TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL MENGENAI *ASEAN OPEN SKY* DAN DAMPAKNYA BAGI INDONESIA.

- HEIKE -

Abstract

Aircraft is known as the most effective means transportation at this time. Start in terms of safety, comfort, economy, and the time when compared with other means of transportation such as land and sea transportation. By using aircraft, as if there are no more boundaries between regions of the country to another. Since the number of positive benefits, then the air transport becomes very important in human life and even the country. One country to enter into agreements with other countries by exchanging the rights of freedom in the air. ASEAN Open Sky is one form of multilateral agreements between countries which aims to realize the ASEAN aviation liberalization in the ASEAN region. The liberalization of the concept will be realized in 2015. It is expected there will be positive impacts for Indonesia and ASEAN by following the liberalization of the flight. For negative impacts, Indonesia and other ASEAN countries are required to start paying attention and taking into account all possibilities that will happen, so that negative impacts can be avoided and it can be turned into a positive impact.

Keyword : *flight, country, liberalization.*

Abstrak : Pesawat udara dikenal sebagai alat transportasi yang paling efektif saat ini. Mulai dari segi keamanan, kenyamanan, ekonomi, dan waktu jika dibandingkan dengan alat transportasi lainnya seperti alat transportasi darat ataupun laut. Dengan menggunakan pesawat udara, seakan-akan tidak ada lagi batas antarwilayah negara yang satu dengan yang lainnya. Karena banyaknya manfaat positif tersebut, maka angkutan udara menjadi sangat penting di dalam kehidupan manusia dan bahkan negara. Negara yang satu melakukan perjanjian dengan negara lainnya dengan mempertukarkan hak-hak kebebasan di udara. *ASEAN Open Sky* merupakan salah satu bentuk perjanjian multilateral antarnegara ASEAN yang bertujuan untuk mewujudkan liberalisasi penerbangan di wilayah ASEAN. Konsep liberalisasi tersebut akan diwujudkan pada tahun 2015 nanti. Diharapkan akan timbul dampak-dampak positif bagi Indonesia dan ASEAN

dengan mengikuti liberalisasi penerbangan tersebut. Untuk dampak negatifnya, maka Indonesia dan negara-negara ASEAN lainnya dituntut untuk mulai memperhatikan dan memperhitungkan segala kemungkinan yang akan terjadi, sehingga dampak-dampak negatif dapat dihindari dan justru dapat berbalik menjadi dampak positif.

Kata kunci : penerbangan, negara, liberalisasi.

PENDAHULUAN

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 gas.[1]

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.[2]

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

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

[2] *Ibid.*, hlm. 11.

dengan ruang udara maupun ruang angkasa telah melahirkan berbagai prinsip dan norma hukum internasional baru pada kedua bidang tersebut.[3]

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 lahirlah 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 Aviation*[4] yang telah mulai berlaku sejak tahun 1974.[5]

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*).[6]

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 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

---

[3] Suryo Sakti Hadiwijoyo, 2008, *Batas Wilayah Negara Indonesia*, Gava Media, Yogyakarta, hlm. 74.

[4] Disebut juga Konvensi Chicago 1944.

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

[6] *Ibid.*, hlm. 195.

ini, nantinya mungkin akan membuat setiap orang bebas untuk terbang ke negara mana saja.

PERMASALAHAN

Batasan permasalahan yang dikemukakan di dalam artikel ini adalah :

1. Aturan apa saja yang mengatur hak lintas udara yang berlaku secara internasional dan nasional?
2. Bagaimana penerapan *Open Sky* di dalam berbagai negara dan konsep liberalisasi penerbangan di Indonesia?
3. Bagaimanakah penerapan *ASEAN Open* Sky dan adakah manfaat ataupun dampak dari penerapan konsep *ASEAN Open Sky* bagi Indonesia?

Sumber hukum udara (*air law service*) dapat bersumber pada hukum internasional maupun hukum nasional. Sesuai dengan Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional[7] mengatakan,"*international custom, as evidence of a general practice, accepted as law*". Hingga saat ini, sumber hukum internasional berupa perjanjian multilateral, perjanjian bilateral, hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip hukum umum, ajaran hukum/doktrin, maupun yurisprudensi. Aturan-aturan atau hukum-hukum yang berlaku dalam ruang lingkup udara adalah untuk menjamin adanya kepastian hukum di wilayah udara, karena sangat berpengaruh bagi kedaulatan, bahkan perekonomian pada saat ini.

Open Sky secara harafiah berarti langit terbuka. Keterbukaan langit yang dimaksud adalah diizinkannya penerbangan antarnegara dengan mempertukarkan beberapa hak-hak kebebasan udara. Dengan adanya konsep langit terbuka ini, akan terjadi suatu pasar terbuka bagi penerbangan-penerbangan internasional.

Hal utama yang dapat membuat konsep tersebut dapat direalisasikan adalah adanya perjanjian antarnegara, baik perjanjian bilateral maupun multilateral. Konsep ini lahir setelah dirasakannya manfaat dari penerbangan internasional. Tidak hanya untuk kepentingan ekonomi, hal yang paling nyata yang pernah terjadi di Indonesia adalah saat terjadi bencana alam.

[7] Sumber hukum internasional.

I. Perjanjian Bermuda 1946

Kegagalan Konferensi Chicago 1944 dalam menetapkan rute penerbangan, tarif, kapasitas yang harus disediakan, dan jenis pesawat udara yang akan digunakan mendorong Amerika Serikat membuat perjanjian angkutan udara bilateral dengan Inggris. Perjanjian tersebut ditandatangani di Bermuda yang dikenal sebagai *Bermuda Agreement of 1946*. Amerika Serikat dengan Inggris, dibantu oleh perusahaan penerbangan masing-masing, menyiapkan perjanjian angkutan udara secara bilateral untuk melayani penerbangan dari Amerika Serikat ke Inggris dan sebaliknya.

Amerika Serikat dan Inggris, dalam Perjanjian Bermuda, menyepakati pertukaran hak kebebasan udara ketiga dan keempat. Kebebasan udara kelima hanya sekedar untuk mengisi tempat duduk yang kosong dengan catatan tidak mengganggu penerbangan lokal. Tentang kapasitas, kedua negara sepakat bahwa kapasitas yang disediakan adalah kapasitas nasional dengan formula Bermuda 1946.

Disepakati kapasitas ditetapkan terlebih dahulu berupa kebutuhan dalam waktu tertentu (*predetermination capacity*), kemudian dalam kurun waktu tertentu dievaluasi kebutuhan kapasitas yang nyata (*ex post facto review concept*). Dengan *ex post facto review concept* tersebut, kapasitas tempat duduk sesuai dengan kebutuhan dan dapat dihemat biaya penyediaan kapasitas, tetapi kebutuhan kapasitas nasional dapat dipenuhi.

Perbedaan ideologi antara Amerika Serikat dengan Inggris menyebabkan pengaturan tarif dihitung dan disepakati oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk (*designated airline*), kemudian hasil perhitungan tersebut disepakati oleh kedua negara (*double approval*).

Frekuensi penerbangan dan jenis pesawat udara disepakati tergantung dari kapasitas yang disepakati. Kapasitas pesawat udara besar, maka frekuensi penerbangan diperkecil. Sebaliknya, kapasitas pesawat udara kecil, maka frekuensi penerbangan diperbesar.

Perjanjian Bermuda 1946 dalam kurun waktu tiga puluh tahun dianggap bentuk perjanjian angkutan udara bilateral yang paling sempurna dan ideal, sehingga dapat dikatakan bahwa tidak ada negara manapun yang belum mempunyai perjanjian angkutan udara bilateral tipe Bermuda 1946.

II. Perjanjian Penerbangan Perancis-Jerman.

Selain untuk kepentingan ekonomi atau pertimbangan komersial, perjanjian angkutan udara dibuat atas pertimbangan keamanan nasional, politik, *prestige*, semangat kesetiakawanan, maupun kebudayaan. Dalam Juli 1913 perjanjian penerbangan internasional Perancis-Jerman ditandatangani atas pertimbangan pertahanan keamanan naisonal karena pada saat itu situasi di Eropa sangat mencekam menghadapi perang dunia pertama.

Dalam perjanjian penerbangan internasional tersebut tidak diperkenankan personil angkatan senjata ikut terbang dalam pesawat udara dan pesawat udara dilarang membawa bahan-bahan peledak.

III. Perjanjian Penerbangan Amerika-Belanda.

Pertimbangan yang diambil Amerika pada 1974 adalah pertimbangan politik dengan menuduh KLM milik Belanda mengangkut penumpang dari New York ke Schippol kemudian diteruskan ke negara-negara lainnya. Amerika bermaksud mengurangi frekuensi penerbangan KLM pada rute Atlantik Utara dari Amerika Serikat ke Eropa.

Tetapi, Belanda menentang niat Amerika. Penentangan ini mengakibatkan Belanda bersama-sama negara Eropa berencanan membatalkan semua pesanan pesawat udara buatan pabrik Boeing, Douglas, dan MD-11 dari Amerika apabila Amerika jadi mengurangi penerbangan KLM.

Negara-negara Eropa juga mengancam akan mengalihkan pembelian pesawat udara *fighter* yang biasa digunakan NATO (*North Atlantic Treaty Organization*) dengan pesawat buatan negara Eropa lainya. Amerika membatalkan niat mengurangi frekuensi penerbangan KLM ke Atlantik Utara karena secara

politis Amerika tidak mau kehilangan kemitraannya dengan negara-negara NATO di Eropa.

IV. Perjanjian *Open Skies* Uni Eropa-Amerika Serikat.

Sebelumnya, maskapai penerbangan dari Eropa punya keterbatasan melayani rute di Amerika Serikat dan sebaliknya maskapai Amerika Serikat tidak bisa begitu saja melayani rute domestik di Uni Eropa. Sekarang, hambatan ini tidak ada lagi. Menteri Perhubungan Jerman, Wolfgang Tiefensee menerangkan, "Maskapai Eropa nantinya bisa terbang ke setiap tujuan di Amerika Serikat dari setiap bandar udara di Eropa. Jadi mereka sekarang boleh menawarkan jasa penerbangan tidak hanya di negara-negara anggota Uni Eropa, melainkan juga di Amerika Serikat. Di Eropa sudah termasuk negara-negara Balkan, Norwegia, dan Eslandia."

Perjanjian udara yang juga disebut kesepakatan *Open Skies*, artinya Angkasa Terbuka, mulai berlaku bulan Maret 2008. Rencananya perjanjian itu diberlakukan enam bulan lebih cepat, tapi Inggris meminta waktu penyesuaian yang lebih lama untuk bandar udara Heathrow di London. Sampai sekarang untuk bandar Heathrow ada empat maskapai penerbangan yang menguasai empat puluh persen pasar penerbangan ke Amerika Serikat, yaitu *British Airways, Virgin Atlantic, American Airlines,* dan *United Airlines*. Dengan perjanjian *Open Skies*, persaingan akan makin ketat. Perundingan untuk perjanjian udara antara Eropa dan Amerika Serikat sudah berlangsung empat tahun lebih.

Pada 29 November 2011 pun telah dilaksanakan *Asean Transport Minister Meeting* di Nusa Dua Bali. Pertemuan tersebut membahas finalisasi kebijakan langit terbuka guna mendukung konektivitas antarnegara ASEAN. Menurut Menteri Perhubungan kala itu, EE Mangindaan, kebijakan langit terbuka akan

berlaku pada akhir 2015 dan segala petunjuk teknis dan pelaksanaanya sedang difinalisasi, di antaranya kesiapan masing-masing maskapai.[8]

Liberalisasi regional dan global juga harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944, yang merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional, walaupun konvensi tersebut tidak mampu mengatur tukar-menukar jasa angkutan udara secara multilateral.

Oleh karena konvensi tersebut tidak mampu mengatur jasa angkutan udara, maka satu-satunya jalan untuk mengadakan hubungan udara yang mempunyai nilai ekonomi, hanyalah melalui tukar-menukar hak-hak penerbangan secara bilateral antarnegara yang memerlukan, termasuk Indonesia.

Tukar-menukar demikian menjadi keharusan terutama negara-negara yang tidak menjadi anggota IASTA dan IATA. Indonesia tidak menjadi anggota IASTA maupun IATA, oleh karena itu untuk menyelenggarakan hubungan udara internasional yang menukarkan jasa angkutan udara, Indonesia terpaksa harus membuat perjanjian angkutan udara secara bilateral.

Perjanjian angkutan udara bilateral itu sebenarnya merupakan perjanjian internasional yang bersifat kontraktual antara dua negara untuk menukarkan dinas penerbangan internasional berjadwal antara kedua negara tersebut serta dinas penerbangan yang lewat (*through flight*) angkutan udara secara bilateral.

Di dalam perjanjian angkutan udara tersebut, pada umumnya diatur tukar-menukar dinas penerbangan internasional berjadwal, selain itu juga kadang-kadang menukarkan dinas penerbangan tidak berjadwal atau penerbangan musiman, penerbangan khusus, penerbangan *inclusive tour charter*, dan lain-lain.

Tukar-menukar dinas penerbangan internasional tidak berjadwal Indonesia dengan negara-negara ASEAN diatur dalam *Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services Among the Association of*

[8] http://archive.bisnis.com/articles/asean-open-sky-menteri-perhubungan-se-asean-finalisasi-aturan-teknis diakses pada 19 Maret 2013.

South East Nations. Menurut perjanjian multilateral tersebut, tukar-menukar dinas penerbangan tidak berjadwal tersebut dimaksudkan untuk mempercepat dan meningkatkan pelaksanaan Deklarasi ASEAN.

Konsep liberalisasi penerbangan juga diatur dalam UU 1/2009 tentang Penerbangan. sebelum UU 1/2009, penerbangan diatur dalam UU 15/1992. Namun, UU 15/1992 tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan yang strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan.[9]

Sejak dibentuknya ASEAN pada 1967, kerjasama ekonomi merupakan salah satu pilar utama berlangsusngnya kerjasama regional tersebut. Kerjasama ekonomi seperti yang diamanatkan oleh Deklarasi Bangkok adalah tulang punggung kerjasama ASEAN. Oleh karena itu, tidak aneh jika kemajuan ASEAN sering diukur dengan kemajuan ekonomi yang diraihnya.[10]

Salah satu kerjasama yang mendukung kerjasama ekonomi tersebut adalah melalui jalur perhubungan. Kerjasama ASEAN di bidang perhubungan dan komunikasi ditangani oleh Komite Perhubungan dan Komunikasi (*Committee on Transportation and Communication* – COTAC). Komite ini membawahi empat *Sub-Committee* yaitu :

1. *Sub-Committee on Land Transportation* (SCLT).
2. *Sub-Committee on Shipping and Ports* (SCSP).
3. *Sub-Committee on Civil Aviation Related Services* (SCCRAS).
4. *Sub-Committee on Posts and Telecommunications* (SCPT).

Sub-Committee on Civil Aviation Related Services menghasilkan kerjasama yang berupa :

1. Tarif murah untuk penerbangan antara beberapa ibu kota negara-negara ASEAN (*ASEAN Circle Trip Fare*).

[9] Konsiderans UU 1/2009 tentang Penerbangan.
[10] M. Sabir, *Op.cit*., hlm. 90.

2. Partisipasi dalam tarif murah pada penerbangan antara Australia dan Inggris (*ICAP Australia*).
3. Perjanjian SAR (*Search and Rescue*) ditandatangani oleh kelima negara anggota ASEAN pada 14 April 1972. Untuk pelaksanaannya telah disepakati agar diadakan perjanjian bilateral antara negara-negara ASEAN.[11]

METODE PENELITIAN

Karya tulis ilmiah harus dibuat berdasarkan fakta-fakta dan data-data yang objektif dari suatu analisis, disusun secara sistematis dan rasional agar dapat dipandang sebagai suatu karya ilmiah yang baik. Maka, suatu karya ilmiah harus dapat diuji dengan metode ilmiah agar kebenarannya dapat dipertanggungjawabkan.

Dalam melengkapi penulisan skripsi ini agar lebih terarah dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, maka dipergunakanlah metode penelitian yuridis normatif.

Penelitian yuridis normatif berarti penelitian dilakukan atau ditujukan pada peraturan perundang-undangan dan bahan-bahan hukum yang lain dengan cara membaca dan mempelajari bahan dari konvensi, peraturan perundang-undangan, media cetak, maupun dari media elektronik yang menurut penulis berhubungan dengan judul skripsi.

Metode penulisan dalam skripsi ini adalah metode Deskriptif-Analitis. Skripsi ditulis dengan menggambarkan dan menjelaskan semua permasalahan dan kemudian diuraikan agar menjadi terang dan jelas.

Skripsi ini ditulis dengan menggunakan sumber data sekunder berupa bahan-bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang menjadi landasan utama dalam skripsi, contohnya konvensi dan peraturan nasional dan bahan hukum

[11] Sekretariat Nasional ASEAN ..., *Op.cit*., hlm. 64.

sekunder, berupa bahan dari buku-buku dengan cara kepustakaan (*library research*).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Perjanjian multilateral, yang melibatkan banyak negara, hampir seluruh negara di dunia, dalam dunia penerbangan salah satunya adalah Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Perjanjian bilateral yang melibatkan dua negara, misalnya antara Indonesia[12] dengan Austria. Hukum kebiasaan internasional juga merupakan salah satu sumber hukum internasional. Namun, peran hukum udara kebiasaan internasional semakin berkurang dengan adanya konvensi internasional dan karena hukum kebiasaan internasional kurang menjamin adanya kepastian hukum.

Di dalam Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional juga disebutkan,"*general principles or law recognized by civilized nations*" sebagai asas-asas yang telah diterima oleh masyarakat. Asas-asas tersebut antara lain prinsip *bonafide* (itikad baik atau *good faith*), *pacta sunt servanda* artinya apa yang diperjanjikan merupakan undang-undang bagi yang membuat, sehingga harus dipatuhi, *abus de droit* atau *misbruik van recht* artinya suatu hak tidak boleh disalahgunakan, dan asas-asas lainnya. Sampai sekarang, peraturan internasional dalam bidang penerbangan yang paling terkenal adalah Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944. Konvensi Paris 1919 berjudul *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation* ditandatangani pada 13 Oktober 1919 dan Konvensi Chicago 1944 berjudul *Convention on International Aviation* ditandatangani pada 7 Desember 1944.

I. Konvensi Paris 1919.

[12] Sampai sekarang terdapat 67 perjanjian transportasi udara internasional antara lain dengan Austria, Amerika Serikat, Arab Saudi, Australia, Belanda, Bahrain, Iran, Belgia, Brunei Darussalam, Bulgaria, Czekoslovakia, Denmark, Hongaria, India, Inggris, Italia, Jepang, Jerman, Kamboja, Korea Selatan, Libanon, Malaysia, Thailand, Myanmar, Norwegia, Selandia Baru, Perancis, Pakistan, Papua New Guenia, Filipina, Polandia, RRC, Rumania, Swiss, Singapura, Spanyol, Swedia, Sri Lanka, Taiwan, Yordania, Bangladesh, Turki, Uni Emirat Arab, Slovakia, Rusia, Vietnam, Mauritius, Kyrghysztan, Kuwait, Madagaskar, Uzbekistan, Hong Kong, Oman, Qatar, Kanada, dan Ukraina.

Konvensi ini terdiri dari dua bagian, yaitu naskah utama (*the main part*) dan naskah tambahan. Naskah utama mengatur kedaulatan atas wilayah udara, lintas damai (*innocent passage*), zona larangan terbang (*prohibited area*), pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara (*nationality and registration mark*), sertifikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara dan radio penerbangan, izin penerbangan, keberangkatan dan kedatangan pesawat udara, larangan pengangkutan bahan berbahaya, klasifikasi pesawat udara (*aircraft classification*), komisi navigasi penerbangan dan ketentuan penutup, dan naskah tambahan terdiri atas delapan Annexes A-H.[13]

II. Konvensi Chicago 1944.

Tidak jauh berbeda dengan Konvensi Paris 1919, adapun isi dari Konvensi Chicago ini mengatur tentang kedaulatan negara di udara, hak prerogatif, angkutan udara internasional, operasi penerbangan, daerah terlarang, hukum dan regulasi, *customs* (bea cukai), *immigration* (imigrasi), *quarantine* (karantina), dan wabah penyakit, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara, investigasi kecelakaan pesawat udara, dokumen penerbangan, amunisi, sertifikasi pesawat udara dan awak pesawat udara, aspek-aspek ekonomi, dan organisasi penerbangan sipil internasional.

III. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Menurut jiwa yang terkandung dalam UU 1/2009, jumlah perusahaan penerbangan tidak perlu banyak, tetapi sangat lemah, lebih baik jumlah perusahaan penerbangan sedikit, tetapi mampu memenuhi kebutuhan angkutan udara untuk mendukung pembangunan nasional, tangguh dapat bersaing pada tataran nasional, regional, maupun global. Karena itu UU 1/2009 mensyaratkan kepemilikan pesawat udara yang mencukupi, kepemilikan modal yang kuat (*capital intensive*), adanya *bank guarantee, single majority shares*, personel yang profesional/kompeten baik kualitas maupun kuantitas yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi, pengaturan, dan penegakan hukum yang ketat (*law*

[13] Martono dan Amad Sudiro, *Op.cit*.

enforcement and fully regulated), kepatuhan yang tinggi (*highly compliance*), penguasaan teknologi tinggi (*high technology*) meningkatkan budaya keselamatan penerbangan (*aviation safety culture*), kejujuran dalam pelaksanaan operasional (*just culture*) dan lain-lain.

Perjanjian bilateral, multilateral, ataupun plurilateral dapat mewujudkan konsep langit terbuka tersebut menjadi nyata. Konferensi Paris 1919 belum mampu mengatur tukar-menukar jasa angkutan udara secara multilateral ataupun bilateral. Maka, negara-negara Eropa mulai membuat perjanjian bilateral, namun belum adanya keseragaman.

Secara formal, proses pembuatan perjanjian angkutan udara bilateral dilakukan secara bertahap seperti proses pembuatan perjanjian internasional lainnya yang diawali dari negosiasi, penandatanganan, ratifikasi, tukar-menukar instrumen ratifikasi dan diakhiri dengan pendaftaran perjanjian angkutan udara sesuai dengan Pasal 81 Konvensi Chicago 1944.

Praktik di Indonesia, sebelum diadakan negosiasi, Indonesia mengusulkan kepada negara yang bersangkutan untuk membuat perjanjian angkutan udara bilateral dengan melampirkan konsep perjanjian melalui saluran diplomatik.

Konsep yang telah disepakati, ditandatangani para pihak yang akan efektif berlaku sejak tukar-menukar nota diplomatik sesuai dengan proses hukum nasional masing-masing negara. Dalam hubungan ini, ratifikasi perjanjian angkutan udara di Indonesia tidak perlu undang-undang dengan persetujuan DPR-RI, karena perjanjian angkutan udara di Indonesia termasuk perjanjian eksekutif (*executive agreement*) yang pengesahannya cukup dengan keputusan Presiden.

Semakin lama, penggunaan transportasi udara di regional ASEAN semakin meningkat. *ASEAN Open Sky Policy* merupakan kebjiakan untuk membuka wilayah udara antarsesama 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 Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN tahun 2003.[14]

Dampak positif yang bisa diterima oleh setiap negara ASEAN, khususnya Indonesia, adalah perbaikan di bidang perdagangan karena dapat membantu proses ekspor-impor, menarik minat para investor asing untuk membuka usaha di Indonesia, dan yang paling pasti adalah menambah kemajuan di bidang pariwisata. Hanya saja, selalu ada dampak negatif di setiap hal.

Salah satunya adalah kemungkinan akan semakin mudahnya masuk dan beredar obat-obat terlarang ke wilayah Indonesia. Hal lain yang mungkin terjadi adalah teroris juga akan semakin gampang masuk ke Indonesia. Namun, kemungkinan-kemungkinan negatif tersebut dapat dihindari dengan meningkatkan atau memperbaiki bidang pertahanan dan keamanan Indonesia, khususnya di setiap bandara nantinya.

Selain di bidang ekonomi, yaitu perdagangan, hal positif lain yang dapat dinikmati oleh Indonesia adalah di bidang pembangunan. *ASEAN Open Sky* akan memaksa Indonesia untuk berbenah, dalam hal perusahaan penerbangan nasional maupun peningkatan kualitas bandar udara, supaya sanggup bersaing. Karena apabila tidak berbenah, maka kemungkinan perusahaan penerbangan nasional tidak akan dapat bersaing dengan perusahaan penerbangan negara lain.

Untuk dapat melakukan penerbangan ke negara asing, sebuah pesawat udara perusahaan penerbangan nasional harus ditunjuk oleh negara asalnya dan disetujui oleh negara asing tujuan pesawat tersebut. Berarti ada standar kualitas bagi perusahaan penerbangan yang berlaku secara internasional yang harus diikuti dan demi memenangkan persaingan, maka perusahaan itu harus memberi pelayanan yang kualitasnya melebihi standar internasional tersebut.

---

[14] Diadakan di Bali, Indonesia pada 7 – 8 Oktober 2003 menghasilkan tiga konsep komunitas ASEAN, yaitu Komunitas Keamanan ASEAN (ASC), Komunitas Ekonomi ASEAN (AEC), dan Komunitas Sosial Budaya ASEAN (ASSC).

Begitu juga dengan bandar udara yang ada di wilayah Indonesia pasti harus ikut meningkatkan kualitas pelayanan, sarana, dan prasarananya. Seperti halnya Singapura, dengan *Changi Airport* dan *Singapore Airlines* (SIA), sudah sejak 1960-an melakukan praktik liberalisasi penerbangan secara internasional.

Changi Airport berkesempatan sangat besar menjadi *hub airport* atau bandara pengumpul yang berfungsi melayani penumpang dan atau kargo dengan jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi. Sementara itu, dengan kualitas bandara-bandara di Indonesia, yang siap untuk *ASEAN Open Sky*, mungkin masih tergolong sebagai *spoke airport* atau bandara pengumpan yang berfungsi melayani penumpang dan atau kargo secara terbatas.[15]

KESIMPULAN DAN SARAN

I. Kesimpulan

Aturan tentang hak lintas udara terdapat di peraturan yang berlaku secara internasional dan juga nasional. Aturan internasional bersumber dari Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944. Sebelum kedua konvensi tersebut, terdapat hukum kebiasaan internasional mengenai hak lintas udara. Negara-negara seperti Inggris, Perancis, dan Jerman pasca Perang Dunia Kedua memiliki aturan masing-masing tentang hak lintas pesawat negara lain di atas wilayahnya. Secara spesifik, hak lintas udara di dalam Konvensi Paris 1919 diatur dalam Pasal 2 Konvensi Paris 1919 dengan nama hak lintas damai. Namun, pasal tersebut dinilai diskriminatif, karena hanya berlaku bagi pesawat udara sipil dan hanya bagi negara anggota Konvensi Paris 1919. Dalam Konvensi Chicagoo 1944, aturan tentang hak lintas udara diatur dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 yang membedakan penerbangan internasional berjadwal dengan penerbangan internasional tidak berjadwal. Sedangkan di Indonesia, aturan nasional yang mengatur tentang hak lintas udara terdapat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Konsep *Open Sky* merupakan konsep liberalisasi penerbangan, terkhusus penerbangan sipil yang

[15] *Ibid.*

berlaku secara internasional, dengan dasar hukum Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 dan secara nasional diatur dalam Pasal 90 UU 1/2009.

Konsep langit terbuka atau *Open Sky* sudah banyak dilaksanakan di negara-negara asing. Bahkan Indonesia pun sudah melaksanakannya. Hanya saja, Indonesia masih melakukan liberalisasi melalui perjanjian bilateral, artinya hanya antara dua negara. Perjanjian liberalisasi penerbangan dibentuk dari perjanjian bilateral, multilateral, dan plurilateral. Untuk perjanjian multilateral, contohnya adalah penerapan di Uni Eropa. Perjanjian plurilateral juga sedang dilaksanakan oleh Uni Eropa dengan Amerika Serikat. Indonesia, sampai saat ini, mengadakan perjanjian bilateral dengan 67 negara asing.

Penerapan *ASEAN Open Sky* merupakan rencana yang dibahas dalam Konferensi Tingkat Tinggi di Bali pada tahun 2003. Konsep itu tertuang dalam *Bali Concord II*. Liberalisasi penerbangan bertujuan untuk membuka wilayah udara antarsesama anggota negara ASEAN. Dengan liberalisasi diharapkan akan terjadi perdagangan bebas dalam bidang penerbangan. Dasar pembentukan liberalisasi penerbangan itu adalah keinginan tercapainya *ASEAN Economic Community 2020*. *Bali Concord II* menyebutkan angkutan udara menjadi salah satu dari dua belas sektor yang akan diintegrasikan. *ASEAN Open Sky* akan diwujudkan pada tahun 2015. Perbaikan di bidang perdagangan, pembangunan infrastruktur, peningkatan kualitas penerbangan, dan bahkan peningkatan kualitas sumber daya manusia Indonesia akan menjadi dampak positif bila Indonesia ikut serta dalam *ASEAN Open Sky*. Selain dampak positif, terdapat dampak negatif berupa kemungkinan kehilangan kedaulatan Indonesia di wilayah udaranya, kemungkinan masuknya narkotika dan teroris lebih mudah, dan kemungkinan tidak mampunya perusahaan penerbangan nasional bersaing dengan perusahaan penerbangan asing.

II. Saran

Ketakutan-ketakutan akan dampak-dampak negatif dari liberalisasi penerbangan sebenarnya dapat menjadi umpan balik bagi Indonesia untuk menjadi

lebih baik. Dampak-dampak negatif yang diperkirakan justru dapat menjadi keuntungan Indonesia asal Indonesia tahu menempatkan diri dan melakukan perlindungan atau proteksi. Proteksi yang dilakukan bukan berarti melindungi perusahaan penerbangan nasional dengan menutup diri dari kemungkinan liberalisasi. Cara proteksi Indonesia yang bisa bermanfaat bagi Indonesia dan tetap memungkinkan Indonesia ikut serta dalam proyek liberalisasi adalah :

1. Perbaikan kualitas perusahaan-perusahaan penerbangan, tidak hanya kuantitas pesawat, misalnya dengan perbaikan kualitas pelayanan, ketepatan waktu penerbangan, dan harga pemanfaatan fasilitas penerbangan yang tidak memberatkan masyarakat, tetapi juga tidak merugikan perusahaan penerbangan nasional. Pembangunan bandara-bandara baru yang berstandar internasional dan memperbaiki bandara-bandara yang sudah ada dengan meningkatkan kualitasnya pelayanannya.
2. Dalam bidang keamanan juga harus ditingkatkan. Di setiap bandara, baik pihak imigrasi maupun pemeriksaan penumpang dan kargo, harus semakin diperketat. Perbaikan kualitas Sumber Daya Manusia Indonesia agar siap menghadapi orang-orang asing. Misalnya, dengan penguasaan bahasa-bahasa asing.
3. Peningkatan kualitas fasilitas lain yang berhubungan dengan penerbangan, misalnya akomodasi. Penerapan asas *cabotage* juga masih diperlukan apabila Indonesia masih merasa perlu melindungi perusahaan penerbangan nasionalnya sampai nanti perusahaan-perusahaan penerbangan nasionalnya siap untuk menghadapi perusahaan penerbangan asing.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU REFERENSI

ASEAN Secretariat, ASEAN : An Overview, CV Indah Grafika, Jakarta, 1995.

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

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

Martono, K. H., SH., *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa*, Penerbit Alumni, Bandung, 1987.

---------- dan Drs. Usman Melayu M.Si., *Perjanjian Angkutan Udara di Indonesia*, Mandar Maju, Bandung, 1996.

---------- *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011.

---------- dan Amad Sudiro, SH., MM., *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011.

---------- *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012.

Sabir, M., *ASEAN Harapan dan Kenyataan*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1992.

Sekretariat Nasional ASEAN Departemen Luar Negeri Indonesia, *ASEAN* Selayang Pandang, Sekretariat Nasional ASEAN Departemen Luar Negeri Indonesia, Jakarta, 1992.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation atau Konvensi Paris 1919.

Convention on Commercial Aviation atau Konvensi Havana 1928.

Convention on International Civil Aviation atau Konvensi Chicago 1944.

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

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 1985 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1967 Tentang Penanaman Modal Asing**.**

WEBSITE

http://archive.bisnis.com/articles/asean-open-sky-menteri-perhubungan-se-asean-finalisasi-aturan-teknis

http://www.dephub.go.id/read/kolom-redaksi/15351

http://www.dephub.go.id/read/berita/direktorat-jenderal-perhubungan-udara/11967

http://www.dw.de/perjanjian-open-skies-uni-eropa-as/a-2956519

http://m.antaranews.com/berita/1157387313/ri-tak-siap-hadapi-realisasi-penerbangan-ASEAN

http://tabloidaviasi.com/liputan-utama/asean-open-sky-siapkah-indonesia/

http://www.tarif.depkeu.go.id/Others/?hi=AFTA

TENTANG PENULIS

Heike Larissa Tampubolon lahir di Medan pada tanggal 07 November 1991. Anak pertama dari empat bersaudara. Mendapatkan gelar kesarjanaan dari Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara. Aktif dalam kegiatan organisasi di dalam kampus misalnya sebagai anggota Gerakan Mahasiswa Kristen Indonesia dan di luar kampus sebagai anggota Paduan Suara NHKBP (gereja). Bertempat tinggal di Jalan Menteng VII Gang Murni 58, Medan.

heikelarissa28@gmail.com