist/
- Kania, D. D., Ulfa, A., & Sari, M. (2020). Indonesia's Diplomacy on Flight Safety Issues. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 07(02), 118–127.

- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2023). Brussels. kemlu.go.id/brussels/id/read/uni-eropa/1669/etc-menu
- Kementerian Sekretariat Negara. (2008). Indonesia dan Yunani Jalin Kerja Sama Penerbangan. Sekretariat Negara. setneg.go.id/baca/index/
- Kementerian Sekretariat Negara. (2017). Dua Kerja Sama Bidang Transportasi Udara dan Industri Kreatif RI–Swedia Ditandatangani. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. setkab.go.id/dua-kerjasama-bidang-transportasi-udara-dan-industri-kreatif-ri-swedia-ditandatangani/
- Keputusan Menteri Nomor 11 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.
- Keputusan Menteri Nomor 41 Tahun 2001 tentang Peraturan Umum Pengoperasian Pesawat.
- Keputusan Menteri Nomor 127 Tahun 1990 tentang Perizinan Angkutan Udara.
- Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
- Khairuddin, N.D., (2023). *View of what causes aviation sanctions? A Systematic review*. ojs.library.okstate.edu/osu/index.php/CARI/article/view/9475/8478
- Kharoufah, H., Murray, J., Baxter, G., & Wild, G. (2018). A review of human factors causations in commercial air transport accidents and incidents: From to 2000–2016. In *Progress in Aerospace Sciences* 99, 1–13. Elsevier Ltd. doi.org/10.1016/j.paerosci.2018.03.002
- KNKT. (2023). KNKT - penerbangan. knkt.go.id/subkomite/penerbangan
- Kobierecki, M. M. (2020). Aviation Diplomacy: A Conceptual Framework for Analyzing The Relationship Between Aviation and International Relations. *Place Branding and Public Diplomacy*, 17(4), 293–303. doi.org/10.1057/s41254-020-00172-5.
- Kompas Cyber Media. (2008,). Ketua MPR Keluhkan Larangan Terbang ke Jerman. nasional.kompas.com/read/2008/11/15/0919135/
- Kusuma Akbar, A., & Setiawati, S. M. (2022). Diplomasi Pemerintah dan Garuda Indonesia Dalam Meningkatkan Citra Penerbangan Sipil Nasional Pada Tahun 2006-2014. Departemen Ilmu Hubungan Internasional Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.

- Latipulhayat, A., & Ariananto, A. (2012). Legality of the European Union Flight Ban Towards Indonesian Airlines. In *Int. J. Public Law and Policy* 2 (2).
- Lee, J. (2005). *Change of International Aviation Order: International Regime Perspective*. The Korean Journal of International Studies. kjis.org/journal/view.html?spage=57&volume=3&number=1
- Liputan6.com. (2007). Uni Eropa Diminta Cabut Larangan Terbang. liputan6.com. liputan6.com/news/read/151200/uni-eropa-diminta-cabut-larangan-terbang
- Liputan6.com. (2018). Selain Maskapai, Industri Ini Ketiban Untung Pencabutan Larangan Terbang Uni Eropa. liputan6.com. liputan6.com/bisnis/read/
- Longman. (2024). *Civil Aviation*. Longman.
- Low-Cost Carrier. (2021). The TravelPerk Corporate Travel Glossary. TravelPerk. travelperk.com/corporate-travel-glossary/low-cost-carrier/
- Maharani, S. (2007). Dephub Kedepankan Program Road Map to Zero Accident. okezone.com. news.okezone.com/read/2007/12/15/1/68530/dephub-kedepankan-program-i-road-map-to-zero-accident-i
- Mahardhika, R. (2020). Diplomatic Relationship Between Indonesia-European Union (Case Study: Flight Prohibition of Indonesia Airlines in European Union by European Commission). Thesis. UM Yogyakarta.
- Mahardhika, L. A., & Pradana, R. S. (2023). Jelang Mudik Lebaran, Kemenhub Ramp Check Pesawat di 40 Bandara. Bisnis.com. ekonomi.bisnis.com/read/
- Mahmud, Fachri. (2008). EU, Indonesia Cooperate on Air Safety. The Jakarta Post. thejakartapost.com/news/2008/02/29/eu-indonesia-cooperate-air-safety.html
- Mapendere, J. (2000). Track One and a Half Diplomacy and the Complementarity of Tracks. *Culture of Peace Online Journal*, 2(1), 66–81. peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/TrackOneandaHalfDiplomacy_Mapendere.pdf
- Marcus, D., & Sangsari, M. (2015). *Strategic Partnership as an Instrument of EU Foreign Policy – Workshop Report*.

- Marks, S., & Freeman, C. W. (2024). Diplomacy. Encyclopedia Britannica. [britannica.com/topic/diplomacy](https://www.britannica.com/topic/diplomacy)
- Mashar, G. (2008). Belanda Tawarkan Bantuan Untuk Cabut Larangan Terbang UE. DetikNews. news.detik.com/read/
- Mason, K. (2007). The challenge of the low-cost airlines. SciSpace - Paper. typeset.io/papers/the-challenge-of-the-low-cost-airlines-2j3r7s4216
- Milmo, D. (2007). *The EU bans 'unsafe' airlines to the continent*. The Guardian.
- Morse, Richard. (2013). Internal Negotiation: Supporting the Eksternal Deal. The Negotiator Magazine. negotiatiormagazine.com/article184.html
- National Transportation Safety Committee (Indonesia) (NTSC). (2023). SKYbrary Aviation Safety. skybrary.aero/articles/national-transportation-safety-committee-indonesia-ntsc
- News Desk (Agence France-Presse). (2021). *Indonesia's deadliest air crashes in recent years*. The Jakarta Post.
- Nugraha, R. A. (2016). Improving Aviation Safety in Indonesia: How Many More Accidents? *Hasanuddin Law Review*, 2(3). doi.org/10.20956/halrev.321
- Nugroho, J. Jibi. (2015). Garuda Indonesia Beri Layanan Berstandar Internasional. Harian Jogja. Espos Indonesia. news.espos.id/garuda-indonesia-beri-layanan-berstandar-internasional-604935
- Nuke. (2018). European Union Revokes the Ban of Indonesian Aircraft Flight. voineews.id/index.php/international-news/item/1803-european-union-revoke-the-ban-of-indonesian-aircraft-flight
- Nye, J. Soft power: the origins and political progress of a concept. *Palgrave Commun* 3, 17008 (2017). doi.org/10.1057/palcomms.2017.8
- Office of Assistant to Deputy Cabinet Secretary for State Documents & Translation. (2018). *EU Lifts Flight Ban on All Indonesian Airlines*. Cabinet Secretariat of The Republic of Indonesia.
- Osman, N., Santosa, I.N. (2012). Indonesia Told to Develop Local Aviation Professionals. The Jakarta Post. thejakartapost.com/news/
- Peterson, Sharon. (2015). What is IOSA, why is it important and who has it?. Airline Ratings. <https://www.airlineratings.com/articles/what-is-iosa-why-is-it-important-and-who-has-it>.

- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 113 Tahun 2017 tentang Lisensi, Rating, Pelatihan, dan Kecakapan Personel Pemandu Komunikasi Penerbangan, Perizinan Lisensi dan Rating Personel Operasi Pesawat Udara dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara dengan Sistem Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional
- Peraturan Menteri Nomor Perhubungan 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2014 tentang Lisensi, Rating, Pelatihan, dan Kecakapan Personel Navigasi
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2015 tentang Standar Kesehatan dan Sertifikasi Personel Penerbangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Penerbangan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2015 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2015 tentang Pengoperasian Pesawat Udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 140 Tahun 2015 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 180 Tahun 2015 tentang Pengendalian Pengoperasian Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara yang Dilayani Indonesia
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2016 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2016 tentang Tarif Jasa Penumpang Pesawat Udara, Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2016 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 109 Tahun 2016 tentang Pengajuan Persetujuan Terbang dan Pendaratan Pesawat Udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2017 tentang Standar Kesehatan dan Sertifikasi Personel Penerbangan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Penerbangan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara
- Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2012 tentang Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia
- Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi
- Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia
- Permana, Adi. (2022). Indonesia Diproyeksikan Bakal Jadi Salah Satu Negara dengan Pasar Penerbangan Terbesar di Dunia. Institut Teknologi Bandung. itb.ac.id/berita/58556
- Pongoh, H. A. (2015). Maskapai LCC Telah Diatur dalam Undang-Undang Penerbangan Sejak Tahun 2009. Kompasiana.com. kompasiana.com/hpinstitute/
- Pramatya, R. (2019). Diplomasi Indonesia Dalam Upaya Percepatan Pencabutan Larangan Terbang Uni Eropa. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Pikiran Rakyat. (2008). SBY Ancam Uni Eropa. pikiran-rakyat.com/node/74574
- Presiden Republik Indonesia. (2007). Soal Larangan Terbang Pesawat Indonesia Presiden Sesalkan Sikap Uni Eropa. presidenri.go.id
- Primus, J. (2018). Tingkatkan Kualitas SDM Penerbangan Sipil, Indonesia Gandeng ICAO. KOMPAS.com. biz.kompas.com/read/2018/03/19/

- Ranter, H. (2023). *Aviation Safety Network: ASN Aviation Safety Database by Geographical region for indonesia air safety profile*. asn.flightsafety.org/database/country.php?id=PK
- Ratania, N.A., Mu'affi, O., Ayodya, P.T., Yuliasari, Hesty., (2022). Penerapan Kebijakan Zero Accident Dalam Meningkatkan Kesadaran Penerbangan TNI AU. buletin.k-pin.org/index.php/arsip-artikel/penerapan-kebijakan-zero-accident-dalam-meningkatkan-kesadaran-penerbangan-tni-au
- Ratnasari, Y., & Sicca, S. P. (2018). Alasan Maskapai Indonesia Tak Lagi Dilarang Terbang di Uni Eropa. [tirto.id. tirto.id/alasan-maskapai-indonesia-tak-lagi-dilarang-terbang-di-uni-eropa-cMLh](https://tirto.id/alasan-maskapai-indonesia-tak-lagi-dilarang-terbang-di-uni-eropa-cMLh)
- Research Guides: Intergovernmental Organizations (IGOs). (2023). The European Union. guides-libraries-uc-edu
- Roman, M., Roman, M., & Niedziółka, A. (2020). Spatial Diversity of Tourism in The Countries of The European Union. *Sustainability*, 12(7), 2713. doi.org/10.3390/su12072713
- Rothkopf, D. (2009). *Airplane Theory of International Relations*. Foreign Policy.
- Rulistia, NoviaWardany, Irawati. (2008). EU Maintains Flight Ban On Indonesian Carriers. The Jakarta Post. thejakartapost.com/news/2008/07/25/eu-maintains-flight-ban-indonesian-carriers
- Saaida, Mohammed. (2023). The Four Core Principles of Diplomacy. 1. 1-12. [10.5281/zenodo.10841192](https://doi.org/10.5281/zenodo.10841192).
- Saraswati, B., & Hanaoka, S. (2013). *Aviation Policy in Indonesia and Its Relation to ASEAN Single Aviation Market*.
- Seda, F. (2015). Border governance in Mozambique. ISS PhD Thesis. Retrieved from hdl.handle.net/1765/78957
- Sekretariat Kabinet Indonesia. (2018). EU Lifts Flight Ban on All Indonesian Airlines. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. <https://setkab.go.id/en/eu-lifts-flight-ban-on-all-indonesian-airlines/>
- Sena, A., Hariri, A., Prasojo, G.L., Iswahyudi, P., (2021). *View of Diplomacy Review of Delegation of Republic of Indonesia to the International Civil Aviation Organization in Montreal Canada*. ejournal.icpa-banyuwangi.ac.id/index.php/skyhawk/article/view/10/9

- SKYbrary Aviation Safety. (2024). Human Error in Aviation and Legal Process. SKYbrary Aviation Safety. skybrary.aero/articles/human-error-aviation-and-legal-process
- SkyTeam Corporate Communications. (2013). SkyTeam Announces Garuda Indonesia's Date of Joining. skyteam.com/en/about/press-releases/press-releases-2013/skyteam-announces-garuda-indonesias-date-of-joining
- Spray, A. (2024). Where planes can't fly: The airlines banned from the EU. *Simple Flying*. simpleflying.com/airlines-banned-european-union/
- Surat Keputusan KP.3/LT.403/Phb-94 tentang Penelitian Penyebab Kecelakaan Udara
- Tempo: Ekonomi dan Bisnis. (2007). Larangan Terbang ke Uni Eropa Bukan Soal Bisnis. Koran Tempo.co. koran.tempo.co/amp/ekonomi-dan-bisnis/112035/larangan-terbang-ke-uni-eropa-bukan-soal-bisnis
- Tempo: Ekonomi dan Bisnis. (2009). Indonesia dan Belanda Teken Kesepakatan Penerbangan. Tempo. tempo.co/read/news/2009/08/24/090194093/
- Tempo: Ekonomi dan Bisnis. (2010). Mandala Peroleh Sertifikat Keselamatan Penerbangan Internasional. tempo.co/read/news/2010/03/18/090233387/
- The Jakarta Post. (2012). Indonesia Sets Up Special Office at ICAO. The Jakarta Post. thejakartapost.com/news/2012/02/04/indonesia-sets-special-office-icao.html
- Tim. (2023). *Bandara Internasional Pertama Indonesia*. CNN Indonesia.
- Triwijanarko, R. (2016). Garuda Indonesia Sepakati Kerjasama Strategis Dengan Airbus. marketeers.com/garuda-indonesia-sepakati-kerjasama-strategis-dengan-airbus/
- UNCOPUOS and ILA National Space Legislation Based On The Space Treaties. (2021). In *Advances in Public Policy and Administration (APPA) book series* (pp. 1–14). doi.org/10.4018/978-1-7998-7407-2.ch001
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- United States sanctions Belarus for diversion of Ryanair flight and ongoing repression. (2021). *American Journal of International Law*, 115 (4), 722–728. doi.org/10.1017/ajil.2021.51

- Uniting Aviation. (2023). *Inside ICAO's Regional Offices: A spotlight on the Asia and Pacific*. Uniting Aviation.
- USAGOV. (2022). National Transportation Safety Board (NTSB). [usa.gov/agencies/national-transportation-safety-board](https://www.usa.gov/agencies/national-transportation-safety-board)
- USC Libraries. (2024). *Organizing Your Social Sciences Research Paper*.
- Van. (2011). Realisasi Roadmap to Zero Accident Kemenhub Dipertanyakan. Detiknews. news.detik.com/berita/d-1634776/realisasi-roadmap-to-zero-accident-kemenhub-dipertanyakan
- Wahyuni TD, I. S., & Fernando, Y. (2016). Growing pains in the low cost carrier sector in Indonesia: Internal service quality using a critical incident technique. *Safety Science*, 87, 214–223. doi.org/10.1016/j.ssci.2016.04.003
- Werfelman, L. (2010). Checking the List in Aero Safety World (pp. 29–30). flightsafety.org/asw/feb10/asw_feb10_p29-31.pdf
- Werfelman, L. (2018). *EU lifts ban on flights by Indonesian Airlines - Flight Safety Foundation*. Flight Safety Foundation. flightsafety.org/eu-lifts-ban-on-flights-by-indonesian-airlines/
- Winingham, W. K. (2022). Aviation Accidents: Human Error. [wkw.com/aviation-accidents/blog/aviation-accidents-human-error/](https://www.wkw.com/aviation-accidents/blog/aviation-accidents-human-error/)
- Wisner Law Firm. (2024). *Garuda Indonesia Flight 152*.
- World Economic Forum. (2023). These are the EU countries with the largest economies. [weforum.org/agenda/2023/02/eu-countries-largest-economies-energy-gdp/](https://www.weforum.org/agenda/2023/02/eu-countries-largest-economies-energy-gdp/)
- Yayla-Kullu, H. M., & Tansitpong, P. (2013). A Critical Evaluation of U.S. Airlines' Service Quality Performance: Lower Costs vs. Satisfied Customers. *Journal of Management and Strategy*, 4(4). doi.org/10.5430/jms.v4n4p1
- Yeung, K. (2018). *Indonesia's 10 Worst Air Disasters*. Indonesia Expat.
- Yusilawati, Dara. (2021). Kedutaan Besar Republik Indonesia di Brussel merangkap Luksemburg & Uni Eropa Belgia. kemlu.go.id/brussels/id/pages/indonesia_-_belgia/1667/etc-menu