

BAB I

PENDAHULUAN

Uni Eropa, European Union atau EU adalah sebuah organisasi antar-pemerintahan dan supra-nasional, yang terdiri dari negara-negara Eropa, yang sejak 1 Januari 2007 telah memiliki 27 negara anggota. Persatuan ini didirikan atas nama tersebut di bawah Perjanjian Uni Eropa yang lebih dikenal dengan Perjanjian Maastricht pada 7 Februari 1992. Setelah itu terbentuk juga European Economic Community didirikan oleh Perjanjian Roma pada 25 Maret 1957 dan di implementasikan pada 1 Januari 1958, yang kemudian Komunitas tersebut berubah menjadi Masyarakat Eropa yang merupakan pilar pertama dari Uni Eropa. Secara resmi dikukuhkan sebagai Uni Eropa pada 1 November 1993.¹

A. Alasan Pemilihan Judul

Sejak dikukuhkan secara resmi menjadi Uni Eropa pada 1 November 1993. Kesamaan budaya, ekonomi, politik, ideology dan geografis merupakan dasar yang menjadi Uni Eropa sebagai satu kesatuan. Terbentuknya Uni Eropa pada awalnya dikarenakan ekonomi, dengan terbentuknya Uni Eropa diharapkan dapat memberikan perubahan untuk kemajuan ekonomi. Sekaligus diharapkan dapat menjadikan Uni Eropa sebagai salah satu kekuatan perekonomian yang cukup berpengaruh di dunia internasional.

¹ Uni Eropa terdapat di <http://www.wikipedia.com/unieropa//>

Salah satu cara untuk dapat memperkuat keadaan perekonomiannya dan juga pengaruhnya dalam perekonomian internasional, Uni Eropa melakukan banyak kerjasama dengan negara-negara lain. Kerjasama itu dilakukan antar negara anggotanya maupun dengan negara-negara diluar anggotanya. Kerjasama yang dilakukan Uni Eropa diluar negara anggotanya terhadap negara-negara berkembang di kawasan Asia, khususnya Asia Tenggara dan salah satunya adalah Republik Indonesia.

Hubungan Indonesia-Uni Eropa yang terjalin selama ini dapat dikatakan harmonis. Dalam konteks hubungan dengan Uni Eropa, Indonesia sebenarnya sudah membina kerjasama harmonis dengan negara-negara anggota Uni Eropa. Sektor perdagangan dan investasi merupakan unsur penting kerjasama Indonesia-Uni Eropa. Indonesia berpendapat bahwa Uni Eropa merupakan mitra komprehensif, sama halnya Uni Eropa berpendapat demikian.

Komisi Eropa mengumumkan rekomendasi para ahli keselamatan udara Uni Eropa, seluruh maskapai penerbangan Indonesia yang totalnya 51 maskapai dilarang terbang ke negara-negara Uni Eropa mulai 6 Juli 2007. Keselamatan penerbangan di Indonesia dianggap belum memenuhi standarisasi keselamatan internasional. Hubungan kedua pihak yang selama ini harmonis dan dalam beberapa tahun terakhir ini mengalami peningkatan yang cukup signifikan sebagai salah satu mitra utama diberbagai bidang pada akhirnya menimbulkan berbagai masalah yang harus diatasi secara optimal oleh kedua pihak tersebut.

Berdasarkan alasan diatas, maka penulis memberi judul sebagai berikut :
Hubungan Diplomatik Indonesia – Uni Eropa (Studi Kasus: Larangan Terbang Maskapai Penerbangan Indonesia di Wilayah Uni Eropa oleh Komisi Eropa) dalam penelitian ini.

B. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan skripsi yang diberi judul : Hubungan Diplomatik Indonesia – Uni Eropa (Studi Kasus: Larangan Terbang Maskapai Penerbangan Indonesia di Wilayah Uni Eropa oleh Komisi Eropa) adalah :

Pertama : Penulisan ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang obyektif tentang hubungan diplomatik Indonesia – Uni Eropa sekaligus larangan yang dikeluarkan oleh Komisi Eropa.

Kedua : Penulisan ini dimaksudkan untuk menerapkan teori-teori yang telah dipelajari di bangku kuliah serta dimaksudkan untuk memenuhi syarat akhir dalam menyelesaikan studi pada jenjang kesarjanaan pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

C. Latar Belakang Masalah

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi dan sosial politik suatu negara. Karena itulah, dalam kehidupan masyarakat modern, transportasi merupakan faktor yang sangat menentukan. Transportasi kerap disebut sebagai urat nadi perekonomian. Bahkan transportasi juga telah menjadi acuan utama dalam melihat wajah suatu bangsa atau negara.²

Sejak dimulainya industri penerbangan atau maskapai penerbangan merupakan salah satu model transportasi yang mengklaim bahwa memiliki tingkat keamanan yang cukup baik, dengan kata lain memiliki tingkat eror yang kecil dibandingkan dengan model transportasi lainnya. Selain itu juga model transportasi penerbangan sangat efektif dalam hal efisiensi waktu tempuh dibandingkan dengan model transportasi lainnya.

Melihat perkembangan zaman untuk dapat bersaing kearah yang lebih baik maka pada tahun 1940 an Indonesia untuk pertama kalinya memiliki pesawat komersil yaitu Indonesian Airways, yang sekarang lebih dikenal dengan Garuda Indonesia. Maskapai Garuda Indonesia merupakan cikal bakal dari bisnis penerbangan di Indonesia, Garuda Indonesia sendiri sampai saat ini merupakan maskapai penerbangan milik negara.

² Sutha Karya, Indra, *Menyongsong Era Hubungan Internasional: Catatan Kecil Tentang Transportasi Laut dan Udara*, Kasatua Publishing, Jakarta 2003, hlm 11.

Garuda Indonesia mendapatkan konsesi monopoli penerbangan dari Pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1950 dan Koninklijke Nederlandsch Indie Luchtvaart Maatschappij (KNILM), perusahaan penerbangan nasional Hindia Belanda. Garuda adalah hasil joint venture antara Pemerintah Indonesia dengan maskapai Belanda Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM). Pada awalnya, Pemerintah Indonesia memiliki 50% saham dan selama 10 tahun pertama, perusahaan ini dikelola oleh KLM. Karena paksaan nasionalis, KLM menjual sebagian dari sahamnya di tahun 1954 ke pemerintah Indonesia.³

Pada tahun 1956 untuk pertama kalinya Garuda Indonesia membuka rute penerbangan internasional, diawali dengan penerbangan interasional ke Mekkah yang kemudian disusul dengan penambahan rute penerbangan internasional ke berbagai negara salah satunya ke Eropa pada tahun 1965 dimulai ke Belanda. Sejak saat itu lah sejarah penerbangan Indonesia-Eropa dimulai, maskapai penerbangan Garuda Indonesia dalam hal ini yang merupakan salah satu maskapai milik pemerintah memegang kendali penuh akan rute penerbangan internasional khususnya rute Eropa.

Garuda Indonesia yang menjadi satu-satunya maskapai penerbangan Indonesia yang menyediakan rute ke Eropa dalam hal ini ke berbagai negara di benua Eropa pada perjalanannya tidak banyak mendapatkan banyak masalah yang berarti dari Eropa maupun dari Otoritas Penerbangan setempat. Eropa percaya dan

³Garuda Indonesia Terdapat di http://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia

dapat dikatakan nyaman dengan pelayanan yang diberikan kepada konsumen Garuda Indonesia.

Keadaan seperti itu tetap berjalan baik walaupun pada tahun 2003 terdapat permasalahan internal yang ada di Garuda Indonesia namun hal ini dapat terselesaikan dengan baik sehingga tidak mengganggu penerbangan, baik domestik maupun internasional. Hingga tahun 2003 tercatat bertambahnya operator penerbangan di Indonesia menjadi 17, hanya tetap Garuda Indonesia yang melayani rute Internasional khususnya ke Eropa.

Sejak tahun 1962 sampai dengan tahun 2001 Indonesia merupakan anggota Dewan Tetap di International Civil Aviation Organization (ICAO), namun sejak tahun 2001 hingga sekarang Indonesia sudah tidak lagi menjadi anggota Dewan Tetap ICAO, hanya menjadi anggota biasa dalam ICAO.⁴

Kerjasama Indonesia-Uni Eropa sudah lama terjalin dengan baik. Sejalan dengan perubahan dan kepemimpinan di Indonesia, hubungan Indonesia-Uni Eropa tetap berjalan dengan baik di segala sektor, politik, keamanan, ekonomi, pendidikan, pariwisata dan lainnya. Di sektor ekonomi, tidak sedikit para investor yang berasal dari negara anggota Uni Eropa yang berinvestasi di dalam negeri. Perdagangan ekspor – impor pun berjalan dengan baik. Sektor lainnya seperti pendidikan, pariwisata dan lainnya juga mendapatkan perhatian dari kedua belah pihak.

⁴ Akses tanggal 29 April 2009, terdapat di <http://www.indonesia-icao.org/about.html>

Pada forum *Air Safety Committee (ASC)* 25 – 27 Juni 2007 yang merupakan forum pembahasan keselamatan penerbangan sekaligus menanggapi hasil temuan ICAO (*International Civil Aviation Organization*) mengenai Safety Oversight Audit yang dikenal sebagai *Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)*.

Pertemuan itu dihadiri oleh EASA (*European Aviation Safety Agency*) sebagai Otoritas penerbangan sipil UE dan juga *Directorate General for Transportation and Energi EU (DG TREN)*. Komisi Eropa yang dihadiri seluruh anggotanya, melalui European Commission (EC) No. 787/2007 mengumumkan bahwa seluruh maskapai penerbangan Indonesia yang totalnya 51 maskapai dilarang terbang ke Negara-negara Uni Eropa yang diberlakukan 6 Juli 2007.⁵

Komisi Eropa beranggapan bahwa standarisasi keselamatan penerbangan di Indonesia belum memenuhi standarisasi keselamatan penerbangan Internasional dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), seperti yang direkomendasikan oleh ICAO.⁶

Keberhasilan kedua belah pihak dalam menjalin kesepakatan bersama pada akhirnya terganggu dengan adanya larangan terbang seluruh maskapai penerbangan Indonesia di wilayah Uni Eropa. Hal ini sangat mengejutkan bagi pemerintah Indonesia.

⁵ Akses tanggal 20 April 2010, terdapat di : <http://www.beritadaerah.com>

⁶ *Ibid*

Keadaan tersebut sangat berpengaruh bagi Indonesia, baik dalam sektor ekonomi, pariwisata dan lainnya. Sektor pariwisata merasakan imbas yang sangat berarti dari kebijakan tersebut, industri pariwisata diperkirakan merugi hingga triliunan rupiah. Hubungan Indonesia - Uni Eropa otomatis terganggu dengan adanya kebijakan tersebut.

D. Pokok Permasalahan

Berdasarkan dari uraian latar belakang masalah tersebut di atas maka yang menjadi pokok permasalahan adalah Mengapa Komisi Eropa Melarang Maskapai Penerbangan Indonesia Terbang di Wilayah Uni Eropa ?

E. Kerangka Dasar Pemikiran

Untuk menjelaskan fenomena yang terjadi dan untuk mengetahui, Hubungan Diplomatik Indonesia – Uni Eropa (Studi Kasus: Larangan Terbang Maskapai Penerbangan Indonesia di Wilayah Uni Eropa oleh Komisi Eropa) menggunakan beberapa kerangka dasar teori sebagai acuan yaitu :

1. Proses Organisasi

Graham T. Allison mengajukan tiga model untuk mendeskripsikan proses pembuatan keputusan luar negeri yaitu :

Model I : Aktor Rasional

Model II : Proses Organisasi

Model III : Politik Birokratik

Model I yaitu Aktor Rasional, dalam model ini politik luar negeri dipandang sebagai akibat dari tindakan-tindakan aktor rasional, terutama suatu pemerintahan yang monolit, yang dilakukan dengan sengaja untuk mencapai suatu tujuan. Pembuatan keputusan politik luar negeri digambarkan sebagai suatu proses intelektual. Perilaku pemerintah dianalogikan dengan perilaku individu yang bernalar dan terkoordinasi. Dengan demikian, analisis politik luar negeri harus memusatkan perhatian pada penelaahan kepentingan nasional dan tujuan dari suatu bangsa, alternatif-alternatif haluan kebijaksanaan yang bias diambil oleh pemerintahnya, dan perhitungan untung rugi atas masing-masing alternatif tersebut.⁷

Model III yaitu Politik Birokratik, dalam model ini politik luar negeri dipandang bukan sebagai hasil dari proses intelektual yang menghubungkan tujuan dan sarana secara rasional. Politik luar negeri adalah hasil dari proses interaksi, penyesuaian diri dan perpolitikan diantara berbagai aktor dan organisasi. Melibatkan berbagai permainan tawar-menawar (*bargaining games*) di antara pemain-pemain dalam birokrasi dan arena politik nasional. Dengan kata lain, pembuatan keputusan politik luar negeri adalah proses sosial, bukan proses intelektual.⁸

Dari ketiga model tersebut model yang digunakan untuk mendeskripsikan proses pembuatan keputusan politik luar negeri dan untuk mengetahui Hubungan Diplomatik Indonesia – Uni Eropa (Studi Kasus: Larangan Terbang Maskapai

⁷ Mochtar Mas' oed, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi* (Jakarta: LP3ES,1990), hlm 234

⁸ *Ibid*, hlm 236

Penerbangan Indonesia di Wilayah Uni Eropa oleh Komisi Eropa) penulis menggunakan Model II yaitu Proses Organisasi.

Dalam model ini politik luar negeri dipandang sebagai hasil kerja suatu organisasi besar yang berfungsi menurut suatu pola perilaku. Pembuatan keputusan politik luar negeri bukan semata-mata proses intelektual, tetapi lebih merupakan proses mekanis. Pembuatan keputusan dilakukan dengan secara mekanik merujuk pada keputusan-keputusan yang telah dibuat dimasa lalu, prosedur rutin yang berlaku, atau pada peran yang ditetapkan bagi unit birokrasi itu. Ini lah pola perilaku yang disebut prosedur kerja baku (standard operating procedure). Dalam model ini digambarkan bahwa semua organisasi pemerintahan memiliki catatan tentang perilakunya dimasa lalu yang selalu bisa ditengok dan diulang kembali. Organisasi juga cenderung memiliki pedoman, buku petunjuk, atau semacam itu yang berisi cara bagaimana organisasi seharusnya menyelesaikan persoalan.⁹

Pada dasarnya model ini mengajukan tiga proposisi. Pertama, suatu pemerintahan adalah terdiri dari sekumpulan organisasi-organisasi yang secara longgar bersekutu dalam struktur hubungan yang mirip struktur feodal. Kedua, keputusan dan perilaku pemerintah bukan hasil dari proses penetapan pilihan secara rasional, tetapi sebagai output atau hasil kerja organisasi-organisasi besar yang bekerja menurut suatu pola perilaku baku. Ketiga, setiap organisasi yang memiliki prosedur kerja baku dan program serta bekerja secara rutin, umumnya akan berperilaku sama seperti perilakunya dimasa sebelumnya. Politik luar negeri

⁹ *Ibid*, hlm 235

menurut model ini harus diarahkan untuk menelaah unit analisis berupa output organisasi pemerintahan. Untuk menjelaskan perilaku politik luar negeri suatu negara menurut model ini, harus mengidentifikasi lembaga-lembaga pemerintah mana yang terlibat dan menunjukkan pola-pola perilaku organisasional yang melahirkan tindakan politik luar negeri.¹⁰

Proses Organisasi sangat menentukan hasil atau keputusan suatu negara dengan negara lain. Proses organisasi dapat memprediksi keputusan yang ada dengan melihat apa yang telah terjadi pada waktu sebelumnya. Larangan terbang maskapai penerbangan Indonesia di wilayah Uni Eropa sangat ditentukan oleh perilaku organisasi pemerintahan dalam hal ini Komisi Eropa.

Larangan terbang dari Komisi Eropa merupakan contoh dari proses organisasi, sebelum mengeluarkan keputusan Larangan terbang Komisi Eropa mendapatkan rekomendasi ahli keselamatan terbang internasional dalam hal ini International Civil Aviation Organization (ICAO) tentang kelayakan keselamatan penerbangan di Indonesia yang masih dianggap kurang memenuhi standar keselamatan internasional. ICAO melakukan safety oversight audit yang dikenal sebagai Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) tentang standarisasi keselamatan penerbangan internasional, dari hasil USOAP tersebut banyak temuan yang didapat oleh ICAO terhadap Indonesia khususnya pada tahun 2000, 2004 dan 2007. Terdapat 121 temuan tersebut merupakan keadaan penerbangan di Indonesia yang masih banyak terjadi kecelakaan penerbangan.¹¹

¹⁰ *Ibid*, hlm 236

¹¹ Akses tanggal 28 Juli 2008, terdapat di <http://www.detiknews.com/nospaceforpoliticalnegatiatio>

Dengan adanya rekomendasi tersebut Otoritas Penerbangan Eropa atau European Aviation Safety Agency (EASA) merespon dengan baik hasil rekomendasi tersebut, mengingat bahwa standarisasi keselamatan penerbangan Uni Eropa juga berdasarkan standarisasi keselamatan penerbangan Internasional yang ditetapkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO), yang kemudian diteruskan kepada DG TREN UE.

Selanjutnya diadakan forum untuk membahas keselamatan penerbangan sekaligus rekomendasi ICAO pada Air Safety Committee yang diadakan pada 25 – 27 Juni 2007, yang merupakan kewenangan Directorate General for Transportation and Energi EU (DG TREN). Forum tersebut dihadiri oleh Komisi Eropa dan 27 negara anggota UE dan juga EASA.

Dalam forum tersebut DG TREN memberikan penjelasan kepada Komisi Eropa dan 27 negara anggota, dalam forum itu dijelaskan tentang rekomendasi dan temuan ICAO terhadap keadaan penerbangan di Indonesia. DG TREN juga telah memberikan informasi kepada Pemerintah Indonesia dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara (DJU), namun tidak mendapatkan respon yang diharapkan guna perbaikan keselamatan penerbangan di Indonesia.

DG TREN berpendapat bahwa terdapat kelemahan keselamatan penerbangan yang serius pada 51 maskapai penerbangan di Indonesia, karena dinilai tidak memenuhi standarisasi keselamatan penerbangan Internasional yang diterapkan oleh ICAO yang merupakan rujukan keselamatan penerbangan Internasional.

Pembahasan tersebut difokuskan tentang hasil audit yang dilakukan oleh ICAO pada tahun 2007. 61% dari 69 temuan diantaranya terjadi pada tahun 2007, baik itu kecelakaan yang menimbulkan korban maupun insiden yang tidak menimbulkan korban. Hasil audit tersebut menunjukkan hal-hal penting mengenai keselamatan penerbangan di Indonesia, audit tersebut memberikan rekomendasi-rekomendasi yang harus dilakukan oleh otoritas penerbangan sipil di Indonesia dan juga hasil audit menyatakan bahwa implementasi dalam hal pengawasan keselamatan yang belum efektif dilakukan oleh Indonesia.

Dengan rekomendasi tersebut yang tentunya dijadikan rujukan atau pedoman oleh Komisi Eropa dan juga 27 negara anggota UE berpendapat bahwa keselamatan penerbangan di Indonesia belum memenuhi standarisasi Internasional.

Pada akhirnya mendapatkan persetujuan dan ditandatangani Komisioner DG TREN dan dituangkan menjadi EC Regulation No.787/2007, secara resmi UE atas persetujuan Parlemen UE melalui Komisi Eropa menyatakan bahwa seluruh maskapai penerbangan Indonesia dilarang terbang diwilayah UE mulai 6 Juli 2007.¹²

Dari keseluruhan anggota Uni Eropa yaitu 27 negara, hampir keseluruhan anggota setuju karena beralasan tentang keselamatan warga negara anggota Uni Eropa. Hanya Belanda yang mempermasalahkan keputusan tersebut, namun pada akhirnya Belanda pun setuju dengan keputusan tersebut. Mekanisme yang dianut

¹² Akses tanggal 20 April 2010, terdapat di <http://senandikahukum.wordpress.com/2008/tinjauan-hukum-atas-larangan-terbang-uni-eropa-terhadap-penerbangan-sipil-indonesia/>

Uni Eropa, adanya keputusan untuk melakukan larangan terbang terhadap maskapai negara tertentu cukup diusulkan oleh 2 negara, namun untuk mencabut pelarangan itu harus melibatkan keseluruhan anggota Uni Eropa yang terdiri dari 27 negara.¹³

Hubungan Indonesia dan Uni Eropa secara langsung sudah terjalin dengan baik, persoalan yang muncul akibat kurangnya atau perbedaan pendapat antar kedua belah pihak. Uni Eropa melalui Komisi Eropa melarang maskapai penerbangan Indonesia terbang di wilayah Uni Eropa. Persoalan tersebut harus diselesaikan sebaik – baiknya. Proses organisasi sangat menentukan penyelesaian persoalan tersebut. Proses atau kejadian yang sebelumnya terjadi hingga mengakibatkan larangan terbang sudah sepantasnya bersama-sama dicermati kembali, apakah terjadi kesalahan prosedur yang mengakibatkan itu semua. Proses mekanis dari awal hingga diberlakukannya larangan terbang oleh Komisi Eropa harus secepatnya diperbaiki. Sejak persoalan tersebut muncul Komisi Eropa telah memberikan prosedur peringatan untuk masalah keselamatan penerbangan di Indonesia. Sudah seharusnya pemerintah Indonesia merespon dengan baik kebijakan Komisi Eropa, agar citra keselamatan penerbangan Indonesia dianggap memenuhi standar keselamatan internasional. Sekaligus memperbaiki citra Indonesia dimata internasional.

¹³ Akses tanggal 6 maret 2008, terdapat di <http://www.google.com/garudadiharapkanbisaterbang>

F. Hipotesa

Berdasarkan teori dan konsep diatas dapat ditarik suatu hipotesa Mengapa Komisi Eropa mengeluarkan larangan terbang dikarenakan:

Pertama, Komisi Eropa berkesimpulan bahwa kondisi pesawat yang digunakan oleh maskapai penerbangan Indonesia dinilai tidak layak atau belum memenuhi standar keamanan internasional.

Kedua, prosedur penerbangan di Indonesia dinilai masih kurang baik, khususnya standarisasi keselamatan maskapai penerbangan di Indonesia belum memenuhi standar internasional.

Ketiga, masih lemahnya regulasi regulator dan belum sesuai standarisasi internasional dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan RI.

G. Jangkauan Penulisan

Jangkauan penulisan dalam penulisan ini adalah peristiwa yang dimulai dari tahun 2000 sampai tahun 2009 ini dengan menekankan peristiwa yang terjadi pada tahun 2007 sampai tahun 2009. Penulis juga tidak menutup kemungkinan menulis peristiwa yang terjadi di luar tahun-tahun tersebut.

H. Metode Pengumpulan Data

Dengan berdasarkan kerangka dasar pemikiran, kemudian ditarik suatu hipotesa yang akan dibuktikan melalui data empiris, penelitian ini menggunakan metode deduktif. Data-data dalam penulisan skripsi ini diperoleh melalui studi

literatur. Oleh karena itu, data yang akan diolah adalah data yang bersumber dari analisa data sekunder seperti : buku-buku ilmiah, jurnal-jurnal ilmiah, majalah-majalah, surat kabar-surat kabar, internet, maupun dokumen-dokumen lainnya yang ada pada penulis.

I. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang akan dibahas lebih lanjut lagi dalam tulisan skripsi ini sebagai berikut :

Bab I : Merupakan Bab Pendahuluan, yang akan menjelaskan hal-hal yang bersifat normatif, aturan-aturan baku penulisan ilmiah dan hal-hal yang berkaitan dengan kerangka pemikiran serta pembahasan. Pada bab ini juga terdapat Alasan Pemilihan Judul yaitu sebab-sebab penulis memilih judul skripsi ini. Tujuan penulisan yaitu untuk apa suatu skripsi dibuat, Latar Belakang Masalah yaitu menggambarkan masalah yang akan dibicarakan dalam skripsi ini, Pokok Permasalahan yaitu masalah apa yang akan dibahas, Kerangka Dasar Pemikiran yaitu berupa alat menganalisa atau alat yang dapat menjawab permasalahan yang terjadi, Hipotesa yaitu memuat jawaban umum dalam suatu penulisan skripsi, Jangkauan Penulisan yaitu memuat waktu dari kapan sampai kapan masa yang akan dibahas, dan Sistematika Penulisan yaitu berisi gambaran data-data yang akan dikembangkan atau ditulis dalam penelitian.

Bab II : membahas tentang sejarah kelahiran Uni Eropa (European Union) dan Komisi Eropa (Commission of The European Union)

Bab III : membahas tentang sejarah maskapai penerbangan Indonesia di Eropa, serta mengemukakan kepentingan Uni Eropa dengan larangan terbang

Bab IV : mengemukakan tentang faktor-faktor Komisi Eropa mengeluarkan larangan terbang, standarisasi keselamatan penerbangan Internasional dan Indonesia, sekaligus langkah-langkah yang ditempuh untuk dapat memperbaiki dan menyelesaikan masalah tersebut oleh kedua pihak.

Bab V : Mengemukakan tentang kesimpulan dari seluruh yang dikemukakan pada bab-bab sebelumnya.