

**IMPLIKASI YURIDIS DARI RATIFIKASI PIAGAM ASEAN  
TERHADAP PERDAGANGAN JASA PENERBANGAN DI  
INDONESIA DALAM RANGKA MENUJU ASEAN ECONOMIC  
COMMUNITY TAHUN 2015**

**Oleh :**

**FERDI**

Fakultas Hukum Universitas Andalas, Padang

**Abstrak**

Piagam ASEAN merupakan instrumen hukum yang menggantikan Deklarasi Bangkok tahun 1967. Indonesia telah meratifikasi Piagam ASEAN melalui Undang-Undang No. 38 tahun 2008. Adanya ratifikasi Piagam ASEAN ini oleh Indonesia tentu memberikan pengaruh yang signifikan terhadap jasa penerbangan di Indonesia karena munculnya berbagai ketentuan dan regulasi yang harus diselaraskan dengan komitmen perjanjian di ASEAN. Misalnya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan beserta turunannya perlu diselaraskan dengan munculnya konsep liberalisasi perdagangan jasa penerbangan melalui "Open Sky".

**Abstract**

*The Asean Charter is a legal instrument that replaces the Bangkok Declaration in 1967. Indonesia has ratified the ASEAN Charter by Law No. 38 in 2008. The existence of the Charter's ratification by Indonesia would have a significant influence on aviation services in Indonesia because of the emergence of various rules and regulations that must be synchronized with the commitments in the agreement ASEAN. For example Law No. 1 Year 2009 and its derivatives should be aligned with the emergence of the concept of trade liberalization of air services through the "Open Sky"*

**Kata Kunci :** Implikasi Yuridis, Ratifikasi, Piagam ASEAN, Perdagangan Jasa Penerbangan; dan Komunitas Ekonomi ASEAN

**A. Pendahuluan**

**1. Latar Belakang**

Setelah 40 tahun berdirinya ASEAN, saat ini anggotanya telah meliputi 10 negara dengan jumlah penduduk lebih dari setengah milyar dan tingkat pertumbuhan ekonomi 5,8% dan total GDP sebesar lebih dari US \$ 1000 milyar pada tahun 2006 dan terus mengalami peningkatan di

berbagai bidang.<sup>1</sup> Dewasa ini jumlah penduduk ASEAN semakin terus bertambah dan menunjukkan peningkatan sehingga lalu lintas perdagangan serta kerjasama antar Negara anggota ASEAN semakin terus bertambah dan berkembang. Akibatnya ASEAN merupakan suatu potensi pangsa pasar yang luar biasa sehingga menjadi incaran dari banyak Negara lain di luar ASEAN sendiri.

Seiring dengan perkembangan ASEAN maka pada KTT ASEAN ke-13 di Singapura tanggal 19-22 November 2007 menjadi tonggak fundamental perubahan penting dalam organisasi ini. Hal ini disebabkan dengan telah ditandatanganinya dua dokumen penting dalam rangka kerjasama ASEAN yaitu **Piagam ASEAN (ASEAN Charter)** dan **Cetak Biru Komunitas ASEAN (ASEAN Community)**. Piagam ASEAN (*ASEAN Charter*) sendiri baru berlaku pada tanggal 15 Desember 2008 setelah melalui ratifikasi dari seluruh Negara-negara anggota ASEAN termasuk Indonesia sehingga telah mensahkan sebuah piagam yang membuat blok regional itu menjadi sebuah lembaga yang sah untuk pertama kalinya dalam sejarah empat dekade sejak pendiriannya.

Kemudian pada perkembangannya muncullah ide bersama para pemimpin negara anggota ASEAN untuk membuat suatu “Komunitas ASEAN” (*ASEAN Community*) pada tahun 2015 yang meliputi 3 (tiga) pilar yaitu Komunitas Politik Keamanan ASEAN (ASPC), Komunitas Ekonomi ASEAN (AEC) dan Komunitas Sosial Budaya ASEAN (ASCC). Awalnya pembentukan Komunitas ASEAN (*ASEAN Community*) ini dimulai pada tahun 2003 yang akan dicanangkan pada tahun 2020. Namun pada KTT ASEAN di Cebu (Philipina) tahun 2007 para pemimpin ASEAN telah bersepakat untuk memajukan pembentukan Komunitas ASEAN menjadi tahun 2015.

Dari ketiga pilar ini isu yang paling krusial adalah menyangkut ide untuk membuat suatu “Komunitas Ekonomi ASEAN” yang terintegrasi

---

<sup>1</sup>Ade Maman Suherman, *Organisasi Internasional dan Integrasi Ekonomi Regional dalam Perspektif Hukum dan Globalisasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hlm. 147.

(*ASEAN Economic Community/AEC*) sebagaimana pasar tunggal dalam Masyarakat Uni Eropa. Komunitas Ekonomi ASEAN ini bertujuan dalam jangka panjang akan menuju ke pasar tunggal ASEAN (*single market*) yang akan dicanangkan pada tahun 2015 dimana berbagai sektor perdagangan baik barang, *jasa (khususnya jasa penerbangan)* dan lainnya akan diberikan kemudahan arus lalu lintasnya (liberalisasi).

Indonesia sendiri telah ikut menandatangani Piagam ASEAN (*ASEAN Charter*) tahun 2008 bahkan telah meratifikasinya melalui Undang-Undang No. 38 tahun 2008 tentang Pengesahan (Ratifikasi) Piagam ASEAN. Selain itu Indonesia juga ikut serta terlibat dalam membuat Cetak Biru Komunitas ASEAN (*ASEAN Community Blue Print*). Ratifikasi Piagam ASEAN melalui Undang-Undang No. 38 tahun 2008 tersebut berakibat Indonesia secara hukum “terikat dengan isi perjanjian” tersebut termasuk mendorong pembentukan pasar tunggal bersama di kawasan ASEAN khususnya di bidang perdagangan jasa penerbangan (*aviation*).

Dewasa ini, bisnis penerbangan merupakan jasa yang semakin berkembang dan melaju dengan pesat seiring dengan kemajuan teknologi. Maraknya penggunaan jasa lalu lintas melalui udara yang lebih cepat dan efektif dibandingkan transportasi darat maupun laut menjadi pilihan banyak orang memilih sarana angkutan udara. Pesawat-pesawat udarapun jumlahnya semakin meningkat dengan pesat dengan melayani jalur-jalur penerbangan antar kota bahkan Negara yang frekuensinya terus bertambah. Sektor ini telah menghasilkan pendapatan yang besar. Terutama bagi Negara-negara ASEAN dengan pangsa pasar yang luas dan jumlah penduduk yang banyak merupakan pasar potensial bagi sektor penerbangan. Arus lalu lintas penerbangan antar sesama anggota ASEANpun juga semakin meningkat dewasa ini.

Selanjutnya Negara-negara ASEAN membuat kesepakatan untuk mengadakan liberalisasi penerbangan yang dikenal dengan “***Open Sky Policy***”. Para Menteri Perhubungan ASEAN sudah diminta untuk mulai mempersiapkan jalur-jalur udara (*road map*) yang akan dibuka nantinya.

Kesepakatan “*open sky*” tersebut akan menjadi suatu terobosan maju di mana “*open sky*” akan menjadi tonggak sejarah dimulainya liberalisasi khususnya penerbangan secara regional di Benua Asia karena selama ini kerjasama penerbangan lebih banyak bersifat perjanjian bilateral.

Dunia penerbangan di Indonesiapun juga terus maju dan berkembang dengan pesat terlihat di antaranya dengan semakin meningkatnya jumlah penumpang angkutan udara dari tahun ke tahun. Pada tahun 2004 jumlah penumpang domestik tercatat 24 juta orang dan internasional sebanyak 12 juta orang. Selanjutnya tahun 2005 jumlah penumpang domestik tercatat 29 juta orang dan internasional sebanyak 13 juta orang. Dan terakhir tahun 2006 lalu jumlah penumpang domestik tercatat 34 juta orang dan internasional sebanyak 14 juta orang.<sup>2</sup>

Oeh karena itu, bagi Indonesia sendiri dengan terbukanya liberalisasi perdagangan jasa penerbangan di ASEAN dengan pasar bersama untuk menuju Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community*) juga akan memberikan keuntungan. Salah satunya dengan terbukanya kesempatan bagi pesawat-pesawat udara Indonesia untuk masuk ke Negara lain (khususnya Negara anggota ASEAN lainnya) dan melakukan penerbangan di wilayah negara-negara tersebut. Selama ini, masing-masing Negara anggota ASEAN melakukan proteksi terhadap wilayah udaranya terhadap penerbangan pesawat asing sehingga pesawat-pesawat lain akan mengalami kesulitan untuk melakukan ekspansi ke Negara tersebut. Dengan adanya “*open sky*” hambatan-hambatan tersebut dapat dikurangi.

Pada sisi lain, perlunya kesiapan juga untuk Indonesia sehubungan dengan liberalisasi jasa penerbangan akan membuka lalu lintas di wilayah udara Indonesia bagi penerbangan yang akan dilakukan oleh negara-negara anggota ASEAN lainnya. Tentu saja ini akan menimbulkan dampak persaingan di dunia penerbangan nasional. Kesiapan armada udara, bandara, petugas dan maskapai penerbangan termasuk pemerintah sangat

---

<sup>2</sup>[www.bisnis.com](http://www.bisnis.com) diakses tanggal 12 Maret 2013.

diperlukan. Hal yang tak kalah pentingnya menyangkut kesiapan aturan-aturan hukum yang ada di Indonesia untuk menunjang liberalisasi ini. Dalam hal ini, adanya Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan di Indonesia merupakan ketentuan hukum yang mengatur persoalan penerbangan di Indonesia yang perlu di tinjau lebih lanjut terkait dengan liberalisasi penerbangan tersebut. Oleh karena itu, pemberlakuan liberalisasi jasa penerbangan melalui “*open sky*” tersebut memerlukan kajian yang lebih mendalam dalam rangka mempersiapkan posisi Indonesia di Komunitas Ekonomi ASEAN pada tahun 2015 yang sebentar lagi akan datang.

## **B. Metode Penelitian**

Dalam penelitian ini pendekatan yang digunakan secara dominan adalah adalah “Metode Penelitian Yuridis Normatif” yang dilakukan melalui penelitian kepustakaan, data yang dicari adalah data sekunder dengan menggunakan bahan hukum primer, sekunder, tersier dan lain-lain.<sup>3</sup> Dalam kaitannya dengan penelitian ini maka menggunakan semua publikasi hukum yang terkait dengan objek penelitian yang terdiri dari ketentuan-ketentuan atau aturan perdagangan yang berlaku di Indonesia, buku-buku teks, jurnal hukum, kamus hukum dan komentar-komentar atas putusan hakim. Selain itu juga akan digunakan bahan-bahan non hukum sepanjang relevan dan mendukung hasil penelitian.

Selanjutnya untuk melengkapi data sekunder maka diperlukan data tambahanyaitu “data primer” melalui penelitian ke lapangan dengan mewawancarai nara sumber terkait maupun para ahli di bidang permasalahan ini untuk mendapatkan keakuratan data dan bahan. Dalam hal ini, instrumen yang digunakan adalah penafsiran dan konstruksi hukum. Data tambahan sebagai pendukung di ambil dari responden, penelitian ini akan memakai metode wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara *semi-structured*, yaitu kombinasi antara pedoman

---

<sup>3</sup>Lili Rasjidi dan Liza Sonia Rasjidi, *Monograf : Filsafat Ilmu, Metode Penelitian dan Karya Tulis Ilmiah Hukum*, Bandung, 2005.

wawancara terstruktur dan tidak terstruktur<sup>4</sup> sebagai alat pengumpulan data. Data tambahan dari narasumber dikumpulkan dengan menggunakan pedoman wawancara tidak terstruktur, yaitu pedoman wawancara yang hanya memuat garis-garis besarnya saja.<sup>5</sup>Secara umum, metode wawancara ini digunakan untuk mendapatkan data dari para sumber maupun responden nantinya, bertujuan untuk mengetahui bagaimana pandangan, pemahaman dan sikap mereka dalam melihat implikasi yuridis dari ratifikasi Piagam ASEAN terhadap perdagangan jasa penerbangan di Indonesia dalam rangka menuju Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community*) pada tahun 2015 .

Penelitian lapangan diadakan di Jakarta pada Kementerian Perhubungan, Kementerian Hukum dan HAM serta Direktorat ASEAN dan Direktorat Perjanjian Hukum Kementerian Luar Negeri RI. Dalam hal ini, Kementerian Luar Negeri RI khususnya Direktorat Perjanjian Internasional Bidang Ekonomi dan Direktorat Kerjasama ASEAN juga memiliki peranan yang tak kalah penting karena mereka yang turun langsung untuk melakukan beberapa negosiasi dalam rangka merumuskan dan membentuk perjanjian pembentukan ASEAN Economic Community (AEC) sebelum ditandatangani oleh masing-masing Kepala Negara. Penelitian juga dilakukan pada Kementerian Perhubungan di Jakarta untuk mencari dan melihat berbagai ketentuan penerbangan nasional yang berlaku sekarang ini serta implementasi yang ada. Disamping itu juga dilakukan penelusuran data ke Bandung yaitu di perpustakaan Universitas Padjadjaran dimana pada perpustakaan ini banyak data dan bahan tersimpan tentang ASEAN. Namun di lain pihak, tidak menutup kemungkinan untuk melakukan penelitian di tempat lain jika ternyata memang dibutuhkan untuk menambah keakuratan data-data atau bahan yang terkait dengan topik penelitian ini.

---

<sup>4</sup> S. Arikunto, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta :Penerbit Bina Aksara, 1983, hlm. 128.

<sup>5</sup> M. S. W. Sumardjono, *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian, Sebuah Panduan Dasar*, Jakarta :Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, 1996, hlm. 35.

Sebagaimana digambarkan di atas bahwa data penelitian ini terdiri atas data sekunder dan data primer maka alat pengumpulan datanya disesuaikan dengan jenis data tersebut. Studi dokumen yang menerapkan studi hukum normatif (*normative legal study*) dimana studi hukum ini disebut juga dengan kajian hukum doktrinal yaitu “kajian hukum yang obsesinya untuk adalah upaya untuk membuktikan kesahan atau kebenaran suatu putusan akal. Pembahasan terhadap ketiga permasalahan penelitian sebagaimana dikemukakan sebelumnya berkaitan dengan doktrin-doktrin atau asas-asas yang menjadi dasar instrument hukum dari landasan pembentukan ASEAN Economic Community (AEC). Termasuk juga pembahasan mengenai implikasi di bidang jasa penerbangan yang muncul bagi Indonesia dengan terlibat pada perjanjian tersebut jika ASEAN Economic Community (AEC) tersebut diberlakukan pada tahun yang akan datang.

Untuk itu diperlukan bahan-bahan hukum yakni bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan-bahan non hukum. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang mempunyai otoritas yang terdiri dari peraturan perundang-undangan, catatan resmi atau risalah dalam pembentukan suatu peraturan perundang-undangan dan putusan hakim. Dalam kaitannya dengan penelitian ini adalah semua publikasi hukum yang terkait dengan objek penelitian yang terdiri dari buku-buku teks, jurnal hukum, kamus hukum dan komentar-komentar atas putusan hakim. Selain itu juga akan digunakan bahan-bahan non hukum sepanjang relevan dan mendukung hasil penelitian.

Sedangkan data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini merupakan data primer yang bersifat mendalam sesuai dengan tujuan penelitian, oleh karena itu menurut Sumardjono metode wawancara menjadi pilihan paling tepat, sedangkan untuk data sekunder instrumen yang digunakan adalah studi dokumen. Jadi, alat pengumpulan data penelitian ini terdiri atas 2 macam yaitu wawancara dan studi dokumen.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup>M. S. WSumardjono. 1996, *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian, Sebuah Panduan Dasar*, Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hlm. 32.

Untuk memperoleh data primer dari responden, penelitian ini akan memakai metode wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara *semi-structured*, yaitu kombinasi antara pedoman wawancara terstruktur dan tidak terstruktur sebagai alat pengumpulan data.<sup>7</sup>Data primer dari narasumber dikumpulkan dengan menggunakan pedoman wawancara tidak terstruktur, yaitu pedoman wawancara yang hanya memuat garis-garis besarnya saja.<sup>8</sup> Secara umum, metode wawancara ini digunakan untuk mendapatkan data dari para sumber maupun responden nantinya, bertujuan untuk mengetahui bagaimana pandangan, pemahaman dan sikap mereka dalam melihat implikasi yuridis dari ratifikasi Piagam ASEAN terhadap perdagangan jasa penerbangan di Indonesia dalam rangka menuju Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community*) pada tahun 2015 .

Penelitian ini akan menggunakan teknik atau metode pengolahan dan “analisis data kualitatif”. Secara umum, uraian kegiatan pengolahan dan analisisnya meliputi: (1) reduksi data, (2) penyederhanaan dan penyajian data dan (3) verifikasi hasil penelitian serta penarikan kesimpulan. Kegiatan analisis data dilakukan secara simultan dengan proses pengolahan data, bahkan telah dimulai sejak awal pengumpulan data. Sebagai penelitian hukum maka analisis kualitatif yang akan dipakai adalah analisis kualitatif yang bersifat yuridis. Dengan demikian, langkah-langkah analisis data di atas hanya merupakan penyederhanaan tahapan pengolahan data.

Sedangkan data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder maupun bahan hukum tersier dalam penelitian ini digunakan untuk memperjelas teori-teori terkait dengan topik yang penulis angkat termasuk landasan instrumen hukum secara internasional yang diakui berdasarkan pada rujukan yang termuat dalam Piagam ASEAN, Konvensi Chicago tahun 1944, Konvensi Wina tahun 1969

---

<sup>7</sup>Arikunto, S., *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*, Penerbit Bina Aksara, Jakarta, 1983, hlm. 128.

<sup>8</sup> Soekanto, S., *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit UI-Press, Jakarta, 1982, hlm. 35.

tentang Perjanjian Internasional, Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan serta ketentuan-ketentuan perdagangan Indonesia lainnya.

Di lain pihak, data primer dari para nara sumber maupun responden penelitian ini nantinya digunakan untuk mempertajam dan menambah keakuratan data terkait dengan topik ini yaitu implikasi yuridis dari ratifikasi Piagam ASEAN terhadap perdagangan jasa penerbangan di Indonesia dalam rangka menuju Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community*) pada tahun 2015. Secara lebih jauh, data primer mempunyai arti penting terkait dengan implikasi perjanjian dan pembentukan Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community*) terhadap pemerintah Indonesia terutama masapakai penerbangan nasional.

### **C. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

#### **1. Implikasi Yuridis Ratifikasi Piagam ASEAN terhadap Perdagangan Jasa Penerbangan di Indonesia Dalam Rangka Menuju Komunitas Ekonomi ASEAN tahun 2015**

ASEAN Open Sky Policy merupakan kebijakan untuk membuka wilayah udara antar sesama anggota negara ASEAN. Singkat kata, ini tidak lain merupakan bentuk liberalisasi angkutan udara yang telah menjadi komitmen kepala negara masing-masing negara anggota dalam Bali Concord II yang dideklarasikan pada KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) ASEAN tahun 2003. ASEAN atau Association of South East Asia Nation, merupakan organisasi negara-negara di Asia Tenggara yang terbentuk tahun 1967 beranggotakan lima negara awal yaitu Indonesia, Singapura, Malaysia, Thailand, dan Filipina. Diikuti penambahan anggota kemudian, Brunei Darussalam (1984), Vietnam (1995), Laos dan Myanmar (1997) dengan yang terakhir Kamboja (1999). Pendirian ASEAN memang bertujuan pokok untuk kesejahteraan dan kerjasama dalam bidang ekonomi.

Dalam Bali Concord II disebutkan cita-cita terbentuknya ASEAN Economic Community 2020 dengan angkutan udara menjadi salah satu dari 12 sektor yang akan diintegrasikan pada tahun 2010. Kekuatan dari negara-negara ASEAN ini harus segera dipersatukan layaknya Eropa dengan Uni Eropa-nya untuk menghadapi tantangan dan persaingan dari negara besar Asia, seperti Cina dan India. Untuk penerbangan sendiri, tahap-tahap menuju ke arah sana mulai dilakukan. Tahun 2008 pembatasan untuk penerbangan antar ibukota negara ASEAN dihapus. Menyusul kemudian hak angkut kargo pada tahun 2009 dan diikuti hak angkut penumpang tahun 2010 dengan puncaknya ASEAN Single Aviation Market tahun 2015 yang tertuang dalam The ASEAN Air Transport Working Group: "The Roadmap for the Integration of ASEAN: Competitive Air Services Policy".

Terkait dengan mewujudkan liberalisasi penerbangan ASEAN ini menimbulkan banyak dugaan karena situasi dan kondisi tiap-tiap negara berbeda. Ada yang sangat maju dan sebaliknya beberapa negara masih dalam tahap membangun bahkan ada yang belum siap sama sekali. Kerjasama bisa menjadi timpang dan akan berakibat kelak satu pihak yang kuat akan memangsa pihak yang lemah. Singapura misalnya, telah jauh-jauh hari diwaspadai akan segera menguasai pasar jika ASEAN Open Sky terwujud. Perdana Menteri Lee Hsien Loong dalam pembukaannya pada 13th ASEAN Transport Ministers Meeting 2007, menganjurkan untuk mempercepat proses tersebut guna semakin meningkatkan perkembangan angkutan udara di regional Asia Tenggara. "Hal ini (percepatan liberalisasi penerbangan) akan menunjukkan pada dunia bahwa ASEAN dapat beraksi cepat dalam mewujudkan rencana menjadi tindakan yang konkrit."

Tidak mengherankan Singapura sangat menggebu-gebu. Dari sisi pengalaman saja, Singapura telah lama melakukan open sky sejak tahun 1960-an, dimana maskapai asal Eropa, Asia, dan bahkan Amerika Serikat bebas terbang dari dan ke Singapura. Maklum negeri kecil yang memiliki luas kurang dari provinsi Jawa Barat ini tak mungkin mengandalkan pasar domestik saja. Karena itulah Singapura membangun Changi menjadi

bandara berstandar internasional dan bercita-cita menjadikannya hub (bandara poros/pusat) dan negara-negara anggota ASEAN sebagai spoke-nya. Layanan Air Traffic Controller (ATC) juga demikian. Changi International Airport sanggup melayani lalu lintas udara di wilayah Asia Tenggara termasuk di wilayah udara Indonesia.

Dari sisi maskapai, siapa yang tidak tahu tentang Singapore Airlines (SIA). Dengan keunggulan kualitas dan kuantitas armadanya SIA dapat mewujudkan konsep reciprocal dengan baik. Lebih dari itu SIA dan juga anak perusahaannya Silk Air merupakan flag carrier dan didukung langsung oleh pemerintah Singapura sendiri yang telah menjelma menjadi macan Asia. Hampir semua negara-negara ASEAN memiliki flag carrier. Dengan dukungan keuangan dari pemerintah, persaingan menjadi tidak adil bagi maskapai swasta. Negara seperti Indonesia dengan Garuda Indonesia, Malaysia dengan Malaysia Airlines (MAS) atau Thailand dengan Thai Air diharapkan berlaku transparan dalam hal kebijakan subsidi kepada maskapai nasionalnya. Ini untuk menciptakan persaingan yang sempurna dan menguntungkan.

Meskipun demikian, ada pula maskapai swasta yang siap menghadapi tantangan ini. Air Asia misalnya. Maskapai swasta asal Malaysia ini yang memiliki bisnis jasa penerbangan murah (Low Cost Carrier/LCC) telah melakukan ekspansi ke negara-negara tetangga bahkan sebelum rencana tahap-tahapan ASEAN Open Sky dimulai. Dengan kuantitas armada yang signifikan, Air Asia melakukan ekspansi lebih jauh ke wilayah regional Asia Tenggara. Konsep penerbangan bertiket murah dengan cepat mengambil hati konsumen bahkan untuk yang terbiasa menggunakan full service flight sekalipun. Asas cabotage yang diberlakukan di negara-negara ASEAN ternyata bisa dilangkahi dengan menerapkan semacam kecabangan perusahaan di tiap-tiap negara. Ekspansi fenomenal LCC Air Asia bahkan membuat ketar-ketir maskapai Asia Tenggara yang lebih dahulu beroperasi terutama Silk Air yang dianggap sulit dikalahkan karena didukung oleh SIA. Inilah efek positif dari liberalisasi, konsumen punya kekuasaan memilih dari berbagai

banyak pilihan yang tersedia khususnya terhadap harga tiket pesawat yang sebelumnya pada awal 90-an dianggap mahal dan masih berbau monopoli karena persaingan yang masih sedikit.

Adalah sebuah keniscayaan Open Sky ASEAN ini. Era keterbukaan dan liberalisasi mau tidak mau harus dilakukan jika ingin meningkatkan prestasi. Kalau tidak justru akan mengancam industri penerbangan nasional itu sendiri yang akan semakin jauh tertinggal dengan negara-negara lain. Open Sky bukanlah sebuah ancaman, bahkan menjadi keuntungan asal pihak-pihak yang terlibat di dalamnya mempersiapkan dengan baik. Pemerintah Indonesia berhak menjadi “wasit” dalam mengatur agar Open Sky tidak menjadi bumerang. Karena dalam kenyataannya, tidak ada satupun negara yang melakukan liberalisasi penerbangan tanpa campur tangan pemerintah, bahkan pemerintah dari negara liberal seperti AS saat perundingan Open Sky antara Uni Eropa sekalipun. Pemerintah dalam hal ini departemen yang terkait harus mengeluarkan kebijakan dan regulasi yang betul-betul mendorong pelayanan dan kompetisi industri penerbangan domestik dengan tetap berpegang pada keamanan dan keselamatan penerbangan.

Belum lagi pembangunan bandara udara. Untuk menyaingi Changi jelas tidak mungkin dalam waktu singkat. Dalam ranking The World Airport Award yang dikeluarkan Skytrax, Changi menempati urutan ke-3 pada tahun 2009. Apalagi sangat besar kemungkinan Changi menjadi hub ASEAN karena sudah sangat unggul baik dari sisi teknologi, profesionalisme, dan posisinya yang strategis. Walaupun demikian dengan lapang dada, bandara-bandara di Indonesia dapat menjadi spoke, tapi spoke dalam kualitas yang mampu bersaing dengan Kuala Lumpur dan Bangkok Internasional Airport.

ASEAN Open Sky ini merupakan bagian dari tujuan dibentuknya ASEAN *Economic Community* dalam upaya meningkatkan perekonomian di kawasan dengan meningkatkan daya saing di kancah internasional agar ekonomi bisa tumbuh merata, juga meningkatkan taraf hidup masyarakat, dan yang paling utama adalah mengurangi kemiskinan. AEC merupakan

realisasi dari Visi ASEAN 2020 yaitu untuk melakukan integrasi terhadap ekonomi negara-negara ASEAN dengan membentuk pasar tunggal dan basis produksi bersama. ASEAN Open Sky Policy merupakan kebijakan untuk membuka wilayah udara antar sesama anggota negara ASEAN. Itu berarti tidak lain merupakan bentuk liberalisasi aturan dan pengaturan dalam industri penerbangan sipil internasional, khususnya pada penerbangan komersial dengan meminimalkan intervensi pemerintah dalam aktivitasnya sehingga terbukanya pasar bebas industri penerbangan yang telah menjadi komitmen kepala negara masing-masing negara anggota dalam Bali Concord II yang dideklarasikan pada KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) ASEAN tahun 2003. Soal kompetisi tersebut, menurut konsep Michael Porter mengenai *The Determinants of National Advantage*, menyatakan bahwa untuk memenangkan persaingan, suatu Negara perlu memiliki keunggulan kompetitif dengan tujuan utamanya adalah mengalahkan competitor. Namun menurut Hermawan Kartajaya, dalam Marketeers Dinner Seminar “*What’s Wrong with Michael Porter*” pada 11 November 2013 lalu teori kompetisi ini sangat kontekstual dan menjadi masukan berharga bagi perusahaan-perusahaan di era 1990-an. Hal ini dikarenakan pada masa itu pemerintah atau Negara masih sangat kuat menguasai lini kehidupan masyarakat, termasuk bisnis, sehingga tidak memungkinkan kompetisi. Monopoli industri yang terjadi di suatu Negara tidak akan memajukan ekonomi di negara tersebut, dan persainganlah yang akan memaksa perusahaan untuk melakukan inovasi. Saat ini dengan munculnya berbagai kebijakan seperti ASEAN Open Sky 2015, intervensi dari Negara semakin diminimalisir, persaingan menjadi semakin ketat, dan perusahaan tidak cukup hanya fokus untuk memenangkan kompetisi dengan mengalahkan Kompetitor, namun juga harus melakukan analisa perubahan lingkungan bisnis mereka untuk menghasilkan suatu inovasi yang kreatif, sehingga mereka dapat fokus dalam memperkuat *Positioning, Differentiation, dan Brand* mereka di pasar sehingga dapat menjadi perusahaan yang berbeda dari yang lain. Melakukan analisa perubahan lingkungan bisnis dapat dilakukan dengan

fokus pada lima faktor pendorong perubahan seperti teknologi, politik-legal, social-budaya, ekonomi, dan pasar saat ini. Setelah itu perhatikan apa yang telah competitor persiapkan dalam menyambut ASEAN Open Sky, siapa pelanggan yang menjadi target market dari perusahaan, serta apa yang perusahaan dapat lakukan untuk merespon perubahan yang terjadi, aktifitas kompetitor saat ini, dan perilaku pelanggan dari perusahaan maskapai penerbangan tersebut.

Ironisnya, di saat bisnis penerbangan di Indonesia mulai menggeliat, dan ketika era liberalisasi penerbangan sudah di depan mata, kita justru mengalami kendala dalam system pengendali lalu lintas udara (*Air Traffic Control*), Seperti dikemukakan oleh Federal Aviation Administration (FAA) Juni 2007, penerbangan Indonesia pada “kategori 2” atau tidak layak dan tidak aman. Hal ini berarti Indonesia belum memenuhi standar minimum keamanan terbang internasional seperti tercantum dalam peraturan International Civil Aviation Organization (ICAO). Selain itu, kita juga kekurangan sumber daya manusia (SDM), terutama pilot. Kebutuhan pilot di Indonesia sepanjang tahun 2011- 2015 mencapai 4000 orang, sementara produksi sekolah pilot di Indonesia hanya sekitar 1600 personel. Ini berarti terjadi defisit pilot sebanyak 2400 personil sampai tahun 2015. Hal ini menunjukkan kurang adanya minat pemuda Indonesia untuk menjadi pilot tentunya dengan alasan yang berbeda setiap individunya. Selain pilot jam kerja dari bandara-bandara di luar Jawa masih begitu terbatas, terutama untuk penerbangan malam hari. Sampai sejauh ini, tingkat utilisasi pesawat di Indonesia rata-rata hanya 9 jam per hari. Persoalannya, jika penerbangan malam bisa serentak dioptimalkan, utilisasi pesawat bisa naik rata-rata 11 jam per hari.

## **B. Tantangan dan Peluang Bagi Indonesia**

Kebijakan ASEAN Open Sky atau liberalisasi angkutan udara di wilayah Asia Tenggara bakal dimulai Desember 2015. Maskapai-maskapai negara Asia Tenggara saling berlomba-lomba terbang ke 10 negara ASEAN. Akibatnya muncul persaingan ekstra antar maskapai. Berbeda

dengan maskapai yang cemas, operator bandara justru bisa memperoleh 'durian runtuh' alias berkah dari kebijakan ASEAN Open Sky. Jumlah frekuensi pesawat dan penumpang justru meningkat tajam akibatnya penerimaan tarif pun ikutan terkerek naik. kapasitas terminal dan runway pada bandara super sibuk di Cengkareng.

Pada tahun 2015 seluruh negara-negara yang tergabung dalam ASEAN diharapkan telah memiliki bandar udara internasional. Hal ini merupakan implementasi dari perjanjian *open sky* yang telah disepakati oleh para pemimpin ASEAN dalam deklarasi ASEAN pada bulan Oktober tahun 2003 di Bali, Indonesia. *ASEAN Open Sky Policy* merupakan kebijakan untuk membuka wilayah udara antar sesama anggota negara ASEAN. Implementasi *open sky* ini dilakukan secara bertahap. Pada 2015, seluruh negara di kawasan ASEAN ditargetkan wajib menerapkannya. Sebelumnya pada bulan Januari 2005, Indonesia pernah memberlakukan kebijakan *open sky*. Saat itu, langkah itu ditempuh guna mempermudah pengiriman bantuan dan misi kemanusiaan dari negara-negara sahabat pasca bencana Tsunami di Aceh. Kebijakan *open sky* memungkinkan penerbangan langsung ke bandara tujuan, misalnya Singapore Airlines bisa terbang rute Jakarta- Bangkok langsung, dan Garuda bisa terbang Kuala Lumpur – Singapura.

Kebijakan *open sky* yang ditetapkan pada deklarasi ASEAN lalu tentu saja berbeda dengan yang pernah diberlakukan pemerintah Indonesia pada tahun 2005 lalu. *Open sky ASEAN* ini adalah pengembangan lebih lanjut kerjasama Keamanan, Ekonomi, Sosial Budaya di antara negara-negara ASEAN, terutama dalam industri penerbangan. Hal ini berarti akan terjadi persaingan bebas antar maskapai masing-masing negara dalam menggarap pasar penerbangan di kawasan ASEAN. Kebijakan *Open Sky ASEAN* yang akan berlaku mulai tahun 2015 dibuat untuk merangsang persaingan dan pertumbuhan ekonomi bagi negara-negara ASEAN dengan menghapuskan kendala-kendala yang ada di sektor angkutan udara.

Bagi Indonesia hal ini merupakan tantangan sekaligus peluang. Infrastruktur dan kerangka peraturannya harus diselaraskan dengan

praktik internasional terbaik, dan sektor angkutan udara harus mempersiapkan diri dalam menghadapi persaingan di kawasan regional yang lebih ketat. Pada saat yang bersamaan, sebagai negara terbesar di *ASEAN* dengan pasar domestik yang luas dan sektor maskapai penerbangan lokal yang bertumbuh pesat dan sangat kompetitif, Indonesia dapat memperoleh manfaat besar dari Kebijakan *Open Sky* regional ini. Untuk meningkatkan daya saingnya di kawasan *ASEAN* dan regional, maka industri penerbangan Indonesia perlu mengambil berbagai langkah besar, mulai dari kualifikasi SDM yang profesional, standar keamanan penerbangan dan kualitas pelayanan yang baik. Industri penerbangan juga membutuhkan manajemen profesional mengacu pada standar internasional. Terobosan ini merupakan suatu tantangan besar, baik bagi pemerintah maupun swasta yang harus dikerjakan selama dua tahun ke depan, menyongsong *ASEAN Open Sky* pada 2015.

Apabila Indonesia tidak segera membenahi industri penerbangannya, pemberlakuan *ASEAN Open Sky* pada 2015 bukan lagi menjadi peluang melainkan suatu ancaman bagi keberadaan maskapai-maskapai Indonesia. Indonesia akhirnya hanya akan menjadi ladang empuk bagi maskapai asing, terutama dari Negara tetangga sendiri, yaitu Malaysia dan Singapura. Lebih dari itu, ketidaksiapan berbagai aspek dalam industri penerbangan akan membuat pertahanan dan kedaulatan udara Indonesia terancam. Terganggunya kedaulatan itu disebabkan Indonesia dianggap tidak memiliki kemampuan memadai dalam menjamin keamanan penerbangan, sehingga wewenang pengaturan lalu lintas udara di wilayah kedaulatan Indonesia akan diserahkan kepada Negara lain.

Sebagai negara terbesar di Asean, Indonesia harus memanfaatkan peluang yang legit ini. Dengan pasar domestik yang luas dan sektor maskapai penerbangan lokal yang bertumbuh pesat serta sangat kompetitif, Indonesia harus bisa memanfaatkan peluang besar dari kebijakan *ASEAN Open Sky*. Indonesia sebagai negara kepulauan dan berpenduduk terbesar di Asean memiliki potensi pasar angkutan udara

yang sangat tinggi dibandingkan negara Asean lainnya. Para pemain di industri penerbangan harus bisa memanfaatkan peluang adanya *ASEAN Open Sky*, dengan meningkatkan mutu SDM, manajemen, kesehatan finansial, dan peremajaan armada pesawat, agar mereka mampu berkompetisi di tingkat regional maupun internasional. Kesempatan takkan pernah datang dua kali. Selain kalangan industri penerbangan, pemerintah juga harus segera membenahi berbagai infrastruktur. Bandara utama, seperti Jakarta dan Bali, harus disiapkan menuju multi-airport system, dengan fokus pengembangannya menjadi suatu kota bandara (aerotropolis).

Kalau di review dari beberapa tahun ke belakang, pada tahun 2001, dunia penerbangan Indonesia telah memulai era *low cost airline*. Perubahan ini banyak membuat pelaku industri penerbangan menerapkan berbagai strategi untuk memenangkan persaingan di antara maskapai penerbangan domestik. Akibatnya, perang tarif tak terelakkan, lebih dari itu, dalam rangka untuk menekan harga tiket serendah-rendahnya, biaya pun dipangkas dan pesawat-pesawat yang usianya sudah tua pun didatangkan untuk mendapatkan harga sewa yang murah. Persaingan yang tidak sehat ini memiliki dampak buruk bagi maskapai dan juga konsumen. Hingga klimaksnya, adanya penilaian pemeringkatan maskapai penerbangan oleh Departemen Perhubungan dan dikeluarkannya larangan terbang oleh Uni Eropa per Juli 2007. Sejak saat itu maskapai Nasional berusaha melakukan perbaikan di segala bidang terutama faktor keamanan dan keselamatan penerbangannya.

Indonesia yang memiliki 26 bandara internasional, serta wilayah dan populasi penduduk yang besar merupakan peluang yang besar bagi negara *ASEAN* lain untuk meraup keuntungan melalui kebijakan tersebut. Bila dibandingkan dengan Singapura yang hanya punya satu bandara dan Malaysia yang punya enam bandara dan yang diliberalisasi hanya dua bandara saja, maka komposisi yang dimiliki Indonesia jelas tidak sebanding dengan kedua negara tersebut.

Oleh karenanya, selain memperhatikan potensi keuntungan yang dapat diperoleh dengan kebijakan *open sky* ini, pemerintah harus mewaspadai peluang ancaman perebutan pangsa pasar penerbangan di wilayah *ASEAN* juga pangsa pasar penerbangan domestik. Bisa dikatakan, kebijakan *open sky* ini adalah salah satu cara menembus pasar penerbangan Indonesia yang memiliki wilayah yang luas dengan fasilitas bandara yang banyak.

Kebijakan liberalisasi penerbangan atau *ASEAN Open Sky Policy* ini tidak hanya berlaku untuk pesawat penumpang, tetapi juga untuk pesawat kargo. Kementerian Perhubungan telah menetapkan tujuh bandara internasional yang akan melayani hilir mudik pesawat kargo tersebut. Sedangkan untuk pesawat penumpang, pemerintah berencana akan menetapkan lima bandara yang akan diliberalisasi untuk memenuhi kebijakan *open sky*. Kelima bandara itu adalah Soekarno-Hatta di Jakarta, Kualanamu di Medan, Juanda di Surabaya, Ngurah Rai di Denpasar serta Hasanuddin di Makassar.

Walau begitu, hingga kini keresahan di kalangan pelaku penerbangan tak kunjung hilang. Permasalahan-permasalahan yang masih terjadi di dalam industri penerbangan domestik tentu akan menjadi penghambat saat *open sky* ini benar-benar diterapkan. Masalah kepemilikan asing di tubuh maskapai masih menjadi pekerjaan rumah bagi pemerintah, asosiasi penerbangan, dan *stake holders*. Masalah ketersediaan pilot yang memiliki kualifikasi sesuai standar pun belum terselesaikan, karena faktanya beberapa maskapai masih menggunakan pilot asing.

Menteri Perhubungan Freddy Numberi mengatakan bahwa jumlah armada maskapai Indonesia yang memiliki potensi untuk melayani rute penerbangan internasional masih terbilang sangat sedikit. Bahkan Dirjen Perhubungan Udara Herry Bakti S Gumai mengungkapkan pada situs resmi Kementrian Perhubungan, bahwa dengan segala keterbatasan yang ada saat ini, menurutnya Indonesia tidak akan bisa mengimplementasikan kebijakan *open sky* ini secara menyeluruh pada 2013 mendatang.

Belajar dari pengalaman penerapan *ACFTA*, bahwa jangan sampai terlambat mempersiapkan Indonesia menghadapi serbuan maskapai asing dalam persaingan industri di bawah payung *open sky ASEAN*. Kita harus bergegas membereskan permasalahan-permasalahan yang nantinya akan menjadi kendala tersendiri dalam era liberalisasi bandar udara di *ASEAN*. Indonesia sebagai Negara besar yang berdaulat harus tegas dan berani melindungi industri penerbangan domestik dari ancaman asing. Hal ini sesuai dengan konvensi Chicago pasal 1, yang menyebutkan, bahwa suatu negara berdaulat di dunia ini berhak mengatur dan menutup bandarannya dari kepentingan negara lain. Dan konvensi Chicago ini adalah dasar dari tercetusnya *ASEAN Open sky Policy*.

Dengan diterapkannya kebijakan ini bagi Indonesia sendiri akan menghasilkan beberapa dampak, yaitu meningkatnya kesempatan dan tantangan yang baru bagi perusahaan penerbangan. Peluang muncul sehubungan dengan meningkatnya permintaan akan jasa penerbangan, kita akan mendapatkan keuntungan dari segi ekonomi, yaitu meningkatkan pemasukan PDB hingga 7 triliun Rupiah dan juga meningkatkan jumlah tenaga kerja sebanyak 32.000 lapangan kerja baru untuk peningkatan perekonomian Indonesia di tahun 2025. Sedangkan yang menjadi tantangannya adalah semakin tingginya tingkat persaingan di antara perusahaan penerbangan yang telah ada. Saat ini setidaknya tercatat sebanyak 20 maskapai penerbangan utama di Indonesia, baik yang melayani domestik maupun internasional. Selain itu akan beroperasionalnya maskapai penerbangan dari Negara lain yang menjadi anggota ASEAN, khususnya Negara tetangga kita yang sudah jauh lebih siap dalam menyambut ASEAN Open Sky 2015 mendatang, yaitu Singapura dan Malaysia.

Beberapa kendala dalam penerbangan Indonesia dalam menghadapi ASEAN Sky Policy adalah :

1. Produksi angkutan udara negara-negara anggota ASEAN yang sangat besar.

2. Kebijakan pemerintah belum mendukung perusahaan jasa angkutan udara nasional dalam penerapan "*level playing field*".
3. Kebijakan pemerintah lebih memprioritaskan peningkatan ekonomi secara umum dibandingkan dengan upaya meningkatkan daya saing maskapai nasional.
4. Adanya ketidakseragaman kebijakan pemerintah dalam pengaturan industri penerbangan bagi perusahaan jasa angkutan udara asing.

Disamping itu, perlu kajian lanjut UU No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan beserta peraturan turunannya dinilai menjadi isu strategis dalam mendukung pelaksanaan ASEAN Single Aviation Market. Selain itu, sudah terdapat *roadmap* ASEAN menghadapi ASEAN Single Aviation Market hingga di atas tahun 2015 meliputi elemen ekonomi dan teknis sehingga hal tersebut perlu diantisipasi pada tingkat nasional. Studi lain yang diharapkan dalam rangka pelaksanaan ASEAN Single Aviation Market adalah kesiapan standar kompetensi profesi di bidang jasa penunjang penerbangan.

ANNEX 1 hanya mengatur mengenai ketentuan pilot, *Air Traffic Controller* (ATC), dan *engineer*. Selain itu, ketentuan tenaga kerja lainnya tidak diatur. Era ke depan pada pelaksanaan ASEAN Single Market Aviation, tenaga ahli profesi di bidang jasa penunjang penerbangan lainnya memungkinkan bergerak dari satu negara ke negara lainnya. Untuk itulah, Indonesia perlu menyiapkan bagaimana standar kompetensi profesi tersebut.

Kesiapan Indonesia menghadapi kemungkinan Penyatuan Standar Safety dan Manajemen Lalu Lintas Penerbangan di ASEAN juga dianggap perlu dilakukan dalam menghadapi ASEAN Open Sky. Open Skies berarti memberikan fleksibilitas atau kesempatan yang luas kepada perusahaan angkutan udara untuk dapat melaksanakan elemen-elemen hak angkut udara (*traffic rights*) yang diperoleh atas dasar perjanjian bilateral atau multilateral. Objek ASEAN Open Skies terbagi menjadi Hard Right/Hak Angkut dan Soft Right/Jasa Penunjang Angkutan Udara.

Pelaksanaan liberalisasi hak angkut telah disepakati 3 persetujuan yaitu ASEAN Multilateral Agreement on Air Services (MAAS), ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services (MAFLPAS), dan ASEAN Multilateral Agreement On The Full Liberalization Of Air Freight Services (MAFLAFS) khusus untuk Freighter. Selain itu, dalam menghadapi kebijakan ASEAN Open Sky yang akan diterapkan pada tahun 2015 nanti, bandar udara yang ada di Indonesia perlu ditingkatkan kapasitas dan kualitasnya.

Kebijakan Open Sky telah di depan mata dan memaksa semua negara-negara terkait untuk bersiap diri menyiapkan segala, infrastruktur, fasilitas, dan SDM, khususnya di bidang penerbangan. Kompetisi penerbangan yang sesungguhnya hanya tinggal setahun lagi dihadapi oleh Indonesia. Pertumbuhan penumpang angkutan udara di Indonesia secara rata-rata dari tahun 2009 s.d. 2012 sebesar 18,31%. Pada tahun 2013 lalu, penerbangan Indonesia telah mengangkut lebih dari 85 juta penumpang ke berbagai daerah. Pertumbuhan penumpang yang sangat tinggi tersebut perlu diikuti dengan peningkatan kualitas pelayanan dan kapasitas bandaranya. Kualitas pelayanan bandara harus sesuai dengan Standar Internasional Keselamatan Penerbangan.

Banyak pekerjaan rumah yang harus diselesaikan untuk pemerintah Indonesia. Dalam target liberalisasi penerbangan ASEAN yang akan direalisasikan paling cepat tahun 2010 dan paling lambat 2015, disediakan fasilitas mekanisme ASEAN -X (baca : ASEAN minus X) dengan X yang berarti negara yang belum siap. Indonesia dapat masuk menjadi negara X karena ini adalah hak tiap-tiap negara anggota dan semua harus menghormati keputusan tersebut. Menteri Perhubungan Freddy Numberi dalam keterangan kepada pers nasional pada Desember 2009 menyatakan bahwa Indonesia adalah pihak yang dirugikan. "Singapura hanya punya 1 bandara, Malaysia punya 6 bandara, kita punya 26 bandara internasional," tambah Menhub. Ini berarti Indonesia memiliki pintu yang banyak untuk dimasuki dengan mudah pemain-pemain asing. Jumlah bandara

direncanakan akan dibatasi apalagi maskapai nasional dinilai pemerintah belum sekuat para pesaingnya.

Lalu apa yang dapat Indonesia lakukan dalam upaya menghadapi kebijakan Open Sky 2015. Indonesia perlu meningkatkan kualitas dan kuantitas SDM yang professional, standar keamanan penerbangan dan kualitas pelayanan yang baik, selain itu Industri penerbangan juga membutuhkan manajemen profesional mengacu pada standar internasional. Hal ini merupakan tantangan bagi Indonesia dalam 1 tahun kedepan. Apabila Indonesia tidak segera membenahi industri penerbangannya, pemberlakuan Asean Open Sky pada 2015 bukan lagi menjadi peluang melainkan suatu ancaman bagi keberadaan maskapai-maskapai kita. Indonesia akhirnya hanya akan menjadi ladang empuk bagi maskapai asing, terutama dari Negara tetangga sendiri, yaitu Malaysia dan Singapura. Lebih dari itu, ketidaksiapan berbagai aspek dalam industri penerbangan akan membuat pertahanan dan kedaulatan udara Indonesia terancam. Terganggunya kedaulatan itu disebabkan Indonesia dianggap tidak memiliki kemampuan memadai dalam menjamin keamanan penerbangan, sehingga wewenang pengaturan lalu lintas udara di wilayah kedaulatan Indonesia akan diserahkan kepada Negara lain. Diperlukan perhatian lebih oleh pemerintah untuk mendukung persiapan Indonesia menghadapi ASEAN Open Sky pada 2015 mendatang dengan melahirkan peraturan yang dapat melindungi kepentingan Indonesia dalam tujuannya untuk menciptakan kemakmuran bersama.

#### **D. Penutup**

1. Open Sky bukanlah sebuah ancaman, bahkan menjadi keuntungan asal pihak-pihak yang terlibat di dalamnya mempersiapkan dengan baik. Pemerintah Indonesia berhak menjadi “wasit” dalam mengatur agar Open Sky tidak menjadi bumerang. Karena dalam kenyataannya, tidak ada satupun negara yang melakukan liberalisasi penerbangan tanpa campur tangan pemerintah, bahkan pemerintah dari negara liberal seperti AS saat perundingan Open

Sky antara Uni Eropa sekalipun. Pemerintah dalam hal ini departemen yang terkait harus mengeluarkan kebijakan dan regulasi yang betul-betul mendorong pelayanan dan kompetisi industri penerbangan domestik dengan tetap berpegang pada keamanan dan keselamatan penerbangan.

2. Kesiapan Indonesia menghadapi kemungkinan Penyatuan Standar Safety dan Manajemen Lalu Lintas Penerbangan di ASEAN juga dianggap perlu dilakukan dalam menghadapi ASEAN Open Sky. Open Skies berarti memberikan fleksibilitas atau kesempatan yang luas kepada perusahaan angkutan udara untuk dapat melaksanakan elemen-elemen hak angkut udara (*traffic rights*) yang diperoleh atas dasar perjanjian bilateral atau multilateral. Objek ASEAN Open Skies terbagi menjadi Hard Right/Hak Angkut dan Soft Right/Jasa Penunjang Angkutan Udara.

#### **E. Daftar Pustaka**

- Ade Maman Suherman, *Organisasi Internasional dan Integrasi Ekonomi Regional dalam Perspektif Hukum dan Globalisasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003
- Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Grafindo, Jakarta, 2010
- Arikunto, S., *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*, Penerbit Bina Aksara, Jakarta, 1983
- Bagas Hapsoro, *Hubungan Internasional, Percikan Pemikiran Diplomat Indonesia*, PT. Gramedia, Jakarta, 2004
- Beverly M Carl, *Trade and Developing World in the 21 th Century*, Transnational Publisher, New York, 2001
- Boer Mauna, *Hukum Internasional (Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global)*, Alumni, Bandung, 2000
- Buku Bank Indonesia, *“Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015, Memperkuat Sinergi ASEAN di Tengah Kompetisi Global”*, PT. Elex Media Computindo, Jakarta, 2008.

- Daniel Papp, *Contemporary International Relations, Framework for Understanding*, Macmillan Publishing Company, New York, 1996
- Dawn Shape and Liz Spencer, "The Foundations of Qualitative Research", dalam Jane Richie and Jane Lewis (Ed.), *Qualitative Research Practices: A Guide for Social Science Students and Researcher*, SAGE Publisher, London, 2004
- Edy Suryono, *Praktek Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia*, Remadja Karya, Bandung, 1984
- Faustus Andrea, *Masyarakat Ekonomi ASEAN* dalam [www.Google.com](http://www.Google.com) di akses tanggal 16 Agustus 2007
- GI Tunkin, "Theory of International Law", Harvard University Press, Massachusetts, 1974
- Huala Adolf, *Hukum Ekonomi Internasional, Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005
- , *Hukum Perdagangan Internasional*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005
- I Wayan Parthiana, *Pengantar Hukum Internasional*, Penerbit Mandar Maju, Bandung, 2003
- Johan Kaufmann, "The Diplomacy of International Relations", Kluwer Law International, The Haque-London-Boston
- John Jackson, *International Economic Law*, dalam R. Bernhardt (ed), *Encyclopedia of Public International Law*, Instalment 8, 1985
- Konvensi Wina tahun 1969 tentang Perjanjian Internasional (*Wina Conventin on International Treaty*)
- Malcolm Shaw. N., "International Law", Grotius Publication Limited, England, 1991
- Martin Dixon and Robert Mc Corquodale, "Cases and Materials on International Law", London: Blackstone, 1991
- Rebecca M. Wallace, *International Law*, Sweet & Maxwell, London, 1986, diterjemahkan oleh Bambang Arumanadi, *Hukum Internasional*, IKIP Semarang Press, Semarang, 1991
- Robert Gilpin and Jean Milis Gilpin, *The Challenge of Global Capitalism (Tantangan Kapitalisme Global)*, diterjemahkan oleh Haris

Munandar dan Dudy Priatna, PT. RajaGarfindo Persada, Jakarta, 2002  
Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit UI-Press, Jakarta, 1982

Soetandyo Wignyosuboto, “*Ragam-Ragam Penelitian Hukum*”, dalam Sulistyowati Irianto & Shidarta (Ed.), *Metode Penelitian Hukum: Konstelasi dan Refleksi*, JHMP-FHUI, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2009

The ASEAN Secretariat, “*Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015*”, Jakarta, 2009.

Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009

### **KONVENSI DAN UNDANG-UNDANG :**

1. Konvensi Wina Tahun 1969 tentang Perjanjian Internasional
2. Konvensi Chicago Tahun 1944
3. Piagam ASEAN (ASEAN Charter) Tahun 2008
4. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
5. Dan lainnya