

EVOLUSI PENGATURAN INTERNASIONAL TENTANG “*OPEN SKIES*” DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA

Mardianis

Pusat Pengkajian dan Informasi Kedirgantaraan,
Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional
E-mail: mardianis65@yahoo.com

ABSTRACT

International regulating on "open air space" or better known as open skies is an international agreement established by countries that reduce rights of sovereignty full and complete in air space gradually towards the liberalization of air space. By definition, this international agreement consists of 11 principles, but in practice has evolved from just four kind rights of freedoms that were agreed up to 8 kind rights of freedoms. Each country in agreeing international treaties always underlies the national interest, especially to protect the interests of domestic airlines in order to dominate the air traffic over its territory. This paper by juridical and historical method describes the evolution of the international arrangement on an open skies and implementation in Indonesia. The results obtained are multilateral international agreement only regulates four types of freedom of air traffic, while in practice the countries make bilateral agreements vary greatly in providing freedom of air traffic which until now has reached 8 kinds right of freedoms, and are always updated based on bilateral agreement concluded while Indonesia only agree until fifth freedoms.

Keywords: International Treaties, Open Skies, Implementation in Indonesia.

ABSTRAK

Pengaturan internasional “ruang udara terbuka” atau lebih dikenal dengan *open skies* adalah perjanjian internasional yang ditetapkan oleh negara-negara yang meredusi hak-hak kedaulatan negara yang penuh dan lengkap di ruang udara secara bertahap menuju kepada liberalisasi ruang udara. Secara definisi perjanjian internasional ini terdiri dari 11 prinsip, namun dalam prakteknya telah berevolusi mulai dari hanya 4 jenis kebebasan yang disepakati sampai dengan 8 jenis kebebasan. Masing-masing negara dalam menyepakati perjanjian internasional selalu melandasi dengan kepentingan nasional khususnya melindungi kepentingan maskapai domestik agar mendominasi dalam lalu lintas udara di atas wilayahnya. Tulisan ini dengan metode yuridis dan historis menjelaskan evolusi pengaturan internasional tentang wilayah udara terbuka dan implementasinya di Indonesia. Hasil yang diperoleh adalah perjanjian internasional multilateral hanya mengatur 4 jenis kebebasan lalu lintas udara, sedangkan dalam prakteknya negara-negara membuat perjanjian bilateral yang sangat bervariasi dalam memberikan hak kebebasan lalu lintas udara yang sampai saat ini sudah mencapai 8 jenis kebebasan, dan selalu diupdate berdasarkan perjanjian bilateral yang disepakati, sedangkan Indonesia hanya menyetujui sampai kebebasan kelima.

Kata Kunci: Perjanjian Internasional, Ruang Udara Terbuka, Implementasi di Indonesia.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam Bahasa Indonesia kata “*Open Skies*” secara umum dan harfiah diartikan sebagai “langit terbuka” atau “ruang terbuka”. Namun dalam konteks hukum kata “*open skies*” akan lebih tepat dimaknai dengan “ruang udara terbuka”. Istilah “*open skies*” dalam dunia penerbangan mulai menjadi isu internasional tahun 1990-an, dimana dunia penerbangan sedang mengalami krisis dan banyak maskapai penerbangan yang mengalami kesulitan modal. Namun demikian dilihat secara historis, masalah *open skies* muncul adalah akibat kegagalan Konferensi Penerbangan Sipil Internasional dalam menyepakati masalah transportasi udara internasional (*international air transport*), (Martono dan Amad, 2010) sehingga dirumuskan dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 yang bermakna transportasi udara internasional hanya dapat dilakukan dengan izin negara terkait dan dilakukan dengan perjanjian yang dibuat terpisah.

Sebagaimana telah ditetapkan bahwa Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Convention*), yang disahkan di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 (selanjutnya dikenal dengan "Konvensi Chicago"), merupakan "*Magna Charta*" untuk hukum internasional tentang penerbangan. Dalam Pasal 1 Konvensi Chicago dinyatakan bahwa Negara pihak Konvensi mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya, yang diikuti oleh rumusan dalam Pasal 2 bahwa untuk tujuan Konvensi, wilayah Negara dianggap berupa daratan dan perairan teritorial yang berdampingan dengannya di bawah kedaulatan, penguasaan, perlindungan dan mandat dari negara yang bersangkutan (Chicago Convention, 1944).

Hukum internasional didirikan pada konsep Negara yang pada gilirannya berfungsi di atas dasar kedaulatan. Sebuah Negara, sesuai dengan Konvensi Montevideo tahun 1933 didefinisikan memiliki karakteristik sebagai berikut: populasi permanen, suatu wilayah yang jelas, pemerintah, dan kapasitas untuk masuk ke dalam hubungan dengan Negara lain. Dengan pemahaman tersebut maka kedaulatan menetapkan supremasi Negara sebagai badan hukum yang antara lain memiliki kekuasaan tertinggi membuat dua prinsip yaitu (Abeyratne, 2012a):

- a. kedaulatan internal, dimana Negara melaksanakan hak eksklusif dan kompetensinya untuk menentukan karakter lembaganya sendiri dan untuk menyediakan fungsi mereka. Kedaulatan internal juga termasuk kekuatan eksklusif dari Negara untuk membuat undang-undang internalnya sendiri dan menjamin penghormatannya, dan
- b. kedaulatan eksternal, dimana Negara secara bebas menentukan hubungan dengan negara atau badan lain tanpa pembatasan atau kontrol dari Negara lain.

Prinsip ini dimuat dalam Pasal 1 dan 2 Konvensi Chicago yang mendasari semua peraturan lainnya dalam hukum udara publik internasional. Sejauh yang terkait penerbangan komersial, Konvensi Chicago membedakan antara layanan udara internasional terjadwal yang diatur oleh Pasal 5 dan layanan udara internasional yang tidak terjadwal yang diatur oleh Pasal 6. Perbedaannya adalah bahwa layanan udara tidak-terjadwal internasional diberikan beberapa hak berdasarkan Konvensi Chicago sedangkan layanan udara internasional terjadwal dibiarkan diatur langsung oleh negara-negara berdasarkan perjanjian tersendiri (Bartlik, 2004).

Namun pemberian hak layanan udara internasional tersebut hanya sebagian yang bisa dicapai pada tingkat multilateral yang dimuat dalam Perjanjian Transit Layanan Udara Internasional (*The International Air Services Transit Agreement*) dengan "Dua Perjanjian Kebebasan" (*Two Freedoms Agreement*), sedangkan Perjanjian International Transportasi Udara (*the International Air Transport Agreement*) dengan "Lima Perjanjian Kebebasan" (*Five Freedoms Agreement*) gagal disepakati dan memunculkan sebuah jaringan lebih rumit dari empat ribu perjanjian layanan udara bilateral yang mengatur transportasi udara terjadwal sampai hari ini, kecuali dalam Uni Eropa (UE) (Stadlmeier, 2011).

Berdasarkan Konvensi Chicago negara menetapkan sendiri kedaulatannya yang diperoleh secara otomatis. Kemudian negara tersebut dapat menyetujui akuisisi hak di wilayahnya oleh negara lain. Ini merupakan pengujian kedaulatan. Misalnya, Negara A dapat menyetujui penempatan oleh Negara B angkatan bersenjata di negara A dan mengizinkan Negara B memiliki yurisdiksi eksklusif atas angkatan bersenjata itu. Dalam hal hak tersebut diberikan oleh salah satu Negara ke negara lain dengan persetujuan, tidak secara otomatis mengikuti bahwa telah ada transfer (atau menyerah) kedaulatan antara kedua Negara. Sebaliknya, jelas bahwa negara itu memperoleh hak dari Negara lain, hak untuk pemanfaatan untuk keuntungan saja dan tidak setiap bentuk kedaulatan. Kedaulatan tetap berada pada dengan Negara pemberi. Oleh karena itu, dalam contoh tersebut, Negara B tidak mendapatkan apapun bentuk kedaulatan atas Negara A (Franklin, 2007).

Karena pemberian hak oleh salah satu Negara ke negara lain akan memiliki efek langsung sementara mengurangi nilai kekuatan kedaulatan Negara pemberi itu, dapat dikatakan bahwa ada perbedaan praktis antara pemberian hak sementara tetap mempertahankan kedaulatan, dan mendelegasikan atau mentransfer kedaulatan. Namun, dalam konteks harapan masyarakat perbedaan antara keduanya adalah signifikan, dimana kedaulatan dapat dianggap sebagai keramat (*where sovereignty can be regarded as sacrosanct*). Kerja sama lintas batas dari jenis yang dibayangkan dengan Peraturan Layanan (*the Service Regulation*) akan menjadi konsensus alami dan, oleh karena itu, dapat dilaksanakan tanpa negara-negara memperoleh kedaulatan atas setiap wilayah udara negara lain. Meskipun demikian, harapan masyarakat yang demikian rupa sehingga pemerintah nasional masih akan diharapkan memiliki hak (Franklin, 2007):

- a. Untuk mengontrol operasi penerbangan di wilayah udara mereka sendiri;
- b. Untuk mengalokasikan wilayah udara untuk penggunaan militer;
- c. Untuk dapat menutup wilayah udara;
- d. Untuk dapat membatasi penggunaan wilayah udara untuk kategori yang didefinisikan pengguna dalam merespon masalah keamanan; dan
- e. Untuk dapat membatasi penggunaan wilayah udara dalam menanggapi risiko keamanan.

Berdasarkan hal tersebut, tidaklah dapat disalahkan jika banyak pihak yang berpandangan bahwa perjanjian layanan udara atau perjanjian lalu lintas udara yang lebih terkenal disebut dengan perjanjian *open skies* merupakan perjanjian yang secara praktis mereduksi hak kedaulatan dari suatu negara, walaupun hak kedaulatan atas ruang udara di atas teritorial tersebut secara otomatis dimiliki oleh suatu negara berdasarkan Konvensi Chicago. Sedangkan menurut penulis *open skies* adalah perjanjian internasional yang ditetapkan oleh negara-negara yang mereduksi hak-hak kedaulatan negara yang penuh dan lengkap di ruang udara secara bertahap menuju kepada liberalisasi ruang udara.

1.2 Permasalahan

Berdasarkan uraian dalam latar belakang, maka rumusan permasalahan adalah bagaimana evolusi pengaturan internasional tentang *open skies* dan implementasinya di Indonesia.

1.3 Metodologi

Metodologi yang digunakan dalam menjawab permasalahan tersebut adalah metode penelitian hukum normative dengan pendekatan historis. Menurut Peter Mahmud Marzuki, ada 5 pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum normative (Marzuki, 2010) yaitu (1) *statute approach* (2) *case approach* (3) *historical approach*, (4) *comparative approach*, dan (5) *conceptual approach*. Pendekatan historis (*historical approach*) bertujuan untuk mengungkap filosofis dan pola pikir yang melahirkan sesuatu yang sedang dipelajari dengan anggapan sangat relevan dengan masa kini. Caranya adalah dengan menelaah latar belakang apa yang dipelajari dan perkembangan pengaturan mengenai isu yang dipelajari. Sehubungan dengan kajian ini adalah mengkaji latar belakang perjanjian *open skies* yang telah disepakati negara-negara secara historis.

2. PEMAHAMAN DAN REAKSI TENTANG RUANG UDARA TERBUKA

2.1 Pemahaman Tentang Ruang Udara Terbuka

Untuk pemahaman yang lebih baik, tentang ruang udara terbuka perlu dijelaskan bahwa hukum udara publik internasional didominasi oleh prinsip kedaulatan atas wilayah udara di atas wilayah suatu Negara. Prinsip ini, diatur dalam Pasal 1 dan 2 Konvensi Chicago, yang menjadi dasar dari semua peraturan lainnya dalam hukum udara publik internasional. Mengenai masalah penerbangan komersial, Konvensi Chicago membedakan antara layanan udara internasional terjadwal yang diatur oleh Pasal 5, dan layanan udara internasional yang tidak terjadwal yang diatur oleh Pasal 6. Perbedaannya adalah bahwa layanan udara tidak-terjadwal internasional telah diberikan beberapa hak berdasarkan Konvensi Chicago, sementara layanan udara internasional terjadwal dibiarkan diatur langsung oleh negara-negara atau tidak diatur oleh Konvensi Chicago.

Alasan pemisahan ini didasarkan pada latar belakang sejarah dan berasal dari kenyataan bahwa, pada saat Konvensi Chicago disahkan, jasa transportasi udara tidak terjadwal belum lazim dan kepentingan ekonomi masih rendah, sedangkan transportasi udara terjadwal menawarkan bisnis layanan perjalanan pelancong dan memiliki nilai ekonomi yang tinggi. Untuk memenuhi tuntutan bisnis pelancong, penerbangan perlu menawarkan frekuensi tinggi, fleksibilitas rute dan kapasitas yang cukup. Agar dapat menawarkan layanan tersebut, penerbangan terjadwal perlu dilindungi dari persaingan. Untuk melindungi maskapai penerbangan nasional terjadwal, negara-negara ingin mempertahankan pengendaliannya, pada siapapun yang akan beroperasi di wilayah udara mereka. Oleh karena itu, tingkatan hak yang berbeda ditetapkan, yang dapat diberikan oleh suatu negara ke Negara lain, untuk beroperasi di wilayah udaranya (Bartlik, 2004).

Tingkatan hak-hak inilah yang secara resmi disebut "hak lalu lintas udara", tetapi umumnya juga dikenal sebagai hak "kebebasan". Mengingat bahwa tingkatan hak

kebebasan yang dibuat berdasarkan perjanjian baik multilateral, regional maupun bilateral berevolusi mulai dari terbatas, kemudian mengarah kepada liberal sesuai dengan kepentingan negara dan maskapai penerbangannya, maka semua jenis perjanjian tersebut dalam hukum internasional disebut dengan Perjanjian Transportasi Udara (*Airspace Transportation Agreements*) atau yang lebih dikenal dengan Perjanjian Ruang Udara Terbuka (*Open Skies Agreements*). Perjanjian Ruang Udara Terbuka ditandai dengan akses pasar terbuka (hibah penuh hak lalu lintas - tidak termasuk cabotage, dan terbuka masuk pada semua rute), kapasitas dan frekuensi tidak terbatas, kebebasan untuk menetapkan harga, termasuk *codesharing* dan peluang komersial lainnya.

Pada bulan Agustus 1992, Departemen Perhubungan (DoT) Amerika Serikat mengumumkan inisiatif "Open Skies", yang dimaksudkan untuk melanjutkan tren liberalisasi penerbangan sipil internasional. Dalam inisiasi tersebut DoT mendefinisikan "Open Skies" yang di dalamnya terdiri dari 11 prinsip-prinsip berikut (Tatelman, 2006), (Yoshinori, 1998), (Abeyratne, 2012b):

- 1) Membuka akses pada semua rute;
- 2) Kapasitas dan frekuensi tidak terbatas pada semua rute;
- 3) Hak untuk beroperasi antara setiap titik di AS dan setiap titik di Masyarakat Eropa tanpa pembatasan, termasuk pelayanan intermediate dan di luar poin, dan hak untuk mentransfer penumpang dalam jumlah yang tidak terbatas pesawat yang lebih kecil di gerbang internasional;
- 4) Fleksibilitas dalam menetapkan tarif;
- 5) Pengaturan piagam Liberal (*Liberal charter arrangements*);
- 6) Pengaturan kargo Liberal (*Liberal cargo arrangements*);
- 7) Kemampuan operator untuk mengkonversi pendapatan menjadi mata uang keras dan pengembalian pendapatannya ke daerah asal mereka segera dan tanpa pembatasan;
- 8) Pengaturan *Code-sharing* terbuka (*Open code-sharing opportunities*);
- 9) Hak pengangkut untuk melakukan penanganan darat sendiri di negara lain;
- 10) Kemampuan operator untuk secara bebas melakukan transaksi komersial yang terkait dengan operasi penerbangannya; and
- 11) Komitmen untuk operasi non-diskriminatif dan akses ke system reservasi komputer.

Dari sebelas prinsip-prinsip yang dicakup dalam perjanjian *open skies*, secara praktek negara-negara baru dapat mengaplikasikannya dalam bentuk delapan butir Kebebasan Lalu Lintas di udara. Adapun delapan butir kebebasan lalu lintas udara tersebut dan gambar ilustrasi kebebasannya (Dempsey, 2008a), (Dempsey, 2008b) adalah sebagai berikut:

- 1) Hak untuk terbang di atas wilayah Negara lain tanpa melakukan pendaratan. Misalnya, pesawat Garuda terbang di atas wilayah Malaysia tanpa melakukan pendaratan.



- 2) Hak untuk mendarat di negara lain untuk keperluan *non-traffic (technical landing)*, Misalnya, pesawat Garuda mendarat di Abu Dhabi untuk pengisian bahan bakar dan selanjutnya terbang ke negara tujuan.



- 3) Hak untuk menurunkan penumpang, kargo dan pos dari negara sendiri ke negara penandatangan lainnya, Misalnya. Pesawat Garuda mengangkut penumpang, barang dan pos dari Jakarta dan menurunkannya di Singapura.



- 4) Hak untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos dari negara penandatangan lainnya ke negara sendiri. Misalnya, pesawat Garuda mengangkut penumpang, barang dan pos dari Singapura dan menurunkannya di Jakarta.



- 5) Hak untuk mengangkut dan menurunkan penumpang, kargo dan pos di negara penandatangan lainnya ke dan dari negara ketiga, Misalnya, pesawat Garuda mengangkut penumpang, barang dan pos dari Singapura dan menurunkannya di Tokyo atau sebaliknya mengangkut penumpang, barang dan pos dari Tokyo dan menurunkannya di Singapura dan seterusnya terbang ke Jakarta.



- 6) Hak untuk mengangkut dan menurunkan penumpang, kargo dan pos ke dan dari negara penandatangan lainnya ke dan dari negara ketiga melalui negara sendiri. Misalnya, pesawat SIA mengangkut penumpang, barang dan pos dari Tokyo ke Sidney melalui Singapura atau sebaliknya mengangkut penumpang, barang dan pos dari Sidney dan menurunkannya di Tokyo melalui Singapura.



- 7) Hak untuk beroperasi sepenuhnya di luar wilayah negara sendiri dan mengangkut penumpang, kargo dan pos dari dan ke negara penandatangan lainnya ke negara

ketiga. Misalnya, pada waktu terjadi perang Kuwait, pesawat negara ini beroperasi sepenuhnya di luar negara, yaitu mengangkut penumpang, kargo dan pos dari Saudi Arabia yang menjadi pihak dalam persetujuan bilateral dengan Kuwait ke negara ketiga misalnya Malaysia.



- 8) Cabotage: Hak untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos antara dua kota atau lebih di dalam wilayah suatu negara, misalnya, pesawat KLM yang mengangkut penumpang, kargo dan pos dari New York ke Los Angeles dikategorikan sebagai angkutan cabotage.



Dalam prakteknya, yang biasa dipertukarkan adalah lima butir yang pertama, sedangkan kebebasan yang keenam, ketujuh dan kedelapan termasuk kebebasan yang sangat jarang diberikan. Kebebasan yang pertama dan kedua adalah kebebasan yang bersifat teknis (*technical freedoms*) sedangkan kebebasan ketiga, keempat dan kelima dianggap sebagai kebebasan komersial (*commercial freedom*) (Giemulla and Schimid, 1993).

2.2 Reaksi terhadap Ruang Udara Terbuka

Reaksi Negara-negara terhadap ruang udara terbuka pada umumnya dikelompokkan kedalam dua kelompok yaitu yang cenderung mendukung ruang udara terbuka dan yang menolak gagasan ruang udara terbuka. Adapun beberapa alasan yang digunakan untuk argumentasi adalah sebagai berikut.

2.2.1 Mendukung Ruang Udara Terbuka

Negara yang mendukung Ruang Udara Terbuka dapat diklasifikasikan menjadi setidaknya empat kategori (Yoshinori, 1998) yaitu:

- Kategori pertama adalah negara yang begitu percaya diri dalam kemampuannya yang kuat dan operator internasional yang sangat kompetitif dalam persaingan internasional yang ingin membangun rezim angkutan udara internasional yang liberal. Sejauh ini, hanya AS yang masuk dalam kategori ini.
- Kategori kedua adalah negara dengan beberapa tuntutan dalam negeri yang membutuhkan permintaan luar negeri untuk bertahan hidup perusahaan angkutan udaranya. Biasanya, negara tersebut tidak memiliki wilayah atau populasi besar, sehingga keterbukaan pasarnya tidak serius mengancamnya. Sebaliknya, bagi negara tersebut menjadi bersemangat untuk membuka pasar sendiri untuk mengambil keuntungan dari permintaan asing. Belanda dan Singapura, yang bersemangat untuk

- membuat penggunaan terbaik dari pasar transportasi udara internasional liberal bahkan sebelum mereka menyepakati perjanjian Ruang Udara Terbuka, adalah contoh yang baik dari kategori ini.
- c. Kategori ketiga adalah negara yang ingin membuat penggunaan terbaik dari lokasi geografisnya dalam suatu regional untuk membangun hub internasional sehingga dapat mengaktifkan ekonominya. Ketika Taiwan menandatangani perjanjian Ruang Udara Terbuka dengan AS pada tahun 1997, hal itu memperbesar bandara internasional di Taipei. Korea Selatan juga melanjutkan dengan pembangunan bandara internasional sementara itu Negara itu memiliki minat yang kuat dalam kesepakatan Ruang Udara Terbuka dengan AS. Taiwan dan Korea Selatan yang terletak di pojok timur jauh dari Asia, keduanya berharap untuk menjadi pintu gerbang (*gateway*) ke/dari Asia Timur.
 - d. Kategori keempat adalah negara yang dikelilingi oleh "anggota klub Ruang Udara Terbuka" (*Open Skies Club members*) yang mengancam untuk menyerap tuntutan negara dengan maskapai kompetitifnya. Dalam kasus perundingan Ruang Udara Terbuka antara AS dan Jerman, AS dianggap menggunakan strategi memasukkan Jerman dengan negara-negara yang kecil Eropa, yang sebelumnya telah menyepakati perjanjian Ruang Udara Terbuka dengan AS. "*strategi entrenching*" ini adalah salah satu strategi negosiasi yang paling efektif AS', yang digunakan untuk menekan negara-negara menyepakati perjanjian Ruang Udara Terbuka. AS telah menggunakan strategi ini dalam kampanye baru-baru ini melawan Jepang. Kecenderungan ini juga terlihat di masa lalu ketika AS mencoba untuk menyepakati perjanjian bilateral liberal pertengahan 1980-an, tanpa kekuatan transportasi udara yang signifikan mungkin mencoba untuk menyepakati perjanjian Ruang Udara Terbuka dengan AS. Terutama, negara-negara pariwisata kecil mungkin mencari kesepakatan Ruang Udara Terbuka dengan AS untuk menarik lebih banyak wisatawan.

2.2.2 Penolakan Ruang Udara Terbuka

Negara-negara yang menolak secara kuat perjanjian Ruang Udara Terbuka terlihat jelas selama beberapa negosiasi dengan AS. Sebuah negara yang menolak Ruang Udara Terbuka biasanya adalah salah satu negara yang dapat menikmati kebutuhan dalam negeri berlimpah dengan operator yang signifikan, tetapi tidak cukup kuat untuk sepenuhnya bersaing dengan mega-operator AS. Negara tersebut kadang-kadang secara geografis memiliki posisi yang baik, seperti Inggris dan Jepang. Jepang terletak di pojok timur dari Asia dan Inggris adalah di sudut barat jauh dari Eropa. Terutama, Jepang menikmati permintaan domestik yang besar, yang ingin pengangkutan Jepang untuk melayani sendiri. Oleh karena itu, negara tersebut cenderung enggan untuk bersaing dengan AS di pasar terbuka penuh (Yoshinori, 1998).

Inggris menunjukkan teori kontradiksi terhadap kebijakan AS selama negosiasi AS-Inggris. Terutama, Inggris dikritik anti-kompetitif kebijakan "Fly America" dan keengganan untuk meliberalisasi pembatasan investasi asing dalam pengangkutan AS. Sebuah negara nasionalisme penerbangan tradisional mungkin menentang kesepakatan Ruang Udara Terbuka atau bahkan perjanjian liberal. Negara tersebut berpikir atas benderanya sebagai alat untuk mengekspresikan identitas nasional dan untuk meningkatkan martabat nasional dan, karena itu, perlu untuk melindungi pengangkut dari pesaing asing yang kuat.

3. EVOLUSI PENGATURAN INTERNASIONAL RUANG UDARA TERBUKA

Dalam rangka menjelaskan evolusi pengaturan internasional terkait wilayah udara terbuka akan dijelaskan prinsip-prinsip yang berlaku dalam perjanjian multilateral, regional dan bilateral yang disepakati oleh negara-negara. Sungguhpun sesuai dengan Konvensi Wina tentang Perjanjian yang menyatakan bahwa perjanjian hanya berlaku bagi negara pihak yang menandatangani/menyetujui perjanjian tersebut, maka konteks kajian ini akan dijelaskan perjanjian tersebut, tanpa membedakan terlebih dahulu siapa negara pihaknya, karena tulisan ini hanya mengedepankan evolusi perjanjian internasional yang dibuat negara-negara dalam rangka menuju kearah wilayah udara terbuka. Adapun perjanjian dimaksud adalah Konvensi Chicago 1944, *Air Service Agreements* dan *Air Transport Agreements*, Bermuda I dan II, Benelux Bilaterals, MALIAT dan The Yamoussoukro Decision. Berikut dijelaskan masing-masing perjanjian tersebut.

3.1 Konvensi Chicago 1944

Konferensi Chicago diselenggarakan oleh Presiden AS Roosevelt, dari tanggal 1 November sampai 7 Desember 1944, dan dihadiri oleh perwakilan 54 negara. Tujuan dari konferensi ini adalah untuk merancang cetak biru untuk pengaturan seluruh dunia penerbangan sipil internasional pasca perang. Sewaktu Konferensi baru menemukan relatif sedikit masalah di bidang teknis penerbangan sipil, karena sebagian besar tidak berhasil dalam upaya untuk mencapai kesepakatan tentang peraturan ekonomi penerbangan sipil internasional pasca perang. Dalam bidang ini, pandangan dari negara-negara kunci, diwakili di Chicago, terlalu jauh untuk membuat kesepakatan yang dimungkinkan (Haanappel, 1978).

Dokumen-dokumen utama yang dihasilkan oleh Konferensi Chicago adalah Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, yang materi muatannya antara lain: (i) menciptakan ICAO; (ii) Perjanjian Interim tentang penerbangan sipil internasional, yang menciptakan PICAQ, yang merupakan ICAO sementara; (iii) Perjanjian Transit Layanan Udara Internasional; (iv) Perjanjian Transportasi Udara Internasional; (v) Rancangan Lampiran Teknis Konvensi, dan Formulir Standar Perjanjian Sementara untuk Rute Udara. Di bidang ekonomi tujuan utama Konferensi Chicago adalah untuk mencapai kesepakatan multilateral tentang pertukaran hak komersial untuk penerbangan sipil internasional. Tujuan ini hanya sebagian yang terwujud. Konvensi Chicago, Perjanjian Transit dan Perjanjian Transportasi memang berisi ketentuan-ketentuan yang bersifat ekonomi, tetapi pada saat yang sama negara-negara menolak banyak pertanyaan ekonomi penting lainnya yang tidak terselesaikan. Tak satu pun dari tiga perjanjian, berisi ketentuan mengenai tingkat tarif (*the rate-making field*) (Haanappel, 1978).

Sebagian besar diskusi ekonomi di Chicago difokuskan pada konsep "kebebasan udara" (*freedom of the air*) dalam arti komersial. Kata-kata "dalam arti komersial" (*in its commercial sense*) harus ditekankan karena tidak ada keraguan di Konvensi Chicago bahwa dalam politik, di bidang hukum internasional publik, udara tidak akan bebas. Dalam Pasal 1 Konvensi Chicago prinsip hukum kebiasaan internasional berikut dinyatakan: "Negara-negara Pihak mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya." Pasal 2 Konvensi kemudian terus mendefinisikan "wilayah" sebagaimana termasuk wilayah perairan masing-masing Negara. Konvensi, bagaimanapun, tidak mengatakan apa-apa tentang

kedaulatan atas wilayah udara di atas laut lepas. Laut lepas sendiri menjadi "bebas". Konvensi juga disepakati bahwa wilayah udara di atas laut lepas adalah "bebas". Prinsip terakhir ini adalah perairan yang tergabung dalam Konvensi lain, yaitu Konvensi Laut Bebas 1958 (*the 1958 Convention on the High Seas*).

Prinsip kedaulatan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago sudah dimuat dalam tiga Konvensi pra-perang tentang navigasi udara, Konvensi Paris, Madrid dan Havana. Konsekuensi ekonomi dari prinsip kedaulatan adalah bahwa setiap Negara dapat menutup wilayah udaranya untuk perdagangan dengan negara-negara lain, jika begitu keinginannya. Sebagaimana dinyatakan di atas, Konferensi Chicago sekarang mencoba, dalam kerangka prinsip kedaulatan, untuk mencapai pemahaman multilateral antara Negara tentang pertukaran hak penerbangan komersial, dalam "kebebasan udara" komersial tertentu. Konsep "kebebasan udara" komersial biasanya dibagi menjadi lima "kebebasan" yang terpisah yang disebut "Lima Kebebasan Udara" (*Five Freedoms of the Air*). Untuk pesawat dari Negara A, kebebasan tersebut adalah (Haanappel, 1978):

Kebebasan 1. hak terbang di atas wilayah Negara B tanpa mendarat.

Kebebasan 2. hak mendarat di Negara B karena alasan teknis saja, yaitu untuk tujuan seperti pengisian bahan bakar tapi tidak untuk mengambil atau menurunkan setiap penumpang, kargo atau surat.

Kebebasan 3. Hak istimewa untuk ditetapkan dalam lalu lintas Negara B (yaitu penumpang, kargo atau surat) yang diangkut dari Negara A.

Kebebasan 4. hak memungut di lalu lintas Negara B yang diperuntukkan untuk Negara A. ini terkait erat dengan kebebasan ketiga.

Kebebasan 5. hak istimewa mengambil atau menurunkan di lalu lintas Negara B yang diperuntukkan untuk atau berasal dari Negara C.

Kebebasan Pertama dan Kedua biasanya dikenal sebagai "hak teknis" (*technical rights*), sedangkan Kebebasan Ketiga, Keempat dan Kelima biasanya dikenal sebagai "hak lalu lintas" (*traffic rights*). Meskipun dua kebebasan pertama yang mungkin tidak benar-benar hak komersial, mereka sangat sering merupakan prasyarat penting bagi keberadaan yang lain, hak komersial murni. Mungkin perlu dicatat bahwa, dalam pandangan prinsip kedaulatan, Pasal 1 Konvensi Chicago, itu akan menjadi bahasa yang lebih baik untuk berbicara tentang "hak istimewa" dari "hak" (*"privileges" than of "rights"*). Kadang-kadang tidak lima, tapi enam "*Freedoms of the Air*" yang dibedakan. Istilah "kebebasan keenam lalu lintas" (*sixth freedom traffic*) kemudian berlaku untuk jenis lalu lintas kebebasan kelima yang berpindah dari satu negara asing ke negara lain melalui negara kebangsaan pesawat. Kebebasan Keenam Lalu lintas juga dapat dianggap sebagai kombinasi kebebasan lalu lintas Ketiga dan Keempat (Haanappel, 1978).

3.2 *Air Service Agreements dan Air Transport Agreements*

The Transit and Transport Agreement adalah perjanjian lain yang disepakati beberapa negara berkaitan dengan hak lalu lintas udara. *The Transit Agreement* menyediakan untuk pertukaran internasional untuk layanan udara internasional terjadwal untuk dua kebebasan pertama di ruang udara (*the first two freedoms of the air*). Berdasarkan data, perjanjian ini telah diratifikasi oleh lebih dari 120 negara. *The Transport Agreement* menyediakan pertukaran internasional untuk layanan udara internasional pada lima kebebasan di ruang udara (*all five freedoms of the air*) (Demsey, 2008a).

Perjanjian Transportasi Udara (*Air Transport Agreements-ATA*), atau "Perjanjian Layanan Air" (*Air Service Agreements*) merupakan perjanjian antara dua atau lebih Negara yang mengatur pengoperasian layanan udara internasional antara wilayah mereka. ATA secara tradisional dipertukarkan secara bilateral, maka mereka sering disebut sebagai *bilateral*. Pentingnya dan evolusi ATA harus dipahami dalam konteks yang lebih luas dari rezim penerbangan internasional. Mungkin prinsip yang paling penting, sudah ada dalam hukum kebiasaan internasional, dikonfirmasi di Paris Konvensi 1919 dan ditegaskan kembali dalam Konvensi Chicago 1944 adalah prinsip kedaulatan teritorial, memberikan masing-masing negara, dengan mengesampingkan semua orang lain, sebuah hak unilateral dan mutlak untuk mengizinkan atau menolak masuk ke wilayahnya dan untuk mengontrol semua gerakan di dalamnya (Hetlof, 2009).

Menurut Milde ketentuan ini adalah "landasan hukum udara internasional dan ... deklaratoir hukum internasional umum" (*this provision is "a cornerstone of international air law and ...declaratory of general international law*) (Milde, 2008). Secara khusus otoritas negara ini juga disebut sebagai prinsip 'kepentingan nasional' (*'national interest' principle*) yang menghalangi penyelenggaraan jasa udara internasional terjadwal selama atau masuk dalam wilayah negara tanpa izin atau otorisasi khusus. Selain itu, otorisasi tersebut diperlukan untuk pesawat negara (*state aircraft*) (Pasal 3 (c)), pesawat tak berawak (*pilotless aircraft*) (Pasal 8), dan pesawat yang membawa amunisi (*aircraft carrying munitions*) (Pasal 35 (a)), dengan pengecualian diukir untuk kebebasan terbatas sipil, non penerbangan Terjadwal (art 5). Prinsip kepentingan nasional, digabungkan dengan hak negara untuk mengecualikan penerbangan asing dari layanan domestik point-to-point (*cabotage*), dan melarang warga negara asing (dan maskapai penerbangan mereka) untuk memiliki atau mengendalikan operator udara nasional, menyediakan dasar bagi rezim hukum yang ditetapkan pada tahun 1944 yaitu Konvensi Chicago.

Rezim ini, secara eksplisit memberikan kekuasaan untuk mengatur transportasi udara internasional kepada pemerintah masing-masing. Secara singkat disebut sebagai "semua layanan angkutan penumpang udara internasional komersial dilarang kecuali sejauh bahwa mereka diizinkan," dan itu mengatur untuk itu.

Secara khusus, layanan transportasi udara komersial internasional yang mungkin melalui hibah dari hak akses (*the grants of access rights*) yang dikenal sebagai "kebebasan dari udara" (*freedoms of the air*). Chicago mendelegasikan dua perjanjian dalam upaya untuk bertukar hak-hak ini secara multilateral, yaitu perjanjian "Dua Kebebasan" (*Two freedoms Agreement*) dan "Lima Kebebasan" (*Five Freedoms Agreement*) (atau "Transportasi"). Transit Agreement, sampai saat ini telah diratifikasi oleh lebih dari 120 negara, yang menyediakan untuk pertukaran multilateral kebebasan pertama dan kedua (*the first and second freedoms*), yaitu hak istimewa untuk terbang melintasi wilayah negara pihak tanpa mendarat (*overflight right*) dan mendarat untuk tujuan non-lalu lintas (seperti pengisian bahan bakar atau pemeliharaan).

Selanjutnya 3 (tiga) hak, yang termasuk dalam Perjanjian Transportasi (*the Transport Agreement*), yang disebut "hak lalu lintas" (*traffic rights*) yaitu: (i) hak maskapai untuk mengangkut lalu lintas (penumpang, surat dan kargo) dari negara asal (negara dari pendaftar) 138 ke negara lain (kebebasan ketiga (*third freedom*)), (ii) untuk mengangkut lalu lintas dari negara lain ke negara bagian asal sendiri (kebebasan keempat (*fourth freedom*)) dan (iii) untuk mengangkut lalu lintas antara dua negara di luar negara tuan rumah sendiri, asalkan awal penerbangan atau berakhir di negerinya sendiri (kebebasan kelima, sering disebut sebagai hak "luar" (*beyond" rights*)). Perjanjian

Transportasi, disusun terutama atas desakan delegasi AS untuk Konvensi Chicago, yang ditandatangani dan diratifikasi hanya oleh segelintir negara dan karenanya tetap menjadi kata-kata mati (Hetlof, 2009).

Pada tahun-tahun sejak Konvensi disahkan beberapa kebebasan lain dari udara telah diidentifikasi, masing-masing melanjutkan liberalisasi akses pasar, termasuk hak untuk membawa lalu lintas antara dua negara asing melalui negara asalnya (kebebasan keenam), hak untuk membawa lalu lintas antara dua asing negara tanpa persyaratan apapun untuk menyertakan pada layanan tersebut setiap titik di negara asalnya (kebebasan ketujuh), hak untuk membawa lalu lintas antara dua titik di negara asing pada penerbangan yang berasal di negara bagian maskapai tuan rumah (kebebasan delapan, juga dikenal sebagai cabotage berturut-turut), dan akhirnya cabotage murni, atau hak yang berdiri sendiri untuk membawa lalu lintas antara dua titik di negara asing (kebebasan kesembilan).

3.3 Bermuda Rezim (*The Bermuda Regime*)

Rezim Bermuda mengatur perdagangan jasa penerbangan internasional sampai pertengahan tahun 1970-an. Seperti dalam industri jasa lainnya, penerbangan diatur oleh seperangkat regulasi yang menghasilkan monopoli lokal yang dilindungi oleh kartel internasional *de facto*. Dengan masuk, kapasitas, dan rute yang ditetapkan melalui perjanjian bilateral dan tarif yang ditetapkan oleh IATA, sebagian besar negara menciptakan operator nasional milik negara untuk lalu lintas udara internasional dan menopang operator nasional melalui struktur peraturan domestik dan membatasi perjanjian internasional. Sementara itu, karena layanan penerbangan domestik tujuan utamanya adalah peraturan internasional, lalu lintas internasional yang mensubsidi layanan domestik. Sementara garis layanan local bersubsidi, menyediakan layanan domestik universal dengan harga yang wajar. Di AS, misalnya, skema regulasi dimuat Undang-Undang Aeronatika Sipil tahun 1938 (*the 1938 Civil Aeronautics Act*) yang dirancang untuk memungkinkan maskapai penerbangan mensubsidi rute lokal yang merugi dengan keuntungan dari rute jarak jauh (Richards, 1997).

Pentingnya kedaulatan nasional atas wilayah udara dan sifat *point-to-point* dari perjalanan udara internasional membuat perjanjian bilateral diperlukan untuk perjalanan udara internasional. Jelas, tanpa pengaturan maskapai penerbangan asing mengalir di atas wilayah udara negara dan tanah di bandara nasional, mungkin tidak ada perjalanan udara internasional. Namun, koordinasi multilateral juga penting untuk perkembangan perjalanan udara internasional. Karena perjanjian bilateral yang bertentangan dengan mudah bisa menyebabkan pola rute yang tidak efisien, negara memanfaatkan IATA, asosiasi penerbangan internasional, untuk mengkoordinasikan tarif dan dengan demikian mencegah perjanjian bilateral individu untuk mengacaukan rezim. Lebih khusus, pengaturan tarif multilateral melarang secara bilateral untuk mendorong pengalihan lalu lintas dan struktur rute yang tidak efisien dengan mencegah negara untuk pengaturan tarif rendah yang akan mendorong struktur rute langsung dengan mengalihkan lalu lintas ke rute lebih mahal. Dengan perjanjian bilateral untuk pengaturan tarif-multilateral, rezim memfasilitasi koordinasi global yang memungkinkan negara untuk mempertahankan monopoli domestik dan pasar internasional yang diatur secara ketat.

3.3.1 Rezim Bermuda I (*Bermuda I Regime*)

Dua tahun setelah Konferensi Chicago, pemerintah AS dan Inggris mencapai formula kompromi dalam perjanjian Layanan Udara AS-Inggris (*the U.S.-U.K. Air Services Agreement*) yang disepakati di Bermuda. Prinsip-prinsip Bermuda secara singkat sebagai berikut (Jennifer, 1995):

- a. rute yang akan dioperasikan antara kedua negara disepakati dengan pengendalian pemerintah masing-masing terhadap penunjukan maskapai untuk mengoperasikan rute-rute ini;
- b. tingkat kapasitas dan frekuensi, dalam contoh pertama, yang akan diserahkan kepada penilaian dari maskapai sendiri, yang tunduk pada pedoman dan revidu *ex post facto* jika salah satu pihak merasa bahwa kepentingannya terlalu terpengaruh;
- c. tarif dinegosiasikan oleh maskapai penerbangan dalam kerangka IATA, dimana perjanjian mereka tunduk pada persetujuan oleh pemerintah masing-masing negara yang terlibat. Disepakati bahwa tarif seragam pada rute yang sama untuk menghindari perang harga dan subsidi.

Perjanjian Bermuda I, kemudian dikenal menjadi prototipe untuk perjanjian bilateral berikutnya di seluruh dunia. Perjanjian ini mewakili "bukan hanya perjanjian bilateral antara kedua negara dengan transportasi udara utama, tetapi filosofis umum tentang cara di mana regulasi ekonomi industri harus dicapai". Secara umum dikatakan, perjanjian bilateral awal merupakan pelindung dan membatasi dalam sifat, terutama dalam hal "hak-hak keras" (*hard rights*). Berdasarkan rezim bilateral, maskapai tidak bebas untuk melayani rute internasional. Mereka harus ditunjuk oleh pemerintahnya dan disetujui oleh pemerintah asing untuk memberikan pelayanan (dilayani). Penunjukan adalah pemberitahuan resmi oleh salah satu negara ke negara lain, biasanya dengan catatan diplomatik, tentang nama sebuah maskapai udara yang dipilih oleh negara yang menunjuk untuk menggunakan semua hak akses pasar atau hak tertentu yang diterima oleh Negara itu berdasarkan perjanjian angkutan udara dengan negara kedua (Jennifer, 1995).

Salah satu kualifikasi dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk adalah "kepemilikan substansial dan kontrol yang efektif" oleh warga negara dari Negara yang menunjuk. Persyaratan ini tidak hanya mencerminkan kontrol pemerintah atas maskapai, tetapi juga prestise nasional yang dikejar oleh pemerintah. Secara tradisional, ada dua rumus penunjukan: tunggal atau multi (*single or multiple*). Penunjukan tunggal mengacu pada hanya satu operator yang ditunjuk untuk melayani rute yang dipertukarkan oleh kedua Negara, sementara penunjukan multi mengacu pada lebih dari satu maskapai. Rumus penunjukan memiliki pengaruh yang besar pada pendekatan suatu Negara untuk rute, kapasitas, tarif dan hal-hal komersial terkait lainnya.

Pertukaran rute, biasanya saling terkait dengan pemberian hak lalu lintas, biasanya proses tawar-menawar antara negara-negara dalam mencari keseimbangan peluang dalam perjanjian bilateral mereka. Kekuatan dan kelemahan untuk keseimbangan peluang akan dibahas secara lebih rinci kemudian. Jadwal rute merupakan hasil dari negosiasi. Hal ini dipengaruhi oleh kebijakan dan kepentingan kedua pihak dan upaya mereka untuk menemukan solusi atau kompromi. Dengan demikian, spesifikasi rute mungkin dibatasi, atau bebas dari pembatasan, *rigid* atau fleksibel, atau kombinasi dari komponen kaku dan fleksibel. Dalam prakteknya, ada sejumlah besar variasi struktur pertukaran rute.

Kapasitas juga sangat diatur dalam perjanjian bilateral. Kapasitas ini ditentukan oleh faktor-faktor seperti jenis dan konfigurasi pesawat, frekuensi penerbangan, dan terukur, dalam kaitannya dengan rute yang diberikan, dengan ton-kilometer yang ditawarkan.

Kebanyakan perjanjian bilateral menyelaraskan tarif yang tunduk pada persetujuan pemerintah terlebih dahulu dan mendelegasikan penentuan tarif dalam contoh pertama pada maskapai yang terlibat. Mayoritas perjanjian bilateral melangkah lebih jauh dan menetapkan bahwa maskapai, dalam menentukan tarif mereka diajukan kepada otoritas penerbangan untuk persetujuan, dengan menggunakan sedapat mungkin tingkat pengambilan ukuran dari IATA.

3.3.2 Perjanjian Bermuda II (*Bermuda II Agreement*)

Diawali pada akhir 1970-an, Inggris khawatir, antara lain, tentang keuntungan operator AS pada rute Kebebasan Kelima antara London dan titik-titik di benua Eropa. Pada tahun 1976, pemerintah Inggris meninggalkan Perjanjian Bermuda I. Negosiasi yang ketat antara kedua pemerintah mengakibatkan penandatanganan perjanjian bilateral baru pada bulan Juli 1977. Perjanjian Bermuda II jauh lebih ketat daripada Bermuda I. Perjanjian ini telah menyepakati beberapa rute baru untuk pengangkut Inggris dan membatasi hak-hak Kebebasan Kelima dari pengangkut AS, sementara memungkinkan mereka untuk mengangkut penumpang yang berasal dari AS di luar London untuk setiap titik di Eropa. Tidak seperti Perjanjian Bermuda I, Perjanjian Bermuda II tidak menjadi model baru untuk perjanjian bilateral AS. Hal itu dijelaskan oleh Amerika sebagai "langkah mundur yang besar dalam empat puluh tahun dalam mencoba membawa kompetisi yang berorientasi pasar untuk penerbangan internasional" (Jennifer, 1995).

3.4 Benelux Bilaterals

Negara-negara Benelux (misalnya Belgia dan Belanda) pertama kali melakukan pendekatan yang menyetujui persaingan dengan masuk pada perjanjian transportasi udara bilateral liberal yang menyerahkan pembatasan tentang jumlah maskapai, kapasitas dan tingkat harga, dalam pertukaran yang menguntungkan dalam pasar domestik Amerika Serikat. Tentu saja maskapai yang fokus pada kebebasan lalu lintas keenam secara alamiah mengutamakan akses pasar liberal dan bangsa-bangsa yang kecil dengan jumlah bandara sedikit memiliki risiko yang kecil dalam perdagangan akses tak terbatas.

Perjanjian transportasi udara bilateral liberal disahkan sepanjang tahun 1978 antara Amerika Serikat dan Belanda, Belgia serta Israel (Dempsey, 2008b) adalah:

- a. *Protocol Amending the Air Transport Agreement of 1957, as amended March 31, 1978, United States-Netherlands, T.I.A.S No.1507.*
- b. *Agreement Amending the Air Transport Services Agreement of 1946, as amended December 12-14, 1978, United States-Belgium, T.I.A.S. No 9207.*
- c. *Protocol Amending the Air Transport Agreement of 1950, as amended August 16, 1978, United States-Israel, T.I.A.S, No. 9902.*

Menurut prediksi Direktur Jenderal IATA, Knut Hammarskjold bahwa tahun 1978 adalah tahun sejarah penurunan tidak adanya keberatan sebagai tahun perubahan pengaturan yang paling intensif semenjak disahkan Konvensi Chicago. Tetapi ada perbedaan yang signifikan yaitu Konvensi Chicago merupakan resolusi konsensus multilateral untuk kepentingan konflik nasional, politik dan ekonomi. Sedangkan kebijakan Pemerintahan Presiden Carter tahun 1978 untuk perjanjian tersebut adalah sebuah ideology yang mendukung persaingan unilateral.

Selanjutnya antara tahun 1978 sampai dengan tahun 1980, telah menandatangani sebelas perjanjian bilateral ruang udara terbuka bentuk Benelux yang baru atau perubahan

terhadap perjanjian transportasi udara bilateral yang ada. Haanappel menyimpulkan sifat penting dari perjanjian baru ini (Dempsey, 2008b) sebagai berikut:

- a. *Unlimited multiple designation of airlines;*
- b. *A liberal route structure, i.e. US airline may serve foreign countries from any point in the US, via any intermediate point and to any beyond point;*
- c. *Free determination by the designated airlines of capacity, frequencies and type of aircraft to be used unhindered by Bermuda I capacity clause;*
- d. *No limitation on the carriage of sixth-freedom traffic;*
- e. *Encouragement of low tariff, set by individual airlines on the basis of forces of market place without reference to the ratemaking machinery of IATA;*
- f. *Minimal governmental interference in tariff matters; and*
- g. *Inclusion of provisions on charter flights, i.e. the availability of cheap charter air services is encouraged and charter worthiness is governed by the country of origin rule.*

3.5 MALIAT dan *The Yamoussoukro Decision*

MALIAT dan *The Yamoussoukro Decision* merupakan perjanjian ruang udara terbuka modern. Perjanjian modern pertama mengenai ruang udara terbuka ditandatangani pada tahun 2001, antara Amerika Serikat dan 4 negara di wilayah Pasifik Brunei, Chili, Selandia Baru dan Singapore. (Bartlik, 2004). Perjanjian ini juga dikenal dengan nama *The 2001 APEC Multilateral Agreement on the Liberation of Air Transportation* disingkat MALIAT atau *the Kona Accord*. Perjanjian ini mengizinkan layanan tanpa batas oleh maskapai dari masing-masing Negara yang terlibat untuk, dari dan diluar wilayah pihak yang lain, tanpa biaya apapun. Dalam perkiraan Departement Transportation (DoT) Amerika Serikat akan bermanfaat dalam 3 hal (Dempsey, 2008b) yaitu (i) menyediakan model persaingan yang meningkat untuk perjanjian-perjanjian di masa depan, (ii) mengembangkan akses bagi maskapai untuk kelayakan pendanaan, dan (iii) memperlancar hubungan penerbangan internasional.

Sedangkan *The Yamoussoukro Decision* merupakan keputusan yang diambil pada pertemuan di Yamoussoukro dalam serangkaian pertemuan yang di mulai sejak tahun 1998 dan diputuskan secara resmi oleh Perhimpunan Afrika (*the African Union*) pada tahun 2000 tentang kebijakan transportasi liberal berdasarkan sebuah perjanjian multilateral, yang secara resmi berlaku pada bulan Desember 2003. Perhimpunan Moneter dan Ekonomi Afrika Barat (*The West African Economic and Monetary Union*) mengesahkan perjanjian multilateral ini untuk delapan Negara anggotanya yaitu Benin, Burkina Paso, Ivory Coast, Guines-Bissau, Mali, Niger, Senegal dan Togo. Dalam Tabel 3-1 berikut diuraikan tentang perbedaan antara MALIAT Accord dan *The Yamoussoukro Decision*.

Table 3-1: Perbandingan *the MALIAT Accord* dan *The Yamoussoukro Decision*

	<i>Provision</i>	<i>MALIAT Accord</i>	<i>The Yamoussoukro Decision</i>
1.	<i>Routes</i>	<i>Open routes</i> <i>Open traffic rights include seventh freedom cargo.</i>	<i>Open routes</i> <i>Open first, second, third, fourth, and fifth freedom routes.</i>
2.	<i>Capacity</i>	<i>Open capacity and frequency</i>	<i>Open capacity and frequency</i>
3.	<i>Operations</i>	<i>Operational flexibility, include Change of Gauge, Aircraft Type, Co-terminalization, and international rights.</i>	<i>No provisions</i>
4.	<i>Airline designation</i>	<i>Unlimited</i>	<i>At least one airline (but can be from another state party) or African multilateral airline.</i>
5.	<i>Code Sharing</i>	<i>Unlimited</i>	<i>No provisions</i>
6.	<i>Pricing</i>	<i>Open pricing and minimal traffic filing</i>	<i>No approval required, but 30 days prior filing (except for price decreases).</i>

Sources: Dempsey, 2008b.

3.6 Rezim *Open Skies* ASEAN

Usulan rezim "ruang udara terbuka" yang efektif untuk ASEAN telah diperdebatkan sejak tahun 1995 oleh KTT para pemimpin ASEAN yang diselenggarakan di Bangkok, Thailand (Forsyth et.al., 2006). Diskusi terjadi dalam konteks integrasi ekonomi yang lebih besar di semua sektor melalui harmonisasi kebijakan perdagangan dan investasi. Dalam hal ini, lalu lintas udara hanyalah salah satu dari 12 sektor prioritas yang ditunjuk untuk integrasi ekonomi di kawasan tersebut. Hal ini merupakan komponen penting dalam pembentukan Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community-AEC*), yang diusulkan berlaku pada 2015.

Pada November 2004, Pertemuan ke-10 Menteri Transportasi Udara ASEAN (*the 10th ASEAN Air Transport Ministers' Meeting*) di Phnom Penh mengesahkan Rencana Aksi tentang Integrasi dan Liberalisasi Transportasi Udara ASEAN 2005–2015 (*Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalization 2005–2015*). Rencana Aksi itu, bersama dengan dokumen yang disebut dengan Peta Jalan untuk Integrasi Sektor Perjalanan Udara (*the Roadmap for Integration of Air Travel Sector-RIATS*), untuk mencapai yang efektif rezim "ruang udara terbuka" 2015 di Regional. Berikut tujuan dan tenggat waktu yang diidentifikasi (Tan, 2010):

- (i) untuk layanan angkutan udara (kargo), liberalisasi signifikan pada tahun 2006, dan liberalisasi penuh pada tahun 2008;
- (ii) untuk layanan penumpang terjadwal,
 - a) Penerbangan hak kebebasan ketiga dan keempat tak terbatas untuk semua titik yang ditunjuk dalam sub-wilayah ASEAN pada tahun 2005, dan untuk setidaknya dua titik yang ditunjuk di setiap negara antara subregional ASEAN pada tahun 2006;
 - b) Untuk lalu lintas kebebasan kelima tak terbatas antara titik yang ditunjuk dalam sub-wilayah ASEAN pada tahun 2006 dan setidaknya dua titik yang ditunjuk di setiap negara antara subregional ASEAN pada tahun 2008;

- c) Penerbangan kebebasan ketiga dan keempat tak terbatas antara kota-kota besar pada tahun 2008;
- d) Penerbangan kebebasan kelima tak terbatas untuk kota-kota besar pada tahun 2010.

Beberapa negara anggota ASEAN telah menyepakati perjanjian antara mereka sendiri dalam lingkup yang sempit. Misalnya, Singapura, Thailand dan Brunei menjadi pihak dalam Perjanjian Multilateral Liberalisasi Untuk Layanan Penumpang Udara (*the 2004 Multilateral Agreement for the Liberalization of Air Passenger Services-MALPAS*) tahun 2004. Perjanjian ini mengikuti kesepakatan sebelumnya yang disahkan pada bulan Februari 2004 oleh tiga negara yang sama untuk liberalisasi layanan kargo. Perjanjian MALPAS (*The MALPAS Agreement*) tersebut sesuai hak kebebasan ketiga / keempat tak terbatas (tapi tidak hak kebebasan kelima) untuk semua operator yang ditunjuk oleh pihak negara. Adapun persyaratan kepemilikan dan kontrol, MALPAS mempertahankan atran tradisional "pemilikan mutlak dan pengawasan efektif", yang mensyaratkan kepemilikan mayoritas (lebih dari 50%) dan kontrol yang efektif oleh negara yang menunjuk dan / atau warga negaranya. Secara terpisah, Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam telah mengesahkan Perjanjian Multilateral tentang Layanan Udara (*Multilateral Agreement on Air Services*) pada bulan Desember 2003, yang dikenal sebagai Perjanjian CLMV (setelah inisial pihak negara), Perjanjian ini lebih luas dalam menyediakan kapasitas tak terbatas dan hak lalu lintas di antara semua operator yang ditunjuk dari negara pihak, termasuk hak kebebasan ketiga, keempat dan kelima.

Perjanjian yang disahkan pada tahun 2008 yang dibangun berdasarkan tujuan RIATS yang diidentifikasi di atas, serta lebih terbatas dari Perjanjian MALPAS dan CLMV. Sebagai bagian dari skema dasar, Perjanjian itu menetapkan bahwa masing-masing negara pihak akan memberikan penerbangan yang ditunjuk dari negara pihak lain untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat, hak untuk berhenti di wilayahnya untuk tujuan non-lalu lintas, dan hak akses pasar yang ditentukan dalam Annex I (tentang transportasi udara terjadwal) dan, di mana berlaku, Lampiran II (mengandung enam Protokol Implementasi untuk memperkuat penerapan tujuan RIATS). Protokol Pelaksana Perjanjian mengatasi hak akses pasar (Tan, 2010) berikut:

- Protokol 1 - Hak Lalu Lintas Kebebasan Ketiga dan Keempat tak terbatas dalam Sub-Region ASEAN.
- Protokol 2 - Hak Lalu Lintas Kebebasan Kelima tak terbatas dalam Sub-Region ASEAN.
- Protokol 3 - Hak Lalu Lintas Kebebasan Ketiga dan Keempat tak terbatas Antara Sub-Daerah ASEAN.
- Protokol 4 - Hak Lalu Lintas Kebebasan Kelima tak terbatas Antara Sub-Daerah ASEAN?
- Protokol 5 - Hak Lalu Lintas Kebebasan Ketiga dan Keempat Tak terbatas Antara Kota-kota besar ASEAN?
- Protokol 6 - Hak Lalu Lintas Kebebasan Kelima tak terbatas Antara kota-kota ASEAN.

Protocols 1–4 berdampak relative terbatas dan secara relative tidak kontroversial. Mereka membahas relaksasi akses pasar yang dirancang untuk memacu pertumbuhan dalam geografis sub-daerah yang didefinisikan yang membentang di beberapa negara anggota (Forsyth et. al., 2006). Sampai saat ini, empat dari sub-daerah telah diidentifikasi: Brunei, Indonesia, Malaysia dan Filipina wilayah pertumbuhan timur ASEAN (*the Brunei, Indonesia, Malaysia and Philippines East ASEAN Growth Area-BIMP-EAGA*),

Kerjasama Sub-regional dalam Transportasi Udara antara CLMV, Pertumbuhan Segitiga Indonesia, Malaysia, Singapura dan Pertumbuhan Segitiga Indonesia, Malaysia, Thailand.

Poin yang ditunjuk di sub-wilayah yang dicakup oleh Protokol 1-4 adalah kota terutama sekunder. Dalam hal volume lalu lintas udara, jelas bahwa Protokol 5 dan 6 memiliki makna yang jauh lebih besar karena ini mencakup kota-kota besar. Di bawah Protokol 5, kontraktor operator negara 'yang ditunjuk' dapat beroperasi terbatas penerbangan kebebasan ketiga dan keempat antara ibukota masing-masing dan semua ibukota ASEAN lainnya. Protokol 5 selanjutnya memberikan hak-hak tersebut untuk diizinkan pada 31 Desember 2008. Pada bagiannya, protokol 6 menetapkan batas waktu 31 Desember 2010 untuk operator negara kontraktor yang ditunjuk untuk mengoperasikan ketiga, keempat dan kelima hak kebebasan penuh dari ibu kota mereka untuk ibukota kontraktor negara-negara lain.

4. IMPLEMENTASI DI INDONESIA

Indonesia telah mematuhi Konvensi Internasional tentang Penerbangan Sipil (*Chicago Convention on Civil Aviation 1944*) sejak 27 April 1950 dan mengakui adanya kedaulatan setiap negara yang penuh dan eksklusif di atas wilayah udara teritorialnya. Di samping itu, Indonesia juga telah meratifikasi berbagai perubahan Konvensi Chicago serta Annexesnya. Dengan demikian Indonesia dapat dikatakan memenuhi ketentuan Konvensi Chicago 1944.

Terkait dengan transportasi udara, sebagai Negara anggota ICAO, Indonesia telah mengakui 4 Kebebasan yang dirumuskan dalam Konvensi Chicago termasuk *beyond right* (hak luar). Namun Indonesia belum menjadi anggota dalam *Air Services Agreement* dan *Air Transport Agreement* yang disepakati oleh IATA. Namun terkait pelaksanaan Konvensi Chicago tersebut, Indonesia membuat sejumlah perjanjian bilateral baik yang berbentuk *Memorandum of Understanding* maupun *Agreement* yang dibuat secara terpisah yang merupakan perjanjian layanan dan transportasi udara dalam rangka implementasi hak kebebasan yang tercantum dalam Konvensi Chicago. Perjanjian bilateral ini ada yang dibuat baru sama sekali ada juga yang berbentuk perubahan perjanjian lama yang telah ditandatangani sebelumnya. Beberapa perjanjian bilateral tersebut terlihat dalam Tabel 4-1 berikut.

Tabel 4-1: Perjanjian Bilateral Indonesia Dengan Negara Lain tentang Layanan dan Transportasi Udara

No.	Jenis Perjanjian	Perjanjian Bilateral Dengan Negara/ Pemerintah	Disahkan/Tanggal Berlaku
1	2	3	4
1.	<i>Exchange of Notes Amandemet Article 11 dan 13 on Air Services</i>	Otoritas Aeronatika Jepang	Jakarta, 18-Okt-2010.
2.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Demokratik Timor Timur	27 juli 2010
3.	<i>MoU on Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Uni Emirat Arab	21 April 2009.
4.	<i>MoU on Air Services Agreement</i>	Pemerintah Kerajaan Kamboja	Surakarta, 20-Sep-2006
5	<i>MoU on Air Services</i>	Pemerintah Keharyapatihan Luxemburg.	Denpasar, 15-Mar-2005.

1	2	3	4
6.	<i>Exchange of Notes on Air Services Agreement and beyond Their Respective Territories</i>	Pemerintah Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara	London, 13-Jun-2002.
7.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Afrika Selatan	Cape Town, 20-Nov-1997.
8.	<i>Air Services</i>	Pemerintah Hong Kong	Hong Kong, 06 Juni 1997.
9.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Kerajaan Maroko	Jakarta, 14 Maret 1997.
10.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Demokratik Rakyat Laos	Vientiane, 20-Feb-1997.
11.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Kroasia	Jakarta, 25-Sep-1996.
12.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Ukraina	Jakarta, 11-Apr-1996.
13.	<i>Air Services Agreement</i>	Pemerintah Republik Singapura	Yogyakarta, 20-Jul-1995.
14.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Kyrgyzstan	Jakarta, 18-Jul-1995.
15.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Uzbekistan	Tashkent, 08-Apr-1995.
16.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Hongaria	Jakarta, 20-Sep-1994.
17.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Negara Kuwait	Kuwait, 28-Mar-1994.
18.	<i>Air Services Agreement</i>	Pemerintah Republik Sosialis Demokratik Sri Lanka	Colombo, 16-Des-1993.
19.	<i>Air Services Agreement</i>	Pemerintah Romania	Jakarta, 09-Sep-1993.
20.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Bahrain	Bahrain, 29-Nov-1992
21.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Madagaskar	Antananarivo, 24-Nov-1992
22.	<i>Air Transport Agreement relating to Schedule Air Transport,</i>	Pemerintah Republik Polandia	Jakarta, 13-Des-1991
23.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Kerajaan Yordania Hashimiah	Jakarta, 04-Nov-1991.
24.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Sosialis Vietnam.	Jakarta, 25-Okt-1991.
25.	<i>Agreement relating to Scheduled Air Transport</i>	Pemerintah Republik Rakyat China	Jakarta, 05-Jun-2001
26.	<i>Air Transport Agreement for Air Services between and beyond their Respective Territories</i>	Pemerintah Republik Bulgaria	Jakarta, 23-Jun-1992
27.	<i>Agreement on Air Transport</i>	Pemerintah Kerajaan Belanda	Den Haag, 23-Nov-1990
28.	<i>Air Transport Agreement relating to Scheduled Air Services</i>	Pemerintah Papua Nugini	Jakarta, 19-Feb-1990
29.	<i>Agreement for Air Services and beyond their Respective Territories</i>	Pemerintah Republik Korea	Seoul, 27-Sep-1989
30.	<i>Exchange of Notes on the Amendment of the Article 8 of Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Federal Austria	Jakarta, 26-Jun-1989
31.	<i>Exchange of Notes the Air Transport Agreement signed at Jakarta on November 24, 1967</i>	Republik Perancis	Jakarta, 08-Jun-1989

1	2	3	4
32.	- <i>Agreement for Air Services between and beyond their respective Territories</i> - <i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Uni Emirat Arab	Jakarta, 08-Feb-1989 Jakarta, 15-Des-1988
33.	<i>Air Transport Agreement relating to Scheduled Air Transport</i>	Pemerintah Selandia Baru	Jakarta, 27-Mei-1988
34.	<i>Exchange of Notes the Air Transportation Agreement signed at 15 Januari 1968</i>	Pemerintah Amerika Serikat	Jakarta, 29-Jun-1987
35.	<i>Exchange of Note the Air Transport Agreement on January 23, 1962 and Amandment for the year 1965 & 1970</i>	Pemerintah Jepang	Jakarta, 29-Jun-1987
36.	<i>Air Transport Agreement relating to Scheduled Air Transport</i>	Pemerintah Federal Austria	Vienna, 19-Mar-1987
37.	<i>Agreement for Air Services between and beyond their Respective Territories</i>	Pemerintah Brunei Darussalam	Bandar Seri Begawan, 24-Jul-1986
38.	<i>Agreement relating to Regular Air Transport</i>	Pemerintah Konfederasi Swiss	Jakarta, 14-Jun-1978
39.	<i>Agreement for Air Services between and beyond Their Respective Territories</i>	Dewan Menteri Republik Sosialis Uni Burma	No Place, 28-Jul-1977
40.	<i>Agreement for Air Services between and beyond their Respective Territories</i>	Republik Federal Jerman	Jakarta, 04-Des-1976
41.	<i>Agreement for Air Services between and beyond Their Respective Territories</i>	Pemerintah Republik Libanon	Beirut, 26-Apr-1976
42.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Sosialis Cekoslowakia	Praha, 10-Mei-1972
43.	<i>Air Transport Agreement</i>	Pemerintah Republik Filipina	Manila, 24-Mar-1972
44.	<i>Agreement for Air Services between their respective Territories</i>	Pemerintah Denmark	Copenhagen, 23-Jun-1971
45.	<i>Agreement for Air Services between their respective Territories</i>	Pemerintah Swedia	Copenhagen, 23-Jun-1971
46.	<i>Agreement for Air Services between their respective Territories</i>	Pemerintah Norwegia	Copenhagen, 23-Jun-1971
47.	<i>Agreement for Air Services between and beyond their Respective Territories</i>	Pemerintah Kerajaan Belgia	Jakarta, 12-Mar-1971
48.	<i>Agreement for Air Services between and beyond their Respective Territory</i>	Pemerintah Persemakmuran Australia	Sydney, 07-Mar-1969
49.	<i>Agreement for Air Services between and beyond their Respective Territory</i>	Pemerintah Kerajaan Kamboja	Phnom Penh, 19-Feb-1969
50.	<i>Agreement for Air Services between and beyond Their Respective Territories</i>	Pemerintah Republik India	Jakarta, 18-Sep-1968
51.	<i>Air Service Agreement and beyond their Respective Territories</i>	Pemerintah Kerajaan Belanda	Den Haag, 12-Jul-1966
52.	<i>Agreement for the Air Services between and beyond Their Respective Territories</i>	Pemerintah Republik Islam Pakistan	Karachi, 14-Jan-1966
53.	<i>Agreement for Air Services between and beyond Their Respective Territories</i>	Pemerintah Kerajaan Inggris	London, 23-Nov-1960

Sumber: Diolah dari Kementerian Luar Negeri RI, 2014

Dari berbagai perjanjian tersebut, tercermin bahwa pelaksanaan hak kebebasan dalam Konvensi Chicago diimplementasikan oleh Indonesia melalui perjanjian bilateral.

Khusus dengan negara anggota ASEAN, disamping membuat perjanjian bilateral terpisah sebagai tersebut di atas, Indonesia juga membuat beberapa perjanjian multilateral di tingkat ASEAN yang terkait dengan hak-hak kebebasan lalu lintas udara (Murdjatomoko, 2014) yaitu:

- a. ASEAN Multilateral Agreement on Air Services (MAAS);
- b. ASEAN Multilateral Agreement on The Full Liberalization of Air Freight Services (MAFLAFS);
- c. ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services (MAFLPAS).

Ketiga perjanjian multilateral Regional ASEAN ini disepakati dalam rangka menuju kearah liberalisasi hak-hak kebebasan transportasi udara di wilayah negara anggota ASEAN. Sehubungan dengan implementasi kesepakatan ini beberapa hak lalu lintas telah diimplementasikan dalam wilayah Republik Indonesia adalah sebagaimana termuat dalam Tabel 4-2.

Tabel 4-2: *HARD RIGHT/TRAFFIC RIGHT*

No.	City	Agreement	Traffic Right	Airport
1.	Banda Aceh	MAAS, Protocol 1,2	3,4,5	Sultan Iskandar Muda International Airport
2.	Batam	MAFLAFS, Protocol 1,2	3,4,5	Internasional Hang Nadim International Airport
3.	Palembang	MAFLAFS, Protocol 1,2	3,4,5	Sultan Mahmud Badaruddin II International Airport
4.	Nias	MAAS Protocol 1,2	3,4,5	Binaka International Airport
5.	Padang	MAAS Protocol 1,2,3,4	3,4,5	Minangkabau International Airport
6.	Medan	MAAS Protocol 1,2,3,4 MAFLAFS, Protocol 2 MAFLPAS, Protocol 1,2	3,4,5	Kualanamu International Airport
7.	Balikpapan	MAAS Protocol 1,2,3,4 MAFLAFS Protocol 1,2	3,4,5	Sultan Aji Muhammad Sulaiman International Airport (Sepinggian)
8.	Tarakan	MAAS Protocol 1,2	3,4,5	Juwata International Airport

Sumber: Murdjatomoko, 2014

Berdasarkan Table 4-2 tersebut sudah terdapat tujuh kota di wilayah RI yang berlaku untuk semua negara anggota ASEAN dengan pemberian jenis hak kebebasan yang bervariasi sesuai Protocol yang disepakati dan hak-hak kebebasan yang diberikan. Dari Tabel tersebut tercermin tujuh kota di Indonesia yaitu Banda Aceh, Batam, Palembang, Nias, Padang, Medan, Balikpapan dan Tarakan, telah diberlakukan hak kebebasan ketiga, keempat dan kelima. Namun berbagai jenis kebebasan soft right terkait atas hak kebebasan yang telah diberikan masih terdapat bervariasi. Hal ini dikarenakan masih banyaknya kendala dalam menuju ruang udara terbuka tingkat regional ASEAN. Adapun beberapa kendala mencapai “ruang udara terbuka” di regional ASEAN adalah:

- a. Perbedaan standard regulasi tentang keamanan dan keselamatan;
- b. Izin pengoperasian yang kompleks untuk maskapai udara.

- c. Variasi sifat akses pasar;
- d. Ketidak seimbangan tingkat bermain antara negara anggota ASEAN;
- e. Keterbatasan kapasitas slot pada sejumlah bandara utama yang ditetapkan untuk ASEAN *Open Sky*.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian tersebut di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Perjanjian internasional yang bersifat multilateral mengenai ruang udara terbuka hanya menyepakati ketentuan yang memuat hak kebebasan pertama sampai dengan hak kebebasan keempat. Sedangkan untuk kebebasan kelima sampai dengan hak kebebasan kedelapan bahkan ruang udara terbuka global diserahkan kepada perjanjian bilateral antara masing-masing negara.
- b. Perjanjian bilateral di antara masing-masing negara mengenai hak kebebasan kelima dan seterusnya, pada umumnya didasarkan pada kepentingan nasional yang dikaitkan dengan kemampuan maskapai domestik untuk bersaing secara terbuka, dan pada umumnya kebijakan negara-negara untuk perjanjian bilateral tersebut dipertimbangkan untuk dibuka secara bertahap.
- c. Di wilayah ASEAN sudah disepakati untuk pelaksanaan sampai pada kebebasan kelima, namun dalam implementasinya masih terdapat berbagai kendala karena adanya berbagai persepsi yang berbeda antara Negara anggotanya.
- d. Implementasi di Indonesia sesuai dengan keanggotaan Indonesia pada Konvensi Chicago, perjanjian bilateral negara lain serta kesepakatan ASEAN masih sebatas kebebasan kelima, sedangkan hak-hak lalu lintas dan layanan terkait masih banyak yang harus disepakati karena banyaknya perbedaan persepsi, sungguhpun dalam kesepakatan ASEAN sudah mengarah pada ASEAN *Open Sky*.

6. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Pusat Analisis dan Informasi Kedirgantaraan atas dukungan dalam penerbitan tulisan ini.

DAFTAR ACUAN

- Abeyratne, Ruwantissa., 2012a, *Air Navigation Law*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- Abeyratne, Ruwantissa., 2012b, *Strategic Issues in Air Transport: Legal, Economic and Technical Aspects*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- Bartlik, Martin., 2004, *The Distribution of Air Traffic Rights*, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal.
- Chicago Convention, 1944, *Convention on International Civil Aviation*, 7 December 1944, 15 U.N.T.S. 295, ICAO Doc. 7300/9.
- Dempsey, Paul Stephen., 2008a, *Air Traffic Rights*, Institute of Air & Space Law, McGill University.

- Dempsey, Paul Stephen., 2008b, *The Evolution of Air Transport Agreement*, Annal Air and Space Law Volume XXXIII, ICASL, McGill University, Montreal, Canada.
- Franklin, Mark., 2007, *Sovereignty and Functional Airspace Blocks*, air & space law, vol. xxxii/6 (November) Kluwer Law International BV, The Netherlands.
- Forsyth, P., King, J. and Rodolfo, C., 2006, *Open skies in ASEAN*, Journal of Air Transport Management 12, 143–152.
- Giemulla, Elmar., and Schmid, Ronald., 1993, *European Air Law*, Kluwer, Boston.
- Hetlof, Julia Anna., 2009, *US-EU Air Transport: Open Skies But Still Not Open Transatlantic Air Services*, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal.
- Jennifer Yang., 1995, *Air Transport Regulation In A New Era*, A Thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements for the degree of Master of Law, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada
- Kementrian Luar Negeri RI, 2014, *Daftar Perjanjian Internasional (Tersimpan Di Kementerian Luar Negeri, Republik Indonesia)*, <http://www.kemlu.go.id>, diunduh 25 Maret 2014.
- Marzuki, Peter Mahmud., 2010, *Penelitian Hukum*, cet. 6, Kencana Prenada Media Group.
- Martono, H.K., dan Amad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers.
- Milde, Michael., 2008, *Rendition Flights and International Air Law*, Redress.
- Murdjatmoko, Djoko., 2014, *National Aviation Policy Towards ASEAN Open Sky Policy*, Acting Director of Air Transport, DGCA International Conference on Air and Space Law Bandung, 5-6th November 2014.
- Richards, John E., 1997, *The Domestic Politics of International Regulatory Policy: The Regulatory Institutions for Trade in Aviation Services*, A dissertation submitted in partial satisfaction of the requirements for the degree Doctor of Philosophy in Political Science, University of California, San Diego.
- Stadlmeier, Sigmar., 2011, *Air Law., Outer Space in Society, Politics and Law*, Christian Brunner, Alexander Soucek (ed.), Springer Wien New York.
- Tatelman, Todd B., 2006, *Legal Developments in International Civil Aviation*, CRS Report for Congress, Order Code RL33255, page CRS-3.
- Tan, Alan Khee-Jin., 2010, *The ASEAN multilateral agreement on air services: En route to open skies?*, Journal of Air Transport Management (16) 289–294.
- Yoshinori Ide, 1998, *Liberalization of International Air Transport In the Japan-US Market*, The Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal.