

GAGASAN ASEAN OPEN SKIES DI INDONESIA DAN KAITANNYA DENGAN KEDAULATAN WILAYAH UDARA INDONESIA

Oleh : *Devi Fajria*

Pembimbing 1 : Dr. Mexsasai Indra, SH.,MH

Pembimbing 2 : Ledy Diana,SH.,MH

Alamat: Jalan Letkol Hasan Basri No. 18 D Kel. Cintaraja, Kec. Sail

Pekanbaru - Riau

Email: devifajria@gmail.com

ABSTRACT

ASEAN open skies is a form of policy to open the airspace between fellow members of ASEAN countries. ASEAN open skies policy is part of the purpose of the establishment of the ASEAN Economic Community in an effort to boost the economy in the ASEAN region to improve competitiveness in the international arena so that the economy can grow evenly, also improve people's lives, and the main thing is to reduce poverty. ASEAN open skies does offer access to a huge market, huge profits, increase tourist attraction, as well as the flight frequency will increase. The purpose of this thesis namely; First, to determine the relationship or link between sovereignty with the implementation of the ASEAN policy of open skies; Second, to determine the strategy or the Indonesian government's efforts in dealing with the implications of the implementation of the ASEAN open skies policy, especially in terms economic, defense and security.

From the research, there are two main things that can be inferred. First, Indonesian airspace sovereignty and the implementation of the ASEAN open skies policy are interrelated. The principle of sovereignty over the airspace is absolutely and fully recognized in the Multilateral Agreements of ASEAN Multilateral Agreement on Air Services that support the ASEAN open skies policy; Second, , Indonesian government's efforts in dealing with the implications of economic, defense and security of the implementation of the ASEAN policy of open skies is to make improvements to the infrastructure at the airport either airport capacity, systems, and technologies that support flight, and the most important is the strengthening of policies and regulations, especially in the field of safety, security and defense, consumer protection, and law enforcement investment.

PENDAHULUAN

Dalam waktu dua dekade ini berkembang perubahan yang signifikan dalam pengaturan kebijakan transportasi udara serta aktivitas kerja sama jasa transportasi udara yang dilakukan oleh negara-negara di dunia.¹ Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan dalam industri tersebut menyusul kemunculan banyak maskapai baru yang menambah padat jumlah pemain dalam bisnis ini, serta adanya perubahan situasi ekonomi, maupun karena ketatnya aturan yang diterapkan secara berbeda-beda oleh masing-masing negara. Kerja sama ini terjadi di

berbagai belahan dunia mulai dari kawasan Amerika Utara, Amerika Latin, Eropa, Pasifik, bahkan hingga ke Asia Tenggara.

Bentuk kerja sama yang kini banyak terjadi antar negara adalah *open skies*, yang tujuannya adalah untuk meliberalisasi jasa transportasi udara baik secara parsial maupun secara penuh. Dalam kerja sama *open skies*, terdapat sekumpulan aspek kebijakan yang dilakukan secara berbeda, misalnya deregulasi kapasitas dan penghapusan kendali pemerintah atas harga yang ditetapkan, yang berdampak pada melonggarnya peraturan-peraturan dalam industri

¹ Fachri Mahmud, *ASEAN Open Sky, Dan Tantangan Bagi Indonesia*, PT. Mahmud Yunus Wadzuriyah, Jakarta, 2012, hlm. 91.

jasa transportasi udara.²

Strategi *open skies* ini sendiri dapat dilakukan oleh negara-negara baik secara bilateral, regional, maupun multilateral.³ Secara khusus, *open skies* mendorong terjadinya kompetisi yang makin ketat antara maskapai-maskapai penerbangan, memungkinkan maskapai-maskapai dari negara ketiga untuk dapat melayani rute-rute yang ada diantara dua negara dan memberi keleluasaan bagi para maskapai untuk mengembangkan rute-rute dan jaringan layanan yang ingin maskapai-maskapai tersebut pilih.⁴

Inisiatif untuk meliberalisasi penuh pasar transportasi udara melalui perjanjian *open skies* sesungguhnya pertama kali datang dari Amerika Serikat yaitu pada tahun 1979, sampai pada perjanjian *open skies* antara Amerika Serikat dan Uni Eropa yang berlaku sejak tanggal 2 Maret 2007.⁵ Demikianlah inisiatif untuk melakukan *open skies* akhirnya menyebar ke berbagai belahan dunia termasuk ke ASEAN⁶.

Berkaitan dengan terus bertumbuhnya ASEAN sebagai kawasan regional, negara-negara anggota ASEAN ingin mewujudkan suatu pasar tunggal penerbangan ASEAN pada akhir tahun 2015. Kebijakan regional tersebut telah disepakati oleh seluruh negara anggota ASEAN yang tertuang dalam ASEAN MAAS (ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services*) yang ditandatangani pada tanggal 20 Mei 2009 di Manila, Filipina.⁷ ASEAN MAAS telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2011 tentang Pengesahan Persetujuan Multilateral ASEAN

mengenai Jasa Angkutan Udara beserta Protokol 1 mengenai Kebebasan Hak Angkut Ketiga dan Keempat yang Tidak Terbatas dalam Subkawasan ASEAN dan Protokol 2 tentang Kebebasan Hak Angkut Kelima yang Tidak Terbatas dalam Subkawasan ASEAN.

Kesepakatan regional ASEAN MAAS tersebut berlandaskan deklarasi ASEAN Bali Concord II pada KTT ASEAN ke-9 bulan Oktober tahun 2003 di Bali, Indonesia. Deklarasi tersebut menghasilkan suatu sasaran ekonomi regional dengan membentuk Komunitas ASEAN 2015 (ASEAN *Community 2015*) yang berlandaskan 3 pilar yakni Komunitas Keamanan ASEAN (ASEAN *Security Community*), Komunitas Ekonomi ASEAN (ASEAN *Economic Community*), dan Komunitas Sosial-Budaya ASEAN (ASEAN *Socio-Cultural Community*).⁸

Dalam Komunitas Ekonomi ASEAN salah satu tujuannya adalah integrasi dalam bidang transportasi udara. Hal tersebut juga ditegaskan dalam AFAIPS (ASEAN *Framework Agreement for The Integration of Priority Sectors*) yang telah disepakati pada KTT ASEAN ke-10 tanggal 29 November 2004 di Vientiane, Laos. Indonesia telah mengesahkan AFAIPS melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pengesahan Persetujuan Kerangka Kerja ASEAN Untuk Integrasi Sektor-Sektor Prioritas. AFAIPS yang merupakan suatu kesepakatan kerangka kerja negara-negara ASEAN untuk mengintegrasikan beberapa sektor yang diprioritaskan atau dianggap penting. Dan jasa transportasi udara merupakan salah satu dari 11 sektor-sektor prioritas⁹ yang akan diintegrasikan.¹⁰

ASEAN MAAS secara umum mengatur mengenai liberalisasi di bidang jasa transportasi udara khususnya jasa angkutan udara penumpang yang diwujudkan dalam bentuk ASEAN *open skies* pada tahun 2015. Implementasi ASEAN *open skies* ini dilakukan secara bertahap yang tahapan-tahapannya ditentukan dalam protokol-

² Sakti Adji Sasmita, *Penerbangan dan Bandar Udara*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012, hlm. 66.

³ Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Raja Grafindo Jakarta, 2012, hlm. 4.

⁴ Peter Forsyth, et.al., Preparing ASEAN for Open Sky. AADCP Regional Economic Policy Support Facility, Research Project 02/008, (Monash International Pty. Ltd.: Februari 2004), hlm. 12. Diakses dari <http://www.asean.org/archive/aadcp/repsf/docs/02-008-FinalReport.pdf> tanggal 08 Januari 2015.

⁵ Fachri Mahmud, *op.cit*, hlm. 91, 92.

⁶ ASEAN berdiri pada tanggal 8 Agustus 1967, terdiri dari 10 negara antara lain Brunei Darussalam, Indonesia, Kamboja, Laos, Malaysia, Myanmar, Philipina, Singapura, Thailand, dan Vietnam.

⁷ Peter Forsyth, et.al., *op.cit*, hlm. 05.

⁸ Fachri Mahmud, *op.cit*, hlm. 51.

⁹ Sektor-sektor prioritas yang akan diintegrasikan adalah produk berbasis agro, angkutan udara, otomotif, e-ASEAN, elektronik, perikanan, kesehatan, produk berbasis karet, tekstil dan pakaian, pariwisata, dan produk berbasis kayu.

¹⁰ Fachri Mahmud, *op.cit*, hlm. 98.

protokol yang terdapat dalam ASEAN MAAS.¹¹

Pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga terdapat ketentuan mengenai *open skies* yakni terdapat dalam pasal 90 yang menetapkan bahwa pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara terbuka tanpa batasan hak angkut udara (*open skies*) dari dan ke Indonesia untuk perusahaan angkutan udara niaga asing dilaksanakan secara bertahap berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral serta harus dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan (*fairness*) dan timbal balik (*reciprocity*).¹²

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas berbagai gugusan pulau.¹³ Selain itu, jumlah penduduk Indonesia juga sangat besar.¹⁴ Dua faktor tersebut adalah hal dasar yang menjanjikan prospek bisnis penerbangan di Indonesia kedepan. Dengan jumlah penduduk yang besar, letak geografis yang terpisah antara kepulauan, serta Indonesia yang memiliki 27 bandara internasional¹⁵, mengadopsi kebijakan ruang terbuka ini merupakan kesempatan emas untuk menambah lapangan pekerjaan, menambah jumlah investor dalam industri penerbangan, meningkatkan koneksi dalam aktivitas tujuan pariwisata Indonesia, bahkan dapat menstimulasi tumbuhnya produksi pesawat terbang dalam

negeri serta masih banyak kesempatan lain yang bermuara pada meningkatnya jumlah devisa negara.

Menguntungkan dari segi kepentingan ekonomi bukan berarti tanpa ada hambatan. Mengadopsi kebijakan ruang terbuka tersebut juga secara tidak langsung telah mengurangi kemutlakan kedaulatan negara Indonesia atas wilayah udaranya¹⁶, serta terdapat implikasi secara sosial, pertahanan dan keamanan jika Indonesia tidak siap menghadapinya.

Dalam kaitan ini, Indonesia harus mempersiapkan diri secara menyeluruh, harus memiliki *grand design* dalam pengelolaan ruang udara sebagai salah satu aset negara yang memiliki nilai strategis, baik dilihat dari aspek ekonomi, politik, sosial, budaya serta pertahanan keamanan. Kepentingan-kepentingan ekonomi harus diimbangi oleh pertimbangan-pertimbangan politik (antara lain perlindungan terhadap industri penerbangan domestik), sosial, budaya dan pertahanan dan keamanan. Pembuatan kebijakan di sektor penerbangan tanpa mengabaikan pertimbangan-pertimbangan tersebut akan sangat membahayakan bagi kelangsungan kehidupan bangsa secara keseluruhan.

Indonesia harus berkaca pada kasus maskapai Indonesia dilarang terbang ke negara-negara Eropa. Indonesia dianggap tidak memenuhi prosedur keselamatan penerbangan internasional. Hingga saat ini, Indonesia masih berada dalam kelompok negara yang mendapat penilaian kategori 2 dari FAA (*Federal Aviation Administration*)¹⁷ yang mengacu kepada standar keamanan terbang internasional seperti yang telah ditentukan dalam regulasi ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Masuknya Indonesia dalam kategori 2 menunjukkan bahwa Indonesia belum mampu memenuhi persyaratan minimum keamanan terbang internasional. Selain itu, sarana dan prasarana dalam dunia penerbangan masih kurang. Hukum udara dan ruang angkasa yang pasti di Indonesia belum lengkap, ini semua jika diabaikan dapat berimplikasi pada masalah

¹¹ <http://www.inaca.org/document/AR-INACA-2012.pdf>, diakses pada tanggal 08 Januari 2015.

¹² Agus Pramono, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2011, hlm. 43.

¹³ Indonesia merupakan negara kepulauan yang berbentuk republik, terletak di kawasan Asia Tenggara. Menurut data BPS, Indonesia memiliki 17.504 buah pulau dengan luas daratan 1.910.931 km². Indonesia memiliki batas-batas : Utara - Negara Malaysia, Singapura, Filipina. Selatan - Australia. Barat - Samudera Hindia. Timur - Papua Nugini, Timor Leste.

¹⁴ Indonesia mempunyai 255 juta penduduk. Dari jumlah sebanyak itu baru 84 juta yang tercatat menjadi penumpang penerbangan udara domestik dan internasional, atau hanya 21 juta orang yang murni melakukan penerbangan.

¹⁵ Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tataan Kebandaraan Nasional ditetapkan bahwa Indonesia hanya akan membuka 5 bandara internasional untuk pelaksanaan ASEAN *open skies* 2015. Kelima bandara tersebut yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Bandara Kuala Namu (Medan), Bandara Ngurah Rai (Denpasar), Bandara Juanda (Surabaya), dan Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar).

¹⁶ Adam L. Schless. "Opened Skies: Loosening the Protectionist Grips on International Civil Aviation" dalam *Emory International Law Review* Vol. 8, 1994.

¹⁷ <http://aviationsafety.net/database/country/country.php?id=PK> diakses pada tanggal 08 Januari 2015.

Dan juga salah satu yang harus dicermati adalah deregulasi terhadap penerapan prinsip *Cabotage*. Lemahnya pengawasan (*direct or indirect*) *investment* bidang angkutan udara, sehingga membuka peluang terjadi penyelundupan hukum investasi, yang akhirnya pasar nasional dikuasai asing melalui badan hukum Indonesia yang dibentuknya (*Cabotage* terselubung). Di Indonesia ini hampir semua penerbangan logistik itu dikendalikan oleh swasta atau penerbangan asing. Pelayanan penerbangan di Indonesia tersebut dianggap sudah melanggar prinsip *cabotage*.¹⁹ Dari segi kebijakan, Indonesia dinilai terlalu membebaskan rute penerbangan, maskapai asing yang masuk ke Indonesia pun hanya kelas penerbangan murah, bukan penerbangan kelas premium. Akibatnya, secara ekonomis, penumpang Indonesia lebih memilih layanan penerbangan murah maskapai asing.

Rumusan Masalah

1. Apakah kaitannya antara kedaulatan wilayah udara Indonesia dengan penerapan kebijakan ASEAN *open skies* ?
2. Bagaimanakah strategi atau upaya pemerintah Indonesia dalam menghadapi implikasi dari penerapan kebijakan ASEAN *open skies* terutama ditinjau implikasi secara ekonomi, pertahanan serta keamanan ?

A. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mengetahui hubungan atau keterkaitan antara kedaulatan dengan penerapan kebijakan ASEAN *open skies*.
- b. Untuk mengetahui strategi atau upaya pemerintah Indonesia dalam menghadapi implikasi dari penerapan kebijakan ASEAN *open skies* terutama ditinjau implikasi secara ekonomi, pertahanan serta keamanan.

¹⁸<http://www.beritasatu.com/politik/86826-asean-open-skies-ancam-kedaulatan-udara-Indonesia.html> diakses pada tanggal 08 Januari 2015.

¹⁹<http://ekonomi.inilah.com/read/detail/1646272/penerangan-ri-diminta-terapkan-asas-cabotage> diakses pada tanggal 08 Januari 2015.

2. Kegunaan Penelitian

Selanjutnya penelitian ini sangat diharapkan akan dapat bermanfaat dan berguna antara lain :

- a. Sebagai penunjang dalam pembendaharaan ilmu pengetahuan hukum, khususnya bagi penulis di bidang Hukum Internasional dalam hal penerapan kebijakan ASEAN *open skies*.
- b. Sebagai tambahan pengetahuan, wawasan, serta rekomendasi bagi dunia akademis maupun lembaga-lembaga terkait dalam melihat perkembangan sektor penerbangan di Indonesia dan ASEAN.
- c. Untuk menambah referensi kepustakaan bagi pembaca.

Kerangka Teori

1. Teori Kedaulatan Negara

Pengertian kedaulatan tidak bisa dipisahkan dari pengertian negara, karena negara sebagai organisasi yang memiliki kekuasaan. Kedaulatan berarti kekuasaan tertinggi atau kekuasaan yang tidak terletak dibawah kekuasaan lain.²⁰ Kekuasaan tertinggi ini mempunyai batas-batasnya. Ruang berlaku kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas-batas wilayah negara tersebut.²¹

Menurut hukum internasional batas wilayah negara terdiri dari 3 matra yaitu darat, laut dan udara. Kalau wilayah laut merupakan perluasan dari wilayah daratan, wilayah udara suatu negara mengikuti batas-batas wilayah negara di darat dan laut.²² Hal ini tercermin dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang berbunyi :

²⁰J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, (Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja), Penerbit Sinar Grafika, Jakarta: 2007, hlm. 224.

²¹ Ni'matul Huda, *Ilmu Negara*, Raja Grafindo persada, Jakarta, 2010, hlm. 184.

²² Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, PT. Alumni, Bandung, 2003, hlm. 194.

“Para pengagung anggota konvensi mengakui bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya”

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Kedaulatan negara diruang udara jauh lebih besar bila dibandingkan dengan kedaulatan negara di laut teritorial yang dikurangi oleh hak lintas damai bagi kapal asing. Diruang udara tidak berlaku hak lintas damai bagi pesawat asing.²³

Besarnya kedaulatan negara atas ruang udara juga dibuktikan dengan keberadaan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara berhak menetapkan wilayah-wilayah yang dinyatakan terlarang untuk penerbangan baik karena alasan kebutuhan militer maupun keselamatan publik.²⁴

Kedaulatan Negara Indonesia atas wilayah udaranya ditegaskan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa :

“Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah Republik Indonesia.”

Selanjutnya dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, ditegaskan bahwa :

“Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan

negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.”

Pasal 6 tersebut di latar belakangi oleh suatu pemikiran bahwa wilayah udara yang berupa ruang di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus dimanfaatkan bagi kepentingan rakyat, bangsa, dan negara. Pasal 6 tersebut diatas, dijelaskan lebih lanjut oleh Pasal 7 ayat (1) yang menetapkan bahwa :

“Dalam rangka melaksanakan tanggungjawab sebagaimana Pasal 6, pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas.”

Dalam penjelasan Pasal 7 ayat (1) tersebut diatas dijelaskan bahwa kewenangan menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas merupakan kewenangan dari setiap negara berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, dalam rangka keselamatan masyarakat luas, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan.

2. Asas Resiprositas

Asas resiprositas merupakan asas yang mengedapankan hubungan baik berupa timbal balik yang sesuai dengan keadilan. Asas ini berkembang dalam perkembangan hukum internasional karena ketiadaan otoritas yang dapat memaksakan kehendak dalam inisiatif pembuatan perjanjian internasional, sehingga perjanjian yang dibuat harus memiliki keseimbangan.²⁵

Dalam rumusan keadilan ada dua pendapat yang dasar yang perlu diperhatikan, sebagai berikut :²⁶

a. Pandangan kaum awami yang pada

²³ Sefriani, *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm. 226.

²⁴ Sefriani, *loc.cit.*

²⁵ Francesco Parisi dan Nita Ghei, *The Role of Reciprocity in International Law*, hlm. 20. Diakses dari http://www.law.gmu.edu/assets/files/publications/working_papers/02-08.pdf tanggal 08 Januari 2015.

²⁶ http://thezmoonstr.blogspot.com/2013/05/teori-dan-konsep-keadilan-dalam_8.html. diakses pada tanggal 08 Januari 2015.

- dasarnya merumuskan bahwa yang dimaksudkan dengan keadilan itu ialah keserasian antara penggunaan hak dan pelaksanaan kewajiban selaras dengan dalil "neraca hukum" yakni "takaran hak dan kewajiban".
- b. Pandangan para ahli hukum yang pada dasarnya merumuskan bahwa keadilan itu adalah keserasian antara kepastian hukum dan kesebandingan hukum.

Menurut Adam Smith yang disebut keadilan sesungguhnya hanya punya satu arti yaitu keadilan komutatif yang menyangkut kesetaraan, keseimbangan, keharmonisan hubungan antara satu orang atau pihak dengan orang atau pihak yang lain. Ada 3 prinsip pokok keadilan komutatif menurut Adam Smith, yaitu :²⁷

a. No Harm

Menurut Adam Smith prinsip paling pokok dari keadilan adalah prinsip *no harm* atau prinsip tidak merugikan orang lain. Dasar dari prinsip ini adalah penghargaan atas harkat dan martabat manusia beserta hak-haknya yang melekat padanya, termasuk hak atas hidup.

b. Non Intervention

Prinsip *non intervention* adalah prinsip tidak ikut campur tangan. Prinsip ini menuntut agar demi jaminan dan penghargaan atas hak dan kepentingan setiap orang tidak diperkenankan untuk ikut campur tangan dalam kehidupan dan kegiatan orang lain.

c. Pertukaran yang adil

Prinsip keadilan tukar atau prinsip pertukaran dagang yang *fair*, terutama terwujud dan terungkap dalam mekanisme harga dalam pasar. Ini sesungguhnya merupakan penerapan lebih lanjut prinsip *no harm* secara khusus dalam pertukaran dagang antara satu pihak dengan pihak lain dalam pasar.

Pada Konvensi Wina 1969 tentang Hukum Perjanjian Internasional, asas

resiprositas tercermin pada Pasal 60 mengenai pengakhiran perjanjian internasional dikarenakan adanya pelanggaran perjanjian. Mengenai perjanjian multilateral, dijelaskan dalam Pasal 60 ayat 2, bahwa :

"Sebuah pelanggaran materi perjanjian multilateral oleh salah satu pihak memberikan hak :

- (a) pihak-pihak lain dengan persetujuan bulat untuk menunda pelaksanaan perjanjian secara keseluruhan atau sebagian atau untuk menghentikannya secara baik: (i) dalam hubungan antara mereka dan defaulting Negara, atau (ii) sebagai antara semua pihak;
- (b) pihak yang terkena dampak secara khusus untuk memohon pelanggaran itu sebagai dasar untuk menangguhkan pengoperasian perjanjian secara keseluruhan atau sebagian dengan hormat kepada dirinya sendiri jika perjanjian adalah karakter yang seperti pelanggaran materi ketentuannya oleh satu pihak secara radikal mengubah posisi dari setiap pihak sehubungan dengan kinerja lebih lanjut kewajibannya berdasarkan perjanjian."

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, penerapan asas resiprositas dalam melakukan perjanjian bilateral dan multilateral diatur dalam Pasal 90 yang menetapkan selengkapnya, bahwa :

"(1) Pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara tanpa batasan hak angkut udara (open skies) dari dan ke Indonesia untuk perusahaan angkutan udara niaga asing dilaksanakan secara bertahap berdasarkan perjanjian bilateral

²⁷<http://hadasiti.blogspot.com/2012/11/teori-keadilan-menurut-para-ahli.html> diakses pada tanggal 08 Januari 2015.

atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.

(2) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik.”

3. Prinsip Cabotage

Dalam hukum udara, prinsip *cabotage* disebutkan dalam Pasal 7 Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi :

“Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.”

Dalam pasal tersebut ditetapkan bahwa setiap negara mempunyai hak untuk melakukan penolakan izin terhadap pesawat udara dari negara pihak lain untuk menaikkan penumpang, pos dan kargo yang di angkut dengan memungut biaya atau sewa yang mengangkutnya ketempat lain di dalam wilayahnya. Setiap negara pihak berupaya untuk tidak mengikatkan diri pada suatu perjanjian yang seacara khusus memberikan hak-hak khusus atas pertimbangan eksklusif pada negara lain atau perusahaan penerbangan negara lain, dan tidak memperoleh hak eksklusif dari negara lain.²⁸

Dalam Pasal 84 Undang-Undang

Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan prinsip *cabotage* menetapkan bahwa :

“Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.”

Lebih lanjut prinsip ini ditegaskan dalam Pasal 85 yang mengatur bahwa angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional baik milik BUMN, BUMD maupun BUMS berbentuk Perseroan Terbatas (PT) yang telah mendapat ijin usaha angkutan udara niaga berjadwal.

Kerangka Konseptual

1. Implementasi adalah suatu proses untuk melaksanakan kebijakan menjadi tindakan kebijakan dari politik ke dalam administrasi. Pengembangan kebijakan dalam rangka penyempurnaan suatu program.²⁹
2. Perjanjian internasional adalah perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa yang bertujuan untuk mengakibatkan akibat-akibat hukum tertentu.³⁰
3. Perjanjian Regional Internasional adalah suatu perjanjian yang hanya berlaku bagi negara-negara dalam satu kawasan saja.³¹
4. Hukum Udara adalah keseluruhan peraturan hukum tertulis dan atau tidak tertulis yang merupakan tatanan satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan.³²
5. Penerbangan adalah kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dapat dilakukan oleh perseorangan, pemerintah, maupun badan

²⁸ Hanifah Harsono, *Implementasi Kebijakan dan Politik*, Aneka Cipta, Jakarta, 2002, hlm. 67.

²⁹ Yudha Bhakti Ardhiwisastra, *Hukum Internasional*, PT Alumni, Bandung, 2004, hlm. 107.

³⁰ I Wayan Parthiana, *Hukum Perjanjian Internasional Bagian 1*, Mandar Maju, Bandung, 2002, hlm. 43.

³¹ Agus Pramono, *op.cit*, hlm. 08.

²⁸ *Chicago Convention 1944 dan Terjemahannya*, Dinas Hukum Angkatan Udara, 2011, Jakarta, hlm 6.

hukum Indonesia.³³

6. *Open Skies* merujuk pada sebuah ketentuan internasional dan perjanjian transportasi udara, yang meluaskan aturan dan regulasi dalam penerbangan internasional.³⁴
7. Kedaulatan Negara adalah kekuasaan tertinggi dalam batas wilayah negara ada pada pemerintah negara baik dalam arti teritorial maupun personal.³⁵
8. ICAO (*International Civil Aviation Organization*) adalah badan khusus di lingkungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang didirikan berdasarkan Konvensi Chicago 1944.³⁶

Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah penelitian normatif atau disebut juga sebagai penelitian doktrinal.³⁷ Penelitian normatif ini berupa penelitian terhadap harmonisasi hukum, yang mencakup penyelarasan, kesesuaian atau keseimbangan peraturan perundang-undangan, keputusan pemerintah, sistem hukum dan asas-asas hukum dengan tujuan peningkatan kesatuan hukum, kepastian hukum, keadilan, kesebandingan, kegunaan dan kejelasan hukum.³⁸

Setelah dilakukan pengharmonisasian antara gagasan ASEAN *open skies* dengan perundang-undangan nasional ataupun keputusan pemerintah dapat disimpulkan bahwa gagasan ASEAN *open skies* dalam konsep politik dapat mengurangi kedulatan negara Indonesia atas wilayah udaranya, serta regulasi-regulasi yang dibuat pemerintah dapat menjadi upaya untuk menghadapi implikasi secara ekonomi,

³³ Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 210.

³⁴ Peter Forsyth, et.al., *op.cit*, hlm. 03.

³⁵ B.N. Marbun, *Kamus Hukum Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2006, hlm. 130.

³⁶ D.W. Bowett, *Hukum Organisasi Internasional*, (Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja), Penerbit Sinar Grafika, Jakarta: 1992, hlm. 138.

³⁷ Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, hlm. 32

³⁸ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, hlm. 14.

pertahanan dan keamanan. Adapun sifat penelitian dalam penulisan hukum ini yaitu bersifat hipotesis yang bertujuan menggambarkan jawaban sementara terhadap masalah yang masih bersifat praduga karena masih harus dibuktikan kebenarannya.³⁹ Hipotesis menjadi teruji apabila semua gejala yang timbul tidak bertentangan dengan hipotesis tersebut.⁴⁰

2. Sumber Data

Penelitian hukum normatif hanya mengenal data sekunder yang terdiri dari:⁴¹

c. Bahan Hukum Primer

Berupa Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Keputusan Menteri Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, Peraturan Menteri Nomor 77 jo No. 92 Tahun 2012 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 480 Tahun 2012 tentang Roadmap Hubungan Udara Indonesia, serta bahan-bahan hukum lainnya yang mengikat.

d. Bahan Hukum Sekunder

Bahan yang memberi penjelasan mengenai bahan hukum primer, dimana dalam penelitian ini sumber bahan sekunder berasal dari buku-buku yang berkaitan dengan ruang udara bebas, kebijakan ASEAN *open skies* dan buku yang berkaitan dengan penerbangan nasional. Dan juga

³⁹ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, hlm. 25.

⁴⁰ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hlm. 30.

⁴¹ *Ibid*, hlm. 163.

berupa artikel, hasil – hasil penelitian, laporan – laporan dan sebagainya.

e. Bahan Hukum Tersier

Bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan mengenai bahan Hukum Primer dan Sekunder yang berupa Ensiklopedia, Kamus Bahasa Inggris, Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Hukum, serta bahan-bahan di luar bidang hukum yang relevan dan dapat digunakan untuk melengkapi data yang diperlukan dalam penelitian ini.

3. Teknik Pengumpulan Data

Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah metode *library research* (penelitian kepustakaan), dilakukan dengan mengumpulkan data-data kualitatif maupun kuantitaif yang terkait dengan studi dokumen mengenai perkembangan penerbangan nasional termasuk perkembangan kebijakan ASEAN *open skies*.

Studi dokumen ini dilakukan dengan mengumpulkan data-data dari berbagai sumber bacaan seperti peraturan perundang-undangan, buku, majalah atau data resmi yang dikeluarkan oleh laporan-laporan ASEAN, website khusus pemerintah negara-negara ASEAN, maupun hasil-hasil karya ilmiah seperti jurnal dan buku-buku yang telah dibuat oleh peneliti-peneliti lain sebelumnya.

Penelitian ini juga menggunakan metode pendekatan “*statuta approach*”, yaitu pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang, regulasi, maupun peraturan - peraturan yang bersangkut paut dengan penerapan ruang udara bebas melalui kebijakan ASEAN *open skies*.⁴²

4. Analisis Data

Analisis data yakni dengan teknik analisis logis, sistematis, dan kualitatif, untuk mengolah data-data yang telah dikumpulkan, dianalisis, dan disimpulkan, guna mencapai tujuan dari penelitian yaitu untuk mencari jawaban dari rumusan masalah yang diteliti, agar hasil dari

penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan.⁴³

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hubungan Atau Keterkaitan Antara Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia Dengan Penerapan Kebijakan ASEAN Open Skies

Dalam prinsip kedaulatan yang mutlak dan penuh atas wilayah udaranya, suatu negara berhak mengatur dan mengelola ruang udaranya bebas dari intervensi negara lain.⁴⁴ Prinsip kedaulatan atas wilayah udara secara mutlak dan penuh ini setidaknya juga diakui dalam perjanjian Multilateral ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* yang mendukung kebijakan ASEAN *open skies* dengan ketentuan Pasal 1 ayat (1) yang menyatakan bahwa negara-negara peserta *agreement* telah meratifikasi Konvensi Chicago 1994 dan konvensi tersebut masih berlaku secara efektif bagi mereka.

Jika Konvensi Chicago 1994 masih berlaku secara efektif, maka Indonesia harus tetap mempertahankan prinsip *cabotage* pada kebijakan ASEAN *open skies*. Karena konsep ini merupakan salah satu bentuk manifestasi kedaulatan negara di udara secara penuh dan utuh serta pemanfaatannya bagi sebesar-besarnya kepentingan rakyat, bangsa, dan negara.

Disamping tetap mempertahankan prinsip *cabotage* sebagai konsep manifestasi kedaulatan yang penuh dan utuh, pemerintah Indonesia dalam hal pemanfaatan wilayah udaranya harus memaksimalkan potensi yang didapat dari penerapan kebijakan ASEAN *open skies* ini. Pemanfaatan wilayah udara secara maksimal juga merupakan implementasi dari kedaulatan Negara Republik Indonesia yang utuh dan eksklusif atas ruang udaranya.

⁴³ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 214.

⁴⁴ Ketentuan mengenai kedaulatan juga diatur dalam Pasal 2 Ayat (2) Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang telah diratifikasi Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa- Bangsa tentang Hukum Laut), menentukan bahwa kedaulatan negara meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di wilayahnya.

⁴² Peter Mahmud, *op.cit*, hlm. 93.

Strategi Atau Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Menghadapi Implikasi Penerapan Kebijakan ASEAN Open Skies Secara Ekonomi

Tuntutan persaingan serta tantangan bagi industri angkutan udara di Indonesia yang cukup tinggi membuat pemerintah Indonesia mau tidak mau harus terus berbenah, salah satunya pemberian pengaturan dibidang penanaman modal baik asing maupun nasional.

Penanaman modal adalah segala bentuk kegiatan menanam modal, baik oleh penanam modal dalam negeri maupun penanam modal asing untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia.

Penanaman modal adalah bagian dari penyelenggaraan perekonomian nasional dalam upaya untuk meningkatkan akumulasi modal, menyediakan lapangan kerja, menciptakan transfer teknologi, melahirkan tenaga-tenaga ahli baru, memperbaiki kualitas sumberdaya manusia dan menambah pengetahuan serta membuka akses kepada pasar global.⁴⁵

Upaya pemberian pengaturan juga dilakukan dalam hal peningkatan pelayan publik, dengan dikeluarkannya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Perbaikan juga dilakukan pemerintah Indonesia dalam hal perlindungan terhadap hak konsumen dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia dengan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Dan strategi terakhir dan utama yang harus dilakukan pemerintah Indonesia adalah melakukan pemberian pengaturan terhadap infrastruktur di bandara yang termasuk kedalamnya adalah kapasitas bandara.

Strategi Atau Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Menghadapi Implikasi Penerapan Kebijakan ASEAN Open Skies Dari Segi Pertahanan dan Keamanan

Dalam pelaksanaannya, kebijakan ASEAN *open skies* tentu memiliki standarisasi dalam mengukur kelayakan suatu negara menghadapi kebijakan tersebut.

Dari audit kepatuhan USOAP tersebut ICAO menemukan 121 butir ketidakpatuhan tentang keselamatan yang perlu dibenahi oleh Indonesia melalui rencana aksi perbaikan (*corrective action plan*). Sedangkan dari USAP ada 41 butir temuan ketidakpatuhan dalam aspek keamanan.⁴⁶ Dengan hasil audit tersebut membuat posisi regulator Indonesia di FAA masih pada *Category 2* sejak tahun 2007.

Posisi ini mempunyai arti bahwa banyak terjadi pelanggaran prosedur keselamatan penerbangan yang berulang oleh maskapai penerbangan Indonesia dan ironisnya lolos dari pengawasan otoritas penerbangan Indonesia. Hal ini juga mempunyai arti regulator Indonesia tidak memiliki kompetensi yang memadai dalam menerapkan *safety oversight* sehingga tidak berani mencabut izin operasi maskapai yang melakukan pelanggaran mendasar. Regulator Indonesia juga dinilai terlalu mudah memberikan izin usaha dan operasi penerbangan kepada *unsafe airlines* yang mengakibatkan tingginya tingkat kecelakaan pesawat terbang di Indonesia.

Ada tiga unsur yang memberikan kontribusi pada keselamatan penerbangan :

1. Pesawat terbangnya sendiri, bagaimana pesawat itu didesain, dibuat, dan dirawat.
2. Sistem penerbangan negara, *airport*, jalur lalu lintas udara, dan *air traffic controls*.
3. *Airlines flight operations* yang berkaitan dengan pengendalian dan pengoperasian pesawat di *airlines*.

Selain masih berada pada *Category 2* penilaian FAA dalam hal standar keselamatan penerbangan, keamanan dan pertahanan wilayah

⁴⁵ Suparji, *op.cit*, hlm. 1. lihat Rebecca Trent, *Implications For Foreign Direct Investment In Sub-Saharan Africa Under The African Growth Opportunity Act*, *Northwestern Journal of International Law and Business*, Vol. 23 (2002) hlm. 236.

⁴⁶ *Ibid*, hlm. 7.

Indonesia juga masih bermasalah. Masalahnya adalah sampai saat ini beberapa bagian wilayah udara nasional berada dalam konfigurasi FIR Singapura dan Kinabalu. Wilayah tersebut mencakup ruang udara di atas Riau daratan, Riau Kepulauan, dan gugusan Kepulauan Natuna serta Anambas yang masuk dalam FIR Singapura, serta ruang udara di atas Laut Cina Selatan yang terletak di ujung Kalimantan Barat yang masuk dalam FIR Kinabalu.

Syarat utama untuk dapat mengambil alih pelayanan lalu lintas penerbangan dari Singapura adalah adanya fasilitas navigasi penerbangan yang memadai sesuai dengan Standard and Recommendation Practices yang diatur dalam Konvensi Chicago dan Annex-Annexnya.

Sektor keselamatan dan keamanan penerbangan juga termasuk kedalamnya adalah *Air Traffic Controller* (ATC). *Air Traffic Controller* (ATC) adalah pengaturan lalu lintas udara untuk menangani seluruh kegiatan lalu lintas di udara.

Dengan melihat peran penting dari *Air Traffic Controllers* (ATC) pemerintah Indonesia harus totalitas dalam mendukung peningkatan kinerja *Air Traffic Controllers* (ATC), peningkatan kinerja *Air Traffic Controllers* (ATC) dapat diwujudkan dengan peremajaan perangkat di *Air Traffic Controllers* (ATC) tower, hal itu memang membutuhkan dana yang sangat membebani negara namun faktor keselamatan dan keamanan penerbangan menjadi keniscayaan yang wajib dipertimbangkan.

Isu *black flight* juga harus dicermati, *black flight* adalah penerbangan yang dilakukan oleh pesawat asing yang melintasi sebuah negara tanpa sejauh otoritas negara tersebut. Dengan diterapkannya kebijakan ASEAN *open skies*, maka akan ada peningkatan jumlah lalu lintas penerbangan yang padat yang pastinya akan menyulitkan bagi para petugas *Air Traffic Controllers* (ATC) untuk mengontrol wilayah udara Indonesia dari *black flight*. Maka dari pada itu guna mengantisipasi *black flight* peningkatan teknologi dalam menunjang pengawasan terhadap wilayah udara perlu di tingkatkan.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kedaulatan wilayah udara Indonesia dan penerapan kebijakan ASEAN *open skies* ini saling berkaitan. Prinsip kedaulatan atas wilayah udara secara mutlak dan penuh diakui dalam perjanjian Multilateral ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* yang mendukung kebijakan ASEAN *open skies* dengan ketentuan Pasal 1 ayat (1). Dan penerapan prinsip *cabotage* dinilai sebagai bentuk perlindungan terhadap kedaulatan wilayah udara Indonesia.
2. Terdapat implikasi secara ekonomi, pertahanan dan keamanan dari diberlakukannya kebijakan ASEAN *open skies* bagi Indonesia. Upaya pemerintah Indonesia dalam menghadapi implikasi penerapan kebijakan ASEAN *open skies* tersebut adalah melakukan pembenahan terhadap infrastruktur di bandara baik itu kapasitas bandara, sistem, dan teknologi yang menunjang penerbangan, dan yang paling penting adalah penguatan kebijakan dan peraturan, terutama pada bidang keselamatan, keamanan dan pertahanan, perlindungan terhadap konsumen, serta penegakkan hukum investasi.

B. Saran

1. Diharapkan kepada pemerintah Indonesia untuk tetap mempertahankan prinsip *cabotage* sebagai konsep manifestasi kedaulatan yang penuh dan utuh. Juga diharapkan pemerintah Indonesia dalam hal pemanfaatan wilayah udaranya harus memaksimalkan potensi yang didapat dari penerapan kebijakan ASEAN *open skies* ini. Pemanfaatan wilayah udara secara maksimal juga merupakan implementasi dari kedaulatan Negara Republik Indonesia yang utuh dan eksklusif atas ruang udaranya.
2. Indonesia masih harus menambah dan memperbaiki banyak sektor dengan keikutsertaanya dalam ASEAN *open skies*. Sektor tersebut diantaranya perbaikan infrastruktur, serta perbaikan regulator bandara untuk meningkatkan sistem keamanan.
3. Diharapkan Indonesia dapat memperbaiki penilaian *category 2* dari FAA yang

mengacu pada standarisasi keselamatan penerbangan, dan juga pengambil alihan FIR atas kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura yang ditargetkan pada tahun 2024.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, Zainuddin, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Amiruddin dan Zainal Asikin, 2010, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Ardhiwisastra, Yudha Bhakti, 2004, *Hukum Internasional Bunga Rampai*, PT Alumni, Bandung.
- Bowett, D.W., 1992, *Hukum Organisasi Internasional*, (Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja), Penerbit sinar Grafika, Jakarta.
- Cheng Bin, 1962, *The Law of International Air Transport*, The London Institute of World Affairs, London.
- Harsono, Hanifah, 2002, *Implementasi Kebijakan dan Politik*, Aneka Cipta, Jakarta.
- Huda, Ni'matul, 2010, *Ilmu Negara*, Raja Grafindo persada, Jakarta.
- Kelsen, Hans, 2006, *Teori Umum Tentang Hukum dan Negara*, Nusa Media & Nuansa, Bandung.
- Kusnowibowo, 2013, *Hukum Investasi Internasional*, Pustaka Reka Cipta, Bandung.
- Kusumaatmadja, Mochtar dan Etty R. Agoes, 2003, *Pengantar Hukum Internasional*, PT. Alumni, Bandung.
- Mahmud, Fachri, 2012, *ASEAN Open Sky*,

Dan Tantangan Bagi Indonesia, PT.Mahmud Yunus Wadzuriyah, Jakarta.

Mahmud, Peter, 2010, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.

Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Raja Grafindo, Jakarta.

Mauna Boer, 2008, *Hukum Internasional : Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Sinar Grafika, Jakarta.

Mieke Komar Kantaatmadja, 1984, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*, CV. Karya Remadja, Bandung.

Mirza Satria Buana, 2007, *Hukum Internasional Teori dan Praktek*, Nusa Media, Bandung.

Parthiana, I Wayan, 2002, *Hukum Perjanjian Internasional Bagian 1*, Mandar Maju, Bandung.

Pramono, Agus, 2011. *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor.

R.R Churchill dan A. V. Lowe, 1999, *The Law of The Sea*, Third Edition, Manchester University Press, Manchester.

Sasmita, Sakti Adji, 2012, *Penerbangan dan Bandar Udara*, Graha Ilmu, Yogyakarta.

Sefriani, 2014, *Hukum Internasional : Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Jakarta.

Starke, J.G., 2007, *Pengantar Hukum Internasional*, (Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja), Penerbit Sinar Grafika, Jakarta.

Sunggono, Bambang, 2010, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT Rajawali Pers, Jakarta.

Waluyo, Bambang, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.

Yaddy Supriyadi, 2012, *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*, Telaga Ilmu, Tangerang.

Yuwono Agung Nugroho, 2006, *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*, Bumi Intitama Sejahtera, Jakarta.

B. Jurnal/Kamus

Departemen Perhubungan RI., 2005, *Cetak Biru Transportasi Udara 2005 – 2024 (Konsep Akhir)*, Ditjen Perhubungan Udara.

Schless, Adam L., 1994, “Opened Skies: Loosening the Protectionist Grips on International Civil Aviation” dalam *Emory International Law Review* Vol. 8.

Rebecca Trent, 2002, *Implications For Foreign Direct Investment In Sub-Saharan Africa Under The African Growth Opportunity Act*, *Northwestern Journal of International Law and Business*, Vol. 23.

Martono, 2007, Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Marbun, B.N., 2006, Kamus Hukum Indonesia, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.

C. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Intemasional.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2012 tentang Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri.

Peraturan Menteri Nomor 77 jo No. 92 Tahun 2012 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Keputusan Menteri Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 480 Tahun 2012 tentang Roadmap Hubungan Udara Indonesia.

Konvensi Chicago Tahun 1994 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

D. Website

<http://www.asean.org/archive/aadcp/repsf/docs/02-008-FinalReport.pdf>, diakses, tanggal, 08 Januari 2014.

<http://www.inaca.org/document/AR-INACA-2012.pdf>, diakses pada tanggal 08 Januari 2015

<http://aviationsafety.net/database/country/country.php?id=PK>, diakses pada tanggal 08 Januari 2015

<http://www.beritasatu.com/politik/86826-asean-open-skies-ancamkedaulatan-udara-indonesia.html>, diakses, tanggal, 08 Januari

2015.

<http://ekonomi.inilah.com/read/detail/1646272/penerangan-ri-diminta-terapkan-asas-cabotage>, diakses, tanggal, 08 Januari 2015.

<http://hadasiti.blogspot.com/2012/11/teori-keadilan-menurut-para-ahli.html>, diakses, tanggal, 08 Januari 2015.

http://www.indii.co.id/ind/publicationsdetail.php?id_news=191, diakses, tanggal, 02 Juli 2015.