

**ANALISIS *PASSIVE COMPLIANCE* INDONESIA DALAM
PENERAPAN REZIM *ASEAN OPEN SKY***

SKRIPSI

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Dalam Menempuh Derajat Sarjana S-1
Ilmu Hubungan Internasional**



Disusun oleh:

MUHAMMAD NAUFAL FADILAH

07041181924005

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA**

2024

**ANALISIS *PASSIVE COMPLIANCE* INDONESIA DALAM
PENERAPAN REZIM *ASEAN OPEN SKY***

SKRIPSI

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Dalam Menempuh Derajat Sarjana S-1
Ilmu Hubungan Internasional**



Disusun oleh:

MUHAMMAD NAUFAL FADILAH

07041181924005

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI

**ANALISIS *PASSIVE COMPLIANCE* INDONESIA DALAM
PENERAPAN REZIM *ASEAN OPEN SKY***

SKRIPSI

Disusun oleh:

**MUHAMMAD NAUFAL FADILAH
07041181924005**

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing pada Tanggal **20 October 2023**
Pembimbing I

Dr. Ir. H. Abdul Nadjib, MM
NIP. 196002091986031004

Pembimbing II

Abdul Halim, S.IP, M.A.
NIP. 199310082020121020

**Mengetahui,
Ketua Jurusan,**

Sofyan Effendi, S.IP., M.Si
NIP. 197706122003121003

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

**ANALISIS *PASSIVE COMPLIANCE* INDONESIA
DALAM PENERAPAN ASEAN REZIM *OPEN SKY***

SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan penguji
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat
Pada tanggal 8 November 2023

Pembimbing :

1. Dr. Ir. Abdul Nadjib, MM
NIP. 196002091986031004

2. Abdul Halim, S.IP., M.A
NIP. 199310082020121020

Tanda Tangan

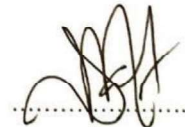
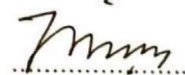


Penguji :

1. Dr. Zulfikri Suleman, M.A
NIP. 195907201985031002

2. Maudy Noor Fadhlia, S.Hub.Int., M.A
NIP. 199408152023212040

Tanda Tangan



Mengetahui,



Ketua Jurusan Ilmu Hubungan
Internasional

Solyan Effendi, S.IP., M.Si
NIP. 197706122003121003

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:


Nama : Muhammad Naufal Fadilah
NIM : 07041181924005
Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 10 Agustus 2001
Program Studi / Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional
Judul Skripsi : Analisis *Passive Compliance* Indonesia dalam Penerapan Rezim ASEAN Open Sky

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa:

Seluruh data, informasi serta pernyataan dalam pembahasan dan kesimpulan yang disajikan dalam karya ilmiah ini, kecuali yang disebutkan sumbernya adalah merupakan hasil pengamatan, penelitian, pengolahan serta pemikiran saya dengan pengarahan dari pembimbing saya yang ditetapkan. Karya ilmiah yang saya tulis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik baik di Universitas Sriwijaya maupun di perguruan tinggi lainnya.

Demikianlah pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan apabila di kemudian hari ditemukan bukti ketidak benaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademis berupa pembatalan gelar yang saya peroleh melalui pengajuan karya ilmiah ini.

Palembang, 1 Desember 2023

Yang membuat pernyataan

Muhammad Naufal Fadilah
NIM 07041181924005

HALAMAN PERSEMBAHAN

Dalam perjalanan panjang ini, saya ingin mengucapkan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, inspirasi, dan bimbingan selama penulisan skripsi ini.

Kepada Bapak Dosen Pembimbing, Bapak Abdul Nadjib dan Bapak Abdul Halim, terima kasih atas kesabaran, arahan, dan pengetahuan yang telah Bapak bagikan kepada saya. Tanpa bimbingan Bapak skripsi ini tidak akan pernah tuntas.

Saya juga ingin menyampaikan terima kasih kepada Kepala Jurusan, Bapak Sofyan Effendi, atas kesempatan dan fasilitas yang telah diberikan oleh Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Sriwijaya. Ini telah menjadi landasan yang kuat bagi saya dalam menyelesaikan penelitian ini.

Tak lupa, saya juga ingin mengucapkan terima kasih kepada semua Civitas Akademika Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik serta seluruh civitas akademik Universitas Sriwijaya yang telah menciptakan lingkungan akademik yang mendukung kami dalam mengejar ilmu pengetahuan.

Kepada teman-teman seperjuangan yang telah berbagi pengalaman, pengetahuan, dan tawa dalam perjalanan ini, terima kasih atas dukungan, semangat, yang telah kalian berikan. Terkhusus untuk Octa Monica Sari, yang telah menemani, membimbing, serta membantu saya dalam perjalanan kuliah saya, dari awal masuk hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

Terakhir, tetapi tidak kalah pentingnya, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada keluarga saya yang selalu menjadi sumber inspirasi dan dukungan terbesar dalam hidup saya. Terima kasih atas doa, kasih sayang, dan keyakinan yang selalu kalian berikan.

Dengan penuh rasa syukur, skripsi ini saya persembahkan kepada semua pihak yang telah menciptakan momen-momen berarti ini dalam hidup saya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan dan memberikan kontribusi positif bagi masyarakat.

Terima Kasih,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Muhammad Naufal Fadilah', written in a cursive style. The signature is placed on a light gray rectangular background.

Muhammad Naufal Fadilah

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul Analisis Passive Compliance Indonesia dalam Penerapan ASEAN Open Sky. Dimana, ASEAN Open Sky adalah sebuah kebijakan untuk membuka pasar bebas transportasi udara di kawasan ASEAN. Dalam kesepakatannya ASEAN Open Sky terdiri dari 3 instrumen utama, yaitu AMAAS yang disepakati pada tahun 2009, MAFLAFS juga disepakati pada tahun 2009 dan terakhir MAFLPAS yang telah disepakati pada tahun 2010. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan desain penelitian kualitatif dengan metode pendekatan deskriptif. Penelitian ini menjelaskan tentang kenapa dan bagaimana Indonesia melakukan passive compliance dengan hanya menetapkan 5 dari 27 bandara internasionalnya. Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat 2 alasan utama kenapa Indonesia melakukan penyesuaian, yaitu: Indonesia berusaha melindungi bisnis penerbangan dalam negeri dan infrastruktur yang tidak memadai yang dimiliki bandara internasional lainnya, baik itu infrastruktur utama seperti taxiway, runway dan kapasitas bandara, maupun infrastruktur pendukung seperti jalan tol, jalan nasional dan transportasi publik.

Kata kunci: Indonesia, infrastruktur kurang memadai, proteksi bisnis penerbangan ASEAN *Open Sky*, passive compliance.

Indralaya, 20 October. 2023

Pembimbing I

Dr. Ir. H. Abdul Nadjib, MM
NIP. 196002091986031004

Mengetahui,
Pembimbing II

Abdul Halim, S.IP., M.A
NIP. 199310082020121020

Disetujui oleh
Ketua Jurusan

Sofyan Effendi, S.IP., M.SI
NIP. 199705122003121003

ABSTRACT

This research is titled "Analysis of Passive Compliance in Indonesia in Implementing ASEAN Open Sky." ASEAN Open Sky is a policy aimed at opening up the free air transportation market within the ASEAN region. The ASEAN Open Sky agreement consists of three main instruments, namely the AMAAS agreed upon in 2009, MAFLAFS also agreed upon in 2009, and finally MAFLPAS, which was agreed upon in 2010. In this research, the researcher employs a qualitative research design with a descriptive approach. The study explains why and how Indonesia engages in passive compliance by designating only 5 out of its 27 international airports. The results of this research indicate that there are two main reasons why Indonesia undertakes this adjustment: firstly, Indonesia aims to protect domestic aviation businesses and, secondly, the inadequate infrastructure of other international airports, both in terms of primary infrastructure such as taxiways, runways, and airport capacity, as well as supporting infrastructure such as toll roads, national highways, and public transportation.

Keyword: ASEAN Open Sky, aviation business protection, inadequate infrastructure, Indonesia, passive compliance.

Indralaya, 20 Oktober 2023

Pembimbing I

Dr. Ir. H. Abdul Nadjib, MM
NIP. 196002091986031004

Mengetahui,

Pembimbing II

Abdul Halim, S.IP., M.A
NIP. 199310082020121020

Disetujui oleh
Ketua Jurusan

Sofyan Effendi, S.IP., M.SI
NIP. 199705122003121003

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan Alhamdulillah, penyusunan skripsi yang berjudul “Analisis *Passive Compliance* Indonesia dalam Penerapan Rezim ASEAN *Open Sky*” ini dapat diselesaikan guna memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.

Skripsi ini juga dibuat untuk dapat mengimplementasikan ilmu yang didapatkan selama menempuh perkuliahan di Jurusan Ilmu Hubungan Interanasional.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu penulis berharap dapat belajar lebih banyak lagi dalam pengimplementasian dari ilmu yang didapatkan selama perkuliahan. Skripsi ini tentunya tidak lepas dari bimbingan, masukan dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

- Bapak Dekan Prof. Dr. Alfitri, M.Si, sebagai Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya.
- Bapak Sofyan Effendi, S.IP., M.Si, sebagai Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional yang telah memberikan dukungan selama masa perkuliahan.
- Bapak Dr. Ir. Abdul Nadjib, MM dan Bapak Abdul Halim, S.IP., M.A, sebagai dosen pembimbing 1 dan 2, yang telah membimbing, memberikan dukungan, arahan dan motivasi dalam proses menyelesaikan skripsi ini.

- Orangtua yang tercinta, yang telah memberikan banyak dukungan secara materil maupun non-materil sehingga penulis dapat menjalani perkuliahan dan menyelesaikan skripsi ini.
- Teman-teman seperjuangan yang telah menemani dan mendukung penulis selama masa perkuliahan dan pengerjaan skripsi ini.
- Semua pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa tidak ada yang sempurna, penulis masih melakukan kesalahan dalam penyusunan skripsi. Oleh karena itu, penulis meminta maaf yang sedalam-dalamnya atas kesalahan yang dilakukan penulis. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan dapat dijadikan referensi demi pengembangan ilmu pengetahuan. Terima kasih.

Palembang, 23 Oktober 2023

Muhammad Naufal Fadilah

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI	ii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	iii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR SINGKATAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	7
1.3. Tujuan Penelitian	7
1.4. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1. Penelitian Terdahulu.....	9

2.2.	Kerangka Konseptual	18
2.3.	Kerangka Pemikiran	24
2.4.	Hipotesa Penelitian.....	25
BAB III METODE PENELITIAN.....		26
3.1.	Desain Penelitian.....	26
3.2.	Definisi Konsep.....	26
3.3.	Fokus Penelitian	29
3.4.	Unit Analisis.....	30
3.5.	Jenis dan Sumber Data	30
3.6.	Teknik Pengumpulan Data	30
3.7.	Teknik Keabsahan Data	31
3.8.	Teknik Analisa Data	31
3.9.	Jadwal Penelitian.....	32
3.10.	Sistematika Penulisan.....	34
BAB IV GAMBARAN UMUM PENELITIAN		35
4.1.	Sejarah ASEAN Open Sky	35
4.2.	Tujuan ASEAN Open Sky.....	40
4.2.	Prinsip ASEAN Open Sky.....	42
BAB V HASIL PENELITIAN		47
5.1.	Regulasi ASEAN Open Sky di Indonesia	47
5.2.	Proses Implementasi ASEAN Open Sky di Indonesia	52

BAB VI SIMPULAN DAN SARAN.....	60
6.1. Simpulan.....	60
6.2. Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA	63

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Bandara Internasional di Indonesia Pada Tahun 2014-2016	6
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	9
Tabel 3.1 Fokus Penelitian	29
Tabel 4.1 <i>Economic</i> dan <i>Technical Element</i> dari <i>ASEAN Single Aviation Market</i>	36
Tabel 5.1 Pendapatan Tahunan Garuda Indonesia	54
Tabel 5.2 Dimensi <i>Runway</i> Bandar Udara Utama di Indonesia	57
Tabel 5.3 Dimensi <i>Runway</i> Bandar Udara di Indonesia	58

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 <i>Freedom of the Air</i> Berdasarkan ICAO	4
Gambar 4.1 <i>Freedom of the Air</i> yang diterapkan di ASEAN <i>Open Sky</i>	46

DAFTAR SINGKATAN

ASEAN	: <i>Association of Southeast Asian Nations</i>
AEC	: <i>ASEAN Economic Community</i>
APSC	: <i>ASEAN Political Security Community</i>
ASCC	: <i>ASEAN Socio Cultural Community</i>
ICAO	: <i>International Civil Aviation Organization</i>
MAAS	: <i>Multilateral Agreement on Air Services</i>
MAFLAFS	: <i>Multilateral Agreement of the Full Liberalization of Air Freight Services</i>
MAFLPAS	: <i>Multilateral Agreement of the Full Liberalization of Air Services</i>
Perpres	: Peraturan Presiden
Permenhub	: Peraturan Menteri Perhubungan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) dibentuk pada tahun 1967 ketika situasi dunia internasional sedang mengalami perubahan, dimana pada saat itu sedang terjadi perang paham komunisme dari Uni Soviet dan juga liberalisme dari Amerika Serikat. ASEAN dibentuk untuk menjadi sebuah kawasan yang netral tanpa pengaruh dari kedua kekuatan besar pada saat itu. 5 negara Asia Tenggara mengawali pembentukan ASEAN yaitu Indonesia, Singapura, Malaysia, Thailand dan Filipina. Ke 5 negara inilah yang kemudian membuat serta menandatangani lima artikel yang kemudian dikenal sebagai *ASEAN Declaration*. ASEAN yang awalnya dibentuk dengan tujuan untuk mencegah konflik-konflik regional mengalami perubahan seiring berjalannya waktu menjadi organisasi regional yang menjalin kerja sama dibidang ekonomi, kebudayaan maupun juga politik.

Pada tahun 2007, 10 negara anggota ASEAN yang terdiri dari Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Kamboja, Brunei Darussalam, Myanmar, Laos dan juga Filipina, berhasil menyepakati kesepakatan awal dengan tujuan untuk melakukan proses integrasi kawasan dengan lebih dalam (*deepening*). Integrasi yang ingin dicapai disini ialah dimana terciptanya *ASEAN Community*, yang kemudian direalisasikan dalam bentuk *ASEAN Charter*. *ASEAN Charter* memiliki fokus terhadap 3 pilar vital bagi *ASEAN Community*, yaitu Komunitas Politik dan Keamanan ASEAN (APSC), Komunitas Ekonomi ASEAN (AEC) dan juga Komunitas Sosial dan Budaya ASEAN (ASCC). Tiga pilar inilah yang menurut ASEAN dapat membantu percepatan perkembangan proses integrasi ASEAN ditahun-tahun berikutnya. (Prasetyo, 2020)

Dalam membantu percepatan perkembangan proses integrasi ASEAN, pilar-pilar tersebut membuat sebuah cetak biru (*blueprint*) yang diharapkan dapat menjadi pedoman bagi pilar-pilar tersebut dalam menjalankan program-programnya. ASEAN *Economic Community* (AEC) memiliki sebuah cetak biru yang didalamnya membahas serta mengatur bagaimana AEC dapat meliberalisasi sektor penerbangan di ASEAN melalui kebijakan ASEAN *Open Sky Policy*. (ASEAN Secretariat, 2015)

ASEAN *Open Sky Policy*, merupakan perjanjian internasional secara multilateral di kawasan Asia Tenggara untuk membuka pasar transportasi udara komersial dengan tanpa batasan kapasitas dan fruekensi penerbangan berdasarkan kesepakatan. Kebijakan ini juga memiliki maksud untuk menghilangkan batasan-batasan dalam industri penerbangan kawasan dan juga bertujuan mengintegrasikan kegiatan-kegiatan ekonomi dengan meningkatkan konektivitas perekonomian di kawasan. *Open Sky* juga membuat terjadinya kompetisi harga dan kualitas antar maskapai perusahaan penerbangan di Asia Tenggara, kesepakatan ini juga memberi kebebasan bagi para perusahaan penerbangan dalam meningkatkan jumlah rute-rutenya serta meningkatkan jaringan layanan di berbagai negara ASEAN. (Maulana, Sidik, & Sari, 2021)

Dalam meliberalisasi perdagangan udara, sebuah negara dapat menyepakati sampai tahap berapa kebebasan udara dapat dilakukan dalam perjanjian *Open Sky*. Kebebasan Udara ini berisi "*freedom*" atau kebebasan-kebebasan yang mengatur penerbangan internasional. Berdasarkan pada peraturan ICAO (*International Civil Aviation Organization*) ada 9 tahap kebebasan udara, diantaranya adalah

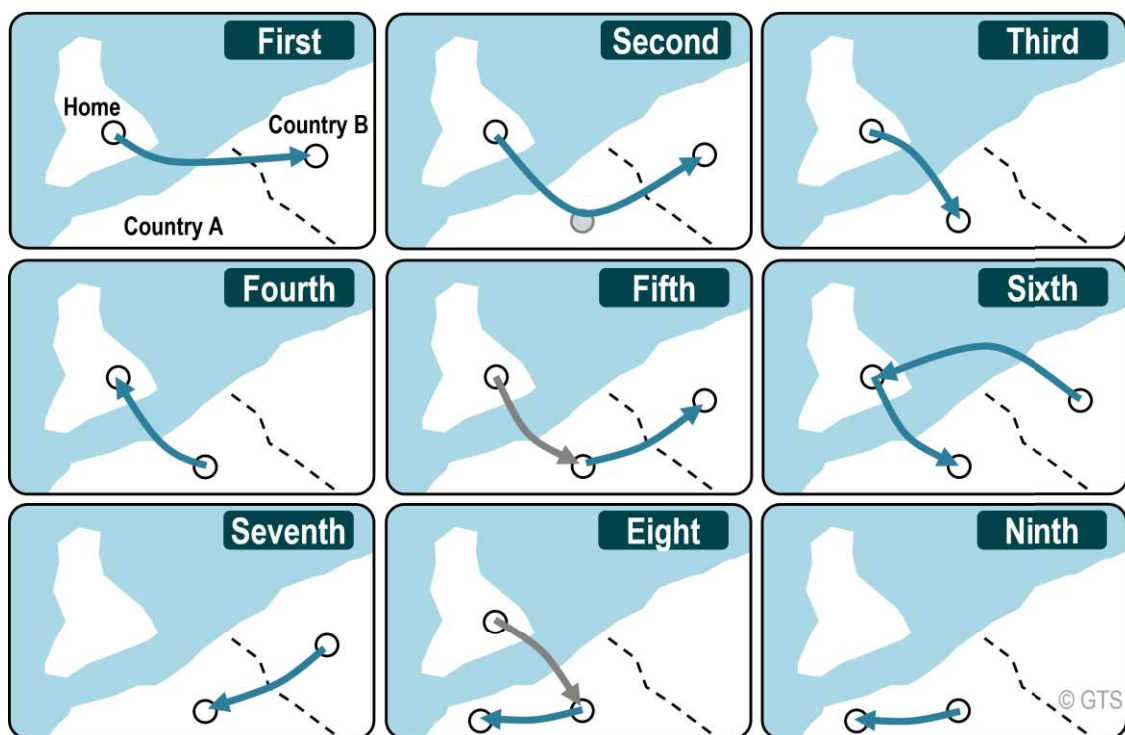
1. Pertama, hak atau keistimewaan, sehubungan dengan layanan udara internasional, yang diberikan oleh satu Negara ke Negara Lain untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat (Hak Kebebasan Udara Pertama).

2. Kedua, Hak atau keistimewaan, sehubungan dengan layanan udara internasional, yang diberikan oleh satu Negara ke Negara Lain untuk mendarat di wilayahnya untuk tujuan non-lalu lintas (*non traffic*) (Hak Kebebasan Udara Kedua).
3. Ketiga, Hak atau keistimewaan, sehubungan dengan layanan udara internasional, yang diberikan oleh satu Negara ke Negara Lain untuk menurunkan (*drop*) di wilayah negara lain, yang berasal dari negara asal pengangkut (Hak Kebebasan Udara Ketiga).
4. Keempat, Hak atau keistimewaan, sehubungan dengan layanan udara internasional, yang diberikan oleh satu Negara ke Negara Lain untuk mengambil (*take on*) di negara lain, lalu mendarat ke negara asal pengangkut (Hak Kebebasan Udara Keempat).
5. Kelima, Hak atau keistimewaan, sehubungan dengan layanan udara internasional, yang diberikan oleh satu Negara ke Negara Lain untuk menurunkan (*drop*) dan mengambil (*take on*) penumpang yang datang dari atau ditujukan ke negara ketiga (Hak Kebebasan Udara Kelima).
6. Keenam, hak atau hak istimewa, sehubungan dengan layanan udara internasional, melalui negara asal maskapai, lalu lintas bergerak antara dua negara lain. (Hak Kebebasan Udara Keenam)
7. Ketujuh, hak atau hak istimewa, sehubungan dengan layanan udara internasional yang mencakup hak untuk mengoperasikan layanan penumpang antara dua negara di luar negara asal. (Hak Kebebasan Udara Ketujuh)
8. Kedelapan, hak atau hak istimewa, sehubungan dengan layanan udara internasional untuk membawa lalu lintas antara dua titik domestik di negara asing pada penerbangan yang berasal dari atau ditujukan untuk negara asal maskapai. Melibatkan hak untuk memindahkan penumpang pada rute dari

negara asal ke negara tujuan yang menggunakan lebih dari satu pemberhentian di mana penumpang dapat dimuat dan diturunkan. (Hak Kebebasan Udara Kedelapan)

9. Kesembilan, hak atau hak istimewa untuk membawa lalu lintas antara dua titik domestik di negara asing tanpa penerbangan melanjutkan ke negara asal maskapai. (Hak Kebebasan Udara Kesembilan)

Gambar 1.1 *Freedom of the Air* berdasarkan ICAO



Sumber: *The Geography of Transport System*

Meliberalisasi penerbangan yang diawali oleh ASEAN *Open Sky* ini, memberikan kemudahan bagi penumpang selama masa perjalanan udaranya. Dimulai dari banyaknya ragam maskapai yang memberikan rute yang sama, bervariasinya harga-harga yang ditawarkan oleh maskapai tersebut, sampai berbagai perbaikan yang dilakukan oleh pemerintah setempat. Semakin murah dan nyaman perjalanan yang dilakukan melalui udara, maka semakin banyak juga penumpangnya. Meningkatnya pengguna transportasi udara

yang memudahkan mereka untuk berpergian dari negara asalnya ke negara tujuan, mengakibatkan terciptanya peningkatan wisatawan asing di negara tersebut.

Dalam kesepakatan ASEAN *Open Sky* ada beberapa kesepakatan terdahulu yang menjadikannya sebagai pondasi, seperti ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* (MAAS) yang disepakati di tahun 2009, lalu ada ASEAN *Multilateral Agreement of the Full Liberalization of Air Freight Services* (MAFLAFS) yang juga disepakati di tahun 2009, dan yang terakhir yaitu ASEAN *Multilateral Agreement of the Full Liberalization of Passanger Air Services* (MAFLPAS) disepakati di tahun 2010. MAFLPAS menjadi perjanjian yang dapat membuka akses pasar dengan memberikan jaminan kepada negara-negara anggota ASEAN untuk mendapatkan hak kebebasan udara ke 3, ke 4 dan ke 5. (Shafira, Rosyidin, & Hanura, 2022)

Pemerintah Indonesia telah meratifikasi MAAS melalui Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2011. Kemudian MAFLAFS juga telah diratifikasi melalui Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2015. Sedangkan untuk MAFLPAS Pemerintah Indonesia meratifikasinya melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 12 Tahun 2016.

Pemerintah Indonesia beranggapan bahwa keadaan transportasi udara Indonesia yang belum mumpuni serta pemerintah Indonesia yang tidak memiliki optimisme yang cukup untuk memastikan apakah Indonesia akan diuntungkan dari kesepakatan ini. Terlambatnya Indonesia dalam meratifikasi peraturan-peraturan yang menjadi dasar dari ASEAN *Open Sky* tentu memiliki alasan yang kuat. Banyaknya bandara internasional yang dimiliki Indonesia menjadi salah satu alasan Pemerintah Indonesia tidak optimis. Pada tahun 2014 sampai 2016, Indonesia memiliki 27 bandara internasional. Banyaknya bandara ini akan menjadikan Indonesia sebagai momok atau hanya menjadi pangsa pasar dari negara anggota ASEAN lainnya yang memiliki kapasitas iklim transportasi udara yang lebih baik

(Surbakti, 2019). Alasan lainnya seperti, pesimisnya perusahaan penerbangan di Indonesia akan terbukanya pasar Indonesia bagi negara lain, yang memungkinkan mereka untuk kehilangan pelanggan dan juga belum siapnya infrastruktur penunjang bandara internasional di Indonesia pada saat itu.

Tabel 1.1 Jumlah Bandara Internasional di Indonesia 2014-2016

Penggunaan Bandar Udara	Jumlah Bandara di Indonesia Menurut Penggunaan Bandar Udara		
	2014	2015	2016
Internasional	27	27	27
Domestik	210	264	261

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS, 2016)

Walaupun tetap meratifikasi dan menjalankan proses liberalisasi perdagangan udara melalui ASEAN *Open Sky*, Indonesia harus melakukan beberapa penyesuaian-penyesuaian agar tetap sesuai dengan kepentingan negaranya. Penyesuaian yang dilakukan oleh Indonesia yaitu walaupun memiliki 27 bandar udara internasional, Indonesia memutuskan bandar udara yang mengikuti ASEAN *Open Sky* hanya 5 bandar udara internasional. (Sembiring & Yoshida, 2020). Pemilihan 5 bandara internasional ini ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional. Dalam Pasal 37 dijelaskan tentang 5 bandar udara internasional yang diikut sertakan dalam ASEAN *Open Sky* yaitu Bandar Udara Internasional Hasanuddin, Bandar Udara Internasional Juanda, Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta dan terakhir Bandar Udara Internasional Kualanamu. Perilaku Indonesia ini dapat dikategorikan sebagai negara yang *Passive Compliance* dalam rezim kepatuhan. *Passive Compliance* merupakan sebuah tingkat pengukuran yang ada dalam pengukuran rezim kepatuhan. Secara sederhana, *passive compliance* dapat dikategorikan

kepada sebuah negara apabila negara tersebut telah menjalankan komitmen yang disetujui dalam rezim tersebut, namun menambahkan atau melakukan perubahan dalam penerapan rezim tersebut di dalam kebijakan dalam negerinya. (Mitchell & Hensel, 2007). Penjelasan *passive compliance* ini sesuai dengan apa yang dilakukan oleh Indonesia, dimana Indonesia menyepakati perjanjian dalam rezim tersebut dalam hal ini MAAS, MAFLAFS dan MALFPAS, namun melakukan perubahan atau penyesuaian dalam peraturan dalam negerinya, yaitu hanya menetapkan 5 dari 27 bandara internasionalnya, yang seharusnya semua bandara internasionalnya dibuka untuk mengikuti ASEAN *Open Sky*. Dari uraian latar belakang tersebut, peneliti memiliki ketertarikan untuk mengajukan penelitian dalam bentuk skripsi yang berjudul “ANALISIS *PASSIVE COMPLIANCE* INDONESIA DALAM PENERAPAN ASEAN *OPEN SKY*”.

1.2. Rumusan Masalah

Dalam penelitian skripsi ini, peneliti menetapkan 1 (satu) rumusan masalah berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, yaitu:

1. Mengapa Indonesia melakukan *Passive Compliance* dalam penerapan Rezim ASEAN *Open Sky*?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk:

1. Mengetahui, memahami serta menganalisis alasan *Passive Compliance* yang dilakukan oleh Indonesia dalam penerapan rezim ASEAN *Open Sky*.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Akademis

Manfaat akademis untuk memberikan kontribusi terhadap studi hubungan internasional melalui penelitian ini, dan juga agar penelitian ini menjadi acuan serta sumber informasi bagi peneliti lain.

2. Praktis

Manfaat praktis untuk dapat mengetahui, menganalisis serta menjelaskan bagaimana alasan dari *Passive Compliance* Indonesia dalam penerapan rezim *ASEAN Open Sky*.

DAFTAR PUSTAKA

- Anhar, F., & Pambudhi, P. (t.t.). *Dampak dari Perjanjian ASEAN Open Sky 2015 Terhadap Penerbangan di Indonesia*.
- ASEAN Secretariat. (2015). *ASEAN Economic Community Blueprint 2025*.
- Azalia, D. M. (2020). Pengaruh Institusi Regional Terhadap Konvergensi Kebijakan Antarnegara: Studi Kasus ASEAN Open Skies. *Jurnal Politik*, 2(2).
- Badan Pusat Statistik. (2016). *Jumlah Bandara di Indonesia Menurut Penggunaan Bandar Udara 2014-2016*.
- CSE Aviation. (2015). *ASEAN Open Sky 2015: Sebuah Kesempatan Sekaligus Ancaman bagi Industri Penerbangan Indonesia*.
- 'Fadilla, F. I., Anny, S. S. A., & Napitupulu, G. R. A. (t.t.). *Pengaruh Kerjasama ASEAN Open Sky Policy dalam Bidang Penerbangan dan Pariwisata di Indonesia*.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami Desain Metode Penelitian. *HUMANIKA, Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Fajria, D. (2015). Gagasan ASEAN Open Skies di Indonesia dan Kaitannya dengan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia. *JOM Fakultas Hukum*, II(II).
- Forsyth, P. (2004). *Preparing ASEAN for Open Sky*.
- Heike. (2013). Tinjauan Hukum Internasional Mengenai ASEAN Open Sky dan Dampaknya Bagi Indonesia. *Journal of International Law*.
- Heriyanto, D. S. N., & Putro, Y. M. (2019). Challenges and Opportunities in the Establishment of ASEAN Open Skies Policy. *PJIH*, 6(3).

- Ibrahim, J. C. (2020). *Analisis Kepatuhan Indonesia dalam ASEAN Agreement on Transboundary Haze Pollution Terhadap Isu Kabut Asap di Indonesia Tahun 2014-2019*. Universitas Sriwijaya.
- International Civil Aviation Organization. (t.t.). *Freedom of the Air*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tata N Kebandarudaraan Nasional, Pub. L. No. 69, Peraturan Menteri Perhubungan (2013).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 77 Tahun 2011 Tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara, Pub. L. No. 92, Keputusan Menteri (2011).
- Kinasih, E. A., Wulandari, W., & Nugroho, E. A. (t.t.). *ASEAN Multilateral Agreement on Air Service Implementation in Indonesia and Its Impact Toward Indonesia Air Service Industry*.
- Lestari, C. D., Husnun, L., Rafi, S., & Indah S, N. (2018). A COMPETITIVE ANALYSIS OF AIRLINE INDUSTRY IN INDONESIA REGARDING ASEAN OPEN SKIES POLICY CASE STUDY : GARUDA INDONESIA AIRLINES. *Proceedings of the Conference on Global Research on Sustainable Transport (GROST 2017)*. <https://doi.org/10.2991/grost-17.2018.37>
- Maulana, A. A., Sidik, H., & Sari, D. S. (2021). Pelaksanaan ASEAN Single Aviation Market dalam Industri Penerbangan di Indonesia. *Padjadjaran Journal of International Relations*, 3(2), 147. <https://doi.org/10.24198/padjir.v3i2.34352>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1992). *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*. Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).

Mitchell, R. B. (2007). Compliance Theory; Compliance, Effectiveness, and Behaviour Change in International Environmental Law. Dalam J. Brunee, D. Bodansky, & E. Hey (Ed.), *Oxford Handbook of International Environmental Law* (hlm. 893–921). Oxford University Press.

Mujino, D. I. K. (2015). Tantangan Industri Penerbangan Indonesia Menujua ASEAN Open Sky Policy. *Jurnal Interdependence*, 3(1), 56–69.

Olivia, Y. (2013). Level Analisis Sistem dan Teori Hubungan Internasional. *Jurnal Transnasional*, 5(1), 896–774.

Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pub. L. No. 1, Undang-undang (2009).

Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 74 Tahun 2011 tentang Pengesahan ASEAN Multilateral Agreement On Air Services, Beserta Protocol 1 On Unlimited Third And Fourth Freedom Traffic Rights Within The ASEAN Sub-Region, dan Protocol 2 On Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Within The ASEAN Sub-Region, Pub. L. No. 74, Peraturan Presiden (PERPRES) (2011).

Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 74 Tahun 2015 tentang Pengesahan ASEAN Multilateral Agreement On The Full Liberalisation Of Air Freight Services, Protocol 1 On Unlimited Third, Fourth, And Fifth Freedom Traffic Rights Among Designated Points In ASEAN, Protocol 1 On Unlimited Third, Fourth, And Fifth Freedom Traffic Rights Among Designated Points In ASEAN., Pub. L. No. 74, Peraturan Presiden (PERPRES) (2015).

Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 12 Tahun 2016 tentang Pengesahan Asean Multilateral Agreement On The Full Liberalisation Of Passenger Air Services, Protocol

1 On Unlimited Third And Fourth Freedom Traffic Rights Between Any Asean Cities, dan Protocol 2 On Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between Any Asean Cities, Pub. L. No. 12, Peraturan Presiden (PERPRES) (2016).

Permana, P., Hoen, H. W., & Holzacker, R. L. (2020). Political Economy of ASEAN Open Skies Policy: Business Preferences, Competition and Commitment to Economic Integration. *Journal of Asian Economic Integration*, 2(1), 44–61. <https://doi.org/10.1177/2631684620910520>

Prasetyo, D. (2020). Pro dan Kontra Penerapan ASEAN Open Sky bagi Negara Anggota ASEAN. *Sospol: Jurnal Sosial Politik*, 6(1), 43–54.

Prasetyo, N. A. B. P. (2019). *Pengaruh Implementasi ASEAN Open Sky Policy Terhadap Foreign Direct Investment di Indonesia pada Tahun 2015*. UIN Sunan Ampel.

Prayuda, R., Harto, S., & Gunawan, D. (2019). Politik Institusi Rezim Internasional (Konsep dan Pendekatan Analisis). *Journal of Diplomacy and International Studies*, 97–111.

PT Angkasa Pura I (Persero). (2015). *Laporan Tahunan 2015*.

PT Angkasa Pura II (Persero). (2015). *Laporan Tahunan 2015*.

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. (2015). *Laporan Tahunan 2015*.

Rachman, I., Hasan, H., Tantri, F., & Setiawan, I. (2017). Kebijakan Penetapan Rute Penerbangan Pada Era ASEAN Open Sky. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 4(3), 313–324.

Sembiring, B. L., & Yoshida, Y. (2020). Analisa Kesepakatan ASEAN Open Skies Terhadap Lalu Lintas Penumpang dan Pesawat di Asia Tenggara. *Warta Ardhia*, 46(1), 18–25.

- Senoaji, Z. H., & Setiyawan, A. (2021). Open Sky Policy dan Pemanfaatan Ruang Udara Indonesia. *Supremasi Hukum*, 17(1), 8–17.
- Shafria, A. S. R., Rosyidin, M., & Hanura, M. (2022). Komunitas Epistemik dalam Kebijakan Luar Negeri: Peran INACA dalam ASEAN Open Sky. *Journal of International Relations*, 8(3), 377–384.
- Sugiyono. (2012). *Memahami Penelitian Kualitatif*. ALFABETA.
- Surbakti, E. B. (2019). Dampak Perkembangan Bisnis Transportasi Udara dalam Rangka ASEAN Open Sky Terhadap Ekonomi Politik Indonesia Tahun 2015-2017. *JOM FISIP*, 6(2), 1–14.
- Wasitnova, L. S., Mustofa, A., Dyahtaryani, L. R., & Kardi, K. (2021). ASEAN Open Sky Policy and Air Freedom Rights from the Perspective of Defense Strategy and the Airspace Sovereignty. *Turkish Journal of Computer and Mathematics Education*, 12(10), 660–669.
- Wibowo, N. A. (t.t.). Analisis Dampak Kebijakan ASEAN Open Sky Policy Terhadap Pariwisata di Indonesia. *Jurnal Jiwa STISOSPOL Waskita Dharma*.
- Zuan, H., Ellis, D., & Pagliari, R. (2021). Geopolitics and the ASEAN single aviation market: Aspirations versus realities. *Transportation Research Procedia*, 59, 95–104.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.11.101>