

**KERJASAMA INDONESIA DENGAN INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
ORGANIZATION (ICAO) MELALUI SKEMA
ICAO – DCTP 2021-2023**

Oleh : Kurniawan

Email: kurniawan5456@student.unri.ac.id

Pembimbing: Dr. Pazli, S.IP., M.Si

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

This study explains the role of ICAO as an organization under the auspices of the United Nations. Then the reason why Indonesia is collaborating with ICAO through the ICAO-DCTP scheme in the 2021-2023 range. In this case, ICAO as an international civil aviation organization ensures that each country achieves the highest possible level of safety through civil aviation regulations, procedures and navigation standards. Indonesia as a member country can achieve national interests through cooperation with ICAO. The reasons for Indonesia being the focus of this research.

This study uses the theory of international cooperation. According to Dougherty & Pfaltzgraff, cooperation is carried out with the goals of each actor who has an interest so that later they meet within the scope of international relations to realize these interests. The level of analysis of this research is the nation state and qualitative research methods with bibliographical data collection techniques and interviews.

The results of this study explain that the reason for Indonesia cooperating with ICAO through the ICAO – DCTP scheme is due to three reasons, 1. Indonesia Supports the ICAO SDGs Program "No Country Left Behind", 2. International Profiling of Indonesian Air Transport, 3. Indonesia's Strategy to Become Member of the ICAO Board in the 2025 Election. If Indonesia is elected as a member of the ICAO board, Indonesia can place its experts in the office of the International Civil Aviation Organization, Indonesia as a member of the council will have a direct hand in determining various policies related to international civil aviation.

Keywords: ICAO, DCTP, International Cooperation, USOAP, Air Transportation, ICAO Council.

PENDAHULUAN

Transportasi udara sangat efektif dan efisien dalam mempercepat laju mobilisasi manusia, barang dan jasa, kesetiap lokasi yang hendak dituju dalam cakupan domestik maupun internasional. Karena wilayah udara merupakan area minim hambatan, sehingga jalur yang dilalui oleh transportasi udara adalah jalur bebas hambatan. Dengan minimnya hambatan tersebut, maka pesawat dapat di

desain untuk bisa melaju dengan kecepatan yang cukup tinggi, sehingga setiap negara berfokus untuk membangun infrastruktur penerbangan dengan lebih baik agar dapat memanfaatkan wilayah udaranya.¹ Indonesia merupakan negara kepulauan

¹ Astri Rumondang Banjarnahor, *Manajemen Transportasi Udara* (Medan: Yayasan Kita Menulis, 2021). Hal 17.

yang tentu saja transportasi udara merupakan sarana paling tepat untuk dimanfaatkan dalam mempercepat laju mobilisasi manusia, barang dan jasa, sejalan dengan tujuan tersebut tentu saja percepatan ini akan berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu untuk memanfaatkan wilayah udara diperlukan infrastruktur transportasi udara penerbangan sipil. Indonesia memanfaatkan wilayah udara nya dengan fokus pada pengembangan dan percepatan infrastruktur pendukung transportasi udara.²

Indonesia beranggapan pemanfaatan wilayah udara merupakan bentuk kemajuan, sehingga seiring berjalannya waktu dari masa ke masa membuat permintaan dan kebutuhan akan penerbangan menjadi sangat tinggi. Kebutuhan akan transportasi udara yang begitu tinggi tidak terlepas dari masalah, permasalahan transportasi udara menjadi sangat penting dan fokus perhatian bagi setiap negara Internasional. Sebab seiring dengan adanya perkembangan infrastruktur transportasi udara yang menjadi sangat maju dari tahun ke tahun hingga saat ini tidak terlepas dari masalah yang ditimbulkan. Pada tahun 2014 ICAO melakukan audit tingkat keselamatan bernama USOAP di Indonesia dan hasilnya, tingkat keselamatan penerbangan di Indonesia hanya mencapai angka compliance 45 persen.

Selanjutnya pada audit di tahun 2016 hasilnya tingkat compliance Indonesia berada di angka 50 persen, jauh dibawah rata-rata compliance internasional yang berada di angka 60 persen. Angka tersebut disebabkan akibat banyaknya masalah transportasi udara yang terjadi di Indonesia. Menurut data dari Aviation

² Dadan Adi Kurniawan. 2016. "MENELUSURI JEJAK AWAL PENERBANGAN INDONESIA (1913-1950-AN)". Tesis. Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada. <https://journal.uny.ac.id/index.php/mozaik/article/download/32458/13704>

Safety Network (ASN) dan juga Komite Nasional Keselamatan Transportasi, banyak terjadi kecelakaan dan permasalahan pada transportasi udara yang pada akhirnya memakan begitu banyak korban jiwa.³ Apabila dihitung sepanjang tahun 2010-2016 kecelakaan pesawat udara yang telah terjadi di wilayah udara Indonesia itu ada sebanyak 212 kejadian yang telah menyebabkan 519 korban jiwa.⁴

Gambar 1.1 Grafik Investigasi Kecelakaan Penerbangan Indonesia Tahun 2010-2016



Sumber : Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia

Data ini memperlihatkan buruknya citra transportasi udara Indonesia dimata dunia, banyak negara yang meragukan kualitas SDM Indonesia. Bahkan negara Uni Eropa pernah melarang maskapai Indonesia untuk terbang memasuki kawasan Uni Eropa, hal ini tentu berdampak pada berbagai sektor di Indonesia.⁵ Buruknya citra transportasi

³ bisnis.com. "Kecelakaan Pesawat di AS Tertinggi di Dunia, RI Ke-8, Ini Datanya!". <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210112/98/1341883/kecelakaan-pesawat-di-as-tertinggi-di-dunia-ri-ke-8-ini-datanya>. Diakses 3 Oktober 2022

⁴ Knkt.go.id. "Laporan Investiagi Kecelakaan Penerbangan". <https://knkt.go.id/investigasi>. Diakses 3 Oktober 2022

⁵ dephub.go.id. "Uni Eropa Mencabut Larangan Terbang Maskapai Penerbangan Indonesia, Menhub Harap Bisa Mendorong Industri Penerbangan Dan Pariwisata". <https://dephub.go.id/post/read/uni-eropa-mencabut->

udara Indonesia menjadi suatu permasalahan serius, oleh sebab itu Indonesia melakukan berbagai upaya guna memperbaiki permasalahan ini. Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan fokus menerapkan berbagai standar dan regulasi penerbangan sipil internasional ICAO.

Untuk mempertahankan tingkat kualitas transportasi udara, maka Indonesia terus menjalankan regulasi serta menerapkan standar ICAO. ICAO sebagai organisasi dibawah naungan PBB bertugas mengatur dan membuat serta mengawasi regulasi terkait penerbangan sipil dunia dengan tujuan terciptanya safety, environmental, sustainability yang merupakan tujuan dari terbentuknya ICAO. Badan ini secara resmi berdiri pada 4 April 1947, sebagai kelanjutan dari Provisional International PICAQ, yang tentu saja mulai berfungsi setelah adanya Konvensi Chicago pada tahun 1944.⁶ Dalam Konvensi Chicago 1944 adalah sebuah acuan pada setiap pembuatan hukum nasional bagi negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional ICAO untuk penyelenggaraan penerbangan sipil internasional.

Sejak tahun 1999 Indonesia menjadi salah satu negara anggota ICAO, bergabungnya Indonesia sebagai anggota ICAO tentu saja dikarenakan Indonesia merupakan negara yang berfokus pada transportasi udara. Sehingga dengan bergabung menjadi anggota ICAO, Indonesia mendapat pemahaman terkait regulasi penerbangan sipil, dan juga tentu saja dapat menjalin kerjasama dengan ICAO untuk meningkatkan pemahaman terkait keselamatan, lingkungan serta keberlanjutan pada bidang transportasi

larangan-terbang-maskapai-penerbangan-indonesia,-menhub-harap-bisa-mendorong-industri-penerbangan-dan-pariwisata. Diakses 3 Oktober 2023

⁶ David Mackenzie, *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization* (Toronto Buffalo London: University of Toronto Press Incorporated, 2010).

udara. ICAO memiliki berbagai program kerjasama, salah satu bentuk kerjasama tersebut adalah Developing Countries Training Program DCTP. Melalui program kerjasama ini, ICAO berharap agar setiap negara yang dinilai berhasil menerapkan standar ICAO mau memberikan pelatihan peningkatan kualitas SDM kepada seluruh negara anggota ICAO.

Indonesia ingin berperan aktif dalam setiap program dan berbagai bentuk kerjasama yang diadakan oleh organisasi ini.⁷ Salah satu program kerjasama yang sedang dilaksanakan oleh Indonesia dengan ICAO adalah kerjasama ICAO-DCTP yang dimulai dari tahun 2021-2023. Indonesia bisa berperan sebagai pelaku yang diandalkan pada pasar penerbangan internasional.⁸

Namun kerjasama yang dilaksanakan dengan skema ICAO-DCTP ini, seluruh anggaran biayanya akan ditanggung sepenuhnya oleh Indonesia, lantas dengan demikian menjadi dasar penelitian. Alasan mengapa Indonesia mau menjalankan kerjasama tersebut. Kerjasama Indonesia dengan ICAO melalui skema ICAO-DCTP dimulai dari tahun 2021-2023, melalui kerjasama ini peneliti tertarik untuk menganalisa dan meneliti alasan Indonesia dan ICAO melakukan kerjasama serta bagaimana bentuk dan implementasi dari program kerjasama tersebut.

Teori Kerjasama Internasional

Penelitian ini berfokus pada teori kerjasama Internasional. Menurut

⁷ Primadi Candra Susanto and Yulianti Keke, "Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) Pada Penerbangan Indonesia," *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan* 16, no. 1 (2020), <https://doi.org/10.52186/aviasi.v16i1>. Hal.23.

⁸ Claudio Yayang Galeh Pangestu, "Penyebab Kegagalan Indonesia Menjadi Anggota Dewan International Civil Aviation Organization 2016-2019," *EJournal Ilmu Hubungan Internasional* 8, no. 1 (2020): Hal. 465.

Dougherty & Pfaltzgraff menyebutkan bahwa kerjasama dilakukan tanpa adanya tindakan kekerasan maupun paksaan, dengan tujuan dari kerjasama tersebut adalah aktor yang memiliki kepentingan masing-masing bertemu dalam lingkup hubungan internasional.

Hubungan Kerjasama dapat terlihat dari adanya implementasi atas apa yang telah disepakati bersama, Implementasi mengacu pada mekanisme dalam rezim yang dapat membawa anggotanya untuk mematuhi kepentingan yang dicapai bersama.⁹ Kepentingan nasional tersebut selanjutnya akan diformulasikan melalui berbagai bentuk seperti politik luar negeri dan juga kebijakan luar negeri dan disinilah Indonesia memainkan peranannya, melakukan kerjasama dengan International Civil Aviation Organization (ICAO) melalui skema ICAO – DCTP untuk dapat mewujudkan kepentingan nasional yang hendak dicapai.¹⁰

Air Cargo Safety Management (ACSM)

ACSM merupakan pelatihan untuk memahami penanganan kargo udara yang aman. Tujuan dari Implementasi pelatihan ini akan menyediakan personel di otoritas penerbangan sipil dengan kompetensi dalam membangun dan memelihara program keselamatan barang berbahaya. Serta mendukung pengoperasian pesawat yang aman, kompetensi yang dikembangkan akan menjadi bagian integral dari implementasi program keselamatan yang efektif. Setelah berhasil menyelesaikan kursus ini, peserta akan memiliki kompetensi yang diperlukan seperti : 1. Memahami bagaimana pengangkutan kargo yang aman termasuk barang berbahaya yang dilarang dalam

ketentuan SARP ICAO. 2. Mengidentifikasi peran dan tanggung jawab Negara dalam mengelola pengangkutan kargo udara yang aman serta rantai pasokan pendukung, 3. Menerapkan prinsip-prinsip manajemen keselamatan untuk meningkatkan kinerja keselamatan operasi terkait pengangkutan kargo udara termasuk barang berbahaya, 4. Melakukan evaluasi kemampuan operator untuk mengangkut kargo dengan aman melalui udara. Pelatihan ini dilakukan secara virtual dengan menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa internasional, dengan durasi lima hari.

ALASAN INDONESIA MENJALIN KERJASAMA DENGAN ICAO MELALUI SKEMA ICAO-DCTP

Ambisi Indonesia Untuk Menetapkan Standar Penerbangan Sipil Global Sejalan Dengan Kepentingan Nasional

Indonesia berperan sebagai negara anggota ke-57 yang bergabung dengan ICAO pada tanggal 27 April 1950. Indonesia pernah terpilih menjadi anggota dewan ICAO untuk pertama kalinya terpilih sebagai anggota Dewan ICAO bagian III pada tahun 1962 melalui pertemuan Sidang ke-14 Majelis ICAO di Roma. Indonesia sebagai negara kepulauan tentu saja beranggapan bahwa pemanfaatan wilayah udara merupakan bentuk kemajuan, karena dapat mempercepat laju mobilisasi. Sehingga Indonesia terus berfokus pada pengembangan infrastruktur penerbangan dan seiring berjalannya waktu dari masa ke masa membuat permintaan dan kebutuhan akan penerbangan menjadi sangat tinggi.

Kebutuhan akan transportasi udara yang begitu tinggi tidak terlepas dari masalah, permasalahan transportasi udara menjadi sangat penting dan fokus perhatian bagi setiap negara di dunia. Sebab seiring dengan adanya perkembangan infrastruktur transportasi udara yang menjadi sangat maju dari tahun

⁹ Stephan Haggard and Beth A. Simmons, "Theories of International Regimes," *International Organization* 41, no. 3 (1987): 491–517, <https://doi.org/10.1017/S0020818300027569>.

¹⁰ Frisca Alexandra and Dadang Ilham Kurniawan Mujiono, *Pengantar Diplomasi; Sejarah, Teori Dan Studi Kasus*, Universitas Mulawarman, 2019.

ke tahun hingga saat ini tidak terlepas dari masalah yang ditimbulkan.

Sebagai pelaku di bidang transportasi udara tentu saja Indonesia harus terus berusaha, menjaga maupun meningkatkan keselamatan penerbangan. Sehingga untuk dapat mewujudkan tujuan tersebut salah satu usaha Indonesia direalisasikan dengan selalu aktif pada setiap pelaksanaan misi yang ditetapkan ICAO bagi penerbangan sipil dunia dan melakukan kerjasama dengan ICAO. Sehingga dengan demikian diharapkan memberikan dampak positif terhadap keseluruhan penerapan standar dan rekomendasi regulasi berupa kerjasama peningkatan, pemantauan, pengintaian, pendidikan atau pelatihan bagi seluruh komunitas penerbangan sipil nasional. Tentunya, seiring dengan peningkatan keselamatan penerbangan domestik, hal ini juga akan berdampak pada peningkatan pengguna transportasi udara yang pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Dengan kekuatan penerbangan nasional yang selalu berusaha menjaga tingkat keselamatan yang tinggi, maka diharapkan suatu saat Indonesia akan menjadi pemain handal di pasar penerbangan internasional. Apabila Indonesia sudah menjadi salah satu negara yang diandalkan pada pasar penerbangan internasional maka Indonesia merasa perlu untuk menyuarkan kepentingan nasionalnya melalui penetapan standar penerbangan sipil internasional yang sesuai dengan kepentingan nasional Indonesia.

Indonesia Mendukung Program SDGs ICAO “No Country Left Behind”

Saat dilakukannya audit USOAP oleh ICAO maka terlihat adanya perkembangan yang menjadi lebih baik terkait transportasi udara Indonesia.¹¹ Pada

¹¹ Wiranti Permata Hati, Skripsi : *Implementasi International Standar Recommended Practices*

tahun 2014 dan 2016 audit USOAP yang dilakukan oleh ICAO memperlihatkan bahwa tingkat compliance Indonesia berada di angka 45 persen dan 50 persen, yang mana angka ini jauh dibawah rata-rata internasional yang ditetapkan oleh ICAO, yakni berada di angka 60 persen.¹² Dengan berbagai upaya yang dilakukan Indonesia salah satunya selalu aktif menerapkan berbagai standar regulasi dari ICAO maka di tahun 2018, ICAO kembali melakukan audit USOAP dan hasilnya tingkat compliance Indonesia berada di angka 80 persen. Angka ini meningkat pesat, berada diatas rata-rata internasional.¹³

Tentu saja ini merupakan prestasi yang membanggakan bagi Indonesia, sebab Indonesia melalui berbagai upaya dapat mengatasi masalah transportasi udara yang dulunya dianggap buruk oleh berbagai negara di dunia, namun kini berada diatas rata-rata dunia. Tentu saja Indonesia merasa bahwa upaya yang dilakukan dengan menerapkan berbagai standar regulasi yang direkomendasikan oleh ICAO memberikan dampak positif terhadap transportasi udara di Indonesia.¹⁴ Dengan demikian maka Indonesia juga ingin memperlihatkan bahwa Indonesia mampu meningkatkan kualitas SDM di bidang transportasi udara melalui upaya tersebut.

(ISRP/ SARPs D AND) Terhadap Bandara Sultan Thaha Dalam Jambi Yang Diatur International Civil Aviation Organization (ICAO), (Indralaya : UNSRI, 2022), Hal. 2-4

¹² investor.id. “Indonesia Peringkat 55 Keselamatan Penerbangan ICAO”. <https://investor.id/archive/indonesia-peringkat-55-keselamatan-penerbangan-icao>. Diakses 27 Februari 2023

¹³ ap1.co.id. “Peringkat Keselamatan Penerbangan RI Melesat Naik”. <https://ap1.co.id/id/information/news/detail/peringkat-keselamatan-penerbangan-ri-melesat-naik-ke-posisi-55#:~:text=Berdasarkan%20hasil%20audit%20Universal%20Safety,ICAO%20sebesar%2064%2C71%20persen>. Diakses 28 Februari 2023

¹⁴ Ibid.

Sehingga selaras dengan hal itu maka Indonesia ingin mendukung kampanye yang dilakukan ICAO yaitu “No Country Left Behind”. kampanye ini merupakan program ICAO berdasarkan SDGs poin ke empat tentang Pendidikan yang berkualitas di bidang transportasi udara dan poin ke tiga belas tentang penanganan perubahan iklim melalui pengurangan emisi karbon yang dihasilkan pesawat.¹⁵ Melalui kampanye ini Indonesia ingin membantu memberikan pelatihan kepada berbagai negara anggota ICAO terutama negara berkembang agar tidak ada negara yang tertinggal terkait kualitas SDM di bidang transportasi udara. Bantuan pelatihan ini tentu saja berdasarkan penilaian audit USOAP ICAO, yang menyatakan bahwa Indonesia berhasil dalam mengatasi masalah transportasi udara, sehingga perlu adanya berbagi informasi dan pelatihan kepada negara anggota ICAO.¹⁶

Implementasi SARP ICAO yang efektif dan berjalan dengan harmonis akan mendukung tingkat keberhasilan pengembangan pada sektor penerbangan. Sehingga saat ini seluruh negara mulai menuju agenda 2030 yang ambisius untuk merealisasikan pembangunan yang berkelanjutan (SDGs). ICAO merasa penting bagi setiap negara anggota yang telah berhasil memahami dan menerapkan standar ICAO untuk tidak hanya mendapatkan keuntungan dari konektivitas global.¹⁷ Tetapi negara harus terlebih dahulu berkomitmen membantu sesama negara dalam bidang transportasi udara untuk memastikan bahwa setiap negara

dapat menerapkan SARP ICAO. Serta berbagai kebijakan terkait keselamatan penerbangan, efisiensi, keamanan, pembangunan ekonomi dan kinerja lingkungan, menjadi bagian didalam undang-undang di masing-masing negara.

No Country Left Behind bertujuan untuk mendorong dan meningkatkan kesadaran setiap negara bahwa semuanya dapat menjadi lebih efektif dengan bekerja sama untuk menarik hubungan terkait prioritas penerbangan. ICAO menilai saat dimulainya perjalanan yang dijalin bersama dengan berbagai negara anggota, maka ada janji yang perlu disepakati bahwa setiap negara anggota perlu berjanji tidak akan ada yang tertinggal. Janji ini menjadi benang merah pada agenda 2030 yang akan diwujudkan dengan kampanye No Country Left Behind.¹⁸ Ini menjadi langkah yang penting untuk membantu negara dan pemangku kepentingan pembangunan guna menumbuhkan pemahaman baru, tentang pentingnya peran penerbangan dalam mendorong terciptanya sebuah konektivitas global serta pembangunan berkelanjutan.

Profiling Transportasi Udara Indonesia Secara Internasional

salah satu Indonesia memperbaiki citra buruk transportasi udara adalah dengan cara bekerja sama dengan ICAO melalui skema ICAO-DCTP, pada skema kerjasama ini Indonesia akan memberikan pelatihan terkait isu-isu yang sedang diperbincangkan oleh seluruh dunia.¹⁹

¹⁵ antaranews.com. “Indonesia dukung ICAO lanjut beri pelatihan penerbangan”. <https://www.antaranews.com/berita/3187501/indonesia-dukung-icao-lanjut-beri-pelatihan-penerbangan-sampai-2026>. Diakses 3 Maret 2023

¹⁶ news.detik.com. “ICAO Ganjar Indonesia Penghargaan Terkait Keselamatan Penerbangan”. <https://news.detik.com/berita/d-4029476/icao-ganjar-indonesia-penghargaan-terkait-keselamatan-penerbangan>. Diakses 4 Maret 2023

¹⁷ Burkina Faso et al., “Www.Icao.Int,” n.d.

¹⁸ icao.int. “ICAO’s No Country Left Behind initiative successfully delivered a safer and more secure global flight network”. <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAOs-No-Country-Left-Behind-initiative-successfully-delivered-a-safer-and-more-secure-global-flight-network.aspx>. Diakses 5 Maret 2023

¹⁹ bpsdm.dephub.go.id. “Indonesia - ICAO Developing Countries Training Programme (DCTP)”. <https://bpsdm.dephub.go.id/v2/public/publikasi/siaran-pers/indonesia-icao-developing-countries-training-programme-dtcp>. Diakses 11 Maret 2023

Melalui pelatihan ini Indonesia akan membuktikan bahwa negara ini mampu bersaing dengan negara lainnya dalam mengatasi masalah transportasi udara. Sehingga ini merupakan alasan kedua Indonesia untuk mau menjalankan kerjasama melalui skema ICAO-DCTP.

Diharapkan nantinya dengan berjalannya program pelatihan melalui skema ICAO-DCTP, akan menjadi pembuktian bahwa Indonesia mampu memberikan pelatihan kepada banyak negara terutama negara anggota ICAO. Tentu saja ini akan menciptakan profiling Indonesia terkait transportasi udara di skala internasional menjadi lebih baik dan disegani oleh berbagai negara. Tidak hanya berhenti sampai disitu saja, tetapi harapannya dimasa yang akan datang, sdm dari berbagai negara akan tertarik untuk menjalani pelatihan serta peningkatan kualitas sdm pada bidang transportasi udara mereka di sekolah-sekolah yang bergerak pada bidang transportasi udara di Indonesia.

Total ada delapan unit pelaksana teknis matra udara di Indonesia, kedelapan sekolah tersebut adalah : 1. PPI Curug, 2. Poltekbang Surabaya, 3. Poltekbang Makassar, 4. Poltekbang Medan, 5. Poltekbang Jayapura, 6. Poltekbang Palembang, 7. API Banyuwangi dan 8. BP3 Curug. Kedelapan unit ini sudah diakui oleh ICAO sehingga layak untuk memberikan pelatihan secara domestik maupun internasional terkait peningkatan kualitas sdm transportasi udara. Apabila sdm dari berbagai negara berminat dan tertarik untuk menjalani pelatihan dan peningkatan kualitas sdm nya di Indonesia. Maka tentu saja ini akan medatangkan pertumbuhan ekonomi bagi negara, sebab mereka yang akan menjalani pelatihan di sekolah transportasi udara tersebut tentu harus membayar biaya sekolahnya. Dengan demikian ini menjadi pemasukan bagi negara.

Strategi Indonesia Menjadi Anggota Dewan ICAO Pada Pemilihan Tahun 2025

Terlihat bahwasanya setiap tahun selalu terjadi pertumbuhan jumlah penumpang dan barang. Sebagai negara yang mengandalkan moda transportasi udara sebagai salah satu penunjang pertumbuhan ekonomi, dengan total jumlah bandar udara, penumpang sebagai pengguna moda transportasi udara, dan barang, maka sebagai negara anggota ICAO Indonesia ingin untuk dapat menjadi bagian dari Dewan ICAO. Sebab Indonesia merasa perlu menyampaikan masukan dan membuat regulasi yang sekiranya sesuai dari permasalahan yang dihadapi oleh Indonesia.²⁰ Anggota Dewan ICAO dalam melaksanakan tugasnya di organisasi ini, dibagi menjadi 3 kategori yang mana pembagian nya menyesuaikan dengan tugas yang akan dilaksanakan sebagai berikut :

1. Kategori I adalah negara yang sangat berkepentingan dengan angkutan udara. Dan klasifikasi negara-negara tersebut mewakili mayoritas negara yang termasuk produsen utama penerbangan sipil di dunia. Seperti Prancis selaku pengguna dan pembuat pesawat komersil terkemuka di dunia yakni Airbus dan Boeing dari Amerika Serikat, 2. Kategori II merupakan negara dengan kontribusi besar terhadap setiap fasilitas untuk navigasi udara penerbangan sipil internasional. Contoh dari negara tersebut adalah negara yang ditetapkan untuk memiliki kendali terhadap Wilayah Informasi Penerbangan (FIR). Fungsi FIR dalam dunia penerbangan adalah sebagai layanan informasi penerbangan dan flight alert bagi yang ingin melakukan perjalanan ke suatu negara, negara yang menguasai

²⁰ infopublik.id. "Kemajuan Penerbangan Indonesia Diakui Internasional, Siap Jadi Anggota Tetap ICAO". <https://infopublik.id/kategori/nasional-ekonomi-bisnis/632892/kemajuan-penerbangan-indonesia-diakui-internasional-siap-jadi-anggota-tetap-icao>. Diakses 12 Maret 2023

FIR, maka negara tersebut berhak mengatur wilayah udara negara kecil atau beberapa negara. yang belum memiliki FIR. 3. Kategori III adalah negara yang letak geografisnya seperti wilayah udara yang luas. Negara-negara wilayah udara besar merupakan bagian terbesar dari negara-negara kepulauan yang kondisinya berdekatan dengan laut.²¹ Sehingga kategori III merupakan tempat yang sesuai dengan Indonesia sebagai anggota dewan ICAO.

Indonesia terpilih sebagai anggota dewan ICAO sejak tahun 1962 ICAO Indonesia berstatus Kategori III. Pada tahun-tahun berikutnya, Indonesia terpilih sebagai anggota Dewan ICAO hingga tahun 2001.²² Setelah itu Indonesia tidak pernah terpilih lagi pada periode pemilihan selanjutnya hingga sampai saat ini. Disebabkan Indonesia yang pernah terpilih menjadi anggota dewan ICAO maka negara menyadari keuntungan-keuntungan yang di dapat sebagai negara anggota dewan ICAO.

Beberapa keuntungan yaitu tujuan utamanya tentu saja Indonesia bisa memperjuangkan berbagai kepentingan Indonesia masuk ke dalam forum ICAO. Tidak hanya sampai disitu saja tetapi ada lima keuntungan lainnya yang didapat oleh Indonesia apabila terpilih menjadi anggota dewan ICAO.

Keuntungan tersebut adalah : 1. Apabila Indonesia terpilih menjadi anggota dewan ICAO maka Indonesia bisa menampung para ahlinya di kantor Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, 2. Indonesia sebagai anggota Dewan akan terlibat langsung dalam

pembentukan berbagai kebijakan terkait penerbangan sipil internasional, 3. Indonesia dapat mengikuti berbagai perkembangan dan kemajuan di penerbangan sipil internasional, 4. Indonesia ingin mempromosikan pesawat RAI R80 buatan Indonesia dengan teknologi canggih. Terlepas dari itu, keunggulan pesawat ini tentu saja irit bahan bakar dan dapat dioperasikan pada bandara kecil, dengan jumlah penumpang yang banyak, 5. Indonesia bisa mendorong semua negara pengguna transportasi udara agar menggunakan bahan bakar avtur yang ramah lingkungan. Selaras dengan tujuan tersebut maka ini sebagai program upaya konservasi lingkungan, dan akan sangat menguntungkan bagi Indonesia yang memiliki banyak sumber biofuel.²³

Atas dasar berbagai keuntungan yang akan di dapat maka Indonesia terus berupaya dengan berbagai strategi untuk dapat terpilih kembali sebagai anggota dewan ICAO. Salah satu strategi yang dilakukan Indonesia adalah dengan selalu berupaya meningkatkan hubungan dengan ICAO, dan cara untuk mempererat hubungan dengan ICAO yaitu dengan terus berperan aktif pada setiap program yang ada di ICAO, kemudian Indonesia selalu aktif menerapkan berbagai regulasi, navigasi penerbangan sipil ICAO.

SIMPULAN

ICAO berkontribusi besar pada eksistensi penerbangan nasional maupun internasional. ICAO menetapkan standar dan prosedur yang ketat bagi keamanan penerbangan, mengingat masalah transportasi udara adalah masalah yang krusial. Jika keamanan dan keselamatan penerbangan terpenuhi, maka hal ini akan berimplikasi pada pertumbuhan ekonomi sebuah negara. Oleh sebab itu, kehadiran ICAO dinilai sangat strategis dan menguntungkan bagi sektor penerbangan sebuah negara. Sehingga sampai dengan

²¹ Claudio Yayang Galeh Pangestu. Op.cit. Hal 468

²² bisnisnews.id. "Diplomasi Kepentingan Nasional Dalam Kerja Sama Penerbangan Sipil Internasional di ICAO". <https://bisnisnews.id/detail/berita/diplomasi-kepentingan-nasional-dalam-kerja-sama-penerbangan-sipil-internasional-di-icao>. Diakses 13 Maret 2023

²³ Claudio Yayang Galeh Pangestu. Op.cit

saat ini ICAO telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pengembangan penerbangan sipil internasional. ICAO memiliki 18 Annex sebagai pedoman bagi setiap negara internasional agar dapat menjalankan bidang transportasi udara sesuai dengan aturan keselamatan penerbangan sipil. Tidak hanya menerapkan regulasi, ICAO juga akan mengawasi setiap negara untuk memastikan apakah sudah menerapkan regulasi tersebut sesuai dengan ketentuan. Kemudian ICAO membantu mengatasi berbagai masalah di bidang transportasi udara setiap negara anggotanya. Organisasi ini memiliki 190 negara anggota, Indonesia merupakan bagian dari negara anggota ICAO.

Implementasi program kerjasama Indonesia dengan ICAO melalui skema ICAO-DCTP dilaksanakan melalui tiga program utama, pertama ada program CORSIA, program CORSIA ini tercipta sesuai dengan ketentuan pada annex 16 tentang perlindungan lingkungan. Melalui program ini ICAO mengharapkan adanya pemahaman oleh setiap negara mengenai cara-cara pengimbangan dan pengurangan emisi karbon yang dihasilkan oleh penerbangan internasional. Yang kedua ada program ACSM, program ini berupa pelatihan guna memberi pemahaman mengenai penanganan kargo udara yang aman, sebab penerbangan tidak hanya sebatas angkutan manusia saja, tetapi juga berkaitan dengan barang sehingga diperlukan pemahaman dan cara-cara yang tepat sesuai dengan regulasi untuk memastikan penanganan kargo yang aman. melalui implementasi dari program ini diharapkan akan menyediakan personel yang kompeten pada bidang otoritas penerbangan sipil, dalam memelihara program keselamatan barang berbahaya. Program ketiga yaitu AFFE, Program pelatihan ini akan memberikan peningkatan pengetahuan para pekerja dibidang transportasi udara. Tentang bagaimana menangani kebakaran akibat

dari adanya kecelakaan pesawat di area bandar udara, karena penanganan kebakaran pada pesawat, akan berbeda dengan penanganan kebakaran pada property lainnya seperti bangunan dan sejenisnya. Diperlukan bahan kimia berupa busa khusus untuk dapat memadamkan api dengan cepat, namun penggunaan bahan kimia ini tentu saja memiliki dampak terhadap lingkungan. Pada pelatihan ini setiap SDM dari berbagai negara terutama negara berkembang, akan dilatih tentang penggunaan busa kimia tersebut.

Kerjasama Indonesia dengan ICAO melalui skema ICAO-DCTP tentu dijalankan bukan tanpa alasan, karena tentu saja melalui kerjasama kedua pihak ingin mencapai kepentingannya. Alasan Indonesia menjalankan kerjasama ini dikarenakan Indonesia sebagai negara anggota ICAO ingin berkontribusi pada sektor penerbangan sipil internasional, kemudian ada rencana jangka panjang yang harapannya dapat terwujud dimasa yang akan datang. Alasan pertama Indonesia mendukung program SDGs ICAO, di implementasikan melalui kampanye “No Country Left Behind”. Melalui kampanye ini ICAO ingin agar negara anggota yang dianggap telah berhasil dalam menerapkan tingkat keselamatan di negaranya agar mau bekerjasama membantu negara anggota lainnya agar tidak ketinggalan mengenai pendidikan berupa pelatihan peningkatan kualitas SDM dibidang transportasi udara. Alasan kedua, Indonesia ingin menumbuhkan citra positif transportasi udara yang dianggap buruk oleh berbagai negara dikarenakan tingkat keselamatan penerbangan Indonesia dimasa lalu sangat jauh dibawah rata-rata. Sehingga melalui kerjasama ini, Indonesia ingin memperlihatkan bahwasanya tingkat keselamatan penerbangan Indonesia saat ini sudah berada diatas rata-rata internasional dibuktikan melalui hasil audit ICAO. Dengan meningkatkan citra positif Indonesia dan terus berkontribusi pada

setiap kegiatan ICAO, maka akan menumbuhkan kepercayaan berbagai negara terhadap transportasi udara Indonesia, dan selaras dengan tujuan tersebut maka ini akan menjadi strategi Indonesia menjadi anggota dewan ICAO pada pemilihan di tahun 2025. Dengan meningkatkan citra positif dan kontribusi Indonesia pada penerbangan sipil internasional, Indonesia berharap berbagai negara anggota ICAO mau memilih Indonesia sebagai anggota dewan ICAO.

DAFTAR PUSTAKA

- A Moegandi. 1996. *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta
- Adi Kusumaningrum, *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional* (Malang: UB Press, 2018).
- Alan E Diehl, *Air Safety Investigators: Using Science To Save Lives-One Crash At A Time* (Xlibris, 2013).
- Anthony Aust, 1999 , *Modern Treaty Law and Practice* , London: Cambridge University Press, hlm 144
- Astri Rumondang Banjarnahor, *Manajemen Transportasi Udara* (Medan: Yayasan Kita Menulis, 2021).
- Challons, Michael, 'The ICAO technical assistance programme – today and tomorrow,' *ICAO Bulletin*, 39, November 1984.
- David Mackenzie, *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization* (Toronto Buffalo London: University of Toronto Press Incorporated, 2010).
- Frisca Alexandra and Dadang Ilham K Mujiono, *Pengantar Diplomasi, Sejarah, Teori dan Studi Kasus* (Samarinda: Mulawarman University PRESS, 2019).
- Jose Sanchez Alarcos Ballesteros, *Improving Air Safety through Organizational Learning* (Madrid: Ashgate Publishing Limited, 2007).
- K. Martono, 1995, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional Buku Kedua* Bandung: Mandar Maju, hlm.171
- MacKenzie, David. 'An "Ambitious Dream": The Chicago Conference and the Quest for Multilateralism in International Air Transport,' *Diplomacy and Statecraft*, 2, July 1991.
- Riyan Firdiansyah, *Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan* (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2017).
- Ruwantissa Abeyratne, *Regulation of Commercial Space Transport The Astrocizing of ICAO* (Canada: Springer Cham Heidelberg, 2015).
- Weber Ludwig, *International Civil Aviation Organization* (Kluwer Law International 2007).
- Willyam A. Saroinsong, *Pengaturan Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara Berdasarkan Hukum Internasional dan Hukum Nasional*, (Depok:Fakultas Hukum UI, 2008), hal. 72
- Anggraeni, N. P. (2009). *Convention on International Civil Aviation. Indonesia Journal of International Law* Volume 6 No.4, 56.
- bpsdm.dephub.go.id. "Indonesia - ICAO Developing Countries Training Programme (DTCP)".<https://bpsdm.dephub.go.id/v2/public/publikasi/siaran-pers/indonesia-icao-developing-countries-training-programme-dtcp>. Diakses 11 Maret 2023

- Claudio Yayang Galeh Pangestu, "Penyebab Kegagalan Indonesia Menjadi Anggota Dewan International Civil Aviation Organization 2016-2019," *EJournal Ilmu Hubungan Internasional* Volume 8, no. 1 (2020): hal.75
- Dempsey, P.S. (1987) 'The role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination & Dispute Resolution, 20 J. Air L. & Com. Wheatcroft, S. (1964) , Volume 52.
- Dempsey, Paul Stephen. "Compliance & Enforcement in International Law: achieving global uniformity in aviation safety, North Carolina," *Journal of International Law and Commercial Regulation* (Fall 2004). Hal 12.
- dephub.go.id. "Menhub Bertemu Dengan Pimpinan ICAO dan Boeing, Ditawari Jadi Anggota Dewan ICAO Hingga Diskusi Kebutuhan Pesawat di Indonesia". <https://dephub.go.id/post/read/menhub-bertemu-dengan-pimpinan-icao-dan-boeing-ditawari-jadi-anggota-dewan-icao-hingga-diskusi-kebutuhan-pesawat-di-indonesia>. Diakses 13 Maret 2023
- Ifatca.org. "The Standard making process". <https://www.ifatca.org/about-ifatca/icao-activities/making-standards-and-recommended-practices-sarps/making-sarps-how-does-it-work/>, Diakses 19 Oktober 2022.
- ICAO doc. A35-WP/55, EX/18, "Report on the ICAO Universal Security Audit Programme".
- Ifatca.org. "Air Navigation Commission". <https://www.ifatca.org/about-ifatca/icao-activities/air-navigation-commission/>, Diakses 20 Oktober 2022.
- ICAO. SARPs - Standards and Recommended Practices. SARPs - Standards and Recommended Practices – ICAO : <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>
- Icao.int. "Global Aviation Training", <https://www.icao.int/training/Pages/TPP-Programme-Description.aspx>. Diakses 4 Februari 2023
- icao.int. "ICAO's No Country Left Behind initiative successfully delivered a safer and more secure global flight network". <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAOs-No-Country-Left-Behind-initiative-successfully-delivered-a-safer-and-more-secure-global-flight-network.aspx>. Diakses 5 Maret 2023
- Icao.int. "Technical Cooperation", <https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/default.aspx>. Diakses 4 Februari 2023
- Ida Kurnia, "Ida Kurnia,S.H.,M.Hum. Dosen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Jakarta, Sedang Menempuh Studi Program Doktor Pada Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta. 117," *Jurnal Hukum Prioris* Volume 2, no. 2 (2009): hal.24.
- itda.ac.id. "Loss of Aircraft Control, Penyebab Kecelakaan Pesawat Terbang". <https://www.itda.ac.id/portal/blog/detail/607/loss-of-aircraft-control-penyebab-kecelakaan-pesawat-terbang>. Diakses 5 Maret 2023
- M Saeri, "Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik," *Jurnal Transnasional* Volume 3, no. 2 (2012): 1–19,

<https://transnasional.ejournal.unri.ac.id/index.php/JTS/article/viewFile/70/64>.

Primadi Candra Susanto and Yulianti Keke, "Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) Pada Penerbangan Indonesia," *Aviasi : Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan* Volume 16, no. 1 (2020): 53–65, <https://doi.org/10.52186/aviasi.v16i1.23>

skybrary.aero. "ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)". <https://www.skybrary.aero/articles/icao-universal-safety-oversight-audit-programme-usoap>, Diakses 19 Oktober 2022.

sky Brary, ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme, diakses dari https://www.skybrary.aero/index.php/ICAO_Universal_Safety_Oversight

_Audit_Programme. Diakses 30 Januari 2023

Stephan Haggard and Beth A. Simmons, "Theories of International Regimes," *International Organization* Volume 41, no. 3 (1987): 491–517, <https://doi.org/10.1017/S0020818300027569>

Steven Truxal, "The ICAO Assembly Resolutions on International Aviation and Climate Change : An Historic Agreement, a Breakthrough Deal and the Cancun Effect", (2011), *Air and Space Law*, Volume 36, Issue 3, hlm. 217-242, <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/36.3/AI LA2011024>

Yessi Olivia, "Level Analisis Sistem Dan Teori Hubungan Internasional," *Jurnal Transnasional* Volume 5, no. 1 (2013): 896–912, <https://transnasional.ejournal.unri.ac.id/index.php/JTS/article/view/1796>.