

**MAKALAH PEMBANDING
INDUSTRIALISASI DAN SISTEM TRANSPORTASI
DALAM RANGKA PENINGKATAN PERSAINGAN
PERDAGANGAN INTERNASIONAL DAN
PELESTARIAN LINGKUNGAN**

OLEH:

PROF. MIEKE KOMAR KANTAATMADJA, S.H., M.C.L.

MAKALAH PEMBANDING

INDUSTRIALISASI DAN SISTEM TRANSPORTASI DALAM RANGKA PENINGKATAN PERSAINGAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL DAN PELESTARIAN LINGKUNGAN

OLEH : PROF. MIEKE KOMAR KANTAATMADJA, S.H., M.C.L.

- I. INDUSTRI PENERBANGAN (*AVIATION INDUSTRY*), INDUSTRI PERUSAHAAN PENERBANGAN (*AIRLINE INDUSTRY*) DAN INDUSTRI PEMBUATAN PESAWAT UDARA (*AIRCRAFT INDUSTRY*) SALING KOMPLEMENTAIR MERUPAKAN UNSUR PENTING DALAM PENGEMBANGAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL.

INDUSTRI INI BERPERAN DALAM LALU LINTAS DAN ANGKUTAN ORANG, BARANG DAN JASA, SEKALIPUN BERHADAPAN DENGAN PESAING UTAMA, BERUPA *MEDIA ON LINE*, *TELECONFERENCING*, DLL VIA MEDIA CANGGIH LAINNYA.

SEJAK AWALNYA PERDAGANGAN INTERNASIONAL DALAM BIDANG PENERBANGAN, KOMODITI YANG DITUKARKAN SECARA KOMERSIAL ADALAH HAK-HAK YANG BERKAITAN DENGAN AKSES PASAR (*MARKET ACCESS*), PENETAPAN RUTE (*ROUTES*), KAPASITAS MENGANGKUT (*CAPACITY*) DAN PENETAPAN HARGA (*PRICING*) YANG LAZIM DALAM PERJANJIAN BILATERAL ANTAR NEGARA BERDASARKAN PRINSIP RESIPROSITAS (*fair and equal opportunities, designated airlines, pre-determination of routes and capacity, 3th/ 4th/5th freedom of the air*)¹;

ERA SETELAH MUNCULNYA KEBIJAKAN DEREGULASI DALAM BIDANG PENERBANGAN (1978) MENEKANKAN PADA TERCIPTANYA KOMPETISI BEBAS DALAM PENETAPAN TIKET PERUSAHAAN PENERBANGAN BERJADWAL TANPA TURUT CAMPUR PEMERINTAH KAPASITAS JASA HARUS SESUAI DENGAN PERMINTAAN PASAR ANGKUTAN YANG ADA PADA ROUTE-ROUTE PENERBANGAN YBS.

DENGAN GATT/WTO DAN GATTS BERTAMBAH PENTING ARUS KOMERSIALISASI DAN KEBEBASAN BERKOMPETISI, BERDASARKAN PRINSIP-PRINSIP PERLAKUAN *THE MOST FAVOURED NATION*, PERDAGANGAN NONDISKRIMINASI, TRANSPARANSI TINDAKAN PERLINDUNGAN, *NATIONAL TREATMENT*, PERDAGANGAN JUJUR, DAN PERDAGANGAN STABIL.

APA AKIBATNYA KEBIJAKAN KOMERSIALISASI DAN KEBEBASAN BERKOMPETISI / GLOBALISASI TERHADAP LALU LINTAS / ANGKUTAN UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL ?

¹ Mieke Komar Kantaatmadja, Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang. Bandung 1994

Mengutip pendapat seorang pakar Hukum Udara Nederland², penerbangan berdasarkan prinsip-prinsip diatas akan membawa berbagai akibat yakni :

- dengan menerima prinsip perdagangan bebas, perusahaan penerbangan diizinkan mengangkut transpor sesuai kemampuannya menjual jasa-jasa tsb;
- tidak adanya pembatasan penjualan dan pemberian jasa transpor udara dengan pembatasan-pembatasan route-route yang dapat dilayani;
- tidak adanya pembatasan dalam penggunaan hak angkut / *traffic rights*, penetapan frekuensi, tipe pesawat, kapasitas volume hak angkut pada route penerbangan;
- tak ada pembatasan pada akses ke airports dan sistem distribusi penerbangan suatu negara, dan dihilangkan penghambat tarif / *tariff barriers*.

UNTUK NEGARA-NEGARA SEPERTI NEDERLAND DAN SINGAPURA, TREND INI PASTI MENGUNTUNGKAN, KARENA NEGARA-NEGARA TERSEBUT SANGAT MENGGANTUNGAN DIRI PADA ANGKUTAN UDARA INTERNASIONAL, TANPA PENERBANGAN DOMESTIK YANG BERARTI.

INDONESIA YANG MERUPAKAN SUATU NEGARA KEPULAUAN YANG LUAS DENGAN ANGKUTAN DOMESTIK YANG VITAL BAGI PEMBANGUNAN DAN PERSATUAN BANGSA, SEKALIPUN SANGAT MEMERLUKAN POLA ANGKUTAN INTERNASIONAL YANG KUAT, TIDAK SAMA DENGAN NEGARA NEGARA KECIL DIATAS.

2. INDUSTRI PENERBANGAN JUGA SANGAT PEKA TERHADAP GEJOLAK DAN PERISTIWA INTERNASIONAL. CONTOH, PENYERBUAN PADA *WORLD TRADE CENTER*, NEW YORK PADA TAHUN 2001 YL; ADANYA BEBERAPA WILAYAH YG DILANDAI PEPERANGAN; MUNCULNYA DISASTER AREAS KARENA GEMPA BUMI / PERISTIWA ALAM, PENYAKIT MENULAR, PENCEMARAN UDARA TRANSNASIONAL DAN DOMESTIK,DALAM SEKETIKA DAPAT MEMPENGARUHI³ INDUSTRI INI, DENGAN TERHENTINYA ARUS WISATAWAN / PENUMPANG LAIN. SERING DITAMBAH DENGAN LARANGAN KUNJUNGAN / *TRAVEL BAN* PEMERINTAH MASING-MASING.
3. KESELAMATAN PENERBANGAN MERUPAKAN KUNCI DARI INDUSTRI INI, BAIK KESELAMATAN PENERBANGAN INTERNAL YANG WAJIB DISEDIAKAN OLEH AIRLINE INDUSTRY ITU SENDIRI, OTORITAS AIRPORT, MAUPUN INDUSTRI PESAWAT UDARA SESUAI DENGAN PERUNDANG-UNDANGAN NASIONAL DAN PERJANJIAN INTERNASIONAL SERTA *CODES OF CONDUCT* YANG DITERIMA INDUSTRI. JUGA KESELAMATAN DARI PIHAK LUAR, MISALNYA PENGAMANAN TERHADAP ANCAMAN BAHAYA TERORISME, PEMBAJAKAN DLL. ANEX-ANEX

² H.A Wassenbergh, *The Protectionist Imperative International Civil Aviation*, dalam Liber *Amincorum*, Nicolas Mateesco Matte, Guido Rinaldi Bacceli (ed).- Paris, 1989; dan Pablo Mennde de Leon, *Air Transport and Policy in the 1990s*, Martinus Nijhoff 1991.

³ Terganggunya penerbangan domestik dan internasional disebabkan karena Polusi Udara yang berasal dari pembakaran hutan di Indonesia, dalam beberapa tahun ini menimbulkan kerugian besar bukan hanya pada Indonesia dan negara-negara tetangga lainnya. Prinsip tanggung jawab negara (asal pencemaran) atas kerugian ini diakui dalam Deklarasi Stockholm 1972, Rio/1982, Kyoto dan berbagai konvensi internasional.

PADA KONVENSI CHICAGO 1944 HARUS DIPATUHI NEGARA-NEGARA ANGGOTA, JUGA INDONESIA YANG TELAH MENGIKUTI KONVENSI INI SEJAK TAHUN 1950.

4. PERSAINGAN *CUT AND THROAT* SANGAT MEMPENGARUHI PENGEMBANGAN INDUSTRI-INDUSTRI INI. DALAM ERA DEREGULASI TERLIHAT MATINYA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN PENERBANGAN TERKEMUKA DENGAN MUNCULNYA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN KECIL SEBAGAI *PLAYERS* BARU YANG MENAWARKAN HARGA JAUH LEBIH MURAH UNTUK PENERBANGAN POINT-TO-POINT YANG MENGUNTUNGAN. SELAMA MASALAH KESELAMATAN PENERBANGAN TETAP DIPERHATIKAN DENGAN BAIK, TIDAK ADA ALASAN YANG DAPAT MENGEKANG PERSAINGAN INI. TETAPI SEKALI/DUA KALI SUATU KESALAHAN TIMBUL AKIBAT KESELAMATAN PENERBANGAN TIDAK DIPATUHI, MAKA DISKON TIKET YANG BESAR SEKALIPUN TIDAK DAPAT MEMBANTU PERUSAHAAN PENERBANGAN UNTUK SURVIVE / EXIST. MISALNYA ISU “KANIBALISME” DALAM LALU LINTAS, PENERBANGAN INDONESIA MERUPAKAN MOMOK TERSENDIRI.
5. ZAMAN DIMANA SUATU PEMERINTAHAN DAPAT SEPENUHNYA MENGATUR MONO – SYSTEM (INDONESIA / GARUDA AIRLINES), ATAU DUO – AIRLINE SYSTEM UNTUK PENERBANGAN LUAR NEGERI SULIT DAPAT DIPERTAHANKAN DALAM ERA PASCA WTO / GAT / GATTS YANG MEN-CHAMPION-KAN PERSAINGAN BEBAS DALAM SEMUA BIDANG PERDAGANGAN DAN PERINDUSTRIAN.

DI INDONESIA TERLIHAT MUNCULNYA BERBAGAI PERUSAHAAN PENERBANGAN BARU YANG DAPAT MELAYANI RUTE-RUTE GEMUK DENGAN HARGA JAUH DIBAWAH HARGA PERUSAHAAN MILIK NEGARA. MULTI SYSTEM INI TIDAK PERLU DIHAMBAT PEMERINTAH ASAL DIBARENGI DENGAN DIPERKETATNYA KEPATUHAN PADA SYARAT-SYARAT KESELAMATAN PENERBANGAN.

PERSAINGAN BEBAS HAMPIR TIDAK MENYENTUH JALUR-JALUR YANG KURUS, MAUPUN PENERBANGAN KE DAN DARI DAERAH TERPENCIL, LAZIM DILAYANI OLEH PENERBANGAN PERINTIS, KOMPLEMENTAIR DENGAN PESAWAT KECIL MILIK PERUSAHAAN DAN MISI-MISI TERTENTU.

VISI DAN MISI PERUSAHAAN PENERBANGAN KOMERSIAL, BESAR MAUPUN KECIL, TIDAK MEMBUKA PELUANG UNTUK MELAYANI RUTE-RUTE YANG MERUGIKAN SEKALIPUN MEREKA AKAN MENDAPAT JULUKAN SEBAGAI PAHLAWAN DALAM MEWUJUDKAN PERSATUAN DAN KESEJAHTERAAN SELURUH BANGSA. KARENANYA MAU TIDAK MAU, DOMAIN INI MERUPAKAN KEWAJIBAN PEMERINTAH, KHUSUSNYA PEMERINTAH DAERAH.

6. LAIN DARIPADA ITU, SISTEM ANGKUTAN MULTI MODA.⁴ DALAM PERDAGANGAN INTERNASIONAL PERLU DIPERHATIKAN KARENA SUDAH BERKEMBANG DENGAN PESAT, DEMIKIAN PULA DI INDONESIA. PADA INTINYA

⁴ CF.) Studi Pengembangan dan Pembinaan Transportasi Antar Moda di Indonesia, Final Report, Pusat Penelitian Pranata Pembangunan Lembaga Penelitian Universitas Indonesia, 2002;

MERUPAKAN PELAYANAN PENGIRIMAN BARANG DARI PINTU KE PINTU, DENGAN MENGGUNAKAN BERBAGAI MACAM MODA ANGKUTAN YANG BERBEDA. BAIK DALAM LALU LINTAS INTERNASIONAL MAUPUN DOMESTIK / DALAM NEGERI INDONESIA. BERBAGAI PERJANJIAN INTERNASIONAL DAN REGIONAL, MENGATUR / MEMILIKI KAITAN DENGAN PENGATURAN ATAS TRANSPORTASI MULTI MODA, INDONESIA PADA SAAT INI SEDANG MENYUSUN UNDANG-UNDANG TENTANG ANGKUTAN MULTIMODA INI.

DI PIHAK LAIN KEBUTUHAN UNTUK PENGATURAN TRANSPORTASI DAN KEGIATAN USAHA *FREIGHT FORWARDERS*⁵, DIMANA PERAN DARI PERANTARA JASA ANTARA PENGIRIM BARANG DENGAN PENERIMA BARANG DALAM PERDAGANGAN INTERNASIONAL DAN DOMESTIK DALAM ERA PERSAINGAN BEBAS AKAN BERTAMBAH BERAT, PERLU MENDAPAT PERHATIAN KHUSUS.

7. ASPEK PELESTARIAN LINGKUNGAN DALAM PERDAGANGAN INTERNASIONAL KHUSUSNYA MENYANGKUT PENCEMARAN UDARA DAN BERKAITAN DENGAN PENGANGKUTAN UDARA TELAH SERING DIBAHAS DALAM BERBAGAI FORUM. ANNEX ICAO NO 18 MELARANG PENGANGKUTAN *DANGEROUS GOODS* MERUPAKAN SUATU CONTOH. DEMIKIAN PULA PENGATURAN TENTANG PENATAAN RUANG, KHUSUSNYA BERKAITAN DENGAN BERBAGAI ATURAN TENTANG *AIRPORT ZONING*, PENCEMARAN UDARA KARENA KEBISINGAN (antara lain disebabkan oleh pesawat udara pada saat *take off* dan *landing*, dan melewati daerah-daerah pemukiman; pesawat udara *Concorde* dsb.), PENCEMARAN KARENA KEBAKARAN HUTAN. SEKALIPUN SUDAH ADA BERBAGAI PENGATURAN DOMESTIK, NAMUN ISU PENEGAKKAN HUKUM DAN KEPATUHAN MASYARAKAT PADA KETENTUAN-KETENTUAN TERSEBUT MASIH MEMPRIHATINKAN.
8. PADA SAAT INI SEDANG DISUSUN SUATU RUU TENTANG PENERBANGAN BARU YANG AKAN MENGGANTIKAN UNDANG-UNDANG NO 15 TAHUN 1991 GUNA MENGADAPTASI PERKEMBANGAN BARU DALAM DUNIA PENERBANGAN INOONESIA. ADALAH MUSTAHIL UNTUK MENGHARAPKAN SEMUA ISU PENERBANGAN DAN KHUSUSNYA ANGKUTAN UDARA DAPAT TERTAMPUNG DALAM SATU UNDANG-UNDANG PENERBANGAN BARU YANG BERSIFAT *ADMINISTRATIEF RECHTELIJK*. SECARA INTEGRAL, BERBAGAI RUU PERLU DIRANCANG DAN DIUNDANGKAN, DENGAN MEMPERHITUNGAN TIDAK TERJADI OVERLAPPING DENGAN PENGATURAN SEKTORAL LAIN, DAN TERPENTING PERLU DITEGAKKAN PERATURAN TERSEBUT DALAM MASYARAKAT KITA SECARA KONSEKUEN.

BALI, 16 JULI 2003.

⁵ CF.) Laporan Akhir Studi Peningkatan Peran Freight Forwarder Nasional Dalam Menghadapi AFTA 2003 dan WTO, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Pusat Penelitian dan Pengembangan Manajemen Transportasi Multimoda Departemen Perhubungan RI 2002.