

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Dalam kecenderungannya yang bersifat kodrati, manusia mengidamkan untuk mampu mengarungi lingkungan biosfirnya setelah daratan dan lautan.¹ Penerbangan pesawat udara pertama yang dilakukan oleh Wright bersaudara menunjukkan titik terang kepada cita-cita manusia untuk mengarungi lingkungan wilayah udara. Dalam era globalisasi, kemajuan teknologi dan komunikasi mengakibatkan aktifitas ekonomi tidak lagi terkungkung oleh batas negara², hal tersebut mempengaruhi kemajuan industri pesawat udara di Indonesia menjadi semakin pesat. Kemajuan tersebut ditunjukkan dengan data yang diperoleh IATA (*International Air Transport Association*) bahwa IATA memprediksikan Indonesia menduduki peringkat ke-empat negara yang mengalami pertumbuhan jumlah penumpang udara tercepat dari kurun waktu 2016 sampai dengan 2036.³ Oleh karena itu, Indonesia harus memastikan penumpang pesawat udara baik nasional maupun internasional merasakan kenyamanan dalam penerbangannya, sebagaimana diatur pada Pasal 3 huruf a Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi:

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

¹ T. Bambang Widarto, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar Dalam Perspektif Hukum Internasional dan Nasional*, cetakan II, Pusat Studi Hukum Militer, Jakarta, 2015, h. 12.

² Huala Adolf, *Hukum Ekonomi Internasional Suatu Pengantar*, cetakan V, Kemi Media, Bandung, 2011, h. 1.

³ IATA (1), “2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 billion” <<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>> diakses pada tanggal 26 September 2018 pukul 12:15.

- a. Mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat

Namun pada praktiknya, terdapat hal-hal yang tidak dapat dihindari dalam proses penerbangan yang dapat mengganggu keselamatan penumpang pesawat udara, salah satunya terkait dengan penumpang pesawat udara yang tidak mematuhi peraturan keselamatan disebut *unruly passenger* atau *disruptive passenger*.

Perilaku *unruly passenger* dibedakan oleh IATA dalam 4 (empat) tingkatan, yaitu:

- 1) *Disruptive behavior (verbal)*;
- 2) *Physical behavior*;
- 3) *Life-threatening behavior (or display a weapon)*;
- 4) *Attempted or actual breach of the flight crew compartment*.⁴

Pada tahun 2016, terdapat insiden yang dilakukan oleh *unruly passenger* terhadap satu dari 1.424 penerbangan.⁵ Sebagian besar laporan akan insiden tersebut adalah perlakuan *unruly passenger* tingkat pertama, yaitu *Disruptive behavior (verbal)*. Namun insiden tersebut dapat diselesaikan dengan baik oleh awak pesawat menggunakan pelatihan *de-escalation*, 12 persen dari laporan insiden tersebut adalah perlakuan *unruly passenger* tingkat kedua, yaitu *Physical Behavior* yang mencakup agresi fisik terhadap penumpang lain atau menyebabkan kerusakan terhadap pesawat udara dan 33 persen penyebab dari laporan tersebut merupakan pengaruh penggunaan obat-obatan dan alkohol. Namun, statistik yang dilakukan oleh IATA ini tidak mencakup seluruh maskapai penerbangan di seluruh dunia.⁶

⁴ *Ibid*, h. 28

⁵ IATA (2), *Fact Sheet*, 2015, h. 1

⁶ *Loc. Cit.*

Statistik tersebut menunjukkan bahwa *unruly passenger* sebenarnya merupakan masalah yang hanya melibatkan sebagian kecil dari penumpang pesawat udara secara keseluruhan. Namun kejadian *unruly passenger* cukup menciptakan ketidaknyamanan, mengancam keselamatan dan keamanan penumpang lain dan awak pesawat, dan tidak menutup kemungkinan dapat menyebabkan kerugian operasional dan biaya yang signifikan terhadap pesawat udara. Penulis berpendapat, diperlukannya pengaturan dan regulasi yang tegas terhadap *unruly passenger*.

Sebelumnya, tidak terdapat perhatian khusus terhadap *unruly passenger* baik secara internasional maupun nasional, namun dalam sesi ke-sembilannya, pada tahun 1953, Komite hukum ICAO (*International Civil Aviation Organization*) secara resmi mendirikan subkomite untuk meneliti permasalahan yang berkaitan dengan kejahatan di pesawat udara. Setelah itu, *draft* konvensi pertama ICAO atas status hukum pesawat udara dan dikembangkan pada tahun 1958, lalu ruang lingkupnya diperluas pada tahun 1959 untuk dijadikan *draft* konvensi terhadap pelanggaran dan perbuatan tertentu lainnya di dalam pesawat.

Pada tahun 1962 konsep final dari *draft* konvensi terhadap pelanggaran dan perbuatan tertentu lainnya di dalam pesawat telah dipersiapkan untuk di pertimbangkan, difinalisasi dan diratifikasi oleh konferensi diplomatik yang diadakan oleh dewan ICAO di Tokyo pada tahun 1963. Konvensi Tokyo mulai berlaku pada tanggal 4 Desember 1969. Dalam Konvensi Tokyo 1963 (*Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft*), diatur tindak pidana dan perbuatan-perbuatan tertentu yang dilakukan di dalam pesawat udara.⁷

⁷ ICAO (1), “*The Postal History of ICAO, Legal Instruments related to Aviation Security*” <https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/legal_instruments_related_to_aviation_security.htm> diakses pada tanggal 26 September 2018 pukul 23:26

Ruang lingkup tindak pidana dalam konvensi Tokyo 1963 meliputi perbuatan yang melanggar hukum pidana dan perbuatan-perbuatan tertentu lainnya, baik mengenai tindak pidana atau bukan, namun juga jika perbuatan tersebut dapat mengganggu keselamatan pesawat udara, orang atau barang di dalamnya, dan melanggar tata tertib maupun disiplin yang berlakuan di dalam pesawat udara. Hal ini tercantum pada pasal 1 Konvensi Tokyo 1963 yang menyatakan :

This convention shall apply in respect of:

- a. *Offences against penal law;*
- b. *Acts which, wheter or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.*⁸

Namun terdapat kesenjangan dalam Konvensi Tokyo 1963, yang mengatur tentang pelanggaran dan perbuatan tertentu lainnya di pesawat udara menyebabkan pelaku *unruly behaviour* tidak dijatuhi hukuman. Atas dasar tersebut, IATA bekerjasama dengan ICAO untuk melakukan tinjauan yang bersifat menyeluruh terhadap Konvensi Tokyo 1963. Tinjauan tersebut menghasilkan konferensi diplomatik di ICAO pada April 2014, dalam konferensi tersebut, telah disepakati peraturan baru yang menyempurnakan Konvensi Tokyo 1963, yaitu Protokol Montreal 2014.⁹

Peraturan nasional Indonesia yang mengatur tentang *unruly passenger* adalah Undang-undang No.2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970 dan Konvensi Montreal 1971. Dalam Konvensi Tokyo 1963, ditetapkan bahwa pengaturan terkait *unruly passenger*, diatur menggunakan hukum nasional. Atas dasar tersebut, dengan meratifikasi Konvensi Tokyo 1963, Indonesia pada dasarnya telah mengatur tentang *unruly passenger* melalui Undang-undang No.2 Tahun 1976.

⁸ T. Bambang Widarto, *Op.Cit.* h. 233-234

⁹ IATA (2), *Op.Cit.*

Sebagai lanjutan dari Undang-undang No.2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970 dan Konvensi Montreal 1971, ditetapkan Undang-undang No.4 Tahun 1976 tentang perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam KUHP (Kitab Undang-undang Hukum Pidana) berkaitan dengan perluasan berlakunya ketentuan perundangan-perundangan pidana, kejahatan penerbangan, dan kejahatan terhadap sarana atau prasarana penerbangan. Sebagai tindak lanjutnya, pasal 3 KUHP diubah menjadi:

“Ketentuan pidana dalam perundangan-perundangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang di luar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia”

Selain Undang-undang No.2 tahun 1976 dan Undang-undang No.4 tahun 1976, terdapat Undang-undang No.1 tahun 2009 tentang penerbangan yang juga mengatur tentang *unruly passenger*. Dalam Undang-undang No.1 tahun 2009, *unruly passenger* diatur dalam pasal 54, pasal 412, dan pasal 344. Pasal 54 Undang-undang No.1 Tahun 2009 mengatur tentang pelarangan perbuatan-perbuatan yang dilakukan di dalam pesawat yaitu perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan, berbuat asusila, melakukan perbuatan yang dapat mengganggu ketentraman atau mengoperasikan peralatan elektronik yang mengganggu navigasi penerbangan. Sedangkan pasal 412 dalam Undang-undang No.1 tahun 2009 mengatur tentang sanksi terhadap pelaku terkait dengan pasal 1, 2, 3, 4, 5 dan 54.

Walaupun telah diatur mengenai perbuatan-perbuatan yang dilarang di dalam pesawat udara, masih terdapat pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan yang berlaku. Pada tahun 2016, seorang penumpang asing berasal dari Australia yang menggunakan pesawat Virgin Boeing 737 mabuk dan meminta untuk masuk ke dalam ruang kendali pesawat dengan memukul pintu

kokpit, perilaku dari penumpang ini membuat penumpang lain ketakutan sehingga terdapat penumpang yang berasumsi bahwa kejadian tersebut merupakan pembajakan pesawat udara. Pada tahun 2017, sepasang suami-istri Warga Negara Indonesia diminta untuk turun dari pesawat Citilink dengan nomor penerbangan Q0837 oleh kapten pesawat karena tidak ingin mematuhi instruksi keselamatan yang telah diarahkan oleh seorang pramugari hingga menimbulkan keributan yang berujung pada keterlambatan keberangkatan pesawat.¹⁰

Kejadian lain, pada bulan Februari 2018, seorang penumpang Citilink dengan nomor penerbangan QG156 merokok ketika berjalan menuju tangga pesawat pada saat pesawat sedang mengisi bahan bakar. Setelah penumpang tersebut duduk, petugas keamanan bandara langsung meminta penumpang tersebut untuk turun dari pesawat namun penumpang tersebut menolaknya dan berargumentasi dengan petugas, namun akhirnya penumpang tersebut mengalah dan turun dari pesawat.¹¹ Kasus *unruly passenger* dari tahun ke tahun semakin meningkat. Pada bulan Mei 2018, terdapat sepuluh kejadian ancaman bom di pesawat Indonesia.¹² Hal ini menunjukkan bahwa diperlukan urgensi untuk melakukan tindakan yang tegas terhadap pelanggar keselamatan pesawat udara di Indonesia.

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan, penulis berpendapat perlunya pengaturan dan regulasi yang tegas terhadap *unruly passenger*. Skripsi ini bertujuan untuk menemukan jawaban bagaimana masalah *unruly passenger* dapat diselesaikan. Skripsi ini dilakukan dengan

¹⁰ Reza Efendi, “Cekcok dengan Pramugari, Penumpang Citilink Diturunkan Paksa” <<https://www.liputan6.com/regional/read/3081885/cekcok-dengan-pramugari-penumpang-citilink-diturunkan-paksa>> diakses pada tanggal 27 September pukul 03:51

¹¹ Sherly Puspita, “Merokok Saat Pesawat Isi Bahan Bakar, Penumpang Citilink Diturunkan” <<https://megapolitan.kompas.com/read/2018/02/26/10244011/merokok-saat-pesawat-isi-bahan-bakar-penumpang-citilink-diturunkan>> diakses pada tanggal 27 September 2018 pukul 21:30

¹² Liputan 6.com, “10 Kasus Candaan Bom di Pesawat yang Terjadi Sepanjang Mei 2018” <<https://www.liputan6.com/news/read/3542654/10-kasus-candaan-bom-di-pesawat-yang-terjadi-sepanjang-mei-2018>> diakses pada tanggal 25 September 2018 pukul 16:27

melalui studi pustaka, studi komparatif, serta wawancara dengan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia untuk menjadi bahan pelengkap terhadap peristiwa hukum yang terjadi. Skripsi ini berkaitan dengan aplikasi peratifikasian Protokol Montreal 2014 terhadap Indonesia. Berkaitan dengan hal tersebut, penulis akan menulis skripsi yang berjudul **“PROSPEK PENGATURAN *UNRULY PASSENGER* DI INDONESIA BERDASARKAN PROTOKOL MONTREAL 2014”**

I.2 Rumusan Masalah

- a. Bagaimana arah kebijakan pemerintah Indonesia mengatur *unruly passenger* berdasarkan Protokol Montreal 2014?
- b. Bagaimana dampak peratifikasian Protokol Montreal 2014 terhadap kepentingan nasional Indonesia?

I.3 Ruang Lingkup Penulisan

Untuk membatasi pembahasan dalam penulisan, maka ruang lingkup penulisan skripsi ini adalah bagaimana prospek pengaturan *unruly passenger* di Indonesia berdasarkan protokol montreal 2014.

I.4 Tujuan & Manfaat Penelitian

a. Tujuan Penelitian

- 1) Untuk mengetahui arah kebijakan pemerintah Indonesia mengatur *unruly passenger* berdasarkan Protokol Montreal 2014.
- 2) Untuk mengetahui dampak peratifikasian Protokol Montreal 2014 terhadap kepentingan nasional Indonesia .

b. Manfaat Penelitian

1) Manfaat teoritis

Hasil dari penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dalam bidang ilmu khususnya hukum udara

ditinjau dari hukum internasional dan hukum nasional dikaitkan dengan Protokol Montreal 2014 dan keselamatan penerbangan.

2) Manfaat praktis

Skripsi ini diharapkan bermanfaat untuk dijadikan pertimbangan, informasi, serta masukan kepada masyarakat umum, pejabat berwenang dan aparat penegak hukum dalam menangani *unruly passenger*.

I.5 Kerangka Teori & konseptual

a. Kerangka teori

1) Teori Kemanfaatan Hukum (Utilitarianisme)

Utilitarianisme berasal dari kata Latin “*Utilis*” yang berarti berarti berguna, bermanfaat, berfaedah atau menguntungkan. Utilitarianisme merupakan aliran yang menggunakan kemanfaatan sebagai tujuan utama dari hukum.¹³ Menurut aliran Utilitarianisme, baik, buruk atau adil tidaknya suatu hukum bergantung kepada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak. Dan tujuan dari suatu perbuatan yaitu meminimalisir kerugian yang disebabkan oleh perbuatan yang dilakukan, baik bagi diri sendiri maupun orang lain ataupun memaksimalkan kegunaan dan manfaat dari suatu perbuatan baik bagi diri sendiri atau orang lain..¹⁴

Tokoh terkemuka aliran ini adalah Jeremy Bentham (1748-1832), Jeremy Bentham merupakan pencetus dan pemimpin dari aliran pikiran “kemanfaatan”. Jeremy Bentham mengemukakan bahwa “*The aim of law is The Greatest Happiness for the greatest number*”.¹⁵ Dengan kata lain, tujuan dari hukum adalah kebahagiaan terbesar (kesejahteraan) untuk masyarakat luas.

¹³ Muhammad Syukri Albani Nasution, et. al, *Hukum Dalam Pendekatan Filsafat*, Kencana, Jakarta, 2016, h. 160

¹⁴ *Ibid*, h. 161

¹⁵ H.R Otje Salman S, *Filsafat Hukum (Perkembangan dan Dinamika Masalah)*, PT Refika Aditama, Bandung, 2009, h. 43

Selanjutnya, Bentham menyatakan bahwa sepatutnya pembentuk Undang-undang dapat menciptakan Undang-undang yang dapat menggambarkan keadilan untuk semua individu. Undang-undang yang sejalan dengan teori Utilitarianisme adalah Undang-undang yang memberikan kesejahteraan (kebahagiaan) yang terbesar bagi masyarakat luas.¹⁶

John Stuart Mill, murid dari Jeremy Bentham, mempunyai pendapat yang sama dengan Jeremy Bentham tentang tujuan hukum, John Stuart Mill berpendapat:

“Keadilan bersumber pada naluri manusia untuk menolak dan membalas kerusakan yang diderita, baik oleh diri sendiri maupun oleh siapa saja yang mendapatkan simpati dari kita. Perasaan keadilan akan memberontak terhadap kerusakan, penderitaan, tidak hanya atas dasar kepentingan individual, melainkan lebih luas dari itu, sampai kepada orang-orang lain yang kita samakan dengan diri kit sendiri. Hakikat keadilan, dengan demikian mencakup semua perasaan moral yang hakiki bagi kesejahteraan umat manusia.”¹⁷

Dari uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa, menurut teori Utilitarianisme, hukum sepatutnya bertujuan untuk memberikan manfaat dan kesejahteraan yang besar kepada masyarakat luas sehingga terciptanya kebahagiaan (kesejahteraan) di masyarakat.

Teori manfaat hukum (Utilitarianisme) dapat menjawab rumusan masalah yang dirancang oleh penulis, terutama yang berkaitan dengan dampak peratifikasian Protokol Montreal 2014 terhadap kepentingan nasional Indonesia.

2) Teori Dualisme

¹⁶ Lili rasjidi, *Filsafat Hukum Apakah Hukum Itu?*, cetakan V, PT Remaja Rosdakarya, Bandung, 1991, h. 46

¹⁷ HR Otje Salman, *Op Cit.*, dikutip dari Satjipto Raharjo, Pengantar Ilmu Hukum, 1982, h. 241.

Pelopop aliran Dualisme di Jerman adalah Triepel dengan bukunya *Volkerrecht und Landesrecht 1899*; dan di Italia Anzilotti dengan bukunya *Corso di Dirritto Internazionale 1923*. Aliran dualism melihat hukum internasional dan hukum nasional merupakan dua sistem hukum yang sangat berbeda. Hukum internasional secara intrinsik mempunyai sifat yang berbeda dengan hukum nasional.¹⁸

Dalam teori dualisme, terdapat tiga akibat hukum yaitu¹⁹:

- I. Tidak terdapat persoalan hierarki antara hukum internasional dan hukum nasional, karena pada hakikatnya kedua perangkat hukum tersebut berlainan dan tidak tergantung satu sama lain.
- II. Hukum nasional dan hukum internasional tidak mungkin ada pertentangan hanya pertunjukkan (*renvoi*).
- III. Hukum internasional memerlukan transformasi menjadi hukum nasional sebelum dapat berlaku di dalam lingkungan hukum nasional.

Dalam praktiknya, Indonesia menganut aliran dualisme, hal ini ditegaskan dalam Pasal 9 ayat (2) Undang-undang No.24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional yang menegaskan bahwa pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang atau keputusan presiden. Hal ini menunjukkan adanya metode transformasi dari perjanjian internasional ke dalam sistem hukum nasional Indonesia.

Teori Dualisme dapat membantu penulis dalam menjawab rumusan masalah dalam skripsi ini, terutama mengenai arah kebijakan

¹⁸ Soekotjo Hardiwinoto, *Pengantar Hukum Internasional*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995, h.81

¹⁹ *Ibid*, h. 82, dikutip dari Mochtar kusumaatmaja, *Pengantar Hukum Internasional*, PT. Alumni, Bandung, 1978, h.54.

pengaturan *unruly passenger* dan Protokol Montreal 2014 di Indonesia.

b. Kerangka konseptual

1) Awak pesawat

Anak buah pesawat udara²⁰

2) ICAO (*International Civil Aviation Organization*)

Merupakan lembaga Perserikatan Bangsa-Bangsa yang mengembangkan teknik dan prinsip-prinsip navigasi udara internasional serta membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhannya terencana dan aman.²¹

3) IATA (*International Air Transport Association*)

Merupakan organisasi privat yang beranggotakan perusahaan-perusahaan penerbangan. Salah satu tujuan dibentuknya IATA adalah menciptakan suatu transportasi udara yang aman, teratur dan ekonomis untuk seluruh masyarakat di dunia.²²

4) *Unruly Passenger*

Unruly passenger adalah penumpang pesawat udara yang tidak dapat mematuhi peraturan perilaku dalam pesawat udara atau tidak dapat mematuhi instruksi dari pegawai maskapai serta mengganggu disiplin dan mengancam keselamatan penerbangan.²³

5) *Disruptive Passenger*

Disruptive passenger merupakan penumpang yang tidak dapat mematuhi peraturan di bandar udara ataupun di pesawat udara, atau penumpang yang tidak dapat mematuhi instruksi dari pegawai

²⁰ KBBI, "Awak" <<https://kbbi.web.id/awak>> diakses pada tanggal 26 September 2018 pukul 09:22

²¹ T. Bambang Widarto, *Op. Cit.* h. 20

²² *Ibid*, h. 22

²³ IATA (1), *Op. Cit.* h. 13

maskapai penerbangan dan dengan demikian mengganggu disiplin di bandar udara atau dalam pesawat udara.²⁴

6) Ratifikasi

Ratifikasi merupakan tindakan internasional di mana suatu Negara menyatakan kesediaannya atau melahirkan persetujuan untuk diikat oleh suatu perjanjian internasional. Karena itu ratifikasi tidak berlaku surut, melainkan baru mengikat sejak penandatanganan ratifikasi.²⁵

7) Konvensi

Konvensi merupakan perjanjian-perjanjian multilateral yang beranggotakan banyak negara pihak.²⁶

8) Kabin

Ruang di dalam pesawat udara, tempat para penumpang.²⁷

9) Kokpit

Ruang kursi pilot atau kopilot pada ruang kemudi (dalam pesawat penumpang yang besar, ruang khusus untuk pilot dan awak pesawat lain)²⁸

I.6 Metode Penelitian

a. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah yuridis-normatif. Skripsi ini meninjau suatu permasalahan hukum dari Konvensi dan Protokol internasional, peraturan perundang-undangan yang terdiri dari Undang-undang dan Kitab Undang-undang Pidana. Penulis menulis skripsi ini karena menemukan ketidak sesuaian antara *das sein* dan *das sollen* yang berkaitan dengan *unruly passenger*.

b. Pendekatan Masalah

²⁴ Pasal 17 Konvensi Chicago 1944

²⁵ Pasal 2 Konvensi Wina 1969

²⁶ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era dinamika Global*, Cetakan VI, P.T. Alumni, Bandung, 2015, h. 91

²⁷ KBBI, "Kabin", <<https://kbbi.web.id/kabin>> diakses pada tanggal 27 September 2018 pukul 14:41

²⁸ KBBI, "Kokpit", <<https://kbbi.web.id/kokpit>> diakses pada tanggal 27 September 2018 pukul 14:43

Pendekatan masalah dalam penelitian hukum dapat dilakukan dengan pendekatan teoritis (hukum materiil) dan pendekatan kasus (hukum formiil) yang berpedoman pada hukum positif Indonesia. Pada skripsi ini, pendekatan masalah dilakukan melalui pendekatan teoritis. Pendekatan teoritis adalah pendekatan yang dilakukan dengan meninjau hukum materiil berupa peraturan perundang-undangan. Skripsi ini melakukan pendekatan kasus dengan melihat kepastian perlindungan keselamatan bagi penumpang penerbangan antar negara ditinjau dari ratifikasi protokol montreal 2014 oleh pemerintah Indonesia sebagai objek penelitian.

c. Sumber Data

Sumber data yang digunakan penulis dalam penulisan ini adalah data sekunder, yakni:

1) Data hukum primer

Data Hukum Primer yaitu bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundangan-undangan secara hierarki dan putusan-putusan pengadilan. Adapun peraturan yang digunakan yaitu:

- a) Konvensi Tokyo 1963
- b) Konvensi Den Haag 1970
- c) Konvensi Montreal 1991
- d) Undang-undang No.2 Tahun 1976
- e) Undang-undang No.4 Tahun 1976
- f) Undang-undang No.1 Tahun 2009
- g) Protokol Montreal 2014
- h) Kitab Undang-undang Hukum Pidana

2) Data hukum sekunder

Data Hukum Sekunder yaitu bahan hukum yang terdiri dari buku teks, jurnal hukum, pendapat para pakar, yurisprudensi, hasil penelitian, dan lain-lain bahan hukum diluar dari bahan hukum primer.

3) Data hukum tersier

Data Hukum Tersier yaitu bahan hukum yang diperoleh dari kamus hukum yang berkaitan dengan bidang hukum.

Selain mengumpulkan informasi dan bahan penulisan dari kajian pustaka, penulis juga melakukan wawancara kepada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia mengenai aplikasi pemerintah Indonesia meratifikasi Protokol Montreal 2014 di Indonesia.

I.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi merupakan gambaran umum tiap-tiap bab mengenai isi atau topik pembahasan dalam penulisan ini. Adapun sistematika penulisan ini, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab I ini terdiri dari uraian mengenai latar belakang, perumusan masalah, ruang lingkup penulisan, tujuan dan manfaat penulisan, kerangka teori dan kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TAHAP DAN PERKEMBANGAN PENGATURAN ASPEK HUKUM DI DUNIA PENERBANGAN

Dalam bab II skripsi ini akan menguraikan tentang sejarah pengaturan *unruly passenger* di Dunia penerbangan, apa saja yang diatur dan Perluasan Yuridiksi yang ditetapkan oleh peraturan-peraturan tersebut.

BAB III OBYEK PENELITIAN TERKAIT *UNRULY PASSENGER* BESERTA KOMPARASI PENGATURAN *UNRULY PASSENGER* TERHADAP NEGARA LAIN.

Bab ini berisi mengenai uraian Unruly Passenger dan studi komparatif terhadap pengaturan unruly passenger di negara lain.

BAB IV ANALISA PEMECAHAN MASALAH ARAH KEBIJAKAN PENGATURAN *UNRULY PASSENGER* DI INDONESIA DAN DAMPAK PERATIFIKASIAN PROTOKOL MONTREAL 2014 TERHADAP KEPENTINGAN NASIONAL INDONESIA

Pada bab ini adalah sebagai inti yang akan ditulis pada skripsi ini, yaitu analisa mengenai pemecahan masalah arah kebijakan dan mekanisme penerapan Protokol Montreal 2014 di Indonesia dan dampak peratifikasian Protokol Montreal 2014 terhadap kepentingan nasional Indonesia.

BAB V PENUTUP

Dalam bagian akhir penulisan ini, penulis berusaha untuk menyimpulkan pembahasan-pembahasan pada bab-bab terdahulu. Kemudian penulis juga akan mencoba memberikan saran-saran yang kiranya dapat dijadikan masukan bagi berbagai pihak yang berkepentingan.