OPEN SKY POLICY DAN STRATEGI PEMANFAATAN RUANG UDARA INDONESIA

Zidane Haikal Senoaji dan Anang Setiyawan
Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret
anang.setiyawan.sh@gmail.com

Abstract

The Asean open sky policy will have logical consequences on the regulation, control and utilization of Indonesian air space, therefore a strategic regulation, control and utilization strategy is needed to maintain the national interests of the Indonesian state as a whole. This paper uses doctrinal research methods through literature study, while the data analysis uses qualitative methods. The results of this research study indicate that the government must improve and make improvements to infrastructure on national aviation in terms of capacity, systems and technology, as well as strengthening existing policies and regulations so as to maximize the use and utilization of the potential of the air space.

Keywords: *airspace; open sky policy; Indonesia; national interest*

Abstrak

Kebijakan Asean *open sky* akan memberikan konsekuensi logis pada pengaturan, penguasaan dan pemanfaatan ruang udara Indonesia, untuk itu diperlukan strategi pengaturan, pengendalian dan pemanfaatan wilayah yang strategis tersebut untuk tetap bisa menjaga kepentingan nasional negara Indonesia secara utuh. Tulisan ini menggunakan metode penelitian doktrinal melalui studi pustaka, sedangkan analisis datanya menggunakan metode kualitatif. Hasil kajian penelitian ini menunjukkan bahwa pemerintah harus meningkatkan dan melakukan pembenahan terhadap infrastruktur di penerbangan nasional dari sisi kapasitas, sistem dan teknologi, serta penguatan kebijakan dan regulasi yang ada sehingga dapat memaksimalkan penggunaan dan pemanfaatan potensi ruang udara tersebut.

Kata kunci : *airspace; ruang udara; open sky policy; Indonesia; kepentingan nasional*

A. Pendahuluan

Sejak invensi pesawat terbang pada tahun 1903 oleh Wright bersaudara dan Wilbur, perkembangan industri penerbangan menjadi lebih pesat. Layanan transportasi udara KLM

sejak tahun 1919¹ sampai dengan sekarang menunjukkan bahwa masyarakat mempertimbangkan transportasi udara sebagai pilihan

---

¹ *Ibid*, hlm 35 (Maskapai KLM milik Belanda ini telah ditemukan sejak tahun 1919 namun baru pertama kalinya menerbangkan pesawat pada bulan Mei 1920, ditahun 1924, mereka menginisiasi untuk melakukan penerbangan antar benua pertama kalinya dari Amsterdam menuju Batavia)

moda transportasi mereka². Perkembangan dalam bidang ini tentunya membutuhkan regulasi internasional untuk dapat mengaturnya³.

Pada tahun 1944 lahir konvensi yang membahas mengenai masa depan dari transportasi udara internasional yang biasa kita kenal dengan Konvensi Chicago memberikan kontribusi fundamental bagi perkembangan kegiatan penerbangan sipil baik domestik dan internasional selanjutnya. Namun, dalam hal mendefinisikan sebuah ketentuan mengenai peraturan dari lingkup layanan penerbangan internasional, Konvensi ini masih memperoleh perdebatan serius antara ketentuan liberal dan proteksionis mengenai kebebasan pasar transportasi udara⁴ karena dianggap tidak memberikan kepastian mengenai hal tersebut sehingga pada prosesnya terjadi beberapa perjanjian baik bilateral maupun multilateral yang mengimplementasikan ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 secara berbeda oleh masing-masing anggota Konvensi. Sebagai contoh konkrit dari implementasi ketentuan tersebut adalah banyaknya negara-negara atau komunitas negara yang melakukan bilateral maupun multilateral *Air Service Agreements* (ASA's).

Jika melihat prinsip dari proteksionis dari negara-negara dalam mempraktekkan kebebasan pasar transportasi udara mereka, maka hal tersebut sungguh dapat dipahami dengan pertimbangan ekonomi dan keamanan teritorialnya. Namun yang menarik adalah negara-

negara yang menerapkan prinsip liberalisasi dalam mempraktekkan kebebasan pasar transportasi udara mereka, misalnya dengan kebijakan *Open Sky* yang dilakukan Uni Eropa, Negara-Negara ASEAN, dan Britania Raya dengan Amerika Serikat.

Kebijakan *Open Sky* dalam istilah penerbangan sipil ini merupakan kebijakan liberalisasi dan kemudahan akses yang bersifat ekonomis. Secara sederhana, kebijakan ini merupakan pembagian izin terhadap negara dalam perjanjian kebijakan ini untuk melakukan operasi layanan penerbangan di bandara nasional negara lain yang menjadi anggota dalam perjanjian kebijakan tersebut.⁵

Penerapan Kebijakan *Open Sky* ini tidaklah sesederhana pengertian kebijakannya, karena meskipun tujuannya adalah untuk ekonomi negara-negara peserta perjanjian, namun dalam penerapannya dampak yang dihasilkan dari kebijakan ini tidak selamanya berakibat positif. Beberapa diantara negara yang menerapkan kebijakan tersebut justru belum dapat memaksimalkan keuntungan yang dijanjikan dari kebijakan tersebut. Banyak faktor yang mempengaruhi kebijakan tersebut mulai dari kendala infrastruktur, sumber daya manusia, dan faktor lain.

Untuk itu penting untuk menganalisa kebijakan beberapa negara dalam mengimplementasikan *open sky policy* serta menganalisa strategi Indonesia dalam memanfaatkan dan mengelola ruang udara yang dimiliki dengan tetap menjaga kepentingan nasional secara utuh.

B. Metode Penelitian

Penulisan ini menggunakan penelitian hukum doktrinal yang bersifat preskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui studi

² Lihat Sergio Jara-Diaz dalam “*Transport Economic Theory*”, Elsevier, Oxford, 2007, hlm 51. (yang menyatakan bahwa alasan dari masyarakat memilih transportasi udara yang paling utama adalah nilai dari waktu, dimana keinginan mereka untuk membayar jasa transportasi udara adalah untuk mengurangi waktu perjalanan). Lihat pula Rigas Doganis dalam “*Flying Off Course: Airline Economics and Marketing, Fourth Edition*”, Routledge, Oxford, 2010. Hlm 23. (Layanan dalam jasa penerbangan hanyalah permintaan turunan, bukan yang utama).

³ Professor Ron Bartsch, *International Aviation Law: A Practical Guide, Second Edition*, Routledge, Oxford, 2018. Hlm 3.

⁴ Peter Belobaba, et.al., *The Global Airline Industry, Second Edition*, Wiley, Chichester, 2016. Hlm 20-21.

⁵ Farkhod Mirzabaev, 2019, “What is an Open Skies Policy and Who Needs It?” di

<https://cabar.asia/en/what-is-an-open-skies-policy-and-who-needs-it> (diakses pada 6 November 2020 Pukul 23.00).

kepastakaan dengan menggali data sekunder dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Teknik analisis data pada penulisan hukum ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bersifat deduktif.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Penerapan *open sky* di beberapa negara

Berikut ini adalah beberapa penerapan kebijakan *open sky* di beberapa negara di dunia, antara lain :

a. Perjanjian *Open Sky* Uni Eropa dan Amerika Serikat

Sebelumnya, maskapai penerbangan dari Amerika Serikat mempunyai keterbatasan dalam melayani rute domestik di Uni Eropa, dan sebaliknya, maskapai penerbangan dari Negara anggota Uni Eropa juga tidak bisa begitu saja melayani rute di Amerika Serikat. Namun, untuk dapat mengidentifikasi sumber yang memicu proses yang membuat tercapainya POS antara Uni Eropa-Amerika Serikat, kita harus mundur sedikit saat *Translatic Common Aviation Area* (TCAA) diperkenalkan oleh *Association of European Airlines* (AEA) pada tahun 1995. Prinsip yang membuat hal ini terjadi dan terbentuknya inti filosofis dari AEA sendiri adalah liberalisasi dan harmonisasi dari keadaan kompetitif. Pendapat ini kebetulan memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap mandat yang merepresentasikan kunci dari batu loncatan tercapainya POS antara Uni Eropa-Amerika Serikat.⁶

Selanjutnya, pada tahun 2002, *European Court of Justice* mengatur bahwa tiap-tiap negara anggota Uni Eropa yang menyetujui perjanjian bilateral mengenai layanan udara

dengan amerika dianggap melanggar peraturan *single market* Uni Eropa. Mengingat cakupan pasar Amerika dan Eropa yang bisa dibilang sebanding dengan cakupan pasar dunia, maka penting sebenarnya bagi kedua pihak untuk menetapkan proses yang efektif melalui pengembangan regulasi penerbangan. Pengidentifikasian dari pelanggaran ini mengartikan bahwa proses yang berkenaan dengan perjanjian layanan udara yang dirundingkan antara negara Uni Eropa dengan Amerika Serikat haruslah dipikirkan secara matang. Tentu, hal tersebut berarti bahwa proses dari perundingan antara Uni Eropa itu sendiri dan Amerika Serikat haruslah dijalankan. Berdasarkan mandat dari negara anggota Uni Eropa, Komisi yang bersangkutan memulai perundingan dengan Amerika Serikat pada bulan Juni tahun 2003. Tujuan utama dari sektor bisnis adalah untuk mengembangkan dan mengimplementasikan sebuah perjanjian yang dapat mawadahi liberalisasi dan harmonisasi dari kegiatan penerbangan antara Uni Eropa dengan Amerika Serikat, sebuah napak tilas yang akan membawa pengakhiran dari perjanjian bilateral layanan udara antara negara Uni Eropa manapun dengan Amerika Serikat.

Pada tahun 2003 hingga 2007, sebanyak 11 kali perundingan dilakukan untuk mencapai kesepakatan akhir yang ditandatangani pada *EU-US summit* pada tanggal 30 April 2007. Sebenarnya, perjanjian ini dapat dilakukan lebih cepat dari yang terjadi, namun halangan dari kedua belah pihak menanggukkan perjanjian tersebut untuk ditandatangani lebih awal. Disatu sisi, Menteri Transportasi Uni Eropa menganggap bahwa hasil tertentu dari perundingan harus mencukupi berdasarkan

⁶ Lihat Ron Bertsch, Op.cit. hlm 70.

syarat minimum dari mandat, sedangkan Kongres Amerika Serikat tidak merasa puas terhadap beberapa tindakan yang diambil selama fase perundingan untuk memperbaiki apa yang dianggap sebagai masalah konstitusional yang mendasar.

Kesepakatan terjalin pada April 2007 dan perjanjian layanan udara dapat berlaku pada 30 Maret 2008. Hasil dari perubahan dalam kerangka regulasi menghasilkan dampak antara lain sebagai berikut⁷:

- Tidak adanya pembatasan mengenai kapasitas, frekuensi, dan jenis pesawat yang beroperasi dalam layanan charter menuju negara pihak ketiga selama dalam transit, harus berhenti di negara peserta perjanjian (Amerika/Negara Anggota Uni Eropa). Hal ini biasa disebut “*Cabotage*”⁸. Hal ini mengakibatkan maskapai domestik kedua negara terpaksa harus berbagi penumpang dengan maskapai asing. Namun disisi lain, hal ini dapat menstimulasi kompetisi maskapai domestik.⁹
- Penghapusan pembatasan tarif untuk rute transatlantik. Kecuali pada maskapai Amerika yang melayani penerbangan intra-Uni Eropa. Penghapusan tarif ini berdampak pada kedua pihak yang nantinya akan sama-sama mengalami kompetisi harga dan

persaingan kotor antar maskapai dari kedua negara.

- Aliansi maskapai global dapat memperoleh keuntungan dari proses regulasi yang ada di Amerika, yang mana bagi maskapai Eropa mereka telah memenuhi syarat untuk mendapatkan kekebalan dari *antitrust law* Amerika saat merencanakan kerjasama komersial dengan salah maskapai Uni Eropa dan Amerika Serikat. Hal ini menurut penulis dapat berakibat sama seperti penghapusan tarif, dimana kedua negara dapat menimbulkan kartel-kartel baru dalam dunia penerbangan terutama melalui Kebijakan *Open Sky* antara Uni Eropa dengan Amerika.
- b. Perjanjian *Open Sky* Britania Raya dan Amerika Serikat

Pada Referendum yang dilaksanakan oleh Britania Raya pada tanggal 23 Juni 2016 menghasilkan suara untuk Britania Raya untuk meninggalkan Uni Eropa secara unilateral.¹⁰ Pada bulan November ditahun yang sama, Pengadilan Tinggi Britania Raya menyatakan bahwa pemerintah harus mengkonsultasikan dengan Parlemen untuk dapat melakukan hal ini, dan Undang-Undang Brexit pemerintah dengan mudah melewati persyaratan.

Sebagai anggota dari Uni Eropa, Britania Raya telah memanfaatkan keuntungan dari *single air market* untuk transportasi udara milik Uni Eropa dan dari hak berunding di tingkat supranasional Uni Eropa dengan negara anggota lainnya, termasuk pembuatan perjanjian seperti Kebijakan *Open Sky*

⁷ *Ibid.* hlm 71

⁸ Cabotage secara singkat adalah pengambilan rute Negara A ke Negara B oleh maskapai dari Negara C (Misalnya Rute Jakarta (Indonesia) ke Bangkok (Thailand) dilayani oleh Maskapai Qantas (Australia))

⁹ Gary E. Davidson, “Don’t Regulate Airlines, Open American Skies to Foreign Competition”, *Journal of Policy Analysis and Management* Vol.7, No.4 (1988), Wiley, hlm 715

¹⁰ Lihat definisi ‘Unilateral’ dalam James R. Crawford “*Brownlie’s Principle of Public International Law* (8th edition)”, Oxford Public International Law, 2012, hlm 416-418

antara Uni Eropa dengan Amerika Serikat. Ini menjadi ketidakpastian sesaat tepat setelah apa yang terjadi dengan Britania Raya, dengan berbagai macam dampak dispekulasi. Dengan meninggalkan Uni Eropa, hal ini dipercaya bahwa maskapai dari Britania Raya tidak akan menikmati secara langsung akses terhadap *single market* Uni Eropa. Ini berarti bahwa hak mereka untuk mengoperasikan dari, untuk, dan dalam Uni Eropa akan membutuhkan suatu perjanjian baru dengan Uni Eropa. Mereka juga dapat menyelamatkan akses mereka dengan mengikuti Perjanjian *European Common Aviation Area* (ECAA).¹¹ Britania Raya dapat memperoleh pengaruh dalam merundingkan perjanjian bilateral, berkenaan dengan pasar aviasi mereka merupakan salah satu pasar yang paling penting dan memiliki pengaruh di Eropa. Berhubung Britania Raya sudah tidak lagi menjadi pihak dalam Perjanjian *Open Sky* antara Uni Eropa dengan Amerika Serikat, mereka diperbolehkan untuk menyusun perjanjian bilateral untuk memastikan bahwa mereka memiliki akses di pasar Amerika Serikat.

Dalam perkara teknis, Britania Raya mempunyai peran penting dalam *European Aviation Safety Agency* (EASA) dan pesawat Britania Raya harus mengikuti peraturan keamanan dari Uni Eropa. Negara yang bukan anggota Uni Eropa seperti Norwegia dan Lichstenstein, diperbolehkan berpartisipasi dalam proses EASA saat mereka telah ikut dalam perjanjian dengan Uni Eropa. Jadi, partisipasi, yang paling penting, bukanlah hak,

tetapi sebuah kemungkinan bahwa negara tersebut adalah subjek dari perundingan. Setelah Brexit, Britania Raya tentu akan kehilangan pengaruh dalam perkembangan kerangka EASA. Negara yang bukan anggota lengkap Uni Eropa akan kehilangan kekuatannya untuk mempengaruhi hasil akhir dari sebuah regulasi.

Dalam perkara ini sebenarnya dampak yang akan terjadi dengan adanya Perjanjian *Open Sky* antara Britania Raya dengan Amerika akan lebih berdampak keuntungan bagi Britania Raya dan kerugian bagi Amerika Serikat, karena perbandingan ketika Britania Raya menjadi anggota Uni Eropa memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap kerjasama yang dilakukan oleh kedua negara, sedangkan Britania Raya tetap dapat menikmati pasar Amerika Serikat secara utuh.

c. Perjanjian *Open Sky* di lingkup ASEAN

Salah satu perkembangan lalu lintas udara tercepat di dunia saat ini adalah Benua Asia-Pasifik. Kemakmuran ekonomi Cina ditambah dengan turunnya pasar Amerika Serikat telah menyumbang besar terhadap perkembangan lalu lintas udara di Asia-Pasifik.¹²

Asosiasi Negara Asia Tenggara (ASEAN) memprakarsai kebijakan yang hampir sama dengan milik Uni Eropa, yaitu ASEAN *Single Aviation Market* (ASEAN-SAM). ASEAN-SAM ini adalah sebuah kebijakan komprehensif yang di adopsi dengan tujuan untuk mengembangkan sebuah pasar aviasi yang terintegrasi, tunggal, dengan liberalisasi perjalanan udara untuk

¹¹Yangmana Norwegia dan Islandia yang merupakan Negara Non-Uni Eropa juga merupakan anggota dalam perjanjian ECAA.

¹² Ron Bertsch, Op.cit, hlm 72-73.

para anggotanya.¹³ ASEAN *Open Skies Policy* (ASEAN-SAM) berlaku untuk pertama kalinya pada tanggal 1 Januari 2015. Perjanjian tersebut menghapus pembatasan pada kebebasan udara ke-3, ke-4, dan ke-5 untuk maskapai yang berbasis dalam Negara Anggota ASEAN. Sayangnya, perjanjian tersebut masih memasukkan pembatasan pada kebebasan udara ke-7¹⁴. Setiap Negara ASEAN akan harus membuka bandar udara internasional mereka kepada Negara ASEAN lainnya dan menghilangkan pembatasan berkenaan dengan frekuensi dan kapasitas maksimum dari tiap penerbangan. Tujuan umum dari ASEAN-SAM ini adalah untuk mendorong kompetisi maskapai, menurunkan harga tiket, dan mengangkat status maskapai domestik menjadi pemain regional di ASEAN.

Pada tahun 2016, Indonesia dan Laos akhirnya ikut meratifikasi perjanjian tersebut dan perjanjian tersebut telah memperoleh persetujuan dari kesepuluh negara anggota. Kebijakan *Open Sky* ini nantinya akan mengizinkan maskapai asing dari satu Negara ASEAN untuk mendarat di bandar udara manapun dari Negara ASEAN lain. Namun hal tersebut tidaklah berjalan dengan lancar. Perjanjian tersebut mensyaratkan para pihak untuk seutuhnya membuka bandar udara mereka kepada Negara Anggota ASEAN lainnya, namun ini tidak diimplementasikan dalam cakupan keseluruhannya. Indonesia sendiri

dalam menerapkan Kebijakan *Open Sky* ini tidak memberlakukan terhadap seluruh bandar udaranya. Ketentuan itu diatur dalam Peraturan Presiden No. 12 Tahun 2016. Laos juga belum membuka beberapa bandarannya untuk maskapai Thailand. Lalu, Filipina juga membatasi akses bandar udara Manila karena melampaui kapasitas.

Alasan dari ketidakpastian ini utamanya adalah prinsip proteksionis yang masih ada pada Negara Anggota ASEAN. Beberapa anggota tidak yakin untuk meliberasi karena ketakutan akan maskapai domestik yang tidak dapat bersaing dalam pasar terbuka. Ada juga beberapa anggota yang memiliki maskapai BUMN yang akan kalah saing dengan kompetitor dari pasar yang lebih besar seperti Indonesia. Lebih lanjut, sumber ketidakpastian ini adalah kemudahan yang mempersulit untuk maskapai ASEAN ini untuk ekspansi. Misalnya Bandara Internasional Nino Aquino, Manila, yang merupakan bandara terburuk di dunia pada tahun 2013.¹⁵ Hal tersebut dikarenakan buruknya infrastruktur dan kelebihan kapasitas.

Dampak dari perjanjian ini tidak hanya dirasakan oleh Negara ASEAN, namun juga Cina yang menjadi bagian dari China-ASEAN *Open Skies Agreement*. Hal ini dapat menambah peran maskapai besar Cina untuk memasuki pasar aviasi ASEAN. Cina yang notabene negara dengan kemampuan ekonomi yang besar dapat memberikan daya saing yang tidak berimbang terhadap kemampuan negara ASEAN.¹⁶ Terlepas dari itu semua,

¹³ Lihat penjelasan lengkap pada Hannah E, Cline, “*Hijacking Open Skies: The Line Between Tough Competition and Unfair Advantage in the International Aviation Market*”, *Journal of Air Law and Commerce*. Volume 81, Issue 3, 2016. Hlm 539.

¹⁴ Yang apa bila dihilangkan maka akan mengizinkan untuk mengangkut orang maupun barang diantara dua negara asing, yang mana dapat memberikan perkembangan bagi maskapai regional.

¹⁵ Menurut Survei Tahunan “*Guide to Sleeping in Airport’s*”.

¹⁶ Baca selengkapnya di Shaoxuan Liu dan Taw Hoon Oum, “*Prospects for air policy liberalization in China as a Result of China-ASEAN Open Skies: Changing role of*

menarik untuk melihat bagaimana perkembangan ASEAN-SAM dalam beberapa tahun mendatang.

d. Perjanjian *Open Sky* lainnya

Perjanjian Trans-Tasman antara Australia dengan Selandia Baru yang memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap persaingan layanan udara di sana, dimana pada saat masuknya maskapai Selandia Baru di rute Christchurch-Brisbane, terjadi jarak antara harga tiket yang diberikan oleh maskapai Selandia Baru dengan Australia, dimana hal tersebut langsung mengelevasi persaingan dan pasar di sana.¹⁷

Lalu ada Kebijakan *Open Sky* di daerah Timur Tengah antara Negara-Negara Liga Arab dengan Negara Eropa Timur yang dalam pengimplementasiannya dapat memberikan reaksi terhadap permintaan yang berdasarkan data Eropa mencakup beberapa lonjakan mengenai arus permintaan penumpang yang dapat meningkat lebih dari 50%.¹⁸

Berdasarkan beberapa Kebijakan *Open Sky* yang telah dijabarkan diatas, maka sejatinya dalam penerapan Kebijakan *Open Sky* dari setiap negara dapat memiliki dampak yang berbeda beda, mulai dari keuntungan hingga kerugian, tergantung dari faktor-faktor yang terdapat pada negara yang bersangkutan dan negara yang menjadi partner dalam perjanjian.

2. Strategi Indonesia dalam Menerapkan Kebijakan ASEAN *Open Sky*

Penerapan Kebijakan *Open Sky* berarti pembukaan pasar tunggal menjadi liberal, dalam hal ini negara bebas melakukan kerjasama dengan negara lain berkenaan dengan layanan transportasi udara. Misalnya kerjasama *Code Share*¹⁹ antara maskapai Indonesia dengan Maskapai Singapura. Selain manfaat positifnya yaitu mengisi rute yang tidak memiliki banyak penumpang agar dapat menekan biaya tetap yang dikeluarkan dengan penumpang yang sedikit dan dengan pembagian kode ini juga akan menambah wisatawan dari berbagai daerah dan luar negeri. Namun, dari sisi lain perjanjian ini juga dapat membuat persaingan semakin ketat dan dengan semakin banyaknya arus perpindahan orang maka akan berdampak pula terhadap keamanan negara.

Contoh ancaman lain dalam hal LCC misalnya. Terdapat beberapa ancaman yang dapat dirasakan oleh LCC milik Indonesia. Pertama, kompetitor yang kuat dan intens, bukan hanya dari pesaing yang sudah ada, namun ditambah lagi dengan maskapai asing yang merambah ke dunia layanan penerbangan Indonesia, lalu fluktuasi harga minyak yang merupakan pengeluaran terbanyak dari biaya kegiatan maskapai, kurangnya infrastruktur dalam bandar udara biasanya menjadi faktor lain (landasan pacu yang terlalu pendek dapat menghambat maskapai besar dengan armada pesawat besar untuk beroperasi). Adapula permasalahan bisnis, dimana sering terjadinya merger dalam kepemilikan maskapai lokal dengan milik luar negeri, dan yang terakhir

Chinese mega carriers in global scene and anticipated Low Cost Carrier competition”, Elsevier, 2018.

¹⁷Timothy M. Vowles dan Sean Tierney, “*The Geographic Impact of ‘Open Skies’ Policies on Trans-Tasman Air Passenger Service*”, Asia Pacific Viewpoint, Vol.48, No. 3. 2007.

¹⁸Baca lebih lengkap dalam Nicole Adler dan Niron Hashai, “*Effect of Open Skies in the Middle East Region*”, Elsevier, 2005.

¹⁹Dijelaskan dalam Rezky Brilyan Tuhumury, “*Implementasi ASEAN Open Sky Policy dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerjasama Antara Garuda Indonesia dengan Singapore Airlines)*”, Diponegoro Law Journal, Vol.8, No.4, 2019. (Code Share adalah kerjasama antara dua maskapai untuk saling berbagi penerbangan yang sama)

adalah tingkat perhatian yang sangat rendah terhadap LCC, banyak anggapan bahwa tiket yang murah sama dengan kualitas layanan yang rendah.²⁰

Tingkat demografi yang tinggi menjadi potensi besar bagi stimulus interaksi ekonomi dalam sektor pariwisata Indonesia. Jumlah penduduk yang besar akan memberikan dinamika perdagangan negara yang signifikan akibat dari tingkat konsumsi yang tinggi. Luas geografis dan tingkat demografi yang tinggi dapat dijadikan sebagai potensi bagi Indonesia dalam dinamika liberalisasi penerbangan ASEAN. Internsitas dan interaksi melalui sektor penerbangan dapat didominasi oleh pasar yang ada di Indonesia, sehingga keuntungan ekonomi melalui perusahaan-perusahaan maskapai domestik dapat meningkat dari hasil liberalisasi penerbangan di ASEAN.²¹ Namun, hal itu tidak dapat berjalan dengan benar apabila Indonesia tidak menerapkan strategi dalam menghadapi Kebijakan *Open Sky* ini.

Strategi yang dilakukan pemerintah adalah dengan mengupayakan pembenahan terhadap infrastruktur di bandar udara, mulai dari segi kapasitas, sistem, teknologi, dan penguatan kebijakan dan peraturan.²² Secara garis besar, upaya yang dilakukan pemerintah nantinya hanya akan berkutat pada regulasi yang mengatur mengenai penerbangan yang sejauh ini hanya ada Undang-Undang nomor yang dirasa masih belum bisa menampung atau mengimbangi liberasi pada wilayah udara ini.

²⁰Sri Nurhendiarni, et.al. “The Effect of ASEAN Open Skies Policy 2015 Upon Opportunities for Low-Cost Carriers in Indonesia-A Case Study of PT.Citilink”, The South East Asian Journal of Management SEAM, Vol. 9, No.1, 2015. Hlm 48.

²¹Putri Shanisha Dewi, “Analisis Dampak Kebijakan ASEAN Open Sky Policy Terhadap Pariwisata di Indonesia”, Skripsi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sebelas Maret Surakarta, 2017, hlm 106

²²Devi Fajria, “Gagasan ASEAN Open Skies di Indonesia dan Kaitannya dengan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia”, JOM Fakultas Hukum Vol. II. No. II, 2015

Oleh karena itu sebenarnya strategi yang dilakukan Indonesia bukanlah melawan Kebijakan *Open Sky* melainkan kebijakan ekonomi udara nasional dengan memperhitungkan segala aspek terkait secara komperhensif.²³

D. Simpulan

Pesatnya perkembangan teknologi aviasi membuat perkembangan peraturan yang mengaturnya pun ikut mencoba meregulasinya. Perkembangan regulasi mengenai hukum udara internasional di Inisiasi dengan Konferensi Paris yang menghasilkan Konvensi Paris 1919 yang memberikan konsep kedaulatan atas wilayah udara suatu negara yang kemudian diafirmasi melalui Konvensi Chicago 1944 yang menjadi regulasi dasar penerbangan sipil internasional.

Kebijakan *Open Sky* adalah suatu kebijakan yang meliberalisasikan wilayah udara suatu negara untuk negara lain dengan pertukaran hak-hak mereka berkenaan dengan kebebasan udara, Kebijakan ini merupakan inovasi dalam dunia penerbangan komersil dimana sebuah maskapai dari suatu negara dapat melakukan operasinya di negara lain. Dalam penerapannya, Kebijakan *Open Sky* memiliki kelebihan dan kekurangan yang dapat mengakibatkan dampak-dampak tertentu tergantung faktor-faktor tertentu yang dimiliki oleh suatu negara.

Setiap negara memiliki dampak yang berbeda-beda sehingga strategi setiap negara dalam menerapkan Kebijakan *Open Sky* juga akan berbeda. Di Indonesia, menimbang luasnya wilayah dan kekuatan pasar layanan transportasi udara yang cukup besar di kawasan ASEAN maka kebijakan open sky ini diterapkan pada Bandar udara tertentu saja.

²³ Emmy Latifah, Op.cit, hlm 18. Lihat pula penjelasan lebih komperhensif di Sahat Aditua F. Silalahi, “Strategi dalam Menghadapi ASEAN Open Sky 2015”, Jurnal Ekonomi & Kebijakan Publik, Vol. 4 No. 1, 2013

Selain itu, Pemerintah harus mengupayakan pembenahan terhadap infrastruktur di bandar udara, baik mulai dari segi kapasitas, sistem, teknologi, dan penguatan kebijakan serta peraturan yang ada untuk menjaga kepentingan nasional pada liberalisasi ruang strategis ini secara komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adler, Nicole., & Hashai, Niron, 2005, *Effect of Open Skies in the Middle East Region*, Oxford: Elsevier
- Bartsch, Ron, 2018, *International Aviation Law: A Practical Guide (Second Edition)*, Oxford: Routledge.
- Belobaba, Peter, et.al., 2016, *The Global Airline Industry (Second Edition)*, Chichester: Wiley.
- Crawford, J.R., 2012, *Brownlie's Principle of Public International Law (8th edition)*, Oxford Public International Law
- Doganis, Rigas, 2010, *Flying Off Course: Airline Economics and Marketing (Fourth Edition)*, Oxford: Routledge.
- Jara-Diaz, S., *Transport Economic Theory*, Oxford: Elsevier.
- Liu, S., & Oum, T.H, 2018, *Prospects for air policy liberalization in China as a Result of China-ASEAN Open Skies: Changing role of Chinese mega carriers in global scene and anticipated Low Cost Carrier competition*, Oxford: Elsevier

Schmitt, D., & Gollnick, V., 2016, *Air Transport System*, Wien: Springer-Verlag GmbH.

Vowles, T.M., & Tierney, Sean, 2007, *The Geographic Impact of 'Open Skies' Policies on Trans-Tasman Air Passenger Service Asia Pacific Viewpoint*, Vol.48, No. 3. 2007

Artikel Jurnal

- Cline, H.E., 2016, *Hijacking Open Skies: The Line Between Tough Competition and Unfair Advantage in the International Aviation Market*, Journal of Air Law and Commerce. Volume 81, Issue 3
- Davidson, G.E., 1988, *Don't Regulate Airlines, Open American Skies to Foreign Competition*, Journal of Policy Analysis and Management Vol. 7, No. 4 New York: Wiley
- Fajria, D., 2015, *Gagasan ASEAN Open Skies di Indonesia dan Kaitannya dengan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*, JOM Fakultas Hukum Vol. II. No. II
- Nurhendiarni, Sri. et.al., 2015, *The Effect of ASEAN Open Skies Policy 2015 Upon Opportunities for Low-Cost Carriers in Indonesia-A Case Study of PT.Citilink*, The South East Asian Journal of Management SEAM, Vol. 9, No.1
- Silalahi, S.A.F., 2013, *Strategi dalam Menghadapi ASEAN Open Sky 2015*, Jurnal Ekonomi & Kebijakan Publik, Vol. 4 No. 1
- Latifah, Emmy, 2011, *Liberasi Perdagangan Jasa Penerbangan Melalui Kebijakan Open Sky dan Implikasinya Bagi Indonesia*, Jurnal Hukum Ius Quia Iustum

Tuhumury, R.B., 2019, *Implementasi ASEAN Open Sky Policy dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerjasama Antara Garuda Indonesia dengan Singapore Airlines)*, Diponegoro Law Journal, Vol.8, No.4

Hasil Penelitian/Tugas Akhir

Dewi, P.S., 2017, *Analisis Dampak Kebijakan ASEAN Open Sky Policy Terhadap Pariwisata di Indonesia*. Skripsi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Jurusan Ekonomi Pembangunan, Universitas Sebelas Maret Surakarta

Internet

Manual on the Regulation of International Air Transport
(<https://www.icao.int/pages/freedomsair.aspx>) diakses pada 7 November 02.41

Mirzabaev, Farkhod. (2019). *What is an Open Skies Policy and Who Needs It?* (<https://cabar.asia/en/what-is-an-open-skies-policy-and-who-needs-it>) diakses pada 6 November 2020 Pukul 23.00.

Yusuf, Fahmy. (2017). *'Open Sky Policy' Liberalisasi Penerbangan Indonesia*. (<https://ruangrakyat.com/open-sky-policy-liberalisasi-penerbangan-indonesia/>) diakses pada 6 November 2020 Pukul 23.50