

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Suatu negara, menurut Konvensi Montevideo tahun 1933 tentang hak dan kewajiban negara, dapat dikatakan sebagai suatu negara apabila telah memenuhi beberapa syarat. Dalam *Article 1* disebutkan bahwa “*The state as a person of international law should possess the following qualifications: (a) a permanent population; (b) a defined territory; (c) government; and (d) capacity to enter into relations with the other states.*” Dalam syarat tersebut jelas disebutkan bahwa wilayah merupakan hal yang harus ada dalam suatu negara. Wilayah tersebut dapat berupa wilayah daratan, wilayah laut yang terdiri atas wilayah laut territorial dan laut pedalaman, juga ruang udara. Wilayah udara suatu negara ialah ruang udara yang ada di atas wilayah daratan, wilayah laut pedalaman, wilayah laut territorial dan wilayah laut negara kepulauan negara tersebut.¹ Dalam wilayah-wilayah tersebut, negara Indonesia memegang kekuasaan negara tertinggi atau yang lebih dikenal dengan hak untuk melaksanakan kedaulatan di wilayah tersebut. Negara berdaulat sampai ke langit

¹ Sugeng Istanto, 2014, *Hukum Internasional*, Penerbit Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, hlm. 58

atau “*usque ad coelum*”.² Kedaulatan negara itu terutama berhubungan dengan hak penerbangan pesawat terbang asing di wilayah udara tersebut.

Setiap negara memiliki kedaulatan di wilayah daratan, laut, dan ruang udaranya, maka negara tersebut juga memiliki hak untuk mengatur dan menentukan hukumnya di wilayah-wilayah tersebut. Kedaulatan yang dimiliki Indonesia atas wilayahnya bersifat absolut dan eksklusif sehingga tidak dapat diganggu gugat dan tidak dapat dicampuri oleh hukum negara lain. Karena kedaulatan itu pula, Indonesia memiliki hak untuk mengatur apakah kapal laut atau pesawat udara asing dapat masuk ke wilayah Indonesia dan bagaimana prosedur untuk dapat masuk ke wilayah Indonesia. Lingkup yurisdiksi territorial suatu negara berdasarkan Konvensi Chicago 1944 adalah batas ke atas sampai tidak terbatas dan ke bawah pusat bumi, sepanjang dapat dieksploitasi.³

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS) mengakui status Indonesia sebagai negara kepulauan seperti yang ditetapkan dalam ketentuan *Article 53* tentang *right of archipelagic sea lanes passage* yang mengharuskan Indonesia menentukan alur laut kepulauan yang dapat dilewati oleh kapal laut dan pesawat udara asing secara terus-menerus dan langsung serta secepat mungkin. Selanjutnya mengenai hal ini dituangkan ke dalam ketentuan Pasal 1 butir 8 Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia bahwa alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat

² *Ibid.*

³ Agus Pramono, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Penerbit Ghalia Indonesia, Bogor, hlm. 13.

udara asing di atas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut territorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif lainnya. Kemudian diatur kembali dalam ketentuan Pasal 2 Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang ditetapkan yaitu bahwa kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut bebas atau Zona Ekonomi Eksklusif ke bagian lain laut bebas atau Zona Ekonomi Eksklusif melintasi laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia. Hal ini dapat dilakukan untuk mengatur masuknya kapal laut asing di alur laut kepulauan Indonesia karena UNCLOS 1982 sendiri mengenal adanya hak lintas damai yang dapat dilakukan oleh kapal laut asing di wilayah laut negara kepulauan seperti Indonesia. Hak lintas damai di alur laut kepulauan Indonesia dilakukan oleh kapal laut asing tanpa perlu meminta izin kepada negara pantai melainkan hanya memberi tanda untuk lewat dan secara terus-menerus dan dengan cepat serta dengan cara damai yaitu tidak melakukan hal-hal yang dilarang seperti menyelundupkan narkoba, budak untuk diperdagangkan, dan lain-lain.

Sedikit berbeda dengan hukum yang berlaku di wilayah laut yang tunduk pada UNCLOS 1982, ruang udara Indonesia tunduk pada *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*. Hal ini diiringi oleh masuknya Indonesia sebagai anggota *International Civil Aviation Organization* yang dengan kata lain Indonesia menyatakan diri tunduk pada *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*. Dalam *Article 1 Chicago Convention on International Civil Aviation 1944* mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif di ruang udaranya.⁴ Terdapat perbedaan yang fundamental antara hukum udara dengan hukum internasional tradisional (khususnya hukum laut) bahwa yurisdiksi di ruang udara di atas perairan (laut) territorial tidak dikenal adanya *innocent passage* bagi pesawat udara, tidak seperti halnya bagi kapal-kapal laut di perairan (laut) *territorial* meskipun dalam UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa alur laut kepulauan juga diperuntukkan bagi pesawat udara. Walaupun tidak mengenal hak lintas damai, pesawat asing yang melakukan penerbangan tidak berjadwal masih dapat memiliki hak lintas di ruang udara negara manapun seperti yang tertuang dalam *Article 5 Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*, pesawat asing tersebut boleh mendarat di suatu negara tetapi bukan untuk menurunkan atau menaikkan penumpang tetapi hanya untuk melakukan hal-hal yang bersifat teknis seperti mengisi bahan bakar dan harus tunduk pada aturan negara kolong. Sedangkan

⁴ Saefullah Wiradipradja, 2014, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I Hukum Udara*, Penerbit P.T. Alumni, Bandung, hlm. 118.

untuk penerbangan berjadwal menurut *Article 6 Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*, harus meminta izin kepada negara kolong dan dengan mematuhi ketentuan yang dibuat oleh negara kolong. Izin yang diberikan ini berkaitan dengan hubungan diplomatik yaitu dapat didasarkan pada prinsip resiprositas atau timbal balik antara suatu negara dengan negara lain.

Meskipun dikatakan memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif, nyatanya ruang udara Indonesia masih terjadi pelanggaran kedaulatan oleh pesawat udara asing, baik pesawat asing sipil maupun pesawat militer asing yang tidak jarang membuat militer Angkatan Udara Indonesia melakukan tindakan untuk mempertahankan kedaulatan negara Indonesia. Sebagai contoh, pada 22 Oktober 2014 pesawat sipil asing dengan nomor penerbangan VHR5S yang dipaksa turun di Bandara Sam Ratulangi Manado dan pada 28 Oktober 2014 pesawat sipil jenis Cessna yang masuk tanpa izin dipaksa turun di Bandara Supadio Pontianak.⁵

Masih adanya pelanggaran kedaulatan yang dilakukan oleh pesawat sipil asing memang masih dapat dikatakan tidak begitu mengancam keamanan di Indonesia, namun meskipun demikian, Indonesia harus bersikap tegas untuk mempertahankan kedaulatan negara dan demi alasan keamanan dan pertahanan juga alasan ekonomis. Apabila Indonesia tidak melakukan upaya tegas, pesawat asing akan semakin menganggap kedaulatan Indonesia lemah dan mudah

⁵ Leo Prima Yuhersaputra, Pesawat Asing yang Masuk Indonesia Tanpa Izin Bakal Didenda 2 Miliar, <http://www.tribunnews.com/regional/2014/10/31/pesawat-asing-yang-masuk-indonesia-tanpa-izin-bakal-didenda-rp-2-miliar>.

dimasuki oleh pesawat-pesawat asing. Masih adanya pesawat sipil asing yang masuk ke wilayah udara Indonesia tanpa izin menimbulkan indikasi bahwa Indonesia masih kurang tegas dalam memberi sanksi bagi pelanggaran yang terjadi di ruang udara.

Penegakan kedaulatan di ruang udara Indonesia juga masih terbilang sulit dan memiliki banyak kendala salah satunya adalah masih rendahnya perkembangan teknologi yang dapat digunakan dalam mengindikasikan adanya pesawat asing yang masuk di Indonesia tanpa izin. Skadron Udara 11 Lanud Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan mencatat pelanggaran batas wilayah udara paling banyak dilakukan pesawat militer dan pesawat tanpa jadwal dari negara lain.⁶ Pesawat-pesawat tersebut memanfaatkan daerah-daerah yang tidak terpantau oleh *ground radar*. Pesawat-pesawat asing yang melakukan pelanggaran mencari celah yang dapat digunakan untuk memasuki wilayah Indonesia tanpa izin. Karena Indonesia memiliki wilayah yang luas perlu adanya peningkatan pertahanan untuk memperkecil celah masuknya pesawat asing tanpa izin di wilayah Indonesia yang akan mengganggu keamanan dan pertahanan di Indonesia.

⁶ Ibnu Hariyanto, TNI AU Bicara Soal Pelanggaran Wilayah Udara Makassar, <https://news.detik.com/berita/d-3459942/tni-au-bicara-soal-pelanggaran-wilayah-udara-makassar>.

B. Rumusan Masalah

Bagaimanakah penegakan hukum Indonesia di ruang udaranya berkaitan dengan masuknya pesawat udara sipil asing berdasarkan *Article 1 Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui penegakan hukum Indonesia di ruang udaranya berkaitan dengan masuknya pesawat udara sipil asing berdasarkan *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dalam penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah untuk perkembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu hukum yang berkaitan dengan hukum ruang udara internasional yaitu tentang kedaulatan negara di ruang udara dan cara mempertahankan kedaulatan tersebut.
2. Manfaat praktis dari penelitian ini adalah:
 - a. Bagi pemerintah, agar menjadi bahan masukan untuk menindak pelanggaran yang terjadi di ruang udara Indonesia.

- b. Bagi masyarakat, untuk memberi informasi kepada masyarakat luas akan pentingnya pertahanan negara khususnya di ruang udara Indonesia.
- c. Bagi penegak hukum, khususnya yang berwenang untuk melindungi wilayah ruang udara di Indonesia, agar dapat mempertahankan kedaulatan Indonesia di wilayah ruang udara.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian dengan judul Penegakan hukum di ruang udara Indonesia terhadap masuknya pesawat udara sipil berkaitan dengan Konvensi Chicago 1944 merupakan hasil karya asli, bukan duplikat atau plagiat dari hasil karya lain. Adapun beberapa karya yang membahas dengan tema yang sama tetapi terdapat perbedaan khususnya mengenai rumusan masalah, tujuan penelitian dan hasil yang diperoleh.

Berikut ini adalah beberapa skripsi tersebut:

1. Disusun oleh : Robi Purwanto
Judul : Efektivitas Tindakan *Forcedown* Terhadap *Black Flight* Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia
NPM : B11113009
Instansi : Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Tahun : 2017

Rumusan Masalah :

- a. Bagaimana proses penegakan hukum terhadap pelanggaran di ruang udara melalui *Black Flight*?
- b. Bagaimana efektivitas tindakan *forcedown black flight* di Indonesia?

Hasil Penelitian :

- a. Proses penegakan hukum terhadap pelanggaran di wilayah ruang udara yang dilakukan oleh pesawat sipil asing negara kolong atas hak berdaulatnya dapat melakukan tindakan intersepsi, dan tindakan *forcedown*. Tindakan tersebut berdasarkan prinsip kemanusiaan dan kedaulatan sebagaimana diatur dalam Pasal 3 bis Konvensi Chicago. Mengenai prosedur *forcedown* tersebut diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang Penerbangan. Negara kolong juga berhak melakukan pengejaran (tindakan *hot pursuit*) sebagaimana diatur UNCLOS III dalam pasal 414, tindakan *hot pursuit* tersebut segera diberhentikan apabila melewati batas kedaulatan negara lain.
- b. Mengenai efektivitas tindakan *forcedown*, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:
 - 1) Dalam hal sanksi Administratif terhadap tindakan *black flight*, pengenaan biaya *landing fee* yang diterapkan atas dasar SKEP/195/IX/2008, tidak efektif karena tidak sesuai dengan Undang-Undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009 dan biaya Operasional untuk melakukan tindakan *intersepsi* dan *forcedown*.

- 2) Proses penegakan hukum dalam hal penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran di wilayah ruang udara tidak efektif, proses penyidikan dan penyelidikan melibatkan PPNS, tidak melibatkan TNI Angkatan Udara yang mempunyai kompetensi terhadap pelanggaran di ruang wilayah udara.
- 3) Tindakan *forcedown* terhadap Penerbangan Sipil Asing efektif penerapannya, karena memperhatikan prinsip keselamatan, kemanusiaan dan kedaulatan. Jika pelanggaran tersebut dilakukan oleh Pesawat Militer Asing, maka dapat dilakukan dengan tindakan intersepsi dan *forcedown* jika tidak melakukan tindakan perlawanan, jika Pesawat Militer Asing tersebut melakukan tindakan *maneuver*, maka sebagai bentuk pertahanan diri, maka negara kolong dapat melakukan tindakan kekerasan dengan cara penembakan pesawat.

2. Disusun oleh : Rezi Dian Havisha

Judul : Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Internasional dan Hukum Nasional

NPM : BP.1310111114

Instansi : Fakultas Hukum Universitas Andalas

Tahun : 2018

Rumusan Masalah :

- a. Bagaimana pengaturan Hukum Internasional dan Hukum Nasional mengatur pelanggaran wilayah udara?
- b. Bagaimana penegakkan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara Indonesia?

Hasil Penelitian :

- a. Pelanggaran wilayah udara menurut hukum internasional, merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan negara di atas wilayah udara bersifat mutlak, siapapun yang melewati wilayah udara negara kolong harus memiliki izin terlebih dahulu sesuai dengan Pasal 2 Konvensi Chicago 1944. Sedangkan hukum nasional walaupun menyatakan bahwa negara berdaulat atas wilayah ruang udara, tetapi pelanggaran wilayah udara hanya dimaknai sebagai melanggar perizinan masuk wilayah udara saja, bukan pelanggaran terhadap kedaulatan negara di wilayah udara sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 66 Tahun 2015.
- b. Penegakan hukum terhadap pelanggaran di wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat udara asing, negara kolon atas hak berdaulatnya dapat melakukan tindakan intersepsi, dan tindakan *forcedown*. Tindakan tersebut berdasarkan prinsip kemanusiaan dan kedaulatan, tindakan intersepsi dan *forcedown* terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat udara asing harus bersikap bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. Pilihan untuk putar balik atau mematuhi perintah

mendarat di bandara yang diperintahkan oleh pesawat penyergap serta senantiasa melakukan komunikasi dengan otoritas bandara merupakan keputusan yang terbaik untuk mencegah dilakukannya tindakan kekerasan terhadap pesawat apapun yang tertangkap melanggar wilayah negara kolong. Sebagaimana diatur dalam Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944. Mengenai prosedur forcedown tersebut diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

3. Disusun oleh : Rahayu Saraswati Herlambang

Judul : Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian *Flight Information Region* (FIR) Indonesia-Singapura di Kepulauan Natuna Ditinjau dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia

NPM : 120510810

Instansi : Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Tahun : 2016

Rumusan Masalah :

Bagaimanakah kajian yuridis mengenai perjanjian *Flight Information Region* (FIR) Indonesia-Singapura di Kepulauan Natuna ditinjau dari Konvensi Chicago Tahun 1944?

Hasil Penelitian :

Pada dasarnya Perjanjian *Flight Information Region* telah diisyaratkan dalam Konvensi Chicago 1944 *Chapter IV Measures To*

Facilitate Air Navigation on Article 22 Facilitation of formalities yang menyatakan bahwa setiap negara kontrak setuju untuk menerapkan segala tindakan dalam prakteknya, dengan adanya peraturan khusus atau dengan cara lain, untuk mempermudah dan mempercepat navigasi pesawat di wilayah negara kontrak. Selain dalam Article 22 Konvensi Chicago Tahun 1944, *Chapter XV Airports And Other Air Navigation Facilities On Article 68 Designation Of Routes And Airports* Konvensi Chicago Tahun 1944 mengisyaratkan adanya perjanjian khusus untuk memenuhi pengaturan di bidang udara namun tetap harus mengindahkan segala ketentuan dalam Konvensi Chicago Tahun 1944 serta menghormati segala rute yang telah ditetapkan oleh negara-negara kontrak dan disetujui oleh *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.

Melihat perkembangan di bidang udara semakin besar sehingga lahir ketentuan *Annex* untuk melengkapi pengaturan internasional di bidang udara. Dalam ketentuan Annex 11 paragraf 2.1 Konvensi Chicago 1944 memberikan dasar hukum yang kuat terhadap Perjanjian Flight Information Region, ketentuan *Annex 11* paragraf 2.1 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa negara kontrak akan menentukan wilayah yurisdiksi negara kontrak, bagian-bagian dari wilayah udara dan aerodromes dengan menyediakan pelayanan lalu lintas udara. Pelayanan lalu lintas tersebut didirikan dan diberikan sesuai dengan ketentuan *Annex 11* Konvensi Chicago 1944, kecuali bahwa, dengan kesepakatan bersama, negara dapat

mendelegasikan ke negara lain tanggung jawab untuk dan menyediakan layanan lalu lintas udara. Ketentuan *Annex 11* paragraf 2.1 menjelaskan jika suatu negara mendelegasikan ruang udaranya kepada negara lain, maka tanggung jawab terhadap pengelolaan tersebut di atas territorial negara yang bersangkutan, tidak akan mengesampingkan kedaulatan negara yang mendelegasikan. Dengan kata lain, negara lain yang mengelola hanya terbatas pada permasalahan teknis dan operasional, dan tidak akan keluar dari konteks keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas yang menggunakan airspace tersebut dan selanjutnya dibutuhkan suatu perjanjian antara kedua belah pihak yang berisi persyaratan-persyaratan tentang pelayanan yang mencakup fasilitas dan tingkat pelayanan yang akan diberikan.

F. Batasan Konsep

1. Penegakan Hukum merupakan pelaksanaan konkrit yang dilakukan setelah tahap pembuatan hukum dalam kehidupan masyarakat sehari-hari.⁷
2. Ruang Udara yang merupakan Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.⁸
3. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.⁹

⁷ Satjipto Rahardjo, 2014, Ilmu Hukum, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 191.

⁸ Lihat Pasal 1 butir 2 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁹ *Ibid*, Pasal 1 butir 8.

4. Pesawat Udara Sipil Asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan negara asing.¹⁰

G. Metode Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diteliti, maka digunakan penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang dilakukan atau berfokus pada norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan yang mempunyai relevansi dengan permasalahan dalam penelitian ini dan perjanjian-perjanjian internasional yang berlaku universal atau yang sudah diterapkan di Indonesia, serta menggunakan data sekunder berupa bahan-bahan hukum yang diperoleh dari pendapat para ahli hukum dan pihak yang berwenang baik secara lisan maupun tertulis serta buku-buku lainnya yang relevan dengan penelitian ini.

1. Sumber Data

Jenis penelitian hukum normatif menggunakan data berupa data sekunder yang terdiri atas:

a. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang relevan dengan penelitian hukum ini dan terdiri dari:

¹⁰ *Ibid*, Pasal 1 butir 9.

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*
- 3) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- 4) Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

b. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder adalah meliputi buku, jurnal/makalah, hasil penelitian, artikel, internet, serta pendapat hukum dari ahli hukum yang berkaitan dengan Penegakan Hukum di Ruang Udara Indonesia Terhadap Masuknya Pesawat Udara Sipil Asing Berkaitan dengan Konvensi Chicago 1944.

2. Cara Pengumpulan Data

Studi Kepustakaan, yaitu dengan mempelajari bahan hukum primer mengenai Penegakan Hukum di Ruang Udara Indonesia Terhadap Masuknya Pesawat Udara Sipil Asing Berkaitan dengan Konvensi Chicago 1944 dan bahan hukum sekunder yang meliputi buku, jurnal, artikel, maupun hasil penelitian yang relevan dengan penelitian ini.

3. Analisis Data

Keseluruhan bahan hukum primer yang diperoleh dari berbagai sumber dikumpulkan menjadi satu dan lengkap, selanjutnya disistematiskan atau disusun secara teratur dan bertahap. Metode yang dipergunakan dalam menganalisis bahan hukum primer adalah kualitatif, yaitu analisis yang

dilakukan dengan memahami data atau merangkai data yang telah dikumpulkan secara sistematis, sehingga diperoleh suatu gambaran mengenai masalah atau keadaan yang diteliti.

4. Proses Berpikir

Proses berpikir yang digunakan secara deduktif, yaitu bertolak dari proposisi umum yang kebenarannya telah diketahui (diyakini/aksiomatik) dan berakhir pada suatu kesimpulan (pengetahuan baru) yang bersifat khusus.

H. Sistematika Penulisan Hukum/Skripsi

Sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi uraian mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, batasan konsep, metode penelitian, dan sistematika penulisan hukum/skripsi.

BAB II PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi uraian mengenai konsep kedaulatan di ruang udara, pelanggaran dan upaya yang dapat dilakukan dalam penegakan hukum di ruang udara Indonesia, dan uraian mengenai kendala/masalah yang dihadapi penegak hukum dalam upaya penegakan hukum di ruang udara.

BAB III PENUTUP

Pada bab ini berisi uraian mengenai kesimpulan dan saran dari pembahasan yang telah dijelaskan sebelumnya mengenai penegakan hukum di ruang udara Indonesia.

