

SIKAP INDONESIA NATIONAL AIR CARRIERS ASSOCIATION (INACA) DALAM KEBIJAKAN LIBERALISASI LAYANAN UDARA ASEAN OPEN SKY 2015

Oleh : Roby

Pembimbing : Saiman Pakpahan, S.IP , M.Si
(roby.suhendar01@gmail.com)

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Riau
Kampus Bina Widya Km. 12,5 Simpang Baru – Pekanbaru 28293
Telp. (0761) 63277, 23430

Abstract

This research focused on Inaca (Indonesian National Air Carriers Assosiation)'s act towards ASEAN open sky 2015's policy. The commercial flight industries had shown some bussinesses with the cooperation of many countries in air transport services. The purpose was to anticipate the changes of that flight industries. This cooperation took places in many region of the world such as North America, South America, Europe, Pacific and Southeast Asia. In fact, there differences on the aspects of this open sky cooperation. This strategy can be done in bilateral, regional, or multilateral levels.

In particular, open sky drove flight companies to a tight competition, and brought the possibility for the "third nation" to participate in serving routes between the two countries, and gave the freedom for flight companies to expand their routes and links in accordance with the active laws. However, Inaca assumed that this policy only gave benefit to the small geographical countries with limited airport, and Indonesia will only become a market to the ASEAN countries.

Keywords : ASEAN open sky policy, National Interest, Inaca, ASEAN open sky.

Pendahuluan

Selama hampir dua dekade terakhir industri transportasi udara diramaikan oleh banyaknya aktivitas kerjasama jasa transportasi udara yang dilakukan oleh negara-negara didunia. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan dalam industri tersebut menyusul kemunculan banyak maskapai baru yang menambah padat jumlah pemain dalam bisnis ini, adanya perubahan situasi ekonomi seperti kenaikan harga minyak yang membuat biaya operasional meningkat, krisis finansial, maupun karena ketatnya aturan main yang diterapkan secara berbeda-beda oleh masing-masing negara. Kerja sama ini terjadi diberbagai belahan dunia mulai dari kawasan AmerikaUtara, AmerikaLatin, Eropa, Pasifik, bahkan hinggake AsiaTenggara. Bentuk kerja sama yang kini banyak terjadantar negara adalah kerja sama untuk

meliberalisasi jasa transportasi udara, baik secara parsial maupun secara penuh¹.

Salah satu dari bentuk kerjasama yang kini tidak asing lagidi dunia penerbangan adalah *opensky*. *Open sky* dalam konteks ASEAN adalah liberalisasi dari layanan udara antara negara-negara anggota ASEAN. Dalam kerja sama *open sky*, terdapat sekumpulan aspek kebijakan yang dilakukan secara berbeda, misalnya deregulasi kapasitas dan penghapusan kendali pemerintah atas harga yang ditetapkan, sehingga berdampak pada melonggarnya peraturan-peraturan dalam industri jasa transportasi udara. Strategi *open sky* ini sendiri dapat dilakukan oleh negara-negara baik secara bilateral,

¹²Marannu Maria Nova.2010. 'Singapura danKerja Sama Open SkydiASEAN' .Tesis. Jakarta: UniversitasIndonesia,Hall1.<http://www.lontar.ui.ac.id/file>,diakses11-8-2015

regional, maupun multilateral. Secara khusus, *opensky* 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.² Perjanjian *open sky* umumnya mencakup beberapa ketentuan yang mengikat negara-negara anggota ASEAN tersebut yaitu :*open market, level playing field, Pricing, Cooperative Marketing Arrangement, Dispute Solution, Charter market, Safety and Security, dan Optional 7th Freedom of Cargo Right.*³

Dalam rangka mewujudkan suatu komunitas ekonomi ASEAN, dilakukan percepatan liberalisasi 12 sektor prioritas yang salah satunya adalah jasa penerbangan.⁴ ASEAN *open sky* sendiri bermula dari pertemuan negara-negara ASEAN dalam Bali Concord II di tahun 2003 yang merupakan KTT ASEAN yang ke-9 dengan adanya cita-cita membentuk ASEAN *Economic Community 2020* dengan angkutan udara menjadi salah satu sektor yang akan diintegrasikan pada tahun 2010. Tindak lanjut dari Bali Concord II adalah diadakannya KTT ke-12 di Cebu, Filipina, pada 12-13 Januari 2007 yang menghasilkan sebuah keputusan penting mengenai percepatan perwujudan komunitas ASEAN yang akan dicapai pada tahun 2015,⁵ lima tahun lebih awal

dari keputusan sebelumnya yaitu pada tahun 2020.

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. 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. Kalau kita kilas balik beberapa tahun ke belakang, pada tahun 2001, dunia penerbangan Indonesia telah memulai era *low cost airline*. Perubahan

²Peter 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 3. Diakses dari <http://www.aseansec.org/aadcp/repsf/docs/02-008-ExecutiveSummary.pdf> tanggal 11-08-2015

⁴Majalah Kementerian Perhubungan. "Pasar Penerbangan Bergeser dari Atlantik ke Asia Pasifik". Transmedia, Edisi 5 tahun 2012, hlm. 19

⁵Ian Thomas, et.al., *Developing of ASEAN's Single Aviation Market and Regional Air Services*

Arrangement with Dialogue Partners. REPSF II Project No. 07/003 (2008), hal 13. <<http://www.aviation.go.th/doc/public/>>, diakses 11-8-2015

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.

Metode dan kerangka pemikiran

Permasalahan dalam penelitian ini akan dicoba diuraikan dan dianalisa menurut beberapa teori dapat diperkuat konsep proposisi dalam penelitian ini. Teori adalah konsep-konsep yang saling berhubungan menurut logika menjadi suatu bentuk pernyataan, sehingga bisa menjelaskan fenomena tersebut secara ilmiah.⁶

Landasan Teori yang di gunakan adalah Teori Fungsionalis dimana teori ini dilandaskan pada upaya memadukan institusi-institusi internasional dalam sebuah bentuk kerja sama yang menekankan pada ranah regional sesuai dengan fungsi dan tugas pokok yang hendak dicapai. fungsionalis membahas mengenai pertumbuhan institusi internasional itu sendiri. organisasi internasional memiliki jenis dan pengelompokan yang beragam tergantung dengan pendekatan apa kita melihatnya. Clive Archer, seorang ahli Ilmu Hubungan Internasional, mengspesifikan organisasi internasional dalam tiga spesifik besar, yaitu berdasarkan keanggotaan, tujuan dan aktivitas organisasi, dan berdasarkan struktur organisasi. Pengspesifikasian Organisasi Internasional menurut Clive Archer berdasarkan keanggotaan maksudnya bahwa organisasi internasional dewasa ini tidak hanya didominasi oleh aktor negara saja. Seiring dengan kompleksitas global, dimana kebutuhan

untuk bekerja sama satu sama lain menjadi semakin besar, dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang mendukung, mendorong aktor-aktor non-negara, termasuk individu, untuk menjalin konektivitas satu sama lain untuk bekerja sama termasuk dalam sebuah organisasi internasional.

Perspektif yang digunakan dalam skripsi ini sesuai dengan teori yang digunakan yaitu teori fungsionalis dari Clive Archer adalah pluralisme Dalam perspektif pluralisme dijelaskan bahwa aktor non negara merupakan aktor penting dalam hubungan internasional. Hal ini berarti bahwa negara tidak selalu menjadi aktor utama. Organisasi internasional sebagai contoh, dapat menjadi aktor mandiri berdasarkan haknya. Lembaga ini memiliki pengambil kebijakan, para birokrat, dan berbagai kelompok yang dapat dipertimbangkan pengaruhnya terhadap proses pengambilan kebijakan.⁷ Terdapat empat asumsi penting dalam perspektif pluralisme, yaitu:⁸

1. Aktor non negara (non state actors) merupakan salah satu unsur penting dalam dunia politik, seperti organisasi internasional, baik pemerintah maupun non pemerintah, MNCs, kelompok, ataupun individu.
2. Menurut kaum pluralis, negara bukanlah aktor tunggal (unitary actor), karena aktor-aktor lain selain negara juga memiliki peran yang sama pentingnya dengan negara. Dalam hal ini, negara terdiri dari individu (rakyat), kelompok kepentingan, dan birokrat lainnya.
3. Berbeda dengan kaum realis, kaum pluralis beranggapan bahwa negara bukanlah aktor rasional. Dalam pembuatan keputusan, aktor politik akan cenderung saling berkompromi, tergabung dalam sebuah

⁶Mohtar mas'ood,1990."Ilmu Hubungan Internasional, Disiplin dan Metodologi",LP3S,Jakarta

⁷ M.Saeri.2012. Jurnal Transnasional: Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik;, Vol. 3, No. 2.

⁸ Paul R. Viotti dan Mark V. Kauppi, 1998. International Relations Theory: Realism, Pluralism, dan Beyond, Boston: Allyn and Bacon, hlm. 192

forum atau kelompok lainnya yang menggunakan posisi tawar (bargaining power), dan kepentingan-kepentingannya.

4. Agenda internasional bagi kaum pluralis lebih bersifat ekstensif. Masalah-masalah yang dibahas tidak lagi terpaku pada masalah power atau national security, tetapi sudah meluas pada masalah-masalah sosial ekonomi, lingkungan, dan budaya

Penbahasan

Penggunaan alat transportasi udara baru populer sejak permulaan abad ke-17, berbeda dengan alat transportasi laut yang telah lahir jauh sebelumnya. Pada masa itu, manusia terbang dengan pesawat udara yang menggunakan udara yang dipanaskan. Selain menggunakan pesawat udara sederhana, manusia juga mencoba terbang dengan menggunakan balon yang diisi dengan zat cair dan ada juga balon yang menggunakan gas⁹.

Masalah status hukum udara di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara berdaulat yang digunakan untuk melakukan penerbangan, mulai dibahas secara resmi dalam Konferensi Paris 1910 yang berlangsung mulai 10 Mei sampai 29 Juni 1910. Latar belakang Konferensi Paris 1910 adalah kenyataan banyaknya penerbangan yang berlangsung di Eropa tanpa memperhatikan kedaulatan di negara bawahnya (negara kolong), karena pada saat itu belum ada pengaturannya. Balon bebas tinggal landas dari satu negara dan mendarat di negara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan akan membahayakan, apalagi pesawat udara dapat digunakan untuk mengangkut militer, mata-mata yang dapat mengancam keamanan nasional negara di bawahnya.¹⁰

Sejalan dengan perkembangan teknologi, tentu saja kedaulatan negara atas ruang udara itu tidak bersifat mutlak. Kemajuan dalam bidang ilmu pengetahuan dan teknologi penerbangan dan

keruangangkasaan yang aktivitasnya berhubungan dengan ruang udara maupun ruang angkasa telah melahirkan berbagai prinsip dan norma hukum internasional baru pada kedua bidang tersebut.¹¹ Secara teoritis dengan adanya kedaulatan negara di ruang udara di atas wilayahnya, setiap negara dapat melakukan larangan bagi negara-negara lain untuk terbang di atas wilayahnya, kecuali kalau telah diperjanjikan sebelumnya. Dewasa ini teori tersebut telah berubah dengan lahirnya perjanjian internasional yang mengatur penggunaan ruang udara dan lahirilah ketentuan-ketentuan umum yang mengatur antara lain tentang kebebasan penerbangan (freedom of overflight) dan hak lintas penerbangan (transit).

Ketentuan-ketentuan tersebut menjadi bahan perundingan dalam Konferensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional (Chicago Conference on International Civil Aviation) yang diselenggarakan pada tahun 1944 yang kemudian menghasilkan Chicago Convention on International Civil Aviation¹² yang telah mulai berlaku sejak tahun 1974.¹³

Konvensi ini tidak berlaku bagi pesawat udara negara, misalnya pesawat udara militer, bea cukai, atau kepolisian. Konferensi yang sama juga menghasilkan pembentukan organisasi penerbangan sipil ICAO (International Civil Aviation Organization).¹⁴ Pembahasan dan pembuatan peraturan-peraturan berupa konvensi ataupun perjanjian bilateral antarnegara tentang penerbangan merupakan cara yang efektif untuk menghasilkan konsep Open Sky yang akan dibahas dalam artikel ini. Open sky secara

⁹ Martono dan Amad Sudiro, 2012, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 9.

¹⁰ Ibid., hlm. 11

¹¹ Suryo Sakti Hadiwijoyo, 2008, Batas Wilayah Negara Indonesia, Gava Media, Yogyakarta, hlm. 74.

¹² Disebut juga Konvensi Chicago 1944.

¹³ Mochtar Kusumaatmadja dan Eddy R. Agoes, 2003, Pengantar Hukum Internasional, PT.

Alumni, Bandung, hlm. 194.

¹⁴ Ibid., hlm. 195.

harafiah berarti langit terbuka. Dalam pengertian yang lebih luas, open sky berupa konsep peraturan internasional yang bertujuan untuk menciptakan liberalisasi dalam kegiatan penerbangan internasional, khususnya penerbangan sipil, sehingga nanti akan hadir suatu pasar bebas untuk industri penerbangan. Dengan konsep langit terbuka

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.

Pada kenyataannya Open Sky bukan merupakan suatu target yang baru dalam ruang lingkup ASEAN. Pada Desember 1995, para pemimpin ASEAN bertemu di Bangkok bertepatan dengan berlangsungnya the Fifth Summit dan memutuskan untuk memasukkan perkembangan terhadap Open Sky dalam the Plan of Action for Transport and Communication (1994-1996). Selama pertemuan pertama yang diselenggarakan di Bali pada tahun yang sama, the ASEAN

Transport Minister setuju untuk melakukan kerjasama dalam the Development of a Competitive Air Transport Services Policy yang mana menjadi tahap awal menuju Open Sky policy di ASEAN. Open Sky secara spesifik merupakan :

1. Perkembangan peraturan liberalisasi terhadap layanan angkutan udara
2. Penerapan liberalisasi dan pengaturan layanan udara yang lebih fleksibel, khususnya pada sub-regional ASEAN (Indonesia-Brunei-Malaysia-Filipina) dan East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) yaitu Laos, Myanmar, Kambodia, dan Vietnam¹⁵

Open Sky sendiri diartikan sebagai suatu kesepakatan Langit terbuka yang mana merupakan bentuk liberalisasi atas peraturan dan regulasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, khususnya penerbangan komersial dengan tujuan untuk menciptakan lingkungan pasar bebas dalam industri penerbangan¹⁶. Open Sky sendiri secara prakteknya tidak benar-benar dikatakan sebagai langit terbuka, bahkan bagi maskapai yang bertempat di negara anggota ASEAN sekalipun karna pada kebijakan ini tidak dicantumkan mengenai kebebasan ke tujuh, ke delapan dan kesembilan. ASEAN Open Sky tidaklah dapat sebebaskan pasar penerbangan tunggal di Uni Eropa tetapi setidaknya akan lebih bebas jika dibandingkan dengan perjanjian bilateral maupun perjanjian lainnya yang kini tengah diterapkan dalam maskapai penerbangan ASEAN¹⁷. Sebelumnya, Indonesia pernah menerapkan kebijakan Open Sky pada bulan Januari 2005 dimana bertujuan untuk mempermudah pengiriman bantuan dan misi kemanusiaan pasca bencana Tsunami di Aceh yang

¹⁵ Peter Forsyth dan John King, dkk, Preparing ASEAN For Open Sky, Monash International Pty Ltd, 2004, hal 1

¹⁶ Open Skies, sebagaimana dimuat didalam http://en.wikipedia.org/wiki/Open_skies yang diakses pada tanggal 19 Maret 2015

¹⁷ Prakarsa Infrastruktur Indonesia, Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia, hal.19

mana kebijakan tersebut memungkinkan penerbangan langsung ke bandara tujuan, sebagai contoh misalnya Singapore Airlines bisa terbang langsung pada rute Jakarta-Bangkok, atau Garuda Indonesia Airlines bisa terbang langsung Kuala Lumpur-Singapura¹⁸

Dalam konteks ini, Open Sky policy sendiri akan diterapkan di dalam ruang lingkup ASEAN yang mana kesepakatan ini telah ditandatangani oleh 10 kepala negara ASEAN pada Bali Concord II yang dideklarasikan dalam KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) ASEAN . pada tahun 2003. Pokok tujuan Open Sky ASEAN adalah untuk membuka wilayah udara antar negara sesama anggota ASEAN, dan setelah diberlakukan maka ASEAN Open Sky akan membebaskan maskapai, pengelola bandar udara, pengatur penerbangan di darat (ground handling), hingga pengatur lalu lintas penerbangan untuk bebas berusaha dan berekspansi. Tahap-tahap menuju Open Sky ASEAN itu sendiri telah dilakukan sejak 2008, diantaranya telah dihapusnya hambatan penerbangan antar ibukota negara ASEAN, yang mana telah diterapkan dalam Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle (IMT-GT) yang telah melakukan kerjasama liberal. Selanjutnya, liberalisasi yang sama dijalankan tahun 2009 pada hak angkut kargo, diikuti kemudian hak angkut penumpang tahun 2010 dengan puncaknya pada ASEAN Single Aviation Market tahun 2015.

Liberalisasi angkutan penerbangan ini tertuang dalam The ASEAN Air Transport Working Group, “The Roadmap for the Integration of ASEAN: Competitive Air Services Policy¹⁹. Open Sky akan menjadi

komponen yang sangat penting terhadap integrasi ekonomi secara keseluruhan mengingat bahwa angkutan udara sangat penting khususnya untuk komunikasi bisnis yang mana memungkinkan kegiatan perdagangan dan investasi. Open Sky juga mengarah kepada kompetensi di bidang industri penerbangan yang mempunyai potensi yang sangat penting di bidang ekspor²⁰ memungkinkan adanya penambahan jasa penerbangan dalam konteks internasional dan juga menciptakan peluang bisnis terhadap perusahaan pengangkutan udara. Di dalam perjanjian Open Sky biasanya mengandung beberapa ketentuan yaitu :

1. Kompetisi Pasar Bebas
Yang mana biasanya di tandai dengan dibebaskannya pembatasan-pembatasan yang berkaitan dengan rute, jumlah, kapasitas, jenis, frekuensi atas pesawat yang akan beroperasi.
2. Harga Ditentukan oleh kebutuhan Pasar
Perjanjian Open Sky membebaskan perusahaan pengangkutan penerbangan memfleksibelkan harga sesuai dengan pasar.
3. Berkompetisi secara setara dan adil
Yang mana mencakup di dalam perjanjian bahwasanya, misalnya, perusahaan pengangkutan diizinkan untuk membuka kantor pemasaran di negara yang mana telah menandatangani perjanjian.
4. Kerjasama dalam bidang pemasaran
Biasanya perusahaan pengangkutan diizinkan untuk ikut serta dalam kerjasama di bidang pemasaran dan perjanjian sewa atas pesawat dari negara yang menjadi pihak dalam perjanjian tersebut
5. Penyelesaian atas perselisihan
Perjanjian Open Sky mengikutsertakan prosedur-prosedur penyelesaian perselisihan maupun perbedaan yang mungkin akan terjadi selama adanya perjanjian tersebut
6. Liberal Charter Agreement

¹⁸ Kebijakan Open Sky ASEAN dan Implikasinya bagi Indonesia, sebagaimana dimuat dalam <https://jihanyulanda16.wordpress.com/category/uncategorized> yang diakses pada tanggal 27 Maret 2015

¹⁹ Indonesia menghadapi ASEAN Open Sky 2015, sebagaimana dimuat dalam <http://membunuhindonesia.net/2015/01/indonesia-menghadapi-asean-open-sky-2015/> yang diakses pada tanggal 22 Maret 2015

²⁰ Peter Forsyth dan John King, dkk, *Loc. Cit*

Dalam perjanjian Open Sky memuat adanya ketentuan yang membebaskan pasar bebas

7. Keselamatan dan keamanan

Dalam hal ini pemerintah atas negara yang bersangkutan sepakat untuk lebih memperhatikan tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan

8. Hak pilihan terhadap Cargo

Dalam perjanjian Open Sky memuat bahwa pesawat negara anggota yang membawa muatan/kargo diperbolehkan untuk mengoperasikan layanan muatan/kargo murni antara negara anggota lain dan negara ketiga tanpa harus berhenti di negara asal muatan/kargo²¹

Dampak Pada Kebijakan & Perundang-Undangan

1. Undang-undang Penerbangan 1/2009

Review untuk memastikan konsistensi dengan ASEAN Multilateral Agreement, review relaxasi pada airlines' ownership & control, , review aturan & prosedur yang mempengaruhi kemampuan untuk berkompetisi

2. Undang-undang Persaingan Usaha 1999
Perlu mengembangkan kasus-kasus dalam Industri Penerbangan

Dampak Pada Air Operator

1. Harus mengangkat Indonesia Safety Level dari Cat. II ke Cat. I
2. Membuat kebijakan yang mendukung kemampuan bersaing Air Operator Indonesia (penurunan harga fuel, 0% tax import & tarif yang pro pasar)
3. Market domestic Indonesia sebenarnya adalah ASEAN Open Sky, pertumbuhan ekonomi dipercaya justru dapat diperoleh melalui pengembangan penerbangan domestik
4. Mengamankan pertumbuhan domestik dan menerapkan internasionalisasi secara bertahap
5. Air Operator tidak berjadwal (non-scheduled) umumnya tidak terpengaruh oleh persetujuan ASEAN Open Sky, terutama karena berada pada "niche" operations

²¹ Ibid, hal 10-11

Indonesia National Air Carriers Association atau INACA merupakan sebuah Asosiasi Perusahaan Penerbangan Nasional Indonesia yang didirikan oleh para pengusaha perusahaan penerbangan pada tanggal 15 Oktober 1970. INACA berfungsi sebagai wadah persatuan antara perusahaan-perusahaan angkutan udara dan kegiatan-kegiatan penerbangan nasional lainnya yang ada di Indonesia. INACA merupakan satu-satunya asosiasi usaha penerbangan nasional di Indonesia yang diakui sebagai mitra pemerintah. Hal ini tertulis dalam Keputusan Menteri Perhubungan No : KP 5/AU 701/PHB-89 pada tanggal 23 November 1989. Pada Rapat Umum Anggota (RUA) yang diselenggarakan pada tanggal 11-12 Juni 2010 lalu di Bandung, IACA atau Indonesia Air Charter Association telah menyatakan bergabung dengan INACA. Hingga saat ini jumlah anggotanya terdiri dari 17 Perusahaan Angkutan Udara Niaga Berjadwal serta 22 Perusahaan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal. Saat ini posisi Ketua Umum INACA dijabat oleh Arif Wibowo untuk masa jabatan 2013-2015. Selain sebagai Ketua Umum INACA, Arif Wibowo juga merupakan Presiden Direktur dari PT. Citilink Indonesia. Arif terpilih sebagai Ketua Umum berdasarkan hasil rapat umum tahunan anggota INACA yang diselenggarakan pada tanggal 8-9 November 2013 lalu di Surabaya untuk menggantikan Emirsyah Satar yang telah habis masa jabatannya. Sementara untuk posisi Ketua Penerbangan Berjadwal dijabat oleh Bayu Sutanto yang berasal dari maskapai penerbangan Transnusa. Untuk posisi Ketua Penerbangan Non Berjadwal saat ini dijabat oleh Denon Prawira Atmaja yang berasal dari maskapai White Sky. Sedangkan untuk posisi Sekretaris Jenderal INACA saat ini masih dijabat oleh Tengku Burhanudin. Dengan adanya formasi baru ini, Dirjen Perhubungan Udara Herry Bakti berharap dunia penerbangan di Indonesia mampu bersaing dengan maskapai penerbangan

lainnya untuk menghadapi Open Sky 2015 nanti.

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 mewaspadaikan 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 'PR' 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.

Indonesian national air carriage association (INACA) menganggap bahwa kebijakan *asean open sky* akan memberikan dampak bagi kedua pihak, bagi Indonesia dan bagi pihak maskapai penerbangan itu sendiri. Perbedaan luas geografis dan jumlah bandara membuat INACA menganggap bahwa kebijakan tersebut hanya akan menguntungkan bagi negara yang memiliki letak geografis dan jumlah bandara yang sedikit. Contohnya Singapura, yang sudah terlebih dahulu siap untuk menjalankan liberalisasi penerbangan *open sky* karena Cuma memiliki satu bandara internasional.

Ketatnya persaingan yang akan diterima maskapai-maskapai Indonesia membuat INACA menolak perjanjian tersebut diberlakukan di negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Karena jika kebijakan ini di teruskan, Indonesia hanya akan menjadi pasar bagi negara-negara ASEAN lainnya

Kesimpulan

ASEAN *open sky* adalah kebijakan hasil dari kesepakatan masyarakat ekonomi ASEAN yang akan diselenggarakan tahun 2015. Kebijakan ini merupakan pembebasan wilayah udara di negara-negara ASEAN untuk meningkatkan kerjasama. Dalam konteks ini, *Open Sky policy* sendiri akan diterapkan di dalam ruang lingkup ASEAN yang mana

kesepakatan ini telah ditandatangani oleh 10 kepala negara ASEAN pada Bali Concord II yang dideklarasikan dalam KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) ASEAN . pada tahun 2003. Pokok tujuan Open Sky ASEAN adalah untuk membuka wilayah udara antar negara sesama anggota ASEAN, dan setelah diberlakukan maka ASEAN Open Sky akan membebaskan maskapai, pengelola bandar udara, pengatur penerbangan di darat (ground handling), hingga pengatur lalu lintas penerbangan untuk bebas berusaha dan berekspansi.

Namun inaca yang merupakan asosiasi maskapai penerbangan di indonesia menilai kebijakan tersebut akan sangat merugikan pemerintah indonesia dikarenakan luas geografis dan jumlah bandara internasional yang banyak. Serta kesiapan pemerintah indonesia dalam menjalankan kebijakan yang kurang siap sehingga INACA menolak kebijakan tersebut.

Daftar Pustaka

Jurnal :

Adam L. Schless. 1994. "Opened Skies : Loosening the Protectionist Gripson International Civil Aviation" dalam Emory International Law Review Vol.8

Doganis, R. (2002). *Flying Off Course. The Economics of International Airlines. Third Edition.* Routledge.

Forsyth, P. (2004). *Preparing ASEAN for Open Sky; Regional Economic Policy Support Facility, Research Project 02/008.* Monash International Pty. Ltd

Freedom of The Air Addressed In The ASEAN Open Sky 2015. Open-Sky-2015-Edwin-Soedarmo.pdf hlm. 3

Ian Thomas, et.al., *Developing of ASEAN's Single Aviation Market and Regional Air Services Arrangement With Dialogue Partners. REPSF II Project No . 07/003* (2008)

Majalah Kementerian Perhubungan. "Pasar Penerbangan Bergeser dari Atlantik ke Asia Pasifik". Transmedia, Edisi 5 tahun 2012

M.Saeri. 2012. Jurnal Transnasional: Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik:, Vol. 3, No. 2.

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),

Prakarsa Infrastruktur Indonesia, Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia, hal.19

Skripsi :

Marannu Maria Nova. 2010. "Singapura dan Kerja Sama Open Sky di ASEAN" . Jakarta: Universitas Indonesia

Brilia budi nuraini. 2009. "Peluang dan Tantangan Indonesia Terhadap ASEAN Multilateral Agreement On Air Services 2009 (ASEAN Open Sky Policy)". Universitas Jember

Buku :

Agus Tarmidzi. 1992. "ASEAN Selayang Pandang". Jakarta: Sekretariat Nasional ASEAN Departemen Luar Negeri Republik Indonesia

Martono dan Amad Sudiro, 2012, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik, Rajawali Pers, Jakarta,

Suryo Sakti Hadiwijoyo, 2008, Batas Wilayah Negara Indonesia, Gava Media, Yogyakarta

Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, 2003, Pengantar Hukum Internasional, PT.

Alumni, Bandung,

Peter Forsyth dan John King, dkk, *Preparing ASEAN For Open Sky,* Monash International Pty Ltd, 2004

Sigih handoyo dan Budi subidyo. Bacaan untuk menambah wawasan dunia penerbangan. Aviapedia: ensiklopedia umum penerbangan