

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Fenomena perubahan iklim merupakan isu kontemporer dalam studi ilmu Hubungan Internasional. Fenomena meningkatnya suhu bumi ditandai mencairnya bongkahan es di kutub utara dan meningkatnya debit air di laut. Kondisi ini disebabkan oleh meningkatnya aktivitas masyarakat yang berdampak pada pencemaran udara. Pencemaran udara inilah yang nantinya berperan besar dalam perubahan iklim global. Situasi ini dikhawatirkan akan merusak keberlangsungan makhluk hidup di bumi. Sehingga kondisi ini mendorong negara – negara di dunia untuk membahas permasalahan perubahan iklim.

Menanggapi isu perubahan iklim tersebut negara – negara di dunia melakukan pertemuan pertama dimotori oleh *World Meteorological Organization* (WMO) pada tahun 1979. Pada pertemuan tersebut lebih fokus pada negara maju yang memicu adanya polusi dari industri. Selanjutnya pada tahun 1988, barulah dibentuk *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC), tujuannya untuk memeriksa secara ilmiah dan menyediakan informasi mengenai soio-ekonomi yang relevan dengan resiko yang muncul dari aktivitas manusia. Konferensi internasional kedua mengenai isu perubahan iklim atau pertemuan yang menginisiasi terbentuknya *UN climate – change regime*. Pertemuan ini dilakukan pada tahun 1992 di Rio De

Jeneiro, Brazil. Tempat dimana diberlangsungkan KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) bumi (*Earth Summit*) atau dikenal UNFCCC (*United Nations Framework Convention on Climate Change*). Pertemuan ini dihadiri 172 negara dengan 108 kepala negara dan 2400 perwakilan dari organisasi non pemerintah. Pada pertemuan ini muncullah prinsip *common but differentiated responsibility*. Dalam pertemuan ini semua negara berkerjasama dalam mitra global untuk melestarikan, melindungi dan memulihkan kesehatan dan keutuhan ekosistem bumi.¹ Kerjasama ini berlanjut dengan pencapaian Protokol Kyoto pada tahun 1997 dengan memiliki cakupan global didalamnya. Sehingga pondasi rezim UNFCCC menjadi kuat dengan tujuan untuk menstabilkan kosentrasi atmosfer gas rumah kaca dan mencegah gangguan antropogenik yang berbahaya terhadap sistem iklim.²

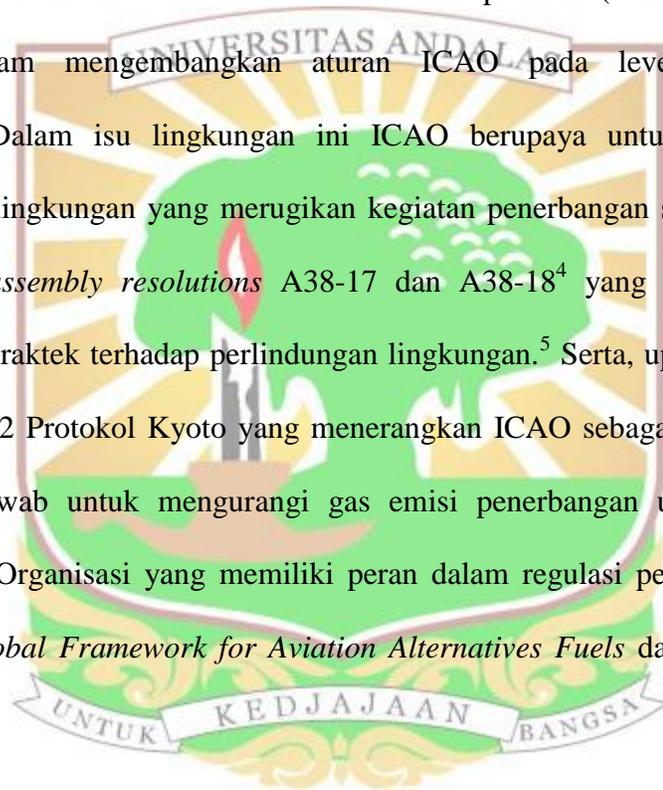
Selanjutnya Protokol Kyoto dibawah UNFCCC meminta rezim penerbangan internasional untuk mengurangi emisi gas rumah kaca. Hal ini disebabkan karena sektor penerbangan menjadi sektor penyumbang emisi karbon yang signifikan. Sehingga Protokol Kyoto menunjuk ICAO (*International Civil Aviation Organization*) sebagai organisasi yang memiliki peranan dalam koordinasi penerbangan internasional. ICAO sendiri mengakui permasalahan perubahan iklim pada awal 1990-an (Crayston 1993: 53) dengan meminta IPCC (*Intergovernmental*

¹ L. Rajamani, *The Nature, Promise, and Limits of Differential Treatment in the Climate Regime*, eds. Ole Kristian Fauchald & Jacob Werksman, *Year Book of International Environmental Law*, (London: Oxford University Press 2005). vol. 16, hal. 82,

² Sebastian Orbethur, *Interactions of the Climate Change Regime with ICAO, IMO and the EU Burden-Sharing Agreement*, Februari 2003. Hal 2.

Panel on Climate Change) ditahun 1996 untuk membuat laporan khusus mengenai penerbangan dan suasana global.³

ICAO dibentuk berdasarkan penandatanganan Konvensi Internasional terkait penerbangan sipil internasional atau dikenal dengan Konvensi Chicago tahun 1944. ICAO memiliki anggota 191 negara dan organisasi penerbangan global dengan didukung standar internasional dan rekomendasi praktek (SARPs). Standar ini digunakan dalam mengembangkan aturan ICAO pada level nasional dan internasional. Dalam isu lingkungan ini ICAO berupaya untuk meminimalkan dampak buruk lingkungan yang merugikan kegiatan penerbangan sipil. Langkah ini didasari oleh *assembly resolutions* A38-17 dan A38-18⁴ yang berkaitan dengan kebijakan dan praktek terhadap perlindungan lingkungan.⁵ Serta, upaya ini berkaitan dengan pasal 2.2 Protokol Kyoto yang menerangkan ICAO sebagai organisasi yang bertanggung jawab untuk mengurangi gas emisi penerbangan udara.⁶ Sehingga, ICAO sebagai Organisasi yang memiliki peran dalam regulasi penerbangan global membentuk *Global Framework for Aviation Alternatives Fuels* dalam pengurangan



³ Sebastian Orbethur Hal 8.

⁴ Pada resolusi A38-17 dan A38-18 berisi mengenai tindakan ICAO terhadap perlindungan lingkungan yang mencakup kebisingan serta emisi dari mesin pesawat. Kebijakan lingkungan menjadi bagian dari tindakan ICAO sebagai badan khusus PBB yang sadar akan dampak buruk dari aktivitas penerbangan global, ICAO bersama negara anggota berkerjasama untuk mencapai tujuan maksimum dari dampak buruk yang ditimbulkan dengan meminta dewan menyusun kerangka kebijakan dan pengembangan terhadap standar yang ditetapkan untuk perlindungan terhadap lingkungan. *International Civil Aviation, Assembly Resolutions in force*, 4 Oct 2013.

⁵ *Environmental protection*, <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx> , diakses pada tanggal 03Juni 2015.

⁶ Jos Dings, eds, *Grounded: How ICAO Failed to Tackle Aviation and Climate Change and What Should Happen Now*. Belgia : European Federation for Transport and Environment AISBL 2010, hal 10.

penggunaan bahan bakar fosil serta didukung dengan ICAO *Council's Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)*.⁷

Penerbangan sipil merupakan sektor dengan angka pertumbuhan yang terus meningkat. Hal ini bisa dilihat dari tingginya angka permintaan dari penggunaan jasa penerbangan. Disamping itu, penggunaan pesawat komersial menjadi standar kemudahan untuk transportasi modern. Selain itu, fenomena tingginya permintaan didasari dengan semakin tingginya persaingan antar pelaku bisnis di sektor penerbangan sipil. Oleh karena itu, sektor ini menjadi sektor vital dalam era globalisasi saat ini.

Pertumbuhan penerbangan sipil ini juga dimotori dengan tingginya angka jual beli pesawat terbang, baik tipe *boeing* atau tipe *airbus*. Leonid Julivan Rumambi dalam artikelnya berargumen bahwa angka jual beli pesawat terbang terus meningkat, terhitung sejak tahun 2006 hingga 2008. Dalam data yang ditemukan oleh Rumambi, ditahun 2006 angka pesanan pesawat untuk boeing 1.44unit dan yang diserahkan 422unit. Airbus sendiri 790unit dan yang diserahkan 434unit. Selanjutnya, 2007 pesanan untuk tipe boeing 1.341unit dan yang diserahkan 441unit dan airbus 1.413unit dan diserahkan 453unit. Terakhir data ditahun 2008 pesanan boeing 662unit dan diserahkan 375unit dan airbus 791unit dan 483unit yang diserahkan. Naik turunnya angka ini disebabkan beberapa peristiwa seperti serangan teroris 11

⁷June Hupe, *ICAO's Increasing Emphasis on Climate Change*. Journal of Aviation Management, 2010, hal 50.

September 2011 dan kenaikan harga minyak ditahun 2008 yang berdampak pada angka jual beli pesawat serta permintaan terhadap jasa penerbangan.⁸

Indonesia merupakan negara dengan pasar pertumbuhan penerbangan yang baik. Pernyataan ini dikutip dari Dinesh Keskar, Wakil Direktur Pemasaran *Boeing* yang menyebutkan akan adanya pemesanan lebih dari 3.000 pesawat dalam 20 tahun dengan India, Indonesia dan Malaysia yang menjadi poros penggerak pertumbuhan tersebut.⁹ Selain itu, kemunculan *low cost carrier* maupun *budget airlines* menimbulkan jalur penerbangan sibuk. Indonesia sendiri memiliki 16 maskapai penerbangan domestik yang berjadwal dengan 297 total pesawat terbang berdasarkan data tahun 2008.¹⁰

Kondisi demikian menjadi tanggung jawab Indonesia sebagai anggota ICAO. Keanggotaan Indonesia sejak tahun 1950, berdasarkan Keppres No. 46 Tahun 1977 tentang Pengesahan Protokol terkait perubahan pasal 50(A) Konvensi Penerbangan Sipil Internasional.¹¹ Sejak saat itu Indonesia ikut berperan aktif dalam rezim penerbangan sipil. Peranan aktif Indonesia ini juga terlihat ketika komitmen Indonesia untuk penurunan emisi gas rumah kaca. Komitmen Indonesia dalam isu lingkungan ini terlihat pada pertemuan G20 di Pittsburg dengan upaya penurunan 26% dengan upaya sendiri dan 41% jika mendapat bantuan luar negeri.¹² Selain itu,

⁸ Leonid Julivan Rumambi, *Dampak Polusi Penerbangan terhadap Efek Rumah Kaca...*, hal 3

⁹ Leonid Julivan Rumambi, *Dampak Polusi Penerbangan terhadap Efek Rumah Kaca*, hal 5

¹⁰ Ibid

¹¹ Keanggotaan Indonesia pada Organisasi Internasional.

http://www.kemlu.go.id/Documents/Keanggotaan_Indonesia_pada_OI.pdf, diakses pada tanggal 04Juni 2015.

¹² RAN Penurunan Emisi GRK bidang Transportasi Udara, <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/1944>, P 2, diakses pada tanggal 04Juni 2015.

komitmen serius ini juga terlihat pada pertemuan ke 38 sidang ICAO, didalam pertemuan tersebut Indonesia akan berperan aktif dalam kontribusi pada penyusunan kebijakan penerbangan sipil Internasional dengan mempertimbangkan kepentingan nasional atau regional.¹³ Hal ini didasari kondisi wilayah Indonesia yang luas dengan 247 rute domestik yang menghubungkan 125 kota di Indonesia dan 57 rute internasional.

Indonesia melalui Kementerian Perhubungan merancang strategi untuk penurunan emisi gas rumah kaca di bidang transportasi udara untuk rentang waktu 2012 – 2020. Kebijakan ini ditegaskan dengan dikeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan KP. 201 tahun 2013, tentang penetapan rencana aksi nasional penurunan emisi gas rumah kaca sektor perhubungan dan inventarisasi gas rumah kaca tahun 2010 – 2020. Kebijakan yang dibuat untuk sektor penerbangan udara adalah perumusan kebijakan dan kerangka hukum, serta peraturan pengembangan kapasitas sumber daya manusia, efisiensi pengoperasian pesawat udara dan fasilitas bandara, modernisasi pesawat udara dan teknologi mesin yang lebih efisien, manajemen lalu lintas penerbangan berbasis performa, *eco-airport*, dan penerapan mekanisme berbasis pasar karbon domestik. Kebijakan 6 pilar ini berkaitan dengan potensi yang dimunculkan dari penurunan emisi karbon, seperti penggunaan bahan bakar alternatif mampu menurunkan 17% emisi atau sekitar 2.705.796 ton karbon dioksida¹⁴.

¹³ Kementrian Perhubungan RI - Indonesia Mencalonkan Diri sebagai Anggota Dewan ICAO Periode 2013 – 2016, P 2, diakses pada tanggal 13 September 2015.

¹⁴ Yusfandri Gona, hal 13

Penelitian ini fokus ke Garuda Indonesia sebagai maskapai yang berkomitmen untuk melaksanakan penurunan emisi karbon. Hal ini dikarenakan Garuda Indonesia merupakan maskapai penerbangan pertama yang mendapat sertifikat IATA *Operational Safety Audit (IOSA)*¹⁵ dari IATA (*International Air Transport Association*). IATA merupakan asosiasi yang didalamnya ada pelaku bisnis penerbangan komersial yang memiliki anggota 260 maskapai penerbangan dari 116 negara di dunia. IATA sebagai asosiasi yang terdiri dari maskapai penerbangan diseluruh dunia ikut serta dalam upaya pengurangan emisi karbon dari aktivitas penerbangan. Upaya ini terlihat dari IATA yang berkomitmen dengan ICAO untuk mewujudkan karbon netral 2020. Keterlibatan IATA didalam aksi pengurangan emisi karbon ini sejak pertemuan ICAO ke 38. Dalam pertemuan ini IATA sepakat untuk ikut serta dalam pengurangan emisi karbon. Garuda Indonesia juga merupakan maskapai yang telah melalui seleksi ketat untuk menjadi anggota IATA. Asumsinya dengan keanggotaan ini Garuda Indonesia mendapat pengakuan secara internasional dalam bidang penerbangan sipil. Hal ini akan berdampak pada citra Garuda Indonesia dalam melakukan ekspansi jalur penerbangan internasional.

Garuda Indonesia merupakan maskapai penerbangan milik negara dengan kepemilikan saham negara (69,14%), karyawan (0,4%), investor domestik (24,34%),

¹⁵ IATA *Operational Safety Audit (IOSA)* merupakan sistem evaluasi yang diakui secara internasional dan diterima sebagai penilaian dalam manajemen dan sistem kontrol operasional sebuah maskapai penerbangan. Semua anggota IATA harus terdaftar IOSA dan harus tetap mempertahankan keanggotaannya. Diambil dari artikel pada web resmi IATA, <http://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/index.aspx> , diakses pada tanggal 12 Desember 2015

dan investor internasional (6,12%).¹⁶ Garuda Indonesia pertama kali melakukan penerbangan komersil pada tahun 1949 dengan menggunakan pesawat DC-3 Dakota dengan registrasi RI 001 dari Calcutta ke Rangoon dengan nama 'Indonesia Airways'. Seiringnya waktu Garuda Indonesia mulai melakukan revitalisasi dan restrukturisasi untuk pengoperasian dan armada pesawat. Hingga saat ini Garuda Indonesia menjadi salah satu maskapai dengan penerapan standar yang sama dengan maskapai besar di dunia. Garuda Indonesia sebagai salah satu pelaku penerbangan sipil ikut serta dalam isu perubahan iklim. Hal ini terbukti dengan Garuda Indonesia menandatangani *Memorandum of Understanding (MOU) Carbon Offset* pada tahun 2010 di Singapura. Program *carbon offset* IATA ini merupakan program yang ditawarkan maskapai kepada penumpang sebagai kompensasi atas pengurangan emisi karbon.¹⁷

Dalam perkembangannya sendiri, Garuda Indonesia sudah melakukan beberapa langkah untuk mengurangi dampak emisi. Terhitung dari penandatanganan MOU dengan IATA tahun 2010, pendapatan Garuda mengalami kenaikan tetapi adanya peningkatan beban usaha. Pada tahun 2013 total pendapatan dari penerbangan Garuda sendiri 3.759.450.237 USD, ditahun 2014 3.933.530.272 USD. Pada tahun 2015 sendiri adanya peningkatan 4,7% dari tahun sebelumnya USD 1.84 miliar.¹⁸

¹⁶ Tentang Garuda Indonesia, <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/company-profile/about/index.page?>, diakses pada tanggal 19 Januari 2016

¹⁷ Kerjasama Garuda Indonesia dan IATA dalam *Carbon Offset*, <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/evnirontment/index.page>, diakses pada tanggal 19 Januari 2016

¹⁸ PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan Entitas Anak, *Laporan Keuangan Konsolidasi untuk periode tiga bulan berakhir 31 Maret 2014 dan 2013*. <https://www.garuda->

Sedangkan untuk beban usaha yang mencakup Liabilitas¹⁹ yang didalamnya biaya operasional, hutang dengan bank, biaya perawatan dan pengembalian pesawat, pajak dan obligasi modal. Total liabilitas jangka pendek ditahun 2012 sebesar 764.031.876 USD, tahun 2013 999.099.449 USD, tahun 2014 1.219.365.356 USD. Sedangkan liabilitas jangka panjang tahun 2012 667.383.951 USD,tahun 2013 867.833.693 USD, dan ditahun 2014, 964.738.102 USD.²⁰ Laporan ini cukup menjelaskan bahwa beban usaha mempengaruhi tindakan yang dilakukan oleh Garuda Indonesia terhadap pengurangan emisi karbon. Asumsinya merujuk pada biaya operasional yang dilakukan oleh maskapai penerbangan sipil diantaranya, peningkatan biaya dari bahan bakar jet, peningkatan biaya tak langsung (biaya operasional bandara), biaya kepatuhan terhadap rezim, biaya pembaharuan armada.²¹

Jika sebuah maskapai menurunkan emisi 2% dari ketetapan yang sudah disepakati, sebuah maskapai akan mengeluarkan beban usaha yang lebih banyak. Hal ini berkaitan dengan umur armada yang lebih muda akan menghemat penggunaan bahan bakar yang lebih sedikit. Untuk maskapai Garuda Indonesia sendiri rata – rata umur armada pesawat 4,5 tahun. Hal ini mengakibatkan adanya modal yang harus dikeluarkan sebuah maskapai penerbangan untuk penerapan bebas karbon. Artinya dengan mematuhi rezim ini, Garuda Indonesia harus rela mengurangi keuntungannya. Selain itu, perilaku Garuda Indonesia melalui tindakan yang dimunculkan nantinya

indonesia.com/files/pdf/investor-relations/financial-report/2014%20GIAA_31_Maret_2014.pdf, diakses pada tanggal 26 Januari 2016, Hal 8

¹⁹ Liabilitas merupakan hutang yang harus dibayarkan dimasa datang oleh pihak yang terlibat

²⁰ PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk . dan Entitas Anak, Hal 7

²¹ David Duval Timothy, “*Aeropolitical and Economics of Aviation Emissions Mitigation*” in *Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions*, ed. Stefan Gossling dan Paul Upham (Earthscan: London); 2009, Hal 182

berdampak pada operasional Garuda Indonesia pada jalur penerbangan domestik maupun internasional. Menilik permasalahan tersebut, penelitian ini ingin mengetahui bagaimanakah respon Garuda Indonesia terhadap penerapan pengurangan emisi karbon sektor penerbangan yang sesuai dengan regulasi standar ICAO. Serta melihat tindakan yang dilakukan oleh Garuda Indonesia yang mendorong untuk memenuhi komitmen dalam perlindungan lingkungan.

1.2 Rumusan Masalah

Penelitian ini berawal dari rezim perubahan iklim yang dikeluarkan oleh UNFCCC. ICAO sebagai organisasi internasional yang memiliki peran dalam koordinasi dan regulasi penerbangan internasional. ICAO bersama negara – negara anggota ikut terlibat dalam penerapan rezim tersebut. ICAO yang telah terlibat semenjak tahun 1997 berkomitmen untuk mengurangi emisi karbon. Indonesia sebagai anggota ICAO ikut serta dalam upaya mengurangi emisi karbon, terlihat dari Keputusan Menteri Perhubungan KP. 201 Tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Perhubungan (RAN-GRK) dan Inventarisasi GRK Tahun 2010-2020, yang didalamnya ada kebijakan enam pilar pengurangan emisi karbon dalam merespon rezim UNFCCC terhadap isu perubahan iklim. Selanjutnya, rezim ini diteruskan ke maskapai penerbangan di Indonesia. Kepatuhan Garuda Indonesia ini akan berdampak pada peningkatan biaya operasional. Seperti yang dijelaskan dilatar belakang mengenai pendapatan Garuda Indonesia serta beban biaya operasional Garuda Indonesia. Untuk itulah, penulis tertarik untuk meneliti **Respon Maskapai Garuda Indonesia terkait Penerapan**

Rezim UNFCCC (*United Nations Framework Convention on Climate Change*) melalui ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

1.3 Pertanyaan Penelitian

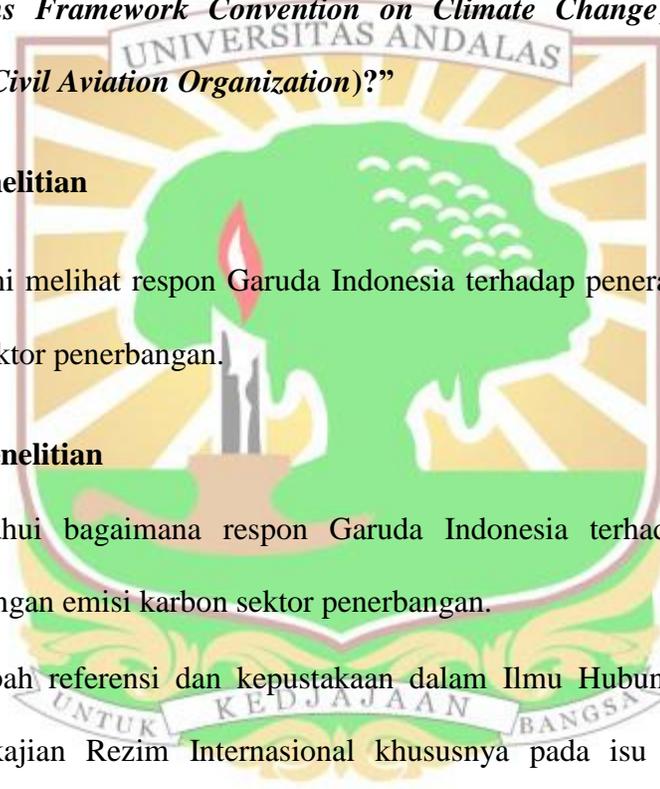
Dalam tulisan ini penulis akan menjawab pertanyaan penelitian “**Bagaimana Respon Maskapai Garuda Indonesia terhadap Penerapan Rezim UNFCCC (*United Nations Framework Convention on Climate Change*) melalui ICAO (*International Civil Aviation Organization*)?”**”

1.4 Tujuan Penelitian

Penelitian ini melihat respon Garuda Indonesia terhadap penerapan pengurangan emisi karbon sektor penerbangan.

1.5 Manfaat Penelitian

- Mengetahui bagaimana respon Garuda Indonesia terhadap implementasi pengurangan emisi karbon sektor penerbangan.
- Menambah referensi dan keustakaan dalam Ilmu Hubungan Internasional dalam kajian Rezim Internasional khususnya pada isu lingkungan yang merupakan isu yang memiliki dampak terhadap kegiatan masyarakat
- Menjadi referensi serta sumbangsih bagi negara terutama dalam kebijakan terkait isu lingkungan dengan mempertimbangkan dampak langsung dari emisi gas rumah kaca pada sektor transportasi udara.



1.6 Studi Pustaka

Pada bagian ini menjabarkan penelitian – penelitian terdahulu dengan tema sama yang nantinya akan mendukung penelitian ini. Bagian ini menjadi perlu bagi penulis untuk dijadikan bahan referensi dalam menganalisis isu yang diangkat oleh penulis. Adapun penelitian – penelitian terdahulu yang dirasa membantu penulis dalam mengkaji permasalahan respon industri penerbangan dalam isu perubahan iklim.

Untuk penelitian pertama yaitu penelitian yang ditulis **Richard Walford, Helen Roeth dan Sharan Bal** dengan judul *Issues for Responsible Investor; Airlines in Asia*.²² Penulis pada tulisan ini akan menggambarkan mengenai isu lingkungan, sosial dan *governance* yang berkaitan dengan maskapai penerbangan di Asia. Tulisan ini juga menyoroti mengenai kajian yang nantinya akan menimbulkan permasalahan bagi perusahaan maskapai penerbangan seperti operasi perusahaan, *brands*, reputasi dan keuntungan bagi perusahaan penerbangan. Disatu sisi, penulis menyatakan bahwasannya maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab dalam monitoring, pengukuran dan pelaporan dari dampak dan resiko yang ditimbulkan dari mereka sendiri. Penulis juga melakukan penilaian dan merangking dari 24 perusahaan penerbangan dengan berbasis pada metode *sustainability* dan laporan CSR dan hal yang berkaitan dengan isu lingkungan, sosial dan *governance*. Saat ini tren yang berkembang di maskapai penerbangan yakni *low-cost carriers* yang berpotensi terhadap dampak lingkungan. Untuk Asia sendiri maskapai penerbangan mengalami

²² Richard Walford, Helen Roeth, dan Sharan Bal, *Issues for Responsible Investor; Airlines in Asia*; Responsible Research; May 2010

perubahan yang mendasar bergerak ke liberalisasi pasar, perubahan model bisnis dan penguatan kompetisi dengan *low cost carriers*. Akan tetapi, di beberapa wilayah Asia perlahan berkurang intervensi politik dalam kepemilikan pesawat terbang. Hal ini disebabkan karena keinginan untuk melepaskan diri dari pemerintahan seperti permasalahan kepemilikan, subsidi dan distorsi pasar lainnya.

Tulisan ini juga memaparkan ramalan mengenai tingginya permintaan transportasi udara di wilayah Asia Pasifik dengan menjadi wilayah pasar terbesar dimasa depan. Selain itu, sektor transportasi di Asia Pasifik didukung lebih dari 3 juta pekerja dan berkontribusi dalam pendapatan sekitar 170 miliar US Dolar. Melihat hal ini bisa dikatakan dalam dua dekade mendatang akan mencapai 20 juta lapangan kerja dengan kontribusi pada pendapatan lebih dari 1 triliun US Dolar. Seperti contoh di Cina dan India yang potensi pertumbuhan untuk penerbangan terbesar dengan populasi kursi yang tersedia 0,3 dan 0,1 per orang tiap tahun.

Data yang digunakan adalah 24 maskapai dari total 104 maskapai di Asia Pasifik. Indikator yang digunakan meliputi *corporate governance*, lingkungan, HAM, pekerja, sosial, *product responsibility*, dan isu ekonomi. Dari keseluruhan indikator ini ditarik secara bersamaan berdasarkan laporan kerangka *Global Reporting Initiative* (GRI) dan dilengkapi dengan indikator tambahan yang berkaitan dengan maskapai. Tulisan ini secara keseluruhan melihat profil perusahaan penerbangan di Asia Pasifik dengan diwakili dari 24 maskapai penerbangan. Sehingga tujuan dari penulis untuk melihat sejauhmana maskapai penerbangan khususnya di Asia Pasifik dengan

isu yang diajukan. Selain itu, penelitian ini melihat bahwa pasar penerbangan yang akan dihadapi oleh pelaku bisnis industri penerbangan.

Pada tulisan berikutnya **Nigel Dennis** yang berjudul *Airline Trends in Europe: Network Consolidation and the Mainstreaming of Low – cost Strategies*.²³ Tulisan Nigel ini melihat fenomena yang muncul paska tahun 2000-an. Kondisi tidak stabil yang dialami maskapai penerbangan dengan adanya kejadian serangan 9/11, Perang Irak, penyebaran virus SARS. Ketidakstabilan ini mengakibatkan penurunan permintaan serta naiknya harga bahan bakar jet. Kondisi yang memungkinkan beberapa maskapai melakukan aliansi atau menyusun strategi untuk bertahan dalam pasar penerbangan.

Selain membentuk aliansi, strategi penerapan *low cost carriers* menjadi fenomena memulainya permintaan tinggi untuk transportasi udara. Dibeberapa maskapai penerbangan mulai melakukan penggabungan dengan maskapai lainnya dalam satu *brands*. Hal ini dilakukan dalam mengurangi persaingan di pasar penerbangan. Aliansi, Merger, *Franchaising*, dan aturan *code – sharing* menjadi bagian dari pengurangan persaingan pasar. Kondisi ini dialami oleh perusahaan penerbangan di Eropa.

Selain itu, pada tulisan ini juga menunjukkan data mengenai layanan jarak jauh di sebagian penerbangan pusat pada bandara di Eropa. Pada data yang ditunjukkan beberapa maskapai mendominasi dibeberapa wilayah di Eropa dalam layanan jarak

²³ Nigel Dennis, *Airlines Trends in Europe: Network Consolidation and the Mainstreaming of Low – Cost Strategies*, in *Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions*, ed. Stefan Gossling dan Paul Upham (Earthscan: London); 2009

jauh. Maskapai penerbangan mampu melayani 40 sampai 50 per hari. Kondisi ini tentunya disebabkan karena kuatnya permintaan terhadap penerbangan di beberapa bandara pusat Eropa. Selain itu, kondisi ini memungkinkan beberapa maskapai penerbangan kecil tidak mampu bertahan. Tren ini juga berdampak pada operasional bandara yang disebabkan beberapa maskapai terkadang memonopoli sistem operasional bandara. Kondisi lain dengan berkurangnya kursi untuk kelas bisnis dan didominasi kursi kelas ekonomi menjadi tren yang berkembang di Eropa. Meskipun demikian hanya beberapa maskapai yang masih bertahan dengan struktur tradisional dengan jalur penerbangan jarak pendek.

Tulisan selanjutnya **David Timothy Duval** dengan judul *Aeropolitics and Economics of Aviation Emission Mitigation*.²⁴ Pada tulisannya David menggunakan konsep *Aeropolitical* yang merupakan konsep dari turunan kajian ekonomi politik. Konsep ini mencoba untuk melacak posisi pelaku ekonomi dan politik, serta faktor – faktor dalam sebuah sistem. David menyebutkan, konsep ini merupakan gabungan dari berbagai teori dan studi internasional terutama kajian hukum internasional dan kebijakan serta kemampuan pemerintah daerah untuk menetapkan kebijakan tarif pungutan dan pajak maskapai internasional sesuai dengan perjanjian bilateral.

David menambahkan bahwa tulisan ini meninjau dan mengajukan konsep yang berkaitan dengan lanskap *Aeropolitical* global dan pengaruhnya terhadap faktor yang

²⁴ David Duval Timothy, “*Aeropolitical and Economics of Aviation Emissions Mitigation*” in *Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions*, ed. Stefan Gosling dan Paul Upham (Earthscan: London); 2009

berhubungan dengan emisi penerbangan. Tulisan ini dibuka dengan pengantar dari konsep *Aeropolitics* sebagai dasar penulis melihat mitigasi pada sektor transportasi udara. Tulisan ini juga melihat bahwa *Aeropolitics* bisa dijadikan sebagai analisis kebijakan dalam mengungkap dasar politik dalam operasi penerbangan.

Munculnya kebijakan pengurangan emisi karbondioksida dari sektor transportasi udara mendorong penambahan biaya kepatuhan rezim yang harus dikeluarkan. Seperti kebijakan memasukkan emisi ke dalam skema perdagangan di Uni Eropa mendorong beberapa maskapai penerbangan mengurangi frekuensi operasi. Meskipun demikian, kebijakan yang dikeluarkan oleh Uni Eropa menjadi perdebatan bagi para pelaku industri penerbangan dan pemerintah.

Tidak ada bantahan untuk kebijakan ini dengan fakta bahwa peningkatan emisi pesawat terbang disebabkan oleh meningkatnya lalu lintas global dengan model bisnis penerbangan baru (penerapan *low cost carriers*) yang mengakibatkan permintaan tinggi. Cukup jelas bahwa perluasan dari ekspansi rezim lingkungan ini mendorong pelaku industri maskapai untuk mematuhi. Untuk kasus ini, hanya wilayah Uni Eropa yang menerapkan kebijakan untuk pengurangan emisi gas rumah kaca dengan konsep '*cap and trading*'.

Selanjutnya ditulis oleh **Colin Cafferty** dengan judul *Is the Sky the Limit for Carbon Offsetting? Corporate Responsibility, Consumer Sovereignty and Commitment in the Airline Industry*.²⁵ Tulisan ini merupakan disertasi Cafferty,

²⁵ Colin Cafferty, *Is the Sky the Limits for Carbon Offsetting? Corporate Responsibility, Consumer Sovereignty and Commitment in the Airline Industry*. Birkbeck College, University of London; 2011

disertasi ini mencoba untuk menjelaskan mengenai *carbon offsetting* dalam penerbangan. Hal ini didasari untuk mengimbangi emisi karbon dari setiap penerbangan dengan ditawarkan ke penumpang dalam rangka meminimalkan dampak negatif pada iklim. Hal ini menjadi kesempatan bagi penumpang untuk ikut serta bertanggung jawab atas emisi karbon yang dihasilkan. Kinerja dari skema ini dengan menawarkan penumpang untuk membeli karbon mereka dalam perjalanan penerbangan (Mat Jansson; SAS 2009). Tujuan dari penelitian ini untuk melihat komitmen maskapai dengan konsep *carbon offsetting* dalam tindakan pengurangan emisi karbon.

Disertasi ini menarik karena membahas mengenai tanggung jawab industri penerbangan dalam meningkatkan kesadaran dan pelayanan *carbon offsetting* kepada penumpang. Selanjutnya disertasi ini juga melihat kedaulatan konsumen dalam penerapan *carbon offsetting* nantinya. Serta sikap serius maskapai dalam penerapan *carbon offsetting* sebagai tindakan untuk mengimbangi karbon diudara. Disertasi ini menggunakan beberapa tulisan yang menjadi referensi dalam penelitiannya. Penelitian ini didukung dengan menggunakan metode penelitian campuran, dimana penelitian ini menggunakan dua pendekatan penelitian dengan kerangka *cross check results*, identifikasi dengan menghasilkan kepastian baru melalui validasi temuan dengan triangulasi data. Data yang digunakan melalui kuesioner berbasis web dan metodologi *benchmarking* untuk melihat penilaian kritis *carbon offsetting*.

Hasil yang didapat dari disertasi ini menyatakan bahwa penerbangan yang mampu mengelola dampak lingkungan dapat bertindak sebagai model bagi maskapai anggota.

Dimana penelitian ini mengembangkan satu aturan *Key Performance Indicator* (KPI) dalam melihat *carbon offsetting* dengan memverifikasi dan membandingkan keseluruhan penerbangan. Dalam analisis ini mengambil studi kasus dari laporan SAS, mengenai layanan mereka yang berkaitan pada KPI. Tulisan ini menyarankan maskapai untuk mengadopsi KPI khususnya dalam *carbon offsetting*. Penelitian ini juga menemukan variasi sikap maskapai penerbangan terhadap *carbon offsetting*. Maskapai harus katid untuk menunjukkan komitmen besar terhadap emisi yang dihasilkan.

Tulisan terakhir oleh **Sonja Recht – Hansen** dengan judul *Emissions Trading and its likely Effects on the Airline Industry*.²⁶ Pada tesis yang ditulis Hansen melihat perluasan dari skema perdagangan yang dibuat oleh Uni Eropa, melihat dan memperjelas kemungkinan dari dampak skema perdagangan emisi. Pertanyaan penelitian yang dilakukan penulis berkaitan dengan taktik dan tanggapan stratetgis yang dilakukan oleh maskapai penerbangan dalam upayanya beradaptasi dengan peraturan perdagangan emisi.

Penelitian ini juga menggunakan pendekatan kualitatif dan eksplorasi dengan melakukan wawancara ahli. Sampel wawancara yang digunakan oleh Hansen yakni lima perusahaan maskapai besar di Jerman dan satu dari pemerintahan. Penelitian ini menggunakan jenis maskapai kecil dengan tipe *low cost carrier*. Tentu saja, penulis ingin menemukan permasalahan yang muncul dari kebijakan skema perdagangan ini.

²⁶ Sonja Recht – Hansen, *Emission Trading and its likely on the Airline Industry*, Arcada, University of Applied Sciences; 2010

Bagi penulis permasalahan ini mendapat tantangan besar khususnya dalam permasalahan biaya yang tinggi dengan tingkat persaingan yang tinggi.

Pada temuan wawancara penulis pada maskapai penerbangan ditemukan perbedaan respon. Pada maskapai A ditemukan bahwasannya perlu untuk meningkatkan struktur dari armada, dengan demikian bisa dilakukan penghematan dan biaya operasional. Penggunaan pesawat dengan usia muda tentu saja akan berdampak pada penghematan bahan bakar jet itu sendiri. Pada maskapai B yang menarik adalah kritik terhadap pengecualian dari pemberlakuan aturan ETS dimana penerbangan militer dan pemerintah. Kritik ini tidak sesuai pada keinginan dalam perlindungan terhadap lingkungan. Maskapai selanjutnya berfokus pada pengurangan berat pesawat yang berdampak pada konsumsi bahan bakar. Beberapa permasalahan lain mengenai tidak adanya sumber daya untuk urusan administrasi terkait dengan keterlibatan dalam skema perdagangan ETS. Selain itu dampak lainnya ditemukan pada permasalahan rute, seperti penghapusan beberapa rute maskapai dalam upaya untuk menekan biaya operasional. Alasan ini digunakan tentu untuk mengimbangi biaya dan upaya untuk tetap menggunakan pesawat dengan usia muda. Penulis sendiri menyarankan perlu untuk peningkatan dalam teknologi konstruksi pesawat serta bahan bakar alternatif. Selain itu, perlunya untuk memasukkan penerbangan yang dilakukan oleh militer dan pemerintah dalam skema perdagangan dengan tujuan untuk menciptakan sistem yang adil.

1.7 Kerangka Konseptual

1.7.1 Aeropolitik

Teori aeropolitik digunakan peneliti bertujuan untuk menjelaskan hubungan antara negara sebagai aktor pemegang kekuasaan dan maskapai sebagai pemain dalam bisnis transportasi udara. Istilah ini menguraikan hubungan intristik antara penerbangan dan politik. Aeropolitik menurut Duval (2008) merupakan kebijakan lingkungan yang memenuhi kepentingan penerbangan komersil dan kerangka kebijakan pemerintah.²⁷ Sedangkan Abeyratne (2009) mendefinisikan sama tetapi lebih fokus sebagai jaringan seluruh dunia yang terkait hukum dan diplomatik dalam penerbangan sipil.²⁸

Perkembangan dari pasar penerbangan tidak terlepas dari akses pasar penerbangan komersil internasional. Selain itu akses dalam penerbangan sipil ini didasari pada prinsip bahwa negara memiliki kedaulatan yang kompleks atas wilayah udaranya.²⁹ Sehingga negara harus menjamin hak – hak udara dari negara lain sebelum penerbangan dapat beroperasi pada jalur internasional. Selain itu negara yang sama menunjuk maskapai penerbangan mana yang mendapatkan izin resmi untuk diberitahukan ke negara lain sebelum melintas dan mendapatkan akses udara. Ini berkaitan dengan kerjasama bilateral negara A dan B dalam perizinin untuk mendapatkan akses udara di suatu negara. Negara juga memiliki hak untuk menolak

²⁷ Heinonen, Timo Henrik , *Aeropolitics in East Asia: a comparative case study*, The University of Hongkong, 2013, Hal 53 – 62

²⁸ Heinonen, Timo Henrik, Hal 53 – 62

²⁹ David Timothy Duval, *The Principles of Market Access: The Aeropolitics of Ownership and Control*, University of Otago; 2012. Hal 3

untuk memberikan akses lalu lintas udara jika kriteria dan kepemilikan kontrol dalam perjanjian pelayanan udara kedua negara tidak sesuai.

Ada tiga hal yang terkait dengan kontrol pemerintah dalam penerbangan sipil yaitu liberalisasi, deregulasi dan privatisasi. Bowen (2004) menyebutkan privatisasi dan deregulasi bersama – sama menyusun liberalisasi.³⁰ Jika privatisasi mengacu pada pengalihan kepemilikan dari sektor publik ke sektor swasta dan deregulasi menjabarkan perubahan dalam pengaturan hukum yang mengacu pada pengurangan kontrol pemerintah. Terakhir, liberalisasi mengacu pada privatisasi dan deregulasi.

Aeropolitik menjadi mekanisme analisis kebijakan serta mengungkapkan dasar – dasar politik untuk melihat operasi penerbangan.³¹ Ini juga berkaitan dengan pertimbangan dari manfaat ekonomi dari penerbangan sipil internasional. Kerangka ini merupakan turunan dari analisis ekonomi politik. Selain itu, kerangka ini digunakan untuk memeriksa struktur rute penerbangan, aliansi, perdagangan dan tarif perjanjian. Pendekatan ini juga melihat kebijakan yang diambil oleh maskapai mencakup biaya operasional penerbangan. Hal ini berkaitan dengan biaya operasional langsung, seperti biaya bahan bakar, biaya tidak langsung seperti *airport fee and charge*, pajak dan biaya kepatuhan terhadap rezim seperti biaya keamanan penerbangan, pembaharuan navigasi, standarisasi penerbangan.³²

³⁰ Heinonen, Timo Henrik, Hal 53 – 62

³¹ David Duval Timothy, “*Aeropolitical and Economics of Aviation Emissions Mitigation*” in *Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions*, ed. Stefan Gossling dan Paul Upham (Earthscan: London); 2009, Hal 180

³² David Duval Timothy, Hal 181

Melihat kebijakan pemerintah Indonesia dalam meratifikasi aturan yang dikeluarkan oleh ICAO, tentunya menimbulkan respon dari maskapai penerbangan Indonesia. Dalam hal ini, kajian aeropolitik mampu melihat respon ini berdasarkan pertimbangan yang muncul dari maskapai penerbangan. Hal ini berkaitan dengan pertimbangan biaya operasional maskapai. Sehingga aeropolitik menjadi pendekatan yang mampu menjelaskan hubungan antara regulasi pengurangan emisi karbon dengan pemenuhan kepentingan maskapai penerbangan dalam penurunan emisi karbon.

1.7.2 Rezim Internasional

Penelitian ini berawal dari Protokol Kyoto yang dianggap sebagai rezim internasional dalam isu perubahan iklim. Diambil dari pendapat Stephen Krasner yang mengartikan sebagai seperangkat norma – norma, peraturan – peraturan dan prosedur pembuatan keputusan yang eksplisit maupun implisit dimana semua harapan aktor berkumpul dalam hubungan internasional. Krasner menjabarkan secara jelas bahwa prinsip didalam sebuah rezim ada faktor penyebab, keyakinan akan fakta dan prosedur – prosedur yang harus dilakukan.³³ Dalam hal ini rezim yang dikembangkan oleh Protokol Kyoto dengan melibatkan ICAO sebagai organisasi internasional penerbangan sipil yang ikut didalamnya. Tindakan ini dilakukan dengan dasar untuk mewujudkan harapan bersama dari aktor dalam hubungan internasional.

³³ Roby Yolis P, *Implementasi CITES dalam Upaya Konservasi Penyu di Indonesia*, eJurnal Ilmu Hubungan Internasional vol 1, no 3, 2013, Hal 922

Selanjutnya, rezim yang dikembangkan ini diturunkan dalam aturan yang dibuat oleh ICAO dengan menggandeng 191 negara anggota untuk mengimplementasikan tujuan pengurangan emisi gas rumah kaca di sektor transportasi udara. Tindakan ICAO juga melibatkan IATA sebagai asosiasi pelaku penerbangan sipil dengan mewakili anggotanya dalam perumusan rezim pengurangan emisi karbon. Krasner menambahkan bahwa perkembangan rezim dianggap sebagai sebuah variable dependen dan variable awal mampu mempengaruhi dan dapat menjelaskan perkembangan rezim itu sendiri. Dalam hal ini ada 5 poin utama, yaitu;³⁴

- a. Kepentingan sikap aktor yang berfokus pada perilaku negara anggota dalam masalah kepentingan mereka.
- b. Keputusan politik merupakan variable yang mempunyai dua macam orientasi terhadap penggunaan power, yaitu kekuasaan terhadap kepentingan umum dan kekuasaan terhadap kepentingan tertentu.
- c. Norma – norma dan prinsip yang merupakan dua komponen kritis yang mencerminkan karakteristik suatu rezim.
- d. Pemanfaatan dan kebiasaan, pemanfaatan berarti perilaku dasar berdasarkan kegiatan actual dan kebiasaan mencerminkan kegiatan yang telah berlangsung lama.
- e. Pengetahuan merupakan landasan dalam kerjasama dengan menjelaskan interkoneksi yang kompleks.

³⁴ Roby Yolis P, Hal 922

Dalam hal ini, perkembangan rezim ini sudah diikuti oleh negara anggota ICAO, IATA dan Garuda Indonesia sebagai maskapai anggota IATA. Garuda Indonesia sebagai target dari rezim ini ikut serta dalam mewujudkan tujuan dari rezim itu sendiri. Sehingga, penelitian ini dilanjutkan dengan melihat respon maskapai terhadap rezim yang diciptakan oleh Protokol Kyoto melalui ICAO sebagai organisasi yang dimandatkan. Selain itu juga melihat apakah rezim ini bisa dianggap mampu untuk menciptakan bebas karbon 2020.

1.7.3 Teori Kepatuhan (*Compliance*)

Dalam menjawab pertanyaan penelitian, penulis menggunakan teori ini untuk mengukur respon maskapai terhadap rezim. Teori ini merupakan bagian dari hukum internasional yang berkaitan dengan aturan dalam sistem internasional. Teori kepatuhan merupakan pusat dari hukum internasional dan berperan dalam interaksi negara.³⁵ Relevansi dari teori ini terhadap hubungan internasional terlihat dari pendekatan yang digunakan dapat menjelaskan kenapa suatu negara bisa mematuhi atau tidak patuh terhadap hukum internasional. Selain itu, dalam hukum internasional tidak memiliki penjelasan terhadap kepatuhan dan ketidakpatuhan terhadap rezim internasional.

Teori kepatuhan pada level rezim internasional menjelaskan perilaku negara, menjelaskan bagaimana dan mengapa mereka patuh. Pada level domestik menjelaskan mengenai perilaku perusahaan atau individu terhadap rezim tersebut³⁶.

³⁵ Andrew T. Guzman, *A Compliance based Theory of International Law*, University of California, Oct: 2015, Hal 4

³⁶ Compliance Theory, http://www.inece.org/mlw/Chapter2_ComplianceTheories.pdf, hal 1

Menurut Oran R. Young, tidak ada perbedaan mengenai rezim internasional dan rezim domestik. Pada dasarnya rezim domestik berasal dari rezim internasional yang diimplementasikan dalam bentuk undang – undang.³⁷ Asumsinya adalah sebuah aturan atau perjanjian internasional haruslah mendapatkan dari persetujuan negara dan seterusnya akan diimplementasikan oleh negara kedalam aturan domestik. Menurut James March dan Johan Olsen membagi dua logika dasar dari tindakan manusia;³⁸

- Logika Konsekuensi, logika ini memandang aktor seperti memilih antara rasional dan alternatif yang berdasarkan perhitungan dari konsekuensi yang diharapkan,
- Logika kepatuhan, melihat tindakan berdasarkan identitas, kewajiban dan konsepsi dari tindakan yang tepat.

Berbicara mengenai logika kepatuhan ini merujuk pada persepektif yang melihat pola tindakan yang dilakukan oleh aktor berdasarkan kesesuaian perilaku dengan aturan yang dianggap relevan dalam situasi saat ini. Logika ini melihat bahwa aktor berusaha untuk memenuhi kewajiban dari patuh yang didalamnya ada peran, identitas, keanggotaan dalam sebuah komunitas politik atau kelompok, etos dan praktek serta harapan dari institusi.³⁹ Aturan yang dibuat juga memandu para aktor mengambil keputusan yang mengikuti rutinitas aturan yang ada. Dimana aktor

³⁷ Oran R Young, *Is Enforcement the Achilles' Heel of International Regime? In Governance in World Affairs*, hal 93

³⁸ Compliance Theory, http://www.inece.org/mlw/Chapter2_ComplianceTheories.pdf, hal 2-3

³⁹ Martin Schulz, *Logic of Consequences and Logic of Appropriateness*, ed. Mie Augier and David Teece, Palgrave Encyclopedia of Strategic Management, 2014, Hal 2, <http://www.palgraveconnect.com/esm/doifinder/10.1057/9781137294678.0377>, diakses pada tanggal 18 Agustus 2016

mengenali suatu keadaan yang ada dan menghubungkannya pada tindakan yang tepat sesuai dengan aturan yang relevan.⁴⁰ Didalam pengambilan tindakan yang dilakukan oleh aktor nanti dilihat dari norma, perilaku, identitas sosial, implementasi aturan serta internasionalisasi aturan.

Sedangkan logika konsekuensi muncul karena adanya pertimbangan atau analisis tindakan yang dilakukan dalam mengevaluasi konsekuensi dimasa depan. Tindakan ini melibatkan pengolahan informasi mengenai aturan. Logika konsekuensi menyiratkan bahwa adanya kemungkinan alternatif yang dipilih secara rasional dalam interpretasi masalah. Menurut Brennan dan Buchanan, biasanya ini diasumsikan kecendrungan alamiah manusia dalam mengejar kepentingan sendiri.⁴¹ Untuk bertindak berdasarkan logika ini mengikuti langkah yaitu, apa alternatif ?, apa nilai yang didapat ? dan apa konsekuensi alternatif dari nilai yang saya dapat ?, serta memilih alternatif yang terbaik sesuai dengan konsekuensi yang diharapkan. Tindakan ini mengatur pembatasan perilaku yang berdasarkan perhitungan rasional, kontrak dan motivasi pada keuntungan peribadi. Bisa dikatakan logika ini cenderung berkaitan dengan ilmu ekonomi dan politik.⁴² Untuk melihat logika konsekuensi diturunkan ke dalam indikator, diantaranya *result of explicit, instrumental calculation*, kalkulasi *cost* dan *benefit*, kesadaran terhadap kepatuhan aturan.

⁴⁰ Ibid, Hal 3

⁴¹ James G. March dan Johan P. Olsen, Hal 5

⁴² Tjahjanudin Domai, *Teori Keputusan*,

<http://tjahjanulindomai.lecture.ub.ac.id/files/2012/07/TEORI-KEPUTUSAN.doc>, hal 4

Pada rezim UNFCCC tidak hanya melibatkan aktor negara tetapi juga melibatkan aktor non negara.⁴³ Menurut Koh, dalam model *transnational legal process* melihat bahwasannya ada aktor publik dan aktor swasta dalam berbagai forum baik itu domestic maupu inernasional dalam penafsiran, penegasan dan internalisasi aturan.⁴⁴Selanjutnya, Koh menambahkan bahwa aktor transnasional termasuk didalam aktor negara maupun non negara berinteraksi dalam pola perilaku dan norma yang muncul yang menyebabkan penggabungan mereka dalam lembaga – lembaga hukum domestik negara yang pada akhirnya menyebabkan kepatuhan.⁴⁵ Hal ini mendukung bahwasannya untuk aturan mengenai isu lingkungan yang tidak saja melibatkan negara, tetapi juga aktor non negara. Pada penelitian ini nantinya akan melihat respon Garuda Indonesia dalam penerapan pengurangan emisi karbon oleh ICAO.

Menurut Chayes dan Chayes ada tiga hal yang mendorong negara untuk mematuhi sebuah perjanjian internasional. Pertama, faktor efisiensi, dimana negara mematuhi peraturan tersebut dengan menghitung biaya dan keuntungan sebuah perjanjian melalui proses perhitungan dan analisis. Kedua faktor kepentingan yang mempengaruhi kepatuhan negara, bagian ini dilihat dari keikutsertaan karena adanya kepentingan nasional dari perjanjian internasional. Terakhir faktor norma, disini terdapat istilah *pacta sunt servanda* yang artinya perjanjian ada untuk dipatuhi.⁴⁶

⁴³ Citra Hennida, hal 173

⁴⁴ Andrew T. Guzman, hal 15

⁴⁵ Andrew T. Guzman, hal 16

⁴⁶ Abraham Chayes dan Antonia handler Chayes, *The New Sovereignty: Compliance with International Regulatory Agreements*, Cambridge; Harvard University Press, 1995, Hal 175 - 205

Dalam hal ini, perjanjian internasional dikenal sebagai sesuatu yang mengikat negara untuk mematuhi dan meratifikasinya dalam aturan nasional.

Pada perkembangannya, teori kepatuhan ini selalu dikaitkan dengan dua konsep, yaitu implementasi dan efektifitas. Menurut Jacobson dan Weiss adalah poin penting dari implementasi, kepatuhan dan efektifitas adalah, implementasi lebih merujuk pada tahapan yang diambil untuk melaksanakan perjanjian. Sedangkan kepatuhan merujuk pada perubahan tingkah laku dari target sebuah rezim. Terakhir efektifitas merujuk pada keduanya, dimana ketika sebuah perjanjian tersebut dilaksanakan dan bagaimana perjanjian tersebut sukses di terapkan dan mampu untuk menyelesaikan masalah.⁴⁷

Indonesia sendiri sudah meratifikasi aturan yang dikeluarkan oleh ICAO terkait pengurangan emisi karbon. Hal ini dibuktikan dengan Indonesia mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan dalam merespon pengurangan emisi karbon pada sektor penerbangan. Tindakan ini menjadi bukti bahwa Indonesia menunjukkan kepatuhan terhadap rezim UNFCCC. Selanjutnya, implementasi aturan ini pada level domestik menjadi titik awal untuk menganalisis kepatuhan Indonesia. Penulis dalam penelitian ini melihat respon Garuda Indonesia terhadap penerapan rezim UNFCCC dalam rangka melihat perkembangan dari kalkulasi untung rugi sebelum dan sesudah rezim itu diadopsi.

⁴⁷ Citra Henninda, *Rezim dan Organisasi Internasional: Interaksi Negara, Kedaulatan dan Institusi Multilateral*, Intrans Publishing: Jawa Timur, 2015, hal 170 – 171.

1.8 Metodologi Penelitian

1.8.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, dimana menurut Bogdan dan Tyler merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif. Ucapan atau tulisan dan perilaku yang dapat diamati dari orang – orang (subyek) itu sendiri.⁴⁸ Sementara itu, Jane Richie mendefinisikan sebagai upaya untuk menyajikan dunia sosial dan perspektif – perspektif di dalam dunia, dari segi konsep, persepsi dan persoalan tentang manusia yang diteliti.⁴⁹

Penelitian ini menggunakan metode penulisan deskriptif dengan melihat respon yang muncul dari Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan sipil terhadap rezim UNFCCC. Penggunaan metode ini bertujuan untuk menjabarkan respon serta mampu menyimpulkan respon maskapai penerbangan Garuda Indonesia dalam isu penurunan emisi karbon.

1.8.2 Batasan Penelitian

Batasan penelitian merupakan skop atau ruang lingkup penelitian. Dimana hal ini dibuat agar penelitian tidak terlalu luas dan juga tidak terlalu sempit sehingga proses penteorian mengikuti penelitian yang memenuhi ketepatannya. Batasan penelitian ini yaitu melihat respon Garuda Indonesia terhadap pengurangan emisi karbon. Sedangkan batasan waktu dari penelitian ini sejak tahun 2010 – 2015.

⁴⁸ Yanuar Ikbar, *Metode Penelitian Sosial Kualitatif*, PT Refika Adiatama; Bandung, Hal 114

⁴⁹ Yanuar Ikbar, Hal 115

1.8.3 Unit dan Tingkat Analisis

Unit analisis merupakan unit yang didalamnya ada variable independen dan variable dependen dengan melihat karakteristik dari unit analisis tersebut. Dalam penelitian ini ada variabel yang mampu menjelaskan hubungan antara variabel dependen dan independen yakni variabel intervening. Variabel intervening pada penelitian ini yakni ICAO sebagai organisasi yang dimandatkan oleh rezim UNFCCC untuk penerapan penurunan emisi karbon sektor penerbangan. Unit analisisnya adalah maskapai Garuda Indonesia, sedangkan unit eksplanasi adalah rezim UNFCCC sebagai aturan yang mengatur mengenai reduksi emisi karbon dan tingkat analisisnya adalah sistem internasional.

1.8.4 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan data primer dengan melakukan wawancara langsung dengan perusahaan maskapai Garuda Indonesia dalam hal ini akan mewawancarai Bapak David Wibisono selaku Senior Manager *Occupational Safety, Health & Environment* Garuda Indonesia. Selain itu didukung dengan dokumen dan publikasi – publikasi yang dikeluarkan oleh ICAO, IATA, maskapai Garuda Indonesia dan Kementerian Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jendral Perhubungan Udara. Pengambilan sampel oleh peneliti menggunakan metode *purposive sampling*, dimana metode ialah metode dengan pengambilan sampel dipilih oleh peneliti berdasarkan

relevansi dengan isu yang dipilih oleh peneliti.⁵⁰ Selain itu, data ini juga didukung dengan data sekunder berupa berita – berita, artikel dan jurnal.

Teknik yang dilakukan dalam pengumpulan data yaitu mencari dan mempelajari sumber – sumber informasi terkait dengan topik penelitian. Dalam langkah pertama ini berupa studi kepustakaan dengan mempelajari penelitian sebelumnya. Kemudian, penelitian ini dilanjutkan dengan melakukan wawancara dengan pihak maskapai Garuda Indonesia. Dalam wawancara ini, peneliti akan melakukan wawancara dengan narasumber terkait dengan isu atau permasalahan yang diangkat dalam penelitian. Teknik terakhir yang dilakukan setelah data terkumpul yaitu mendiskripsikan dan menganalisis data dengan menggunakan konsep yang sudah dijelaskan sebelumnya.

1.8.5 Teknik Analisis Data

Pada bagian ini merupakan analisis data dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber. Bagian ini akan ada banyak data yang diperoleh peneliti dalam proses analisis data. Setelah mempelajari dan menelaah data tersebut, langkah selanjutnya adalah reduksi data. Langkah ini dilakukan untuk membuat abstraksi, yaitu usaha untuk membuat rangkuman yang inti, proses, dan pernyataan – pernyataan yang perlu dijaga untuk tetap berada didalamnya. Langkah selanjutnya menyusun data dalam satuan – satuan yang kemudian dikategorisasi pada langkah selanjutnya. Setelah itu, data akan melalui proses koding dengan tahap akhir dari analisis data adalah memeriksa keabsahan data. Pada tahap ini barulah dilakukan

⁵⁰ Palys, T. *Purposive Sampling*, eds M. Given, The Sage Encyclopedia of Qualitative Research Methods, vol 2, Sage: Los Angeles; 2008, hal 697

penafsiran data dalam mengolah hasil sementara untuk dijadikan teori substantif dengan menggunakan metode tertentu.⁵¹

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teori dan konsep rezim dan aeropolitik sebagai teori yang mengantarkan peneliti pada isu yang diteliti. Sedangkan teori yang digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian adalah teori kepatuhan. Berdasarkan teori dan konsep yang dijabarkan sebelumnya, penelitian ini berangkat dari rezim perubahan iklim. Perkembangan dari rezim ini yang melibatkan ICAO sebagai organisasi penerbangan sipil internasional didalamnya. Selanjutnya melalui ICAO melibatkan IATA sebagai asosiasi maskapai penerbangan internasional. Dengan demikian, IATA dan anggota ikut serta dalam penurunan emisi gas rumah kaca pada sektor penerbangan sipil. Indonesia sebagai negara anggota ICAO ikut serta dalam aksi penurunan emisi gas rumah kaca dengan mengaplikasikan enam pilar kebijakan penurunan emisi karbon yang akan berdampak pada perusahaan penerbangan sipil di Indonesia. Selanjutnya aturan yang di implementasikan oleh Kementerian Perhubungan melalui kebijakan enam pilar menargetkan maskapai penerbangan komersil di Indonesia, salah satunya Garuda Indonesia. Untuk mengukur kepatuhan Garuda Indonesia, penulis menggunakan indikator yang nantinya diklasifikasi dalam kedalam kategori variabel logika kepatuhan dan konsekuensi. Variabel kepatuhan jika diturunkan bisa diklasifikasi dalam beberapa indikator diantaranya norma, perilaku, identitas sosial, implementasi aturan, internasionalisasi aturan tersebut. Selanjutnya variabel konsekuensi diklasifikasi

⁵¹ Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosadakarya; Bandung, Hal 189 – 207

kedalam beberapa indikator diantaranya adalah *result of explicit, instrumental calculation, relative cost and benefits, conscioussness*.⁵² Kedua variabel tersebut bisa melihat apakah Indonesia dalam hal ini respon Garuda Indonesia terhadap rezim UNFCCC.

1.9 Sistematika Penelitian

BAB I PENDAHULUAN

Bagian ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, studi pustaka, kerangka konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II PENERAPAN REZIM UNFCCC MELALUI ICAO

Menjelaskan penerapan rezim UNFCCC, dimana didalamnya berisi awal munculnya rezim UNFCCC hingga agenda setting dalam perumusan Protokol Kyoto. Selain itu, bab ini juga memaparkan emisi sektor kabon yang dimasukkan dalam Protokol Kyoto dengan menyerahkan tanggung jawab dibawah ICAO, selanjutnya ICAO sebagai organisasi internasional menerapkan ke negara anggota dalam upaya pengurangan emisi karbon sektor penerbangan.

BAB III PENERAPAN PENGURANGAN EMISI KARBON OLEH MASKAPAI GARUDA INDONESIA MELALUI REGULASI ATURAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN INDONESIA

⁵² Irfan Hamami, *Analisa Kepatuhan Indonesia terhadap Mekanisme Internasional Enviromental Regimes (REDD+) pada tahun 2007 – 2012*. Universitas Brawijaya; 2013. hal 8

Bagian ini memaparkan penerapan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia melalui regulasi aturan mengenai penurunan emisi gas buang sektor penerbangan. Selain itu, juga memaparkan respon Garuda Indonesia dalam isu perubahan iklim.

BAB IV KEPATUHAN GARUDA INDONESIA TERHADAP PENERAPAN PENGURANGAN EMISI KARBON SEKTOR PENERBANGAN.

Bagian ini menganalisis respon Garuda Indonesia yang nantinya akan diklasifikasi kedalam bentuk kepatuhan terhadap pengurangan emisi karbon sektor penerbangan..

BAB V PENUTUP

Bagian ini terdiri kesimpulan penelitian serta saran.



Peta Pemikiran

