



**LAPORAN AKHIR**

**IMPLEMENTASI GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN  
SERVICES (GATS) DALAM JASA ANGKUTAN UDARA  
INTERNASIONAL DAN IMPLIKASINYA BAGI JASA  
ANGKUTAN UDARA INDONESIA**

**(THE IMPLEMENTATION OF GENERAL AGREEMENT ON  
TRADE IN SERVICES IN THE INTERNATIONAL AIR TRANSPORT  
AND ITS IMPLICATIONS TO THE INDONESIA AIR TRANSPORT)**

**JOKO PRIYONO, SH, MH  
KARTINI SEKARTADJI, SH, MH  
RAHAYU, SH, MH**

---

**Dibiayai Oleh Proyek Pengkajian dan Penelitian Ilmu Pengetahuan  
Terapan sesuai dengan Surat Perjanjian Pelaksanaan Penelitian Dosen  
Muda; Nomor : 055/P2IPT/DPPM/98/LITMUD/V/1998, Direktorat  
Pembinaan Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Direktorat  
Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS DIPOENGORO  
SEMARANG  
1999**

## RINGKASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi prinsip-prinsip GATS (General Agreement on Trade in Services) dalam jasa angkutan udara internasional, khususnya aspek ekonomi jasa angkutan udara internasional, dan untuk mengetahui implikasinya bagi jasa angkutan udara Indonesia.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Analisis terhadap implementasi GATS dan implikasinya dilakukan secara kualitatif. Data yang digunakan adalah data sekunder yang dibatasi pada studi dokumen dan bahan pustaka saja.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan ketentuan/prinsip-prinsip GATS tidak mencakup hak ekonomi jasa angkutan udara internasional yang utama (*hard rights*). Penerapannya hanya pada hak-hak ekonomi penunjang jasa angkutan udara (*soft rights*). Akibat atau implikasi bagi jasa angkutan udara Indonesia tidak berpengaruh, baik terhadap pengusaha jasa bengkel pesawat udara, penjualan jasa angkutan udara internasional dan CRS, maupun bagi pemerintah yang melaksanakan pengaturan terhadap ketiga jasa angkutan udara tersebut.

## SUMMARY

The objective of these research is to understand the implementation of General Agreement on Trade in Services in the International Air Transport, especially its economic aspects, and to understand the implications of the implementation of GATS to the Indonesia air transport.

The used approach of these research is legal research and its analysis conducted by qualitative. The used data is secondary data (document study and library).

The results show that implementation of the GATS (General Agreement on Trade in Services) principles not cover economic rights of the main international air transport service (hard rights). Its implementation just covers secondary economic rights of the air transport service. The implications of the implementation of GATS principles not influences the Government of the Republic of Indonesia, especially to the aircraft maintenance entrepreneur, sale of international air transport service and CRS including to the government that enforces the regulation of the air transport services.

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR	ii
RINGKASAN	iii
SUMMARY	iv
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
BAB III TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	11
BAB IV METODA PENELITIAN	12
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	13
A. Implementasi General Agreement on Trade in Services (GATS) Dalam Jasa Angkutan Udara Internasional	13
B. Implikasi Bagi Jasa Angkutan Udara Indonesia	36
BAB VI PENUTUP	43
A. Kesimpulan	43
B. Saran	43
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN	46

## B A B I

### PENDAHULUAN

---

Perdagangan jasa dewasa ini merupakan isu penting dalam hubungan ekonomi internasional. Kendatipun selama ini secara sederhana bentuk-bentuk perdagangan jasa telah ada, namun dengan adanya revolusi teknologi dalam transportasi dan informasi, perdagangan jasa mulai menarik perhatian secara internasional. Revolusi teknologi telah memodernisasi sektor jasa dan menjadikannya sebagai kekuatan yang dominan dalam perkembangan ekonomi.

Jasa menyumbangkan presentase yang cukup besar dalam pendapatan perkapita nasional sebagian besar negara-negara industri maju dibandingkan dengan produksi barang dan juga merupakan persentase yang berarti dalam perdagangan dunia. Pada tahun 1980 saja, perdagangan jasa telah mencapai seperempat dari total perdagangan barang<sup>1</sup> Perkembangan perdagangan jasa ini sama halnya seperti perkembangan dari ekonomi agraris ke ekonomi industri pada abad sembilan belas. <sup>2</sup>

Beberapa sektor jasa pada dasarnya sudah ditaur dalam regim hukum internasional. Namun demikian secara keseluruhan ketentuan-ketentuan yang ada tersebut lebih didasarkan pada pertimbangan publik daripada tujuan

---

<sup>1</sup> Menurut Statistik GATT : 24,07% dari perdagangan dunia adalah perdagangan dalam bidang jasa. Lihat Alexandre Mencik von Zwbinsky, The General Agreement on Trade in Services : Its Implications for Air Transport, Annual of Air and Space Law, Vol.XVII-1993, Part I, Mc.Gill, Canada, 1993.

<sup>2</sup> Wahyuni Bahar, Negotiation on Trade in Services in the Uruguay Round towards a New Agreement, makalah hasil penelitian, Institute of Social Studies, the Hague, 1989, hlmn. 1.

komersial.<sup>3</sup> Oleh Sebab itu dibutuhkan seperangkat ketentuan yang mengatur tentang perdagangan jasa. Ketentuan ini harus mencerminkan liberalisasi perdagangan yaitu suatu proses pengurangan atau penghapusan hambatan-hambatan dalam perdagangan internasional dan segala sesuatu yang berkaitan dengan itu, karena diyakini hal tersebut akan meningkatkan dan memajukan perdagangan dalam bidang jasa.<sup>4</sup>

GATS (General Agreement on Trade in Services) merupakan persetujuan multilateral pertama yang meliputi perdagangan jasa. Tujuan dari perjanjian ini adalah liberalisasi perdagangan jasa dan menetapkan kerangka hukum serta prinsip-prinsip mengenai perdagangan internasional dalam bidang jasa.<sup>5</sup>

Prinsip-prinsip GATS termuat dalam pasal-pasal persetujuan meliputi :

a) kewajiban-kewajiban umum dan disiplin (*general obligation and disciplines*) yang diterapkan terhadap semua sektor jasa oleh semua negara anggota sesuai dengan sectoral annex (lampiran sektoral) yang ada.

Salah satu kewajiban umum dan disiplin GATS yang terpenting dalam mengatur perdagangan jasa adalah penerapan *prinsip most favoured nation*.<sup>6</sup>

Walaupun prinsip MFN merupakan prinsip umum namun demikian masing-masing negara anggota masih diperkenankan untuk mengajukan pengecualian dalam penerapannya pada saat berlakunya GATS.

---

<sup>3</sup> Rodney de C. Grey, 1992, "Services on the table : the New GATT Round", dalam Trade in Services: Sectoral Issues, UNCTAD (Ed.), United Nations, 1989, hlmn. 407.

<sup>4</sup> RR.Rivers, dkk, "Putting Services on the table: The New GATT Round", Stanford Journal of International Law, Vol. XXIII, Issues 1, Spring, 1987, hlmn. 19.

<sup>5</sup> Mukadimah GATS, Final Act Embodying the Result of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations, GATT, Secretariat, 1993, hlmn. 4.

<sup>6</sup> Pasal II (1)

Pengecualian terhadap prinsip ini diatur tersendiri dalam suatu annex khusus, yaitu *Annex on Article II Exemption*.

Prinsip transparansi termasuk salah satu dari kewajiban umum dan disiplin GATS yang penting. Prinsip ini mewajibkan setiap negara anggota memiliki dan/atau menyediakan segala peraturan nasional beserta perubahannya yang berkaitan dengan seluruh sektor jasa.<sup>7</sup>

- b) Ketentuan khusus, yaitu ketentuan yang harus diterapkan oleh setiap negara anggota sesuai dengan komitmen liberalisasi yang dirundingkan secara bilateral dan dicantumkan dalam daftar nasional (national commitment) sebagai bagian dari GATS.

Ketentuan mengenai akses pasar (market access) termasuk salah satu ketentuan yang bersifat khusus. Dalam kerangka GATS, yang dimaksud akses pasar adalah bagaimana cara pemasokan jasa ke negara lain dirundingkan secara bilateral sesuai dengan empat bentuk pemasokan jasa seperti diatur dalam Pasal I GATS.

Perlakuan nasional (national treatment) termasuk ketentuan khusus yang harus dirundingkan secara bilateral sejalan dengan akses pasar. Oleh sebab itu setiap persyaratan dan pengecualian terhadap perlakuan nasional mesti dicantumkan dalam daftar nasional.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> *Ibid*

<sup>8</sup> Taecho Bark, "Issues and Policy Adjustment Required in the Services Industry", dalam *Pacific Initiatives for Regional Trade Liberalization and Investment Cooperation*, Mari Pangestu (Ed.), CSIS, 1993, hlmn. 32.

Salah satu sektor jasa yang termasuk dalam pengaturan GATS adalah jasa angkutan udara internasional. Hal ini berarti prinsip-prinsip GATS diterapkan terhadap pengaturan jasa angkutan udara internasional. Dengan demikian liberalisasi jasa angkutan udara internasional akan dilakukan secara multilateral melalui implementasi prinsip-prinsip GATS.

Penelitian ini membahas implementasi GATS terhadap aspek ekonomi jasa angkutan udara internasional yang dalam prakteknya dilakukan secara bilateral (bilateral agreement). Oleh sebab itu penukaran hak-hak komersial jasa angkutan udara internasional dilakukan secara bilateral berdasarkan prinsip resiprositas antara negara-negara anggota. Hak-hak yang dipertukarkan secara komersial ini merupakan salah satu bentuk sumber daya alam dari negara-negara yang berdaulat.

Perkembangan aspek ekonomi jasa angkutan udara internasional tersebut cepat atau lambat akan berpengaruh pada angkutan udara Indonesia. Indonesia telah meratifikasi Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia (WTO=World Trade Organization) dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994, dan GATS adalah salah satu persetujuan yang berada di bawah pengadministrasian organisasi tersebut.

Ditinjau dari segi riil industri jasa angkutan udara Indonesia belum cukup mampu untuk bersaing secara bebas dengan industri penerbangan asing yang sudah maju apalagi dengan kondisi ekonomi sekarang ini. Untuk itu, pemanfaatan ruang udara dapat menciptakan lapangan kerja dan mendatangkan devisa yang diwujudkan melalui angkutan udara yang

dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan nasional.<sup>9</sup> Untuk kebijaksanaan angkutan udara harus dapat menjamin ruang gerak perusahaan penerbangan nasional.

Menurut Undang-Undang Penerbangan Pasal 13 ayat 2, pengoperasian pesawat udara asing dari dan ke atau melalui wilayah RI hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral atau ijin khusus pemerintah. Pasal 37 ayat 3 menetapkan bahwa penetapan jaringan dan rute penerbangan internasional diatur pemerintah berdasarkan perjanjian antar negara. Wilayah Indonesia memiliki *bargaining position* karena sangat luas dan strategis sebagai jaminan untuk mendapatkan akses pasar dari negara lain.

Angkutan udara niaga selain berfungsi sebagai sarana komersial, juga sebagai sarana untuk mempersatukan bangsa dalam pengertian politis, sarana untuk membantu pelaksanaan pemerintahan dan sarana untuk mendorong lajunya pembangunan.

Untuk mewujudkan fungsi-fungsi itu, maka perusahaan angkutan udara yang dapat beroperasi di dalam negeri hanya perusahaan angkutan udara Indonesia. Perusahaan asing dilarang melakukan angkutan udara niaga di dalam negeri sesuai dengan Pasal 39 Undang-Undang Nomor 15 tentang Penerbangan.

Dengan mengacu pada uraian tersebut, perlu ditinjau dan diteliti permasalahan hukum mengenai implementasi GATS (General Agreement on

---

<sup>9</sup> G.Risakotta, Sistemasi Air Agreement, makalah, 1991, hlmn. 5.

Trade in Services) Dalam Jasa Angkutan Udara Internasional dan Implikasinya Bagi Jasa Angkutan Udara Indonesia.