

**URGENSI RATIFIKASI PROTOKOL MONTREAL 2014 TENTANG  
PELANGGARAN DAN TINDAKAN LAINNYA YANG DILAKUKAN DI  
PESAWAT UDARA BAGI PENERBANGAN INDONESIA**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat – Syarat Gelar  
Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

**SANDY ISBRIANTONO**

**145010100111031**



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
MALANG  
2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**Judul Skripsi : URGENSI RATIFIKASI PROTOKOL MONTREAL 2014  
TENTANG PELANGGARAN DAN TINDAKAN LAINNYA YANG  
DILAKUKAN DI PESAWAT UDARA BAGI PENERBANGAN INDONESIA**

**Identitas Penulis :**

- a. Nama : Sandy Isbriantono**
- b. NIM : 145010100111031**
- c. Konsentrasi : Hukum Internasional**

**Jangka Waktu Penelitian : 6 Bulan**

**Disetujui Pada Tanggal :**

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

**Dr. Adi Kusumaningrum, S.H., M.H**  
**NIP. 19790913 2005012 001**

**Dony Aditya. P, SH., M.H.**  
**NIP. 20120886 01262 0001**

Mengetahui,

Ketua Bagian

Hukum Internasional

**Dr. Hanif Nur Widhiyanti SH. M.Hum**  
**NIP. 19780811 200212 2001**

**HALAMAN PENGESAHAN****SKRIPSI**

Urgensi Ratifikasi Protokol Montreal 2014 Tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat Udara bagi Penerbangan Indonesia.

SANDY ISBRIANTONO

NIM : 145010100111031

Skripsi ini telah dipertahankan di hadapan Majelis Penguji pada tanggal 6 Mei 2019 dan disahkan pada tanggal:

Pembimbing Utama

Pembimbing Pedamping

Dr. Adi Kusumaningrum, S.H.,M.H.  
NIP. 19790913 2005012 001

Dony Aditya, S.H.,M.H.  
NIP. 20120886 01262 0001

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Hukum

Ketua Bagian  
Hukum Internasional

Dr. Muchamad Ali Safa'at, S.H.,M.H.  
NIP. 197608151 999031 003

Dr. Hanif Nur Widhiyanti, S.H.,M.Hum.  
NIP. 19780811 200212 2001

## KATA PENGANTAR

Bismillahirohmanirrohim...

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena atas berkat rahmat dan karunianya-Nya selesailah skripsi yang berjudul **URGENSI RATIFIKASI PROTOKOL MONTREAL 2014 TENTANG PELANGGARAN DAN TINDAKAN LAINNYA YANG DILAKUKAN DI PESAWAT UDARA BAGI PENERBANGAN INDONESIA** ini, yang berguna untuk memenuhi syarat-syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan dalam ilmu hukum. Selanjutnya, ucapan banyak terimakasih yang sebesar-besarnya, yang penulis sampaikan sebagai berikut:

1. Kepada Bapak Dekan Fakultas Hukum Dr. Ali safa'at S.H., MH. saya mengucapkan terimakasih
2. Kepada Ketua Bagian Hukum Internasional Ibu Dr. Hanif Nur Widhiyanti. SH., M.Hum saya mengucapkan terimakasih
3. Ibu Dr. Adi Kusumaningrum SH., MH. dan Bapak Dony Aditya Prasetyo SH., MH. selaku dosen pembimbing skripsi penulis, terimakasih banyak atas semua ilmu, segala arahan, kesabaran dalam memberikan bimbingan.
4. Kedua Orangtua terimakasih yang tak terhingga atas doa-doa yang dipanjatkan kepada saya, semangat, dan dukungan akan rintangan-rintangan yang ada didepan, sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
5. Tanu iswantono sebagai sosok kakak yang selalu memberikan support serta motivasi kepada adikmu ini.
6. Teman-teman Hukum internasional, maupun konsentrasi lain, teman KKN maaf untuk tidak dapat disebutkan satu-persatu.
7. Teman-teman dari Kota Surabaya Vito, Almas, Dimas, Hanif dan Ahadian
8. Teman-teman dari Kelas Suto, Burhan, Ghinmas, Ghofur, Robby, Adit dll

Penulis sangat sadar sepenuhnya, masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini. Maka dari itu penulis harapan saran, kritik dan masukan-masukan yang bersifat menyempurnakan dan membangun.

Semoga penulisan skripsi ini dapat digunakan dan bermanfaat dikemudian hari, yang bertujuan untuk menambah wawasan dan ilmu khususnya di pengetahuan ilmu hukum, terkhusus lagi hukum internasional terkait seputaran Hukum Penerbangan dan segala permasalahannya, amin amin YRA.

Malang, 29 Januari 2019

Penulis



## DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	.....
Halaman Persetujuan.....	.....i
Halaman Pengesahan.....	.....ii
Kata Pengantar.....	.....iii
Daftar Isi.....	.....v
Daftar Tabel.....	.....vii
Daftar Gambar.....	.....viii
Ringkasan.....	.....ix
Summary.....	.....x

### **BAB I PENDAHULUAN**

1.1 Latar Belakang.....	.....1
1.2 Rumusan Masalah.....	.....9
1.3 Tujuan Penelitian.....	.....9
1.4 Manfaat Penelitian.....	.....10
1.5 Sistematika Penulisan.....	.....10

### **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

2.1 Kajian Hukum Penerbangan.....	.....12
2.1.1 Pengertian Penerbangan.....	.....12
2.1.2 Pemisah Antar Regulator Dan Operator.....	.....14
2.1.3 Pengertian Angkutan Udara.....	.....15
2.1.4 Hak dan Kewajiban Pengangkut Khususnya Pengangkut udara dan Hak	

dan Kewajiban Pemakain Jasa .....	17
2.2 Kajian Hukum Perjanjian International .....	20
2.2.1 Pengertian Perjanjian International.....	20
2.2.2 Ratifikasi.....	30
2.2.3 Teori Amandeman Dan Modifikasi.....	39
2.3 Protokol Montreal 2014 Tentang Pelanggaran Dan Tindakan Lainnya Yang Dilakukan Di Pesawat Udara .....	45

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1 Jenis Penelitian.....	39
3.2 Pendekatan Penelitian .....	39
3.3 Jenis Bahan Hukum.....	40
3.4 Teknik Penelusuran Bahan Hukum.....	40
3.5 Teknik Analisis Bahan Hukum .....	40
3.6 Definisi Konseptual.....	41

### **BAB IV PEMBAHASAN**

4.1 Urgensi Amandemen Konvensi Tokyo 1963 Tentang Pelanggaran Dan Tindakan .. Lainnya Yang Dilakukan Di Pesawat Udara Dalam Protokol .. Montreal 2014.....	43
4.1.1 Kasus-kasus <i>Unruly Passanger</i> menurut Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat Udara.....	43
4.1.2 Amandemen Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat Udara dalam Protokol Montreal 2014.....	48
4.2 Urgensi Ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan Tindakan	

lainnya yang dilakukan di pesawat bagi Penerbangan Indonesia .....	58
4.2.1 Kasus <i>Unruly Passanger</i> di Indonesia .....	58
4.2.2 Pengaturan terkait Kasus <i>Unruly Passanger</i> di Indonesia.....	60
4.2.3 Kepentingan Negara Indonesia Meratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan Tindakan lainnya yang Dilakukan bagi Penerbangan Indonesia.....	64

## **BAB V PENUTUP**

5.1 Kesimpulan.....	66
5.2 Saran .....	66

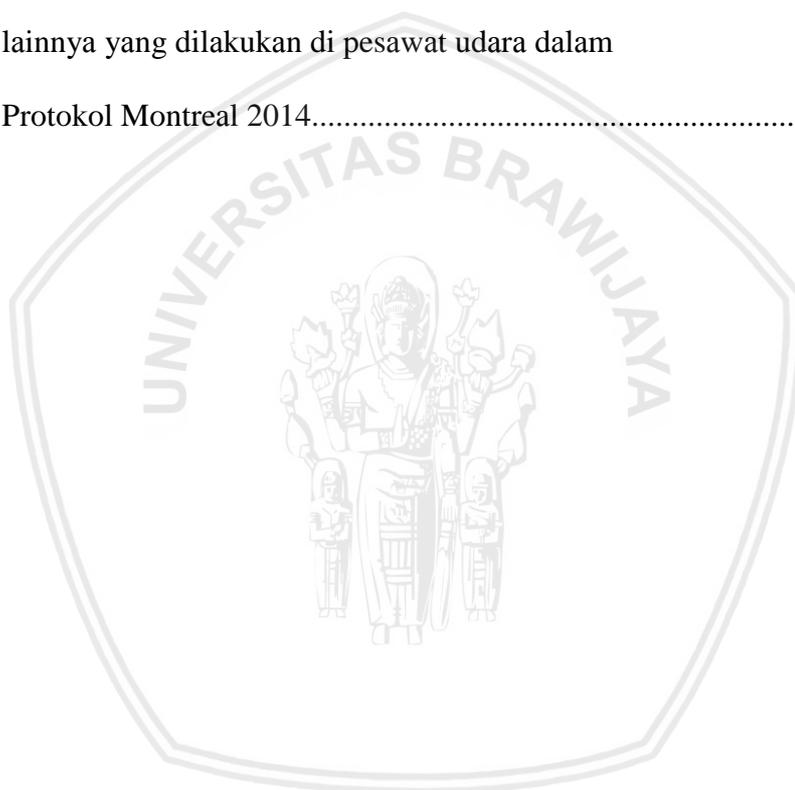
## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN-LAMPIRAN**



**DAFTAR TABEL**

Tabel 1: Orisinalitas Penelitian Terdahulu.....	7
Tabel 2: Perbedaan Amandemen dan Modifikasi .....	35
Tabel 3: Laporan kasus <i>Unruly Passenger</i> di berbagai Negara.....	43
Tabel 4 : Amandemen Konevnsi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara dalam Protokol Montreal 2014.....	50



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1 Angka kasus *Unruly Passanger* di Indonesia.....59



## RINGKASAN

Sandy Isbriantono, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Januari 2019, Urgensi Ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara bagi Penerbangan Indonesia, Dr. Adi Kusumaningrum, SH, MH., Dony Aditya Prasetyo, SH, M.H.

*Unruly passanger* ( penumpang destruktif ) adalah istilah yang digunakan untuk penumpang yang melakukan pelanggaran di pesawat udara meliputi : ancaman atau serangan fisik atau ketidakpatuhan terhadap intruksi dalam penerbangan, tindakan tersebut mempunyai dampak yang proposional terhadap kenyamanan, keamanan dan keselamatan penerbangan. Pelanggaran ini awalnya diatur dalam konvensi tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara. Dewasa ini terdapat masalah pada penerapan aturan tersebut, khususnya dalam hal yurisdiksi. Untuk itu pada tanggal 4 april 2014 telah disepakati Protokol Montreal 2014 sebagai amandemen Konvensi Tokyo 1963. Penelitian ini akan fokus pada urgensi ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara. Hal ini dilatar belakangi oleh banyaknya kasus *Unruly Passanger* di Indonesia yang diantaranya tidak terselesaikan karena masalah yurisdiksi.

Skripsi ini mengangkat rumusan masalah sebagai berikut : (1) Apa isi amandemen konvensi tokyo tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara menjadi protokol montreal 2014. (2) Apakah urgensi ratifikasi protokol montreal 2014 tentang Pelanggaran dan Tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat bagi penerbangan indonesia.

Analisis skripsi ini, menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan peraturan hukum tertulis (*statute approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier penulis analisis menggunakan metode interpretasi gramatikal yaitu, dengan cara menganalisa inti dari konvensi-konvensi internasional.

Hasil dari penelitian penulis menemukan bahwa jawaban atas kedua rumusan masalah adalah, Amandemen dari konvensi tokyo 1963 menjadi protokol montreal 2014 merubah beberapa ketentuan tentang *Unruly Passanger* sehingga selanjutnya penumpang destruktif tidak dapat bebas dari jerat hukum terutama dalam hal yurisdiksi dan ratifikasi Protokol Montreal 2014 bagi penerbangan Indonesia sangat penting guna menutup masalah yurisdiksi dalam penerapan Konvensi Tokyo 1963 yang mana negara indonesia masih berpedoman pada aturan Konvensi Tokyo 1963.

## *SUMMARY*

Sandy Isbriantono, International Law, Faculty of Law, University of Brawijaya, January 2019, Urgency on the Ratification of the 2014 Montreal Protocol on Violations and other actions taken on aircraft for Indonesian Aviation, Dr. Adi Kusumaningrum, SH, MH., Dony Aditya Prasetyo, SH, M.H.

Unruly passenger (destructive passenger) is a term used for passengers who commit an offense on an aircraft including: threats or physical attacks or non-compliance with instructions in flight, these actions have an impact proportional to comfort, safety and flight safety. This violation was initially regulated at the 1963 Tokyo Convention on violations and other actions carried out on airplanes. Today there are problems with the application of these rules, especially in terms of jurisdiction. Therefore, on April 4 2014 the 2014 Montreal Protocol was agreed as an amendment to the 1963 Tokyo Convention. This study will focus on the urgency of the ratification of the 2014 Montreal Protocol on violations and other actions taken on airplanes. This is motivated by the many cases of Unruly Passenger in Indonesia which not resolved due to jurisdiction issues.

This thesis raises the formulation of the problem as follows: (1) What is in amendement the Tokyo convention on violations and other actions carried out on aircraft into the Montreal protocol 2014. (2) What is the urgency of ratification of the Montreal protocol on Violations and other actions taken on aircraft for Indonesian flight.

This thesis analysis uses a normative juridical method with a statutory approach, and a case approach. Primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials, the authors of the analysis use the method of grammatical interpretation, namely, by analyzing the core of international conventions.

The results of the study found that the answers to the two problems were, Amendments from the Tokyo 1963 convention to the Montreal protocol 2014 changed some provisions on Unruly Passanger so that destructive passengers cannot be free from legal snares, especially in terms of jurisdiction and the ratifying the 2014 Montreal Protocol for flights Indonesia is very important to close the issue of jurisdiction in the application of the Tokyo 1963 convention, in which the Indonesian state was still guided by the 1963 Tokyo Convention rules.

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) adalah badan khusus PBB, yang dibentuk oleh Negara-negara di dunia pada tahun 1944 untuk mengelola administrasi dan tata kelola Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional (Konvensi Chicago). ICAO bekerja sama dengan 192 Negara Anggota Konvensi dan kelompok industri untuk mencapai konsensus mengenai Standar Penerbangan Sipil internasional dan Praktik Rekomendasi (SARPs) dan kebijakan untuk mendukung sektor penerbangan sipil yang aman, efisien, aman, berkelanjutan secara ekonomi dan bertanggung jawab terhadap lingkungan. SARPs dan kebijakan ini digunakan oleh Negara Anggota ICAO untuk memastikan bahwa operasi dan peraturan penerbangan sipil setempat mereka sesuai dengan norma global, yang pada gilirannya memungkinkan lebih dari 100.000 penerbangan harian dalam jaringan global penerbangan untuk beroperasi dengan aman dan andal di setiap wilayah di dunia.<sup>1</sup>

ICAO membuat berbagai peraturan dan kebijakan internasional terkait penerbangan yang disepakati bersama oleh Negara-negara anggota dan industri maskapai. ICAO juga mengoordinasikan bantuan dan pengembangan kapasitas bagi Negara-negara untuk mendukung berbagai tujuan pembangunan penerbangan; menghasilkan rencana global untuk mengoordinasikan kemajuan strategis multilateral untuk keselamatan dan navigasi udara; memonitor dan melaporkan berbagai kinerja sektor transportasi udara; dan mengaudit kemampuan pengawasan penerbangan sipil

---

<sup>1</sup> ICAO, "About ICAO", diakses dari <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> pada tanggal 1 juni 2018 pukul 18.00

Internasional di bidang keselamatan dan keamanan.<sup>2</sup> ICAO bekerja sama erat dengan anggota lain dari keluarga Perserikatan Bangsa-Bangsa.<sup>3</sup>

Tanggal 14 september 1963 ICAO menerbitkan Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara. Untuk pertama kalinya dalam sejarah hukum penerbangan internasional ketentuan ini mengakui kekuatan dan kekebalan tertentu dari komandan pesawat. Komandan pesawat pada penerbangan internasional dapat menahan siapa pun apabila memiliki bukti yang jelas melakukan pelanggaran yang dapat mengganggu dengan keselamatan orang atau properti di atas kapal atau yang membahayakan ketertiban dan disiplin penerbangan. Konvensi ini berlaku untuk pelanggaran terhadap hukum pidana dan tindakan apa pun yang membahayakan keselamatan orang atau properti di pesawat sipil saat dalam penerbangan dan terlibat dalam navigasi udara internasional.<sup>4</sup>

Pelanggaran yang dilakukan di pesawat udara ( tindakan destruktif ) adalah istilah yang digunakan oleh ICAO, sementara *unruly passenger* merupakan istilah yang digunakan oleh asosiasi lalu lintas udara internasional ( IATA ). ICAO dalam *ICAO Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation ( the Chicago Convention ) Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, mengartikan tindakan destruktif sebagai “*a passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or to follow*

<sup>2</sup> *Ibid*

<sup>3</sup> ICAO bekerja sama erat dengan anggota lain dari keluarga Perserikatan Bangsa-Bangsa seperti Organisasi Meteorologi Dunia (WMO), Uni Telekomunikasi Internasional (ITU), Serikat Pos Universal (UPU), Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), Dunia Pariwisata Organisasi (UNWTO) dan Organisasi Maritim Internasional (IMO). Organisasi non-pemerintah yang juga berpartisipasi dalam pekerjaan ICAO termasuk Bandar Udara Internasional (ACI), Organisasi Layanan Navigasi Udara Sipil (CANSO), Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA), Dewan Penerbangan Bisnis Internasional (IBAC), Dewan Koordinasi Internasional Asosiasi Industri Aerospace (ICCAIA), International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), Federasi Internasional Asosiasi Pilot Jalur Udara (IFALPA) dan Asosiasi Pengawas Lalu Lintas Udara Internasional (IFATCA). ICAO, “*About ICAO*”, diakses dari <https://www.icao.int/about-icao/pages/how-it-works.aspx> pada tanggal 8 juli 2018 pukul 10.00

<sup>4</sup> See *christian giesecke thesis, “Unruly Passenger and Passenger Rights”, Page 1, “In the past few years terms of unruly passenger enriched the agendas of ICAO, IATA, Airlines and National authorities. During that time the problem of unruly behavior on Board an aircraft has become a major concern for aviation in general and airlines in particular.” McGill University. 2001*

*the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft*".<sup>5</sup>IATA dalam *Guidance on unruly passenger Prevention and Management*, mengartikan *unruly passenger* sebagai berikut: *"the term unruly or disruptive refers to passengers who fail to respect the rules of conduct on board aircraft or to follow the instructions of crew members thereby disturbing good order and discipline on board and compromising safety."*<sup>6</sup> Melalui pengertian-pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa kedua istilah yang digunakan oleh ICAO dan IATA memiliki pengertian yang sama, yaitu penumpang yang tidak mematuhi aturan atau mengikuti instruksi dari kru pesawat sehingga mengganggu ketertiban dan kedisiplinan di dalam pesawat dan dapat mengganggu ketertiban dan kedisiplinan di pesawat dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Konvensi tokyo 1963 menekankan pemberlakuan ketentuan hukum nasional suatu negara terhadap tindakan destruktif yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil. Dalam ketentuannya, Konvensi ini memberlakukan yurisdiksi negara dimana pesawat didaftarkan. Pasal 3 konvensi tokyo 1963 menyebutkan "*The state of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and act committed on board.*" Artinya yang berwenang dalam menegakan hukum terhadap pelanggaran dalam pesawat adalah negara yang didaftarkan saja. Hukum nasional sangat berpengaruh terhadap ketentuan konvensi tokyo 1963, karena penanganan terhadap kasus *Unruly Passenger* didasarkan pada ketentuan hukum pidana nasional. Jadi konvensi tokyo 1963 dapat berlaku apabila negara sudah mengatur mengenai pelanggaran-pelanggaran di hukum nasionalnya dan segala hal terkait dengan kegiatan selama penerbangan haruslah tunduk pada hukum nasional dimana negara pesawat tersebut didaftarkan. Konvensi ini

---

<sup>5</sup> ICAO, "*annex 17 to the convention on international civil aviation*", ICAO, 2006, hal 1-1.

<sup>6</sup> IATA, "*guidance on unruly passenger prevention and management*," IATA, 2012, hal 10

diratifikasi oleh 185 negara ( negara Indonesia salah satunya ) dan berlaku hingga saat ini.<sup>7</sup>

Statistik yang dikumpulkan oleh IATA, bersama dengan data dari otoritas penerbangan sipil, pada tahun 2007 hingga 2013, terdapat lebih dari 28.000 laporan kasus *unruly passanger*. Sampai saat inipun data menyebutkan bahwa insiden *Unruly passanger* di pesawat terbang dalam penerbangan telah menjadi masalah yang signifikan. Tahun 2016, tercatat ada 1.424 penerbangan (2015: 1 insiden untuk setiap 1.205 penerbangan) sebagian besar laporan adalah insiden tingkat 1 yang bersifat verbal dan biasanya dapat ditangani dengan sukses oleh kru menggunakan pelatihan de-eskalasi, laporan berhubungan dengan insiden tingkat 2 yang melibatkan agresi fisik terhadap orang lain atau kerusakan pada pesawat terbang, Intoksikasi dari alkohol atau obat-obatan diidentifikasi sebagai faktor dalam 33% kasus yang dilaporkan.<sup>8</sup> Sejak Konvensi Tokyo 1963 resmi berlaku ternyata tidak semua pelaku *Unruly passanger* dapat diproses secara hukum. Hal ini dikarenakan ketentuan pemberlakuan yurisdiksi negara dimana pesawat diregistrasikan hanya berlaku terhadap tindakan destruktif selama pesawat dalam keadaan '*in flight*'. Keadaan '*in flight*' dalam ketentuan Konvensi Tokyo di pasal 1(3) dikatakan "*.....from the momment when power is applied for the purpose of takeoff until the momment when the landing runs*" dan pada pasal 5 (2) (a) dikatakan "*....an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation...*", artinya keadaan *In flight* itu terjadi apabila mesin menyala dengan tujuan lepas landas hingga mendarat dan keadaan *In flight* berlaku ketika semua pintu

---

<sup>7</sup> ICAO "*List of tokyo convection 1963 parties*", diakses dari [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf) pada 15 januari 2019 pukul 15.00

<sup>8</sup> IATA, "*Fact Unruly passanger*", diakses dari [https://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf](https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf) pada tanggal 8 juli 2018 pukul 15.00

pesawat tertutup dengan tujuan pemberangkatan penumpang hingga pintu terbuka dengan tujuan penurunan penumpang. Diluar keadaan pengertian ‘*in flight*’ tersebut maka ketentuan nasional negara dimana pesawat mendarat akan berlaku.<sup>9</sup>

Sebaliknya satu-satunya ketentuan yurisdiksi negara lain atau negara dimana pesawat mendarat tersebut (di luar negara dimana pesawat didaftarkan) adalah di ketentuan Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 dimana apabila:

1. *“The offence has effect on the territory of such state*
2. *The offence has been committed by or against a national or permanent resident of such state*
3. *The offence is againts the security of such state*
4. *The offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoevre of aircraft in force in such place*
5. *The exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such state under a multilateral international agreement.*”<sup>10</sup>

Artinya setiap pelanggaran dalam pesawat dapat dihukum apabila setiap pelanggaran itu berimplikasi pada negara tempat mendarat pesawat tersebut. Selama ini pelaku *Unruly passanger* dapat bebas dari proses hukum karena pihak yang menahan pelaku adalah negara tempat dimana pesawat mendarat dan pesawat tersebut merupakan yurisdiksi dari negara lain. Di sisi lain negara dimana pesawat tersebut mendarat ‘merasa’ tidak memiliki yurisdiksi karena terjadinya perilaku destruktif berada di yurisdiksi negara dimana pesawat didaftarkan.<sup>11</sup>

Konvensi Tokyo yang disahkan pada tahun 1963 mengatur pelanggaran dan tindakan lain yang terjadi pada pesawat terbang dalam penerbangan. Namun, Konferensi Diplomatik yang diadakan pada tahun 2014 mempertimbangkan usulan revisi untuk memastikan bahwa adalah pencegahan yang efektif terhadap *Unruly passanger*. Akhirnya pada sidang ICAO ke-39 yang baru saja berakhir, IATA

<sup>9</sup> Adhi ariadi arafah, “protokol montreal 2014 dan perundang undangan di Indonesia”, diakses dari <http://caslindonesia.com/2016/06/24/protokol-montreal-2014-tentang-unruly-passenger-dan-perundang-undangan-nasional/>, pada 5 mei 2018 pukul 15.00

<sup>10</sup> Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat Udara

<sup>11</sup> *Ibid*

mempresentasikan sebuah kertas kerja tentang *Unruly Passanger* dan ratifikasi Protokol Montreal 2014.

Tanggal 4 April 2014 ICAO telah mengesahkan Protokol Montreal 2014 mengenai Amandemen ketentuan Konvensi Tokyo 1963 tentang *Offences and certain Other Acts Committed on Board Aircraft*. Protokol Montreal 2014 merupakan sebuah amandemen yang dibuat untuk menutup beberapa kelemahan dan menambahkan beberapa aturan terkait istilah-istilah yang dikenal setelah berlakunya Konvensi Tokyo 1963.

Protokol Montreal tahun 2014 ini adalah ketentuan protokol tambahan dari konvensi tokyo 1963 yang mengatur *Unruly passenger* lebih spesifik seperti yang dijelaskan pada *Adminidstrative Package For Ratification Of Or Accession To The Protocol To Amend The Convention On Offences And Certain Other Acts Committed On Board Aircraft*, dalam bab *summary* :

*"The Montréal Protocol 2014 amends the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963 (Tokyo Convention, 1963). The Protocol expands the grounds of jurisdiction by recognizing, under certain conditions, the competence of the State of landing and the State of the operator to exercise jurisdiction over offences and acts on board aircraft. The establishment of such jurisdiction over offences is mandatory if the criteria set out in the Protocol are met"*

artinya adalah protokol montreal 2014 memperbarui Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan tertentu lainnya yang dilakukan di pesawat udara.<sup>12</sup>

Amandemen yang dilakukan oleh ICAO dari Konvensi tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara menjadi Protokol Montreal 2014 diharapkan dapat menutup masalah penegakan kasus *Unruly Passanger* dewasa ini. Beberapa negara sudah meratifikasi Protokol yang

---

<sup>12</sup> ICAO, "Legal Adminidstrative Package", diakses dari [https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%202014\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%202014_EN.pdf) pada 8 juli 2018 pukul 15.00

baru<sup>13</sup>. Selanjutnya Berdasarkan uraian yang melatar belakangi permasalahan tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penulisan hukum yang berjudul: **URGENSI RATIFIKASI PROTOKOL MONTREAL TENTANG PELANGGARAN DAN TINDAKAN LAINNYA YANG DILAKUKAN DI PESAWAT UDARA 2014 TERHADAP PENERBANGAN INDONESIA.**

Tabel 1 :

## Orisinalitas Penelitian Terdahulu

No.	Tahun Penelitian	Nama Peneliti dan Instansi	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Keterangan
1.	2010	Haidil Akbar  Universitas Andalas	Pelaksanaan ganti rugi terhadap angkutan udara internasional ditinjau dari hukum internasional (studi kasus pesawat <i>singapore airline SQ308</i> tahun 2010)	Bagaimana pelaksanaan ganti rugi dalam kasus <i>singapore airlines SQ308</i>	Penelitian tersebut hanya memfokuskan penelitian pada penegakan tanggung jawab ganti rugi dalam kasus <i>singapore airlines SQ308</i> menurut hukum internasional
2.	2013	<i>NURUL WAHDAH</i>  <i>Universitas</i>	Tanggung jawab ganti rugi terhadap kecelakaan pesawat udara niaga menurut	Bagaiman tanggung jawab ganti rugi	Penelitian tersebut hanya memfokuskan penelitian pada bagaimana penegakan

<sup>13</sup> ICAO, "List of Parties Montreal Protocol 2014", diakses dari [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal\\_Prot\\_2014\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf) pada 10 januari 2019 pukul 13.00

		<i>Tarumanegara</i>	pasal 21 konvensi montreal 1999 (studi kasus penembakan terhadap pesawat malaysia airlines MH17)	terhadap kecelakaan menurut pasal 21 konvensi montreal 1999 (studi kasus penembakan terhadap pesawat malaysia airlines MH17)	hukum tentang tanggung jawab negara menurut konvensi montreal 1999
3.	2015	Ardyta. P Wardani Universitas Airlangga	Yurisdiksi dan Kewenangan Negara dalam Menangani <i>Unruly Passanger</i>	Bagaimana Penegakan yurisdiksi dan kewenangan negara dalam menangani <i>unruly passanger</i>	Penelitian tersebut hanya berfokus pada penegakan Konvensi tokyo 1963 terhadap kasus <i>unruly Passanger</i>

Berdasarkan data diatas yang di tampilkan penulis, terdapat perbedaan diantara ketiga skripsi diatas dengan karya tulis skripsi penulis. Dimana penulis nanti akan membahas mengenai urgensi protokol montreal 2014 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang dilakukan di pesawat bagi penerbangan indonesia.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Apa isi amandemen Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara dalam Protokol Montreal 2014?
2. Apakah urgensi ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara bagi Penerbangan Indonesia?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis isi amandemen Konvensi tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara dalam Protokol Montreal 2014.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis urgensi ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara bagi Penerbangan Indonesia.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Teoritis**

#### **a. Bagi Mahasiswa dan Akademisi**

- 1) Penelitian ini dapat berguna sebagai referensi dan rujukan bahan pembelajaran bagi mahasiswa maupun akademisi hukum yang hendak menyelesaikan tugas akhir.

2) Penelitian ini dapat berguna untuk menambah ilmu, pengetahuan serta wawasan hukum internasional.

## 2. Manfaat Praktis

### a. Bagi Masyarakat umum

1) Penelitian ini berguna bagi masyarakat guna untuk memberikan pemahaman dan pengetahuan umum terkait urgensi ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara bagi Penerbangan Indonesia.

### b. Bagi Pejabat Diplomatik

1) Penelitian ini berguna bagi pejabat diplomatik sebagai bahan referensi untuk menangani kasus-kasus mendatang yang akan datang.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Proposal skripsi yang berjudul “ **URGENSI RATIFIKASI PROTOKOL MONTREAL 2014 TENTANG PELANGGARAN DAN TINDAKAN LAINNYA YANG DILAKUKAN DI PESAWAT UDARA BAGI PENERBANGAN INDONESIA**” berisikan lima bab yang saling berkaitan antara satu dengan lainnya yang disusun sebagai berikut:

### **BAB I. PENDAHULUAN**

Pendahuluan berisikan latar belakang penulis mengangkat judul tersebut, rumusan masalah yang timbul dari latar belakang, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

### **BAB II. KAJIAN PUSTAKA**

Tinjauan teori atau pustaka ini berisikan uraian tentang kajian hukum Penerbangan, kajian hukum perjanjian internasional, teori amandemen, ratifikasi, dan Protokol Montreal 2014.

### **BAB III. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian akan menguraikan cara pelaksanaan penelitian antara lain jenis penelitian, pendekatan penelitian, hingga teknik analisis bahan hukum. Jenis penelitian pada skripsi ini adalah Interpretasi gramatikal, dan menggunakan metode pendekatan peraturan hukum tertulis dan kasus.

### **BAB IV. PEMBAHASAN**

Bab pembahasan akan menjelaskan dan membahas hasil dari penelitian mengenai urgensi amandemen Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara dalam Protokol Montreal 2014 dan urgensi ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara bagi penerbangan Indonesia.

### **BAB V. PENUTUP**

Dalam bab penutup penulis membuat kesimpulan dari penelitian hukum setelah dilakukan analisa bahan-bahan hukum serta saran yang bermanfaat bagi ilmu hukum khususnya hukum internasional.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### 2.1 Kajian Hukum Penerbangan

##### 2.1.1 Pengetian Penerbangan

Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah.<sup>14</sup>

Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan menjelaskan definisi penerbangan dengan perkataan *Aviation*, bukan dengan perkataan *Aeronautical* atau *flight* atau *Aerial Navigation* atau *Air Navigation* karena perkataan-perkataan yang disebut terakhir mempunyai pengertian yang lebih sempit dibandingkan dengan perkataan *Aviation*. Pengetian Penerbangan digunakan dalam Konvensi Chicago 1944 dan juga beberapa hukum nasional negara maju juga menggunakan istilah *Aviation*.<sup>15</sup> Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan juga menyebutkan penerbangan adalah kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi

<sup>14</sup> Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan

<sup>15</sup> K. Martono, "Hukum Penerbangan", Mandar maju, Bandung, 2009, halaman 31



penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang, dan fasilitas



umum lainnya, meliputi penerbangan domestik maupun penerbangan Internasional. Keselamatan diartikan kepada hal-hal yang mencakup keselamatan penerbangan yang selalu berhubungan dengan aspek keamanan penerbangan.<sup>16</sup>

Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, keserasian dan keselarasan, kepentingan umum, kepentingan umum, keterpaduan, tegaknya hukum, kemandirian, keterbukaan dan anti monopoli, berwawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, kebangsaan dan kenusantaraan.<sup>17</sup>

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan

1. Mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat
2. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional
3. Membina jiwa dan kedirgantaraan
4. Menjunjung kedaulatan negara
5. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional
6. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional
7. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara
8. Meningkatkan ketahanan nasional dan,

---

<sup>16</sup> Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, *Loc.Cit*

<sup>17</sup> *Ibid*

## 9. Mempererat hubungan bangsa<sup>18</sup>

### 2.1.2 Pemisahan antara Regulator dan Operator

Penjelasan yang diuraikan dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 memisahkan antara peran regulator dan operator. Dengan pemisahan tersebut masing-masing mempunyai peran yang jelas, terpisah, tidak tumpang tindih, transparan. Kegiatan-kegiatan yang menguasai hajat hidup orang banyak, tetapi tidak menguntungkan, maka harus dilaksanakan oleh pemerintah dalam hal ini unit penyelenggara pemerintahan yang merupakan kewajiban pelayanan umum (*Public Service Obligation*), sedangkan kegiatan-kegiatan yang menguasai hajat hidup orang banyak, tetapi menguntungkan, maka diserahkan kepada operator baik milik negara maupun milik swasta yang merupakan pelayanan keikutsertaan swasta (*Private Service Participant*) dengan memungut biaya dari penerima jasa, sedangkan kegiatan yang menguasai hajat hidup orang banyak yang dapat membiayai diri (*Cost Recovery*) dapat diselenggarakan oleh badan tertentu (operator) tanpa membebani pemerintah, sehingga beban pemerintah terhadap kewajiban menyelenggarakan pelayanan umum dapat dikurangi oleh badan tersebut.<sup>19</sup>

Ketentuan dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 menjelaskan perbedaan-perbedaan dalam pengertian pesawat udara sebagai berikut:

1. Pesawat Udara Negara, pasal 1 angka 7 menjelaskan pengertian pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh tentara Nasional Indonesia dan pesawat instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku,

<sup>18</sup> Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, *Loc, Cit*

<sup>19</sup> K. Martono, *Ibid*, halaman 12

2. Pesawat Udara Sipil, Pasal 1 angka 8 menjelaskan pengertian pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga,
3. Pesawat Udara Sipil Asing, Pasal 1 angka 9 menjelaskan pesawat udara sipil asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunya tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Negara asing.<sup>20</sup>

### 2.1.3 Pengertian Angkutan Udara

Angkutan udara menurut Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara ke bandara yang lain atau beberapa bandara<sup>21</sup>.

Angkutan Udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.<sup>22</sup>

Peristiwa pengangkutan pun tidak terlepas dari seperangkat peraturan yang mengaturnya yang dapat dikatakan sebagai hukum pengangkutan. Berbicara mengenai hukum pengangkutan maka tidak terlepas dari pengertian hukum pengangkutan itu sendiri.

Jenis-jenis angkutan udara antara lain:.

1. Angkutan udara niaga dan bukan niaga dalam negeri

Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/atau asing

<sup>20</sup> K. Martono, "Hukum Penerbangan", *Ibid*, halaman 42-50

<sup>21</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

<sup>22</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, *Loc. cit*

untuk mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo. Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.<sup>23</sup>

Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal adalah angkutan udara niaga yang dilakukan secara berjadwal yang melayani rute penerbangan secara tetap dan teratur sedangkan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal adalah angkutan udara yang bersifat sementara dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah dan/atau atas permintaan badan usaha angkutan udara niaga nasional. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal tidak menyebabkan terganggunya pelayanan pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa:

- a. Rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata (*affinity group*);
- b. Kelompok penumpang yang membeli seluruh atau sebagian kapasitas pesawat untuk melakukan paket perjalanan termasuk pengaturan akomodasi dan transportasi lokal (*inclusive tour charter*);
- c. Seseorang yang membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri (*own use charter*);
- d. Taksi udara (*air taxi*); atau
- e. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal lainnya.<sup>24</sup>

Angkutan udara bukan niaga adalah kegiatan angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara. Angkutan udara bukan niaga dapat

<sup>23</sup> Ahmad Sudiro, H.K.Martono, "Hukum Angkutan udara", Raja grafindo persada, Jakarta 2010

<sup>24</sup> *Ibid*

dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, lembaga tertentu, orang perseorangan, dan/atau badan usaha Indonesia lainnya. Kegiatan angkutan udara bukan niaga berupa:

- a. Angkutan udara untuk kegiatan keudaraan (*aerial work*);
- b. Angkutan udara untuk kegiatan pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara; atau
- c. Angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.<sup>25</sup>

## 2. Angkutan udara niaga luar negeri

Angkutan udara niaga berjadwal luar negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga yang melayani angkutan udara luar negeri hanya dapat diusahakan oleh badan diusahakan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat izin menteri perhubungan.

Angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri adalah angkutan udara dalam bentuk rombongan tertentu atau penumpang yang dikumpulkan untuk melakukan perjalanan dalam bentuk paket atau perorangan yang membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri.<sup>26</sup>

### 2.1.4 Hak dan Kewajiban Pengangkut Udara dan Pemakai Jasa Angkutan Udara

#### 1. Hak Pihak Pengangkut Khususnya Pengangkut Udara

Timbulnya kewajiban antara kedua belah pihak dalam hal ini pemakai jasa angkutan dan pengusaha angkutan udara adalah, didahului dengan adanya perjanjian yang dilakukan dan disetujui sebelumnya, walaupun perjanjian yang disepakati bersama ini bersifat standar dalam arti berasal dari pihak pengusaha angkutan yang sudah dirumuskan sedemikian rupa sehingga para pemakai jasa tinggal

<sup>25</sup> Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, *Loc, Cit*

<sup>26</sup> Ahmad Sudiro, H.K.Martono, "Hukum Angkutan udara", Raja grafindo persada, Jakarta 2010, *Loc, Cit*

menyetujuinya baik secara diam-diam maupun secara terang-terangan. Mengenai hak, dan kewajiban pihak pengangkut ketentuannya sudah diatur di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU), selain itu terdapat pula dalam ketentuan khusus lainnya dan tidak menyimpang dari ketentuan undang-undang.

2. Hak pengangkut yang terdapat pula dalam Ordonansi Pengangkutan Udara antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Pasal 7 ayat (1) menyebutkan bahwa pengangkut berhak untuk meminta kepada pengirim barang atau untuk membuat surat muatan udara.
- b. Pasal 9 menyebutkan bahwa pengangkut berhak meminta kepada pengirim barang untuk membuat surat muatan udara, jika ada beberapa barang.
- c. Pengangkut juga berhak menolak pengangkutan penumpang jika ternyata identitas penumpang tidak jelas.
- d. Hak pengangkut yang dicantumkan dalam tiket penumpang yaitu hak untuk menyelenggarakan angkutan kepada perusahaan pengangkutan lain, serta pengubah tempat-tempat pemberhentian yang telah disetujui, semuanya tetap ada ditangan pengangkut udara.
- e. Hak untuk pembayaran kepada penumpang atau pengirim barang atas barang yang telah diangkutnya serta mengadakan peraturan yang perlu untuk pengangkutan dalam batas-batas yang dicantumkan Undang-undang.<sup>27</sup>

2. Kewajiban Pengangkutan Udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara

- a. Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah muatan barang-barang diterimanya ( Pasal 8 ayat 2 ).
  - b. Bila pengangkut tidak mungkin melaksanakan perintah-perintah dari pengirim, pengangkut harus segera memberitahukan Kepada pengirim ( Pasal 15 ayat 3 )
- Sedangkan kewajiban-kewajiban pengangkut pada umumnya antara lain adalah:

<sup>27</sup> Vita Orrin, "Hukum Pengangkutan Udara", diakses dari <http://vitaorrrin.com/2015/01/hukum-pengangkutan-udara.html>. Pada tanggal 12 agustus 2018 pukul 03.30

1. Mengangkut penumpang atau barang-barang ketempat tujuan yang telah ditentukan.
2. Menjaga keselamatan, keamanan penumpang, bagasi barang dengan sebaik-baiknya.
3. Memberi tiket untuk pengangkutan penumpang dan tiket bagasi.
4. Menjamin pengangkutan tepat pada waktunya.
5. Mentaati ketentuan-ketentuan penerbangan yang berlaku

1. Hak dan kewajiban pemakai jasa angkutan penumpang udara:

- a. Penumpang atau pemakai jasa angkutan dapat naik pesawat terbang atau udara sampai ke tujuan yang dikehendaki.
- b. Penumpang atau ahli waris dapat menuntut ganti rugi apabila ia mendapat kerugian yang diakibatkan kecelakaan pesawat terbang dalam penerbangan, dan kelalaian pengangkutan.

Sedangkan kewajiban pemakai jasa angkutan penumpang pada umumnya adalah sebagai berikut :

- a. Penumpang wajib membayar biaya angkutan udara atau tiket.
- b. Penumpang wajib memberitahu kepada pengangkut mengenai barang-barang yang dibawainya.
- c. Penumpang berkewajiban mentaati peraturan-peraturan pengangkutan udara serta syarat-syarat perjanjian pengangkutan<sup>28</sup>

Fungsi dan Peranan Pengangkutan Udara antara lain Pengangkutan udara yang diselenggarakan oleh PT. Garuda Indonesia berfungsi sebagai sarana perhubungan antar pulau yang tidak atau belum terjangkau oleh perhubungan darat dan laut juga berfungsi sebagai alat pembinaan bagi tumbuh dan berkembangnya perusahaan pengangkutan udara di Indonesia. Ditinjau dari sudut perannya pengangkutan udara

---

<sup>28</sup> *Ibid*

merupakan tatanan dari perhubungan, yang merupakan keterpaduan kegiatan transportasi darat, laut dan udara, yang meliputi pengangkutan penumpang, barang dan bagasi.

Perpaduan tersebut menentukan karakteristik dari pengangkutan-pengangkutan udara sebagai suatu mata rantai dari tatanan perhubungan. Pada hakekatnya pembagian tugas masing-masing peranan pengangkutan tidak mungkin dilakukan mengingat antara pengangkutan darat, laut dan udara saling terkait. Peranan utama dari pengangkutan udara adalah melayani kebutuhan perhubungan nasional dan internasional dan menyediakan fasilitas transit penumpang untuk tempat tujuan tertentu.

## **2.2 Kajian Hukum Perjanjian Internasional**

### **2.2.1 Pengertian Perjanjian Internasional**

Konvensi Wina 1969 dan 1986 tentang perjanjian internasional memuat definisi perjanjian internasional yaitu:

*“An international Agreement concluded between states (and International Organizations) written form and governed by Internasional Law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation”*

Artinya Perjanjian internasional menyimpulkan antara negara (dan Organisasi Internasional) dalam bentuk tertulis dan diatur oleh Hukum Internasional, apakah diwujudkan dalam instrumen tunggal atau dalam dua atau lebih instrumen terkait dan apa pun penunjukan khususnya.

Selanjutnya definisi ini diadopsi oleh Undang-undang nomor 24 tahun 2000 tentang perjanjian Internasional dengan sedikit modifikasi yaitu:

“Setiap perjanjian di bidang hukum publik, yang diatur oleh hukum internasional, dan dibuat oleh pemerintah dengan Negara, organisasi Internasional, atau subjek hukum Internasional lain.”

Dari pengertian hukum ini, maka terdapat beberapa kriteria dasar atau parameter yang harus dipenuhi oleh suatu dokumen perjanjian dapat ditetapkan sebagai perjanjian Internasional menurut Konvensi wina 1969 dan Undang-undang nomor 1 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, yaitu:

1. Perjanjian tersebut harus berkarakter Internasional (*An International Agreement*), sehingga tidak mencukupi perjanjian-perjanjian yang berskala nasional seperti perjanjian antar negara bagian atau antara pemerintahan daerah dari suatu negara nasional
2. Perjanjian tersebut harus dibuat oleh negara dan/atau organisasi internasional (*by subject of International Law*), sehingga tidak mencakup perjanjian yang sekalipun bersifat internasional namun dibuat oleh non-subjek hukum internasional, seperti perjanjian antara negara dengan perusahaan multinasional
3. Perjanjian tersebut tunduk pada rezim hukum internasional (*governed by International law*), yang oleh Undang-undang nomor 24 tahun 2000 tentang perjanjian Internasional disebut dengan “diatur dalam hukum internasional serta menimbulkan hak dan kewajiban di bidang hukum publik”. Perjanjian-perjanjian yang tunduk pada hukum perdata nasional tidak tercakup dalam kriteria ini.<sup>29</sup>

### 2.3 Ratifikasi

Undang-undang nomor 24 tahun 2000 tentang perjanjian internasional pada hakikatnya adalah kristalisasi dari praktik ketatanegaraan sehingga tentang pengesahan, khususnya kriteria perjanjian yang perlu mendapatkan persetujuan DPR, lebih banyak mengadopsi dari praktik yang sudah berjalan seperti yang diatur pada surat presiden 2826/HK/1960.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Damos dumoli agusman, “hukum perjanjian internasional”, Refika Aditama, Bandung, 2010 halaman 21

<sup>30</sup> Undang-undang nomor 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional

Mengingat pengesahan (ratifikasi) berdasarkan huu perjanjian internasional pada hakikatnya adalah tindakan konfirmasi konstitusional oleh negara terhadap perbuatan hukum yang telah dilakukan sebelumnya oleh pemerintah, maka mekanisme pembuatan undang-undang untuk suatu pengesahan perjanjian harus melalui inisiatif DPR. Pandangan ini juga memiliki dasar konstitusional yang kuat dari perspektif hukum ketatanegaraan, yaitu bahwa berdasarkan sistem pembagian kekuasaan, hubungan luar negeri termasuk membuat sistem perjanjian internasional masuk dalam kekuasaan eksekutif dan bahkan kekuatan eksekutif yang eksklusif.<sup>31</sup>

Konvensi wina tahun 1969 tentang perjanjian internasional memuat bahwa pengikatan diri dapat berbentuk ratifikasi, aksesi, penerimaan maupun persetujuan namun praktik di Indonesia selama ini selalu menggunakan istilah ratifikasi dan aksesi. Dalam hal ini ratifikasi adalah bentuk pengesahan terhadap perjanjian yang sudah ditandatangani oleh pemerintah RI, sedangkan aksesi adalah pengesahan terhadap perjanjian yang tidak ditandatangani. Sekalipun implikasi hukum kedua pengesahan ini adalah sama namun secara politis pengertian aksesi lebih diartikan sebagai pihak yang ikut serta kemudian dan bukan pihak yang membuat perjanjian.<sup>32</sup>

Pengesahan perjanjian internasional diatur di dalam Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Undang-undang tersebut mengatur tata cara pengesahan suatu perjanjian internasional sesuai dengan jenis perjanjiannya.<sup>33</sup>

Pengesahan perjanjian internasional menjadi hukum positif Indonesia menggunakan sistem campuran, yakni oleh badan eksekutif dan legislatif dalam bentuk undang-undang atau keputusan presiden sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 9 ayat (2) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000. Pengesahan/ratifikasi perjanjian internasional dalam bentuk undang-undang diurus oleh Direktorat Perjanjian Politik,

<sup>31</sup> Bagir Manan, "Akibat Hukum di Dalam Negeri Pengesahan Perjanjian Internasional ( Tinjauan Hukum Tata Negara )", *focused group discussion, deplu-FH-UNPAD*, Bandung 29 november 208.

<sup>32</sup> Damos Dumoli Agusman, *Loc.Cit*

<sup>33</sup> Undang-undang nomor 24 tahun 2004 tentang Perjanjian Internasional, *Loc.Cit*

Keamanan dan Kewilayahan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Sedangkan yang menangani pengesahan/ratifikasi dalam bentuk keputusan presiden adalah Direktorat Perjanjian Ekonomi dan Sosial Budaya Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang apabila berkenaan dengan : Masalah politik, perdamaian, pertahanan dan keamanan negara; Perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara Republik Indonesia; Kedaulatan atau hak berdaulat negara; Hak asasi manusia dan lingkungan hidup; Pembentukan kaidah hukum baru; Pinjaman dan/atau hibah luar negeri. Selanjutnya Pasal 11 ayat 1 Undang-Undang Perjanjian Internasional mengatur pengesahan perjanjian internasional yang materinya tidak termasuk materi sebagaimana diatur di dalam Pasal 10, dilakukan dengan keputusan presiden. Terkait bentuk pengesahan ini maka setidaknya ada tiga peraturan yang menjadi dasar yaitu : UU No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 68 Tahun 2005 tentang Tata Cara Mempersiapkan Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Rancangan Peraturan Pemerintah dan Rancangan Peraturan Presiden. Adapun mekanisme pengesahan/ratifikasi perjanjian internasional dalam bentuk undang-undang yang dibuat oleh Direktorat Perjanjian Ekonomi dan Sosial Budaya Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia<sup>34</sup>

Pemrakarsa adalah salah satu dari lembaga negara, lembaga pemerintah, kementerian dan non kementerian (pusat dan daerah). Pemrakarsa terlebih dulu mengidentifikasi dan memastikan bahwa perjanjian mensyaratkan adanya pengesahan (sesuai dengan Pasal 9 dan Pasal 10 UU No. 24 Tahun 2000) dengan undang-undang. Jika terdapat keraguan tentang persyaratan ini maka pemrakarsa harus mengkonsultasikannya dengan Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional,

---

<sup>34</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*, halaman 43-51

Kementerian Luar Negeri. Pemrakarsa kemudian mengajukan permohonan izin prakarsa kepada Presiden melalui Menteri Luar Negeri dengan tembusan kepada Menteri terkait. Permohonan izin prakarsa tersebut disertai penjelasan konsepsi pengaturan RUU yang meliputi : urgensi dan tujuan penyusunan, sasaran yang ingin diwujudkan, pokok pikiran, lingkup dan objek yang akan diatur, jangkauan dan arah pengaturan. Menteri Luar Negeri kemudian membuat surat kepada Presiden yang berisi pertimbangan-pertimbangan sebagaimana tercantum dalam Pasal 3 Perpres No. 68 Tahun 2005 dan melampirkan *Certified True Copy* Perjanjian. Pertimbangan-pertimbangan sebagaimana dimaksud adalah pertimbangan suatu kondisi dimana pemrakarsa dapat mengajukan RUU di luar Prolegnas, yaitu : menetapkan Perpu menjadi UU, melaksanakan putusan Mahkamah Konstitusi, mengatasi keadaan luar biasa, keadaan konflik atau bencana alam, keadaan tertentu lainnya yang memastikan adanya urgensi nasional atas suatu RUU yang dapat disetujui bersama badan legislasi DPR dan Kementerian Hukum dan HAM. Menteri Sekretaris Negara menerima surat Menteri Luar Negeri dan kemudian melakukan analisa meliputi substansi, prosedural dan kepentingan sektoral terkait sebelum diteruskan ke Presiden. Jika Presiden setuju maka Menteri Sekretaris Negara akan mengeluarkan Surat Persetujuan Izin Prakarsa kepada Menteri Luar Negeri dengan tembusan ditujukan kepada Wakil Presiden dan Menteri terkait. Apabila disetujui Presiden, pemrakarsa akan membentuk Panitia Antar Kementerian.

Pemrakarsa dapat membentuk Panitia Antar Kementrian (PAK) yang terdiri dari : Kementerian Hukum dan HAM (Ditjen Peraturan Perundang-Undangan), Sekretariat Kabinet (Biro PUU II), Kementerian Sekretariat Negara (Biro Hukum dan Administrasi Peraturan Perundang-Undangan, Kementerian Luar Negeri (Ditjen HPI dan unit satuan terkait), dan instansi terkait lainnya. (catatan : Kepala Biro Hukum Pemrakarsa akan menjadi Sekretaris PAK) Setelah pembentukan PAK, pemrakarsa mengadakan Rapat

Antar Kementerian (RAK) untuk koordinasi pembahasan RUU Pengesahan, Naskah Akademik dan terjemahan perjanjian yang berdasarkan salinan Naskah Resmi Perjanjian (*Certified True Copy/CTC*). Apabila terdapat reservasi dan/atau deklarasi atas perjanjian dimaksud, maka dibahas pula rancangan pernyataan reservasi dan/atau deklarasi.<sup>35</sup>

Pembahasan RUU beserta lampirannya, pemrakarsa dapat melaksanakan sosialisasi dan meminta masukan dari masyarakat. Kemudian masukan dari masyarakat tersebut diteruskan ke PAK untuk menjadi pertimbangan dalam RAK. Setelah pembahasan dalam RAK selesai, pemrakarsa akan mengajukan permohonan harmonisasi, pembulatan dan pemantapan atas konsepsi RUU Pengesahan kepada Kementerian Hukum dan HAM. Setelah proses harmonisasi tersebut selesai, pemrakarsa menyampaikan dokumen pengesahan kepada Menteri Luar Negeri, Menteri Hukum dan HAM dan Menteri terkait untuk memperoleh persetujuan dan paraf. Persetujuan dan paraf dimaksud, diberikan selambat lambatnya 14 hari kerja setelah dokumen pengesahan diterima. Jika Persetujuan sebagaimana dimaksud butir 5 di atas tidak diperoleh, maka pemrakarsa wajib untuk melakukan koordinasi ulang dengan Kementerian terkait. Apabila setelah koordinasi tersebut masih belum diperoleh persetujuan dan paraf dimaksud, maka pemrakarsa akan melapor secara tertulis kepada Presiden untuk memperoleh keputusan. Jika presiden tidak memberikan persetujuan terhadap RUU tersebut, maka proses pengesahan dihentikan. Jika persetujuan sebagaimana dimaksud butir 5 di atas telah diperoleh, maka pemrakarsa melakukan perumusan ulang RUU guna pengesahan. Jika tidak ada masalah lagi, pemrakarsa mengajukan dokumen-dokumen pengesahan kepada Menteri Luar Negeri (melalui Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional) untuk disampaikan kepada

---

<sup>35</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

Presiden, sesuai Pasal 12 (3) UU No. 24 Tahun 2000 jo Pasal 19 Perpres No. 68 Tahun 2005.<sup>36</sup>

Dokumen-dokumen pengesahan sebagaimana dimaksud dalam butir 7 adalah 1 RUU Pengesahan, 1 salinan Naskah Resmi Perjanjian, 1 Naskah Akademik, 45 copy perjanjian, dan 45 copy naskah terjemahan perjanjian dalam bahasa Indonesia. Setelah Kementerian Luar Negeri melakukan verifikasi atas dokumen-dokumen RUU Pengesahan beserta lampirannya, Menteri Luar Negeri mengajukan permohonan Amanat Presiden atas RUU Pengesahan tersebut dengan melampirkan dokumen pengesahan kepada Presiden melalui Menteri Sekretaris Negara. Menteri Sekretaris Negara menyiapkan Surat Amanat Presiden (Ampres) dan menerbitkan RUU Pengesahan di atas kertas polos guna diparaf Menteri Luar Negeri, Menteri terkait dan Pimpinan Lembaga Pemrakarsa pada tiap-tiap lembarnya dan nama jelas Menteri yang melakukan paraf dicantumkan pada lembar pertama. Setelah pemberian paraf, Menteri Luar Negeri akan meneruskan RUU Pengesahan tersebut ke Presiden. Presiden menandatangani Surat Presiden (Ampres) dan diteruskan kepada pimpinan DPR guna menyampaikan RUU Pengesahan disertai keterangan Pemerintah RI mengenai RUU dimaksud. Bersamaan dengan itu, Menteri Sekretaris Negara membuat Surat Penunjukan Wakil Pemerintah yang berisi : Menteri yang ditugaskan mewakili Presiden dalam pembahasan RUU Pengesahan di DPR, sifat RUU, dan cara penanganan/pembahasan. Surat Penunjukkan Wakil Pemerintah tersebut ditembuskan kepada Menteri Luar Negeri, Menteri Hukum dan HAM, Pemrakarsa, dan Menteri Koordinator terkait.<sup>37</sup>

Pembahasan di DPR. Apabila disetujui, DPR akan mengirimkan Surat Ketua DPR dan Keputusan DPR perihal persetujuan DPR atas RUU Pengesahan beserta lampirannya tersebut yang ditujukan kepada Presiden. Menteri Sekretaris Negara

---

<sup>36</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

<sup>37</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

menerbitkan RUU Pengesahan di atas Kertas Presiden untuk diparaf Menteri Luar Negeri dan Menteri terkait lainnya. Setelah itu, RUU pengesahan yang sudah diparaf tersebut akan disampaikan kepada Presiden. Presiden kemudian akan melakukan penandatanganan RUU dan mengesahkannya (apabila tidak ditandatangani dalam 30 hari, maka akan otomatis berlaku). Setelah disahkan, Menteri Sekretaris Negara akan memberikan nomor undangundang dan akan memintakan nomor Lembaran Negara kepada Kementerian Hukum dan HAM. Pada tahap ini, otensifikasi UU Pengesahan guna penyebarluasan UU dimaksud dilakukan oleh Kepala Biro Hukum Sekretariat Negara. Pemrakarsa menyampaikan salinan UU Pengesahan kepada Menteri Luar Negeri dengan dilampiri pernyataan reservasi dan/atau deklarasi jika ada. Menteri Luar Negeri menyampaikan *Instrument of Ratification* kepada pimpinan lembaga depositori terkait. Pimpinan lembaga depositori terkait menerima *Instrument of Ratification* serta menyampaikan *acknowledgement* kepada Menteri Luar Negeri bahwa *Instrument of Ratification* telah diterima. Menteri Luar Negeri kemudian menerima *acknowledgement* tersebut beserta tanggal mulainya pemberlakuan perjanjian tersebut.<sup>38</sup>

Mekanisme pengesahan/ratifikasi perjanjian internasional dalam bentuk keputusan/peraturan presiden yang dibuat oleh Direktorat Perjanjian Ekonomi dan Sosial Budaya Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia adalah sebagai berikut, Pemrakarsa adalah salah satu dari lembaga negara, lembaga pemerintah, kementerian dan non kementerian (pusat dan daerah). Pemrakarsa terlebih dulu mengidentifikasi dan memastikan bahwa perjanjian mensyaratkan adanya pengesahan dan sesuai dengan Pasal 9 dan Pasal 10 UU No. 24 Tahun 2000, pengesahan dimaksud dilakukan dengan peraturan presiden. Jika terdapat keragu-raguan tentang persyaratan ini maka pemrakarsa harus mengkonsultasikannya dengan Direktorat Jendral Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri. Pemrakarsa kemudian mengajukan

---

<sup>38</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

permohonan izin prakarsa kepada Presiden dengan tembusan kepada Menteri Luar Negeri dan Menteri terkait. Permohonan izin prakarsa tersebut disertai penjelasan konsepsi pengaturan RPERPRES yang meliputi : urgensi dan tujuan penyusunan, sasaran yang ingin diwujudkan, pokok pikiran, lingkup dan objek yang akan diatur, jangkauan dan arah pengaturan serta melampirkan Salinan Naskah Resmi (*Certified True Copy*) perjanjian yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri.<sup>39</sup>

Sekretaris Kabinet menerima surat permohonan izin prakarsa dan kemudian melakukan analisa meliputi substansi, prosedural dan kepentingan sektoral terkait sebelum diteruskan kepada Presiden. Jika Presiden setuju maka Sekretaris Kabinet akan mengeluarkan Surat Persetujuan Izin Prakarsa kepada Menteri terkait dengan tembusan ditujukan kepada Wakil Presiden dan Menteri Luar Negeri. Apabila disetujui Presiden, Pemrakarsa mengadakan Rapat Antar Kementerian (RAK) atau Panitia Antar Kementerian (PAK) yang terdiri dari Sekretariat Kabinet (Biro PUU II), Kementerian Sekretaris Negara (Biro Hukum dan Administrasi Peraturan Perundang-Undangan), Kementerian Luar Negeri (Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional dan unit terkait), Kementerian Hukum dan HAM (Direktorat Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan) dan instansi terkait lainnya untuk mengkoordinasikan pembahasan PPERPRES Pengesahan, Naskah Akademik dan terjemahan perjanjian yang berdasarkan salinan naskah resmi perjanjian. Apabila terdapat reservasi dan/atau deklarasi atau perjanjian dimaksud, maka dibahas pula rancangan pernyataan reservasi dan/atau deklarasi. Apabila diperlukan, sebelum Rancangan PERPRES disampaikan kepada Presiden melalui Sekretariat Kabinet, dapat terlebih dahulu dibahas dan disepakati bersama oleh para Menteri dan Kepala LPNK melalui koordinasi yang dipimpin Menteri Koordinator yang membidangi (Surat Sekretaris Kabinet No. SE 8/Seskab/I/2012 tanggal 5 Januari 2012). Dalam hal pembahasan RPERPRES beserta

---

<sup>39</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

lampirannya, Pemrakarsa dapat meminta masukan dari masyarakat, kemudian dapat menjadi pertimbangan dalam RAK/PAK. Pemrakarsa melaksanakan konsultasi dan koordinasi dengan Kementerian Hukum dan HAM, dan Kementerian Luar Negeri serta Sekretaris Kabinet dalam rangka harmonisasi dan pembulatan serta pematapan konsepsi RPERPRES.<sup>40</sup>

Pemrakarsa mengajukan dokumen pengesahan kepada Menteri Luar Negeri (melalui Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional) untuk disampaikan kepada Presiden. Dokumen pengesahan tersebut terdiri dari 1 Rancangan PERPRES Pengesahan, 1 salinan naskah resmi perjanjian, 1 naskah penjelasan, 45 salinan naskah perjanjian dalam bahasa Inggris, dan 45 salinan naskah perjanjian dalam bahasa Indonesia (sesuai Pasal 12 UU No. 24 Tahun 2000 jo Pasal 40 Perpres No. 68 Tahun 2005). Kementerian Luar Negeri akan melakukan verifikasi atas dokumen pengesahan tersebut, kemudian Menteri Luar Negeri akan mengajukan dokumen pengesahan perjanjian tersebut kepada Presiden melalui Sekretariat Kabinet. Sekretariat Kabinet akan melakukan verifikasi terhadap dokumen pengesahan, untuk selanjutnya disampaikan kepada Presiden. Bila dipandang perlu, Sekretariat Kabinet akan menyampaikan Rancangan PERPRES untuk mendapat paraf Menteri Luar Negeri serta Menteri terkait lainnya.<sup>41</sup>

Presiden menetapkan PERPRES Pengesahan. Sekretariat Kabinet memberikan nomor PERPRES dan memintakan nomor Lembaran Negara kepada Kementerian Hukum dan HAM, selanjutnya PERPRES disampaikan kepada Ketua DPR, Kantor Wakil Presiden, Pemrakarsa, Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Koordinator terkait/instansi terkait. Setelah PERPRES diterbitkan, Kementerian Luar Negeri (Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional) akan mempersiapkan draft notifikasi, bila dipandang perlu dan dalam rangka koordinasi, Kementerian Luar Negeri

---

<sup>40</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

<sup>41</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

repository.ub.ac.id

dapat menyampaikan pemberitahuan terlebih dahulu kepada lembaga pemrakarsa mengenai rencana penyampaian notifikasi tersebut. Dalam hal perjanjian yang disahkan tersebut memerlukan atau membutuhkan adanya peraturan teknis/peraturan menteri terkait dalam pemberlakuannya, maka lembaga pemrakarsa dapat menyampaikan surat tertulis kepada Kementerian Luar Negeri untuk menunda penyampaian Notifikasi tersebut sampai peraturan teknis terkait diterbitkan. Menteri Luar Negeri akan melakukan notifikasi atau menyampaikan *Instrument of Ratification* kepada *counterpart* atau lembaga depository yang ditunjuk. *Counterpart* atau Pimpinan lembaga *depository* terkait menerima *Instrument of Ratification* serta menyampaikan *acknowledgement* beserta tanggal pemberlakuan perjanjian tersebut bagi Indonesia kepada Menteri Luar Negeri. Kementerian Luar Negeri akan menginformasikan *acknowledgement* dan tanggal berlakunya perjanjian tersebut kepada lembaga pemrakarsa dan instansi terkait lainnya.<sup>42</sup>

### 2.2.3 Teori Amandemen dan Modifikasi

Terminologi "amandemen" dalam Art. 40 VCLT 1969 merujuk pada perubahan formal ketentuan perjanjian internasional yang mempengaruhi semua pihak dalam perjanjian tertentu. Perubahan itu harus memenuhi syarat formalitas yang sama seperti saat pembentukan perjanjian aslinya saat pertama kali dibentuk. Banyak sekali perjanjian multilateral yang memberikan persyaratan spesifik untuk memuaskan para negara peserta yang akan mengadopsi hasil atas dari perubahan perjanjian. Dalam kondisi tidak adanya aturan-aturan tertentu yang dimaksud tadi maka perubahan membutuhkan persetujuan (*consent*) dari semua pihak.<sup>43</sup> Definisi yang diberikan oleh PBB diatas masih belum jelas secara hukum maka pada paragraf selanjutnya akan dijelaskan detail amandemen perjanjian internasional.

<sup>42</sup> Damos Dumoli Agusman, *Ibid*

<sup>43</sup> *United Nations Treaty Collections*, "glosary of terms relating to actions"

[https://treaties.unorg/pages/overview.aspx?path=glosary/page1\\_en.xml#amandment](https://treaties.unorg/pages/overview.aspx?path=glosary/page1_en.xml#amandment). Diakses pada 18 desember 2018 pukul 15.00

Amandemen perjanjian internasional diatur di Art. 39 VCLT 1969 yang merumuskan aturan umum demikian:

*"A treaty may be amended by agreement between the parties. The rules laid down in Part II apply to such an agreement except in so far as the treaty may otherwise provide."*

Norma diatas merupakan 'kebolehan' karena adanya kata 'may' (dapat) sehingga logika hakikat pengaturan Art. 39 VCLT adalah memberi keleluasaan ke para pihak dalam perjanjian internasional untuk melakukan amandemen terhadap perjanjian yang dibuat diantara mereka. Bila perjanjian yang dibuat oleh para pihak tidak mengatur sendiri prosedur perubahan perjanjian maka cara melakukan amandemen terhadap perjanjian diatur dalam Bagian II VLCT. Artinya, amandemen terhadap *original treaty* ini sama prosedurnya dengan formulasi perjanjian yang awal seperti harus adanya mekanisme otorisasi lewat *full power(s)*, *adoption of the text*, *authentication of the text*, *consent to be bound* (dengan *signature*, *exchange of instruments constituting a treaty*, *ratification*, *acceptance*, *approval (or) accession*, atau lewat cara lain yang disetujui negara yang ikut menegosiasikan penyusunan perjanjian), *reservasi* dan mekanisme *acceptance* atau *objection* dari negara peserta pembuatan perjanjian lainnya (bila ada), dan *entry into force*.

Hal ini ternyata dinyatakan berbeda oleh T.O. Ellias yang mengatakan bahwa pengaturannya tidak hanya yang tertera di Chapter II VCLT saja melainkan meliputi juga Chapter I dan III,

*"...It is elementary that, where circumstances warrant such a course, a treaty may be amended by agreement between all parties to it. This may be brought by an instrument of the same kind as or similiar kind to the original treaty, unless the parties agree otherwise...also that the rules laid down in Chapter I to III regarding the modalities of conclusion of a treaty and its entry to force must be observed, unless the treaty itself provide otherwise... The reason for the requirement of these formalities with respect to treaty amendment is that rights and obligations solemnly aquired and undertaken respectively under a treaty should be capable of being subsequently varied only by spesific agreement between the parties and that such amendment should be carried out in a clear and unambiguous manner...It is possible for some only of the parties to agree to amend a multilateral treaty as between*

*themselves, leaving the other parties unaffected by such amendment not only as between themselves but also in their relations with the amending parties.*"<sup>44</sup>

Pasal 39 *Vienna Convention Law of treaties* 1969 (VCLT) menyebutkan bahwa amandemen melibatkan semua pihak dari perjanjian dan harus melalui persetujuan diantara semua negara anggota. Selain itu, ada formalitas dalam amandemen perjanjian sebagaimana merujuk pada VCLT Chapter I-III yang bertujuan agar tidak ada hak dan kewajiban negara lain yang dilanggar dalam hal pengajuan proposal amandemen sampai *conclusion* sehingga hubungan hukum antara semua negara anggota harus dipikirkan dan juga hubungan negara lain dengan pihak ketiga yang juga timbul akibat *pacta sunt servanda* tidak boleh diderogasi karena tidak ketidak jelasan prosedur amandemen. Hasil dari amandemen dapat berupa instrumen hukum internasional yang serupa dengan *original treaty* bisa juga tidak. Misalnya, konvensi diamandemen dengan konvensi (contoh: UNCLOS). Atau, bisa juga konvensi diamandemen dengan Protokol contohnya *Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms* diamandemen dengan *Protocol No. 11 and No. 14*.<sup>45</sup>

Dasar hukum amandemen terhadap perjanjian ( multilateral ) diatur dalam Art. 40 para. (1) s.d. (5) VCLT 1969. Berdasar Art. 40 (1), aturan Art. 40 VCLT tentang prosedur amandemen selanjutnya dapat digunakan apabila perjanjian yang ingin diamandemen oleh negara peserta tidak memberikan *provisional requirement(s)* untuk

<sup>44</sup> T.O. Ellias, *The Modern Law of Treaties*, Leiden: Oceana Publications Inc., 1974, hlm. 88-89.

<sup>45</sup> "Convention as amended by its Protocol No. 14 (CETS No. 194) as from the date of its entry into force on 1 June 2010...The text of the Convention had been previously amended according to the provisions of Protocol No. 3 (ETS No. 45), which entered into force on 21 September 1970, of Protocol No. 5 (ETS No. 55), which entered into force on 20 December 1971 and of Protocol No. 8 (ETS No. 118), which entered into force on 1 January 1990, and comprised also the text of Protocol No. 2 (ETS No. 44) which, in accordance with Article 5, paragraph 3 thereof, had been an integral part of the Convention since its entry into force on 21 September 1970. All provisions which had been amended or added by these Protocols were replaced by Protocol No. 11 (ETS No. 155), as from the date of its entry into force on 1 November 1998. As from that date, Protocol No. 9 (ETS No. 140), which entered into force on 1 October 1994, was repealed and Protocol No. 10 (ETS no. 146) had lost its purpose." CDDH European Court of Human Rights, "Amended Protocol of EU Convention for the Protection of Human Rights", <http://conventions.coe.int/treaty/en/treaties/html/005.htm>, diakses 14 desember 2018 pukul 15.00

mengamandemen perjanjian yang dimaksud.

Berbeda dengan Amandemen, modifikasi adalah perubahan untuk ketentuan-ketentuan tertentu dalam sebuah perjanjian internasional yang hanya berlaku bagi pihak-pihak tertentu dari perjanjian internasional tersebut. Perjanjian internasional yang bersifat multilateral sangat sulit untuk diamandemen, apalagi bagi perjanjian internasional yang mengikat banyak negara sebagai pihaknya karena banyak kepentingan yang muncul apabila terdapat banyak pihak yang terikat. Maka, bisa jadi pihak-pihak tertentu, terkait dengan kepentingan mereka memodifikasi suatu perjanjian internasional demi kepentingan mereka dengan alasan-alasan tertentu<sup>46</sup>. Pada Konvensi Wina modifikasi bukanlah sesuatu yang tidak lazim dalam praktek, tetapi pasal 41 Konvensi Wina bukanlah suatu kodifikasi dari hukum kebiasaan internasional yang ada karena kondisi kapan modifikasi diperbolehkan dalam suatu perjanjian internasional dianggap sebagai suatu terobosan pada saat itu.<sup>47</sup> Syarat-syarat modifikasi sebagaimana pihak-pihak dalam perjanjian internasional juga diatur di dalam pasal 41 Konvensi Wina 1969 sebagai berikut:

1. Modifikasi disediakan oleh perjanjian

Contoh pasal 73 (2) Konvensi Wina 1963 tentang Hubungan Konsuler *“Nothing in the present convention shall precludes states from concluding international agreements confirming or supplementing or extending or amplifying the provision thereof”*

2. Modifikasi tidak dilarang oleh perjanjian dan;

- a. Tidak memberikan efek pada hak dan kewajiban dari pihak-pihak lain
- b. Tidak mengganggu maksud dan tujuan dari perjanjian;

Kecuali memang disediakan oleh perjanjian, pihak-pihak yang ingin melakukan

<sup>46</sup> United Nations, *“Treaty Handbook”*, United Nations Publications, 2012, halaman 68

<sup>47</sup> Oliver, doerr dan Kirsten, schmalenbach, *“Vienna Convention law of teaties, A documentary”* heidelberg, springer, 2012, halaman 719

modifikasi harus memberitahukan pihak-pihak yang lain atas intensi pihak-pihak yang ingin melakukan modifikasi untuk melakukannya. Dapat juga disimpulkan bahwa terdapat perjanjian internasional yang melarang dilakukannya modifikasi terhadapnya.<sup>48</sup>

Notifikasi diatur dalam *Part VII* mengenai *depositaries, notifications, corrections and registrations*. Notifikasi perlu dilakukan oleh pihak-pihak yang ingin melakukan modifikasi pada sebuah perjanjian internasional, tetapi perjanjian tersebut tidak menyediakannya dan perjanjian internasional tersebut juga tidak melarang dilakukan modifikasi terhadap perjanjian internasional tersebut. Notifikasi dibuat ketika negosiasi terkait modifikasi dari perjanjian internasional telah mencapai *Nature state* atau dapat dikatakan matang,<sup>49</sup> notifikasi berisikan intensi untuk melakukan kesepakatan dan konten dari modifikasi yang diintensikan tersebut.<sup>50</sup> Seperti halnya dengan prinsip amandemen, pihak-pihak lainnya memeriksa apa yang dimodifikasi pihak-pihak yang memodifikasi, namun tidak diperlukan untuk mengumpulkan teks dari modifikasi dari pihak-pihak yang memodifikasi<sup>51</sup>. Akan tetapi, bukan berarti pihak-pihak yang lain mempunyai hak untuk bergabung sebagai pihak yang melakukan modifikasi, hal ini tergantung dari persetujuan terkait modifikasi.<sup>52</sup>

Dalam Konvensi tidak dijelaskan mengenai bagaimana *Agreement* dalam hubungannya dengan perjanjian.<sup>53</sup> Artinya tidak harus tertulis, bisa jadi dalam bentuk apapun. Pada akhirnya, bila melakukan modifikasi pada perjanjian internasional, akan menghasilkan perjanjian internasional dan *Modifying agreement*.<sup>54</sup>

<sup>48</sup> Sumaryo, suryo kusumo, "Hukum perjanjian Internasional", Tatanusa, Jakarta, 2009, halaman 104

<sup>49</sup> Oliver,doerr, dan Kirsten, schmalenbach, *Op,Cit* halaman 726

<sup>50</sup> *Loc.Cit*

<sup>51</sup> *Loc.Cit*

<sup>52</sup> *Loc.Cit*

<sup>53</sup> *Ibid*, halaman 537

<sup>54</sup> Mark, E. Vilinger, "Comentary on the 1969 Vienna Convention", *Nijhof Publisher, Leiden*, 2009, halaman 533

Tabel : 2

Perbedaan amandemen dan modifikasi:

Nomor	Perbedaan	Amandemen	Modifikasi
1.	Subjek	Seluruh pihak	Pihak tertentu
2.	Objek	Seluruh perjanjian	Sebagian perjanjian
3.	Pihak yang ingin bergabung	Ratifikasi	Melalui Persetujuan

Sumber : data diolah dari Konvensi Wina tahun 1969

Melalui data tersebut dapat dijelaskan bahwa perbedaan amandemen dan modifikasi adalah :

1. Subjek

Amandemen harus melibatkan seluruh pihak dalam perjanjian. Modifikasi hanya melibatkan pihak-pihak tertentu yang terkait dalam perjanjian

2. Objek

Amandemen dapat dilakukan untuk mengubah seluruh perjanjian, sedangkan modifikasi hanya untuk sebagian atau ketentuan-ketentuan tertentu dalam perjanjian

3. Pihak yang ingin bergabung

Pihak baru yang ingin mengikatkan diri pada perjanjian internasional yang diamandemen dapat melakukan ratifikasi namun pihak baru tidak bisa begitu saja bergabung dengan pihak-pihak yang melakukan modifikasi

4. Prosedur

Amandemen memiliki prosedur yang lebih lengkap dan diatur sedemikian rupa, baik itu oleh Konvensi Wina 1969 maupun Perjanjian Internasional yang orisinal sebagaimana merumuskan perjanjian internasional yang baru. Modifikasi

pengaturannya lebih sedikit dan terbuka

#### 5. Intensi

Amandemen ingin mengubah suatu perjanjian internasional yang mengikat semua pihak, sedangkan modifikasi hanya ingin mengubah ketentuan-ketentuan tertentu terhadap pihak-pihak tertentu.

### **2.3 Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat**

Sebagaimana yang dimaksud dalam pembukaan konvensi montreal 2014

Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat yang berbunyi :

*“NOTING that States have expressed their concern about the escalation of the severity and frequency of unruly behaviour on board aircraft that may jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or jeopardize good order and discipline on board;*

*RECOGNIZING the desire of many States to assist each other in curbing unruly behaviour and restoring good order and discipline on board aircraft; and*

*BELIEVING that in order to address these concerns, it is necessary to adopt provisions to amend those of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963;”<sup>55</sup>*

Artinya adalah latar belakang diterbitkannya Protokol Montreal 2014 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara yang juga merupakan amandemen dan Konvensi Tokyo 1963 adalah dengan meningkatnya kasus tindakan destruktif pada pesawat udara yang mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan yang sebelumnya diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara.

Protokol Montreal 2014 adalah protokol tambahan dari pelanggaran dan tindakan-tindakan tertentu yang dilakukan di pesawat udara oleh konvensi tokyo 1963 yang mengatur tentang *Unruly passanger*.

*Unruly behavior* diklarifikasikan oleh ICAO ke dalam empat tingkatan, yaitu:

<sup>55</sup> ICAO, “*Legal administrative Package*”, *Loc. Cit*

1. *Minor threat ( verbal )*, contohnya adalah penggunaan kata-kata atau tindakan yang tidak dapat diterima terhadap kru pesawat, penggunaan nada atau gerakan yang tidak sopan, memprovokasi atau memerintahkan kru dengan perintah yang tidak beralasan, bertindak mencurigakan seperti diam saja atau tidak merespon, tidak mematuhi instruksi dari kru, melanggar ketentuan mengenai keselamatan.
2. *Moderate threat ( phisycally )*, contohnya adalah melakukan kekerasan fisik terhadap kru pesawat, pelecehan seksual, mengancam kru maupun penumpang lain, merusak perlengkapan darurat atau keselamatan di dalam pesawat, atau merusak bagian atau barang yang melakat pada pesawat.
3. *Serious threat*, contohnya adalah mengancam, menunjukkan atau menggunakan senjata, melakukan kekerasan fisik atau seksual dengan tujuan untuk melukai.
4. *Flight deck threat*, contohnya adalah masuk atau mencoba untuk masuk ke kokpit tanpa izin, mengancam nyawa atau melukai dalam upaya untuk mendapatkan akses dan kontrol terhadap pesawat, menunjukkan atau menggunakan senjata untuk masuk ke dalam kokpit, sabotase terhadap pesawat, dan tindakan-tindakan lainnya yang membuat pesawat tidak dapat terbang atau membahayakan keselamatan penerbangan.<sup>56</sup>

Disahkan pada tahun 1963, Konvensi Tokyo mengatur pelanggaran dan tindakan lain yang terjadi pada pesawat terbang dalam penerbangan. Namun, Konferensi Diplomatik diadakan pada tahun 2014 untuk mempertimbangkan revisi yang diusulkan untuk memastikan bahwa ini adalah pencegahan yang efektif terhadap perilaku yang tidak tertata.

Protokol Montreal 2014 yang membuat perubahan penting pada Konvensi Tokyo yang asli. Protokol ini memperluas yurisdiksi atas pelanggaran yang dilakukan di kapal ke negara tujuan penerbangan selain negara pendaftaran pesawat. Hal

---

<sup>56</sup> IATA, "Guidance on unruly passenger prevention and managemen", *Loc,Cit.* hal 26-30.

menarik dari latar belakang disahkannya Protokol ini adalah banyaknya peristiwa *Unruly Passenger* dalam penerbangan sipil yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, namun setelah diserahkan kepada pihak berwenang dimana pesawat tersebut mendarat pelaku dapat bebas dari tuntutan hukum.<sup>57</sup>



---

<sup>57</sup> IATA, “*Unruly Passenger*”, diakses dari <http://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/unruly-passengers.aspx>, pada tanggal 31 mei 2018 pukul 12.00

## BAB III

### METODE PENELITIAN

Suatu metodologi adalah suatu unsur yang harus ada dalam setiap penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan pengetahuan dan menganalisis tentang pengaturan Urgensi Amandemen Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan tindakan Lainnya yang dilakukan di pesawat udara Dalam Protokol Montreal 2014 dan urgensi ratifikasi Protokol Montreal 2014 Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat terhadap penerbangan di Indonesia sehingga dapat merumuskan masalah serta memperoleh pengetahuan yang lebih mendalam tentang suatu gejala tersebut.<sup>58</sup>

#### 3.1 Jenis Penelitian

Dalam penulisan ini akan digunakan pendekatan Yuridis Normatif, atau penelitian hukum kepustakaan yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder karena peneliti berfokus pada peraturan-peraturan atau norma yang mengatur tentang *Unruly passanger*.<sup>59</sup>

#### 3.2 Pendekatan Penelitian

Dalam suatu penelitian hukum terdapat beberapa jenis pendekatan. Dalam penulisan karya tulis ilmiah ini, penulis menggunakan dua macam pendekatan. Yaitu pendekatan peraturan hukum tertulis (*Statute Approach*) dan pendekatan kasus (*Case Approach*), yang akan dijelaskan sebagai berikut :

1. Pendekatan Peraturan Hukum Tertulis (*Statute Approach*)

Yaitu dengan menganalisis serta menelusuri Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat, Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan, Konvensi Tokyo tahun 1963 tentang pelanggaran

---

<sup>58</sup> Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, (Jakarta: Universitas Indonesia 1984), hlm 9

<sup>59</sup> Soerjono Soekanto dan Sri nanudji, **Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2009, hlm.13-14

dan tindakan lain yang dilakukan di pesawat peraturan pemerintah nomor 3 tahun 2001 tentang keselamatan dan keamanan penerbangan serta peraturan menteri nomor 74 tahun 2017 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil untuk menemukan formula yang tepat dalam pengaturan *Unruly passanger* terhadap penerbangan di Indonesia.

## 2. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)

Yaitu dengan menganalisis kasus yang terjadi di dunia nyata yang berkaitan dengan masalah *Unruly passanger* untuk dapat menemukan kekosongan hukum, kekaburan hukum atau konflik hukum dalam pengaturan *Unruly passanger* terhadap penerbangan di Indonesia

### 3.3 Jenis Bahan Hukum

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Sumber data yang diperoleh dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

#### 1) Bahan Hukum Primer adalah:

1. Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat
2. Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lain yang dilakukan di pesawat
3. Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan
4. Peraturan pemerintah nomor 3 tahun 2001 tentang keselamatan dan keamanan penerbangan
5. Peraturan Menteri nomor 74 tahun 2017 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil

2) Bahan Hukum Sekunder ialah bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu dalam menganalisis dan memahami bahan

hukum primer.<sup>60</sup> Adapun bahan-bahan sekunder berupa buku-buku ilmiah, jurnal, penjelasan undang-undang terkait, hasil penelitian yang terkait, pendapat para ahli baik tertulis maupun tidak tertulis, dokumen-dokumen dan semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi.<sup>61</sup>

- 3) Bahan Hukum Tersier atau bahan hukum penunjang yang memberikan penjelasan maupun petunjuk terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Misalnya ensiklopedia dan kamus hukum.

### 3.4 Teknik Penelusuran Bahan Hukum

Dalam penelitian hukum normatif, penelusuran bahan hukum primer, sekunder, atau tersier dapat dilakukan melalui studi kepustakaan maupun bahan-bahan hukum lainnya. Sumber data diperoleh dari data sekunder seperti konvensi atau perjanjian internasional, literature hukum, hasil-hasil penelitian, buku-buku, majalah, jurnal, jurnal internasional, tesis, makalah, dan sebagainya, yang penulis telusuri pada :

- 1) Perpustakaan umum Kota Malang
- 2) Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya
- 3) Pusat Dokumentasi Ilmu Hukum Universitas Brawijaya Malang
- 4) Buku-buku, literatur, dan nurnal hukum milik pribadi penulis.

### 3.5 Teknik Analisis Bahan Hukum

Teknik analisis bahan hukum pada penelitian ini dapat menggunakan teknik deskriptif kualitatif yang sesuai, data yang terkumpul berupa uraian bukan merupakan angka, yang berdasarkan peraturan perundang-undangan tertulis, doktrin atau pendapat para ahli, literatur hukum, hasil-hasil penelitian, instrumen hukum internasional seperti konvensi

<sup>60</sup> Muslan Abdurrahman, *Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum*, UMM Press, Malang, 2009, hlm 127.

<sup>61</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Prenadamedia Group, Jakarta, 2014, hlm. 181.

atau perjanjian internasional, dan sebagainya agar dapat menemukan formula yang baik terhadap penegakan *unruly passanger* di Indonesia.

### 3.6 Definisi Konseptual

1. Ratifikasi adalah sebagai 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
2. Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat adalah konvensi protokol tambahan dari pelanggaran dan tindakan-tindakan tertentu yang dilakukan di pesawat udara oleh konvensi tokyo 1963 yang mengatur tentang *Unruly passanger*.
3. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
4. *Unruly Passanger* adalah perilaku yang tidak tertata (seperti termasuk ancaman atau serangan fisik yang sebenarnya, atau penolakan untuk mengikuti instruksi yang berhubungan dengan keselamatan).



## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### 4.1. Urgensi Amandemen Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat Udara Dalam Protokol Montreal 2014

##### 4.1.1 Kasus-kasus *Unruly Passanger* menurut Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat Udara

Melalui data yang didapatkan oleh IATA, disebutkan bahwa data angka kasus *Unruly Passanger* pada tahun 2016 terjadi 9.837 kasus, angka tindakan destruktif mengalami penurunan dibandingkan dengan 10.854 kasus yang dilaporkan pada tahun 2015. Pada tahun 2016 setara 1 kasus untuk setiap 1.424 penerbangan dibandingkan dengan 1 kasus per 1.205 penerbangan di tahun 2015. Mayoritas insiden yang dilaporkan adalah tingkat 1 (86%) dan tingkat 2 (12%) dan kurang dari 1% adalah kasus atau upaya mendadak untuk keselamatan yang mengancam jiwa. Selanjutnya IATA juga menyebutkan data laporan kasus *Unruly Passanger* di berbagai Negara<sup>62</sup>

Tabel: 3

Laporan kasus *Unruly Passanger* di berbagai Negara

<i>Country</i>	<i>Reported incidences</i>	<i>Reporting authority</i>	<i>Source</i>
<i>European</i>	<i>2505 (2012-2016) Approx.626/year</i>	<i>European Aviation Safety Agency</i>	<i>Annual Safety Review 2017 (EASA,2017)</i>
<i>Hong Kong</i>	<i>2 Succesfull Procecutions (2016)</i>	<i>Civil Aviation Department</i>	<i>Annual Report 2016-2017 (CAD,2017)</i>

<sup>62</sup> A.Timmis, S.Ison and .L.Bud, "International Comparison of disruptive passanger prevalence", See Liu Hao Journal, "On the Punishment of Unruly Passengers and Modernization of Tokyo Convention", Page 109, "since the september 11 attacks, member states of International Civil Aviation Organization (ICAO) and the Civil Aviation community have made great efforts to control illegal acts againts security and to decrease the possibility of terrorist offences that threatening aviation safety, which has been proved extremly effective. Leiden University. 2019

<i>Ireland</i>	<i>7 (2016)</i>	<i>Irish Aviation Authority</i>	<i>Annual Safety Performance Review (IAA,2017)</i>
<i>UK</i>	<i>418 (2016)</i>	<i>CAA/EASA</i>	<i>Website (CAA,2017)</i>
<i>New Zealand</i>	<i>57 ( 2016)</i>	<i>Civil Aviation Authority of New Zealand</i>	<i>Annual Report 2016/17 CAA Regulatory Investigation Unit (CAAoNZ,2016)</i>
<i>USA</i>	<i>87 (2017) only 1 in 6 have resulted in fines between 9-13</i>	<i>FAA and TSA</i>	<i>FAA enforcement Action (2018)</i>

Sumber: *Journal .A.Timmis, S.Ison, and L.Bud, "International Comparison of disruptive passanger prevelance"*

Tabel diatas menggambarkan secara umum kasus *Unruly Passanger* di berbagai Negara menurut data yang didapatkan oleh IATA. Di eropa pada tahun 2012-2016 total ada 2505 kasus, 626/tahun, di Hong Kong terdapat 2 penuntutan yang sukses, di Irlandia total ada 7 kasus pada tahun 2016 dan yang terakhir di Britania Raya ada 418 kasus pada tahun 2016. Penggambaran data secara umum diatas bukan merupakan sebuah penggambaran pokok atas segala kasus *Unruly Passanger* di dunia karena ada sebagian kasus yang tidak dilaporkan ke IATA dan hanya cukup diselesaikan oleh pihak maskapai yang bersangkutan.<sup>63</sup>

Yurisdiksi adalah isu utama diberlakukannya suatu Konvensi Internasional, dimana banyaknya pelaku tindakan destruktif telah menyita perhatian banyak negara. Sejak Konvensi Tokyo 1963 resmi berlaku ternyata tidak semua pelaku *Unruly passanger* dapat diproses secara hukum. Hal ini dikarenakan Konvensi ini menekankan pemberlakuan ketentuan hukum nasional suatu negara terhadap tindakan destruktif yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan

<sup>63</sup> See A Timmis, S ison and L Bud, "International Comparison of Disruptive Passanger Prevelance", page 10, " the absence of data or relatively low reported incidences of disruptive behavior cannot be interpreted as a lack of such situation occuring, incidences of disruptive passanger behavior onboard an aircraft that have been successfully de-escalated by aircrew may not be reported. Loughborough University

sipil. Dalam ketentuannya, Konvensi Tokyo 1963 memberlakukan yurisdiksi negara dimana pesawat didaftarkan. Pasal 3 konvensi tokyo 1963 menyebutkan “*The state of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and act committed on board.*” Artinya yang berwenang dalam menegakan hukum terhadap pelanggaran dalam pesawat adalah negara yang didaftarkan saja.<sup>64</sup>

Segala hal terkait dengan kegiatan selama penerbangan haruslah tunduk pada hukum nasional dimana negara pesawat tersebut didaftarkan<sup>65</sup> dan ketentuan pemberlakuan yurisdiksi negara dimana pesawat diregistrasikan hanya berlaku terhadap tindakan destruktif selama pesawat dalam keadaan ‘*in flight*’. Keadaan ‘*in flight*’ dalam ketentuan Konvensi Tokyo di pasal 1 (3) (a) dikatakan “*...from the momment when power is applied for the purpose of takeoff until the momment when the landing runs...*”<sup>66</sup> dan di pasal 5 (2) (a) dikatakan “*....an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation...*”,<sup>67</sup> artinya keadaan *In flight* itu terjadi apabila mesin menyala pada dengan tujuan lepas landas hingga mendarat dan keadaan *In flight* berlaku ketika semua pintu pesawat tertutup dengan tujuan pemberangkatan penumpang hingga pintu terbuka dengan tujuan penurunan penumpang. Diluar keadaan ‘*in flight*’ maka ketentuan nasional negara dimana pesawat mendarat akan berlaku.<sup>68</sup>

Satu-satunya ketentuan yurisdiksi negara lain di luar negara dimana pesawat didaftarkan adalah di ketentuan Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 dimana apabila:

“1. *The offence has effect on the territory of such state*

<sup>64</sup> See Alejandro Piera, Michael Gill Journal, “Unruly and Disruptive Passangers”, Page 358, “In the most cases, an Unruly Passanger can be easily identified but this does not automaticly mean that the passanger can be prosecuted. Often, after an Unruly/Disruptive Passanger incident has taken place, the state of arrival refuses to assert jurisdiction when the aircraft is registered in another state. There is whitout a doubt a jurisdictional gap that requires a proper and effective legal remedy. Leiden University. 2019

<sup>65</sup> ICAO, “Legal Adminidtrative Package”, Loc.Cit

<sup>66</sup> Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara, pasal 1

<sup>67</sup> Konvensi tokyo 1963 tentang pelanggaran dan tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat udara, pasal 5

<sup>68</sup> Adhi ariadi arafah, Loc.Cit

2. *The offence has been committed by or against a national or permanent resident of such state*
3. *The offence is against the security of such state*
4. *The offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such place*
5. *The exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such state under a multilateral international agreement.*<sup>69</sup>

Artinya setiap pelanggaran dalam pesawat dapat dihukum apabila setiap pelanggaran itu berdampak pada negara tempat mendarat pesawat tersebut.<sup>70</sup>

Selama ini pelaku *Unruly passenger* dapat bebas dari proses hukum karena pihak yang menahan pelaku adalah negara tempat dimana pesawat mendarat dan pesawat tersebut merupakan yurisdiksi dari negara lain. Di sisi lain negara dimana pesawat tersebut mendarat 'merasa' tidak memiliki yurisdiksi karena terjadinya perilaku destruktif berada di yurisdiksi negara dimana pesawat didaftarkan.<sup>71</sup>

Konvensi Tokyo memuat ketentuan untuk penuntutan dan peradilan *Unruly passengers* namun konvensi itu memiliki masalah batas yurisdiksi yang tidak secara otomatis memungkinkan sebagian besar negara untuk mengadili penumpang destruktif di pesawat asing yang terdaftar dan petugas tidak dapat menurunkan penumpang *Unruly passenger* di Negara manapun tanpa berkoordinasi dengan otoritas penegak hukum setempat. Dalam kasus ini, seorang pelaku tidak mungkin menghadapi tuntutan di negara itu kecuali negara itu sendiri telah memberlakukan undang-undang pelanggaran tersebut. Jika petugas menginginkan penumpang destruktif untuk menghadapi penuntutan, dia harus mendarat di sebuah Negara yang merupakan bagian dari Konvensi Tokyo dan secara resmi mengantarkan penumpang ke otoritas hukum setempat. Agar

<sup>69</sup> Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat, *Loc.cit*

<sup>70</sup> Alejandro Piera, Michael Gill, *Loc.Cit*, " .....Under the most domestic laws, states other than the state of registry of their aircraft do not have jurisdiction in respect of offences committed on board an aircraft outside their respective territories.

<sup>71</sup> Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat, *Loc.cit*

penuntutan berhasil, harus dibuktikan bahwa penumpang melakukan pelanggaran serius berdasarkan hukum Negara tempat pesawat tersebut terdaftar.<sup>72</sup>

Seorang peneliti dari Universitas hukum Curtin Australia Vernon nase dan Nicolas humphrey mengungkapkan dalam jurnalnya "*Angry People in The Sky, Air rage and The Tokyo Convention*" menyebutkan beberapa contoh kasus *Unruly Passenger, O'Carroll v. American Airlines, Inc,* " Carroll, seorang penumpang menjadi brutal dan kacau dikarenakan mabuk. Selama penerbangan Petugas pesawat telah memperingatkan orang tersebut, *Carrol* berkata bahwa dia akan membantu pilot menerbangkan pesawat sehingga membuat kekacauan selama penerbangan. *Harris v. American Airlines, Inc,* "seorang penumpang wanita keturunan Afrika-Amerika menjadi marah, menjengkelkan, dan berbicara kasar kepada penumpang kulit putih karena mabuk di kelas pertama kabin." *VonHundertmark v. Boston Professional Hockey Ass'n, Inc.* Yaitu kejadian yang melibatkan pramugari pesawat dan tim *hockey* yang sedang menyewa pesawat untuk penerbangan pertandingan *Hockey*. Hal ini merupakan tindak kekerasan seksual, baju pramugari pesawat tersebut disobek oleh pemain hoki sementara pemain hoki lainnya mengambil foto payudaranya. Pramugari menggugat tim *Boston Bruins* untuk pengawasan lalai para pemainnya di membuat mereka mabuk di pesawat udara<sup>73</sup>. Penegakan kasus tersebut dapat ditangani oleh pihak maskapai penerbangan namun dalam tuntutan hukumnya para pelaku tersebut dapat bebas karena keterbatasan yurisdiksi dalam Konvensi Tokyo 1963.

Julienne S. Seorang peneliti dari Universitas Leiden mengemukakan dalam jurnalnya "*The Korean Air Nut Rage Incident*" juga menemukan hal yang

<sup>72</sup> Skybary Aero, "*Unruly Passenger*", diakses dari [https://www.skybary.aero/index.php/Unruly\\_Passengers](https://www.skybary.aero/index.php/Unruly_Passengers), pada 8 september 2018 pukul 23.00

<sup>73</sup> Vernon nase and Nicolas Humphrey, "*Angry People in the Sky, Air Rage and Tokyo Convention 1963*, Leiden University, 2014

sama yaitu penegakan kasus *Unruly Passenger* terdapat kekosongan hukum dari Konvensi Tokyo 1963. dalam kasus *Prosecutor of the Republic of Korea vs Hyun-Cho* dimana Hyun-Cho sebagai pelaku pada 5 desember 2014 dalam penerbangan KE 086 (*an airbus A380*) ketika pesawat sudah melakukan persiapan *Take Off* meminta petugas kabin untuk memutar balik pesawat dan membuka pintu pesawat dengan menggunakan kekerasan, pada kasus tersebut dalam penegakannya juga bisa ditangani dari pihak maskapai namun dalam ketentuan Konvensi Tokyo 1963 terdapat kekosongan hukum.<sup>74</sup>

#### **4.1.2 Amandemen Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat Udara dalam Protokol Montreal 2014**

Organisasi Pengangkutan Udara Internasional ( IATA ) berpendapat Konvensi Tokyo 1963 mengatur pelanggaran dan tindakan lain yang terjadi pada pesawat terbang dalam penerbangan. Namun, Konferensi Diplomatik diadakan pada tahun 2014 untuk mempertimbangkan revisi yang diusulkan untuk memastikan bahwa ini adalah pencegahan yang efektif terhadap perilaku *Unruly passenger*.

Hasilnya adalah Protokol Montreal 2014 yang membuat perubahan penting pada Konvensi Tokyo yang asli. Protokol ini memperluas yurisdiksi atas pelanggaran yang dilakukan di pesawat ke negara tujuan penerbangan selain negara pendaftaran pesawat. Ini menutup celah yang memungkinkan banyak pelanggaran serius untuk menghindari tindakan hukum.

Protokol Montreal 2014 akan memberikan pencegahan yang efektif untuk perilaku *Unruly passenger* di pesawat. Pada Sidang ICAO ke 39 yang baru saja

---

<sup>74</sup> Julienne S. Oh, "The Korean Air Nut Rage Incident", Page 818, Leiden University, 2019

berakhir, IATA mempresentasikan sebuah kertas kerja tentang penumpang destruktif dan ratifikasi dari Protokol Montreal 2014.<sup>75</sup>



---

<sup>75</sup> IATA, "Policy", diakses dari <https://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/unruly-passengers.aspx> pada tanggal 8 september 2018 pukul 23.00

Tabel : 4

Amandemen Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang Dilakukan di Pesawat dalam Protokol Montreal 2014

No.	Chapter	Konvensi Tokyo 1963 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang dilakukan di pesawat	Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan Tindakan Lainnya yang dilakukan di pesawat	Keterangan
1.	Scope of Convention	<p>1. <i>"This Convention shall apply in respect of:</i></p> <p>(a) <i>offences against penal law;</i></p> <p>(b) <i>acts which, whether 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.</i></p> <p>2. <i>Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.</i></p> <p>3. <i>For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the</i></p>	<p>1. <i>"This Convention shall apply in respect of:</i></p> <p>a. <i>offences against penal law;</i></p> <p>b. <i>acts which, whether 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.</i></p> <p>2. <i>Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.</i></p> <p>3. <i>For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of takeoff until the moment when the landing run ends.</i></p> <p>4. <i>This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.</i></p>	Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014 mengatur cakupan Konvensi yang sama yaitu pada keadaan <i>In-flight</i> ( sama )

		<p><i>purpose of takeoff until the moment when the landing run ends.</i></p> <p>4. <i>This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Article 2</i></p> <p><i>Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.”</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Article 2</i></p> <p><i>Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.”</i></p>	
2.	<i>Jurisdiction</i>	<p>2. <i>“Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.”</i></p>	<p>2. <i>“Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.</i></p> <p><i>2 bis Each Contracting State shall also take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft in the following cases:</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>a.as the State of landing, when:</i></p> <p><i>1.the aircraft on board which the offence is committed has its last point of departure or next</i></p>	<p>Pada bab ini dijelaskan bahwa ada perubahan pada ketentuan yurisdiksi negara pendaftar, yaitu ada tambahan <i>landing state</i> dan <i>operator state</i> ( ada perubahan )</p>

			<p><i>point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board;</i></p> <p><i>2.the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardised;</i></p> <p><i>b.as the State of the operator, when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.</i></p> <p><i>2 ter In exercising its jurisdiction as State of landing, a State shall consider whether the offence or act in question is an offence in the State of the operator.”</i></p>	
3.	<i>Powers of the aircraft commander</i>	<p><i>Article 5</i></p> <p><i>“1.The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of takeoff or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.</i></p>	<p><i>“1.The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of takeoff or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.”</i></p>	<p><i>1. Article 5: Ada perubahan pada bab kewenangan komandan pesawat yaitu dihapusnya keterangan <i>In-flight</i> pada <i>article 5</i> ( ada perubahan )</i></p> <p><i>2. Article 6: ada penambahan di Protokol Montreal 2014 pada <i>In-flight security Officers</i> ( <i>IFSO</i> ) yang sebelumnya belum diatur di Konvensi tokyo 1963 ( ada</i></p>

		<p><i>2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this Chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this Chapter shall continue to apply with respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.”</i></p> <p><i>Article 6</i></p> <p><i>“2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety</i></p>	<p><i>Article 6</i></p> <p><i>“2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of in-flight security officers or passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.</i></p> <p><i>3. An in-flight security officer deployed pursuant to a bilateral or multilateral agreement or arrangement between the relevant Contracting States may take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft or persons therein from an act of unlawful interference, and, if the agreement or arrangement so allows, from the commission of serious offences.</i></p> <p><i>3. Nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation for a Contracting State to establish an in-flight security officer programme or to agree to a bilateral or multilateral agreement or arrangement authorizing foreign in-flight security officers to operate in its</i></p>	<p>perubahan )</p>
--	--	---	---	--------------------

		<i>of the aircraft, or of persons or property therein.”</i>	<i>territory.”</i>	
4.	<i>Unlawful seizure of aircraft</i>	<p>1. <i>“When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.</i></p> <p>2. <i>In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.”</i></p>	<p><i>“1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.</i></p> <p><i>2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.”</i></p>	Pada bab penjelasan tentang jenis pelanggaran di pesawat, Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014 memiliki penjelasan yang sama ( sama )
5.	<i>Powers and duties of states</i>	<p><i>Article 15</i></p> <p><i>Article 17</i></p> <p><i>Article 18</i></p>	<p><i>Article 15</i></p> <p><i>“1. Each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an</i></p>	<p>1. <i>Article 15:</i> Ada penambahan di Protokol Montreal 2014 yaitu aturan yang tidak diatur pada Konvensi Tokyo 1963 terkait pada penjelasan khusus</p>

			<p><i>offence or act referred to in Article 1, paragraph 1, in particular:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>physical assault or a threat to commit such assault against a crew member; or</i></li> <li>b) <i>refusal to follow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander for the purpose of protecting the safety of the aircraft or of persons or property therein.</i></li> </ul> <p><i>2.Nothing in this Convention shall affect the right of each Contracting State to introduce or maintain in its national legislation appropriate measures in order to punish unruly and disruptive acts committed on board.”</i></p> <p><i>Article 17</i></p> <p><i>“1.Each Contracting State, when fulfilling its obligations, or exercising a permitted discretion, under this Convention, shall act in accordance with the obligations and responsibilities of States under international law. In this respect, each Contracting State shall have regard for the principles of due process and fair treatment.”</i></p> <p><i>Article 18</i></p>	<p>tentang kewajiban para negara pendaftar untuk melakukan tindakan langsung terkait beberapa pelanggaran tertentu ( ada perubahan )</p> <p>2. <i>Article 17:</i> Ada penambahan pada Protokol Montreal 2014 yang sebelumnya tidak diatur di Konvensi Tokyo 1963 yaitu ketentuan tentang apabila negara pendaftar melakukan tindakan hukum terhadap kasus <i>Unruly Passanger</i> hal tersebut tidak lepas dari ketentuan umum suatu negara dalam Hukum Internasional ( ada perubahan )</p> <p>3. <i>Article 18:</i> Ada penambahan pada Protokol Montreal 2014 yang sebelumnya tidak diatur di Konvensi Tokyo 1963 yaitu tidak ada aturan dalam Konvensi ini terkait dengan penghalangan hak pemulihan kerusakan yang terjadi akibat kasus</p>
--	--	---	--	---

			<p>“Nothing in this Convention shall preclude any right to seek the recovery, under national law, of damages incurred, from a person disembarked or delivered pursuant to Article 8 or 9 respectively. “</p>	<p><i>Unruly Passanger</i></p>
--	--	--	--	--------------------------------

Sumber: data primer, diolah, 2019.



Dari tabel 4.1 diatas dapat disimpulkan bahwa amandemen Konvensi Tokyo 1963 ke dalam Protokol Montreal 2014 mengubah dan menambahkan beberapa ketentuan sebagai berikut:

### 1. *Jurisdictions*

- a. *State of landing* : Selain *State of registration* yang telah ada di Konvensi Tokyo 1963, Protokol Montreal 2014 menambahkan yurisdiksi *state of operator* ke dalam pasal 1 (3B) Konvensi Tokyo 1963,
- b. *State of Operator* : di dalam pasal 3 (2 bis) juga dijelaskan *state of landing* yaitu negara tempat pesawat mendarat dengan pelaku *Unruly Passenger* yang masih ada di dalam pesawat tersebut.
- c. Dengan adanya ketentuan baru tentang *State of Landing* dan *State of Operator* akan menutup masalah tentang keterbatasan yurisdiksi selain itu juga akan menutup masalah tentang penegakan kasus *Unruly Passenger* apabila pengoperasian pesawat yang didaftarkan di suatu negara tertentu namun dioperasikan oleh negara lainnya, sehingga negara pengoperasi pesawat yang didaftarkan di negara lain juga dapat menerapkan yurisdiksinya kepada kasus *Unruly Passenger* tanpa harus mendaftarkan pesawat sewaananya terlebih dahulu.

### 2. *Power of Aircraft Commander*

Pada bab ini terdapat dua perubahan ketentuan dari Konvensi Tokyo 1963 ke dalam Protokol Montreal yaitu:

- a. Kewenangan komandan pesawat yang sebelumnya diatur pada pasal 5 (2) hanya dalam keadaan *In-flight* saja, sekarang ketentuan *In-flight* dihapuskan sehingga komandan pesawat dapat menerapkan kewenangannya menurut pengertian *In-flight* pada pasal 1 ayat 3 Protokol Montreal 2014
- b. Pada Protokol Montreal 2014 terdapat penambahan status *In Flight Security Officers (IFSO)* pada pasal 6 termasuk memberi dasar untuk melaksanakan tugas dan kewenangannya.

### 3. *Powers and Duties of States*

Pada bab ini ada 3 penambahan yang sebelumnya belum diatur di Konvensi Tokyo 1963 sebagai berikut:

- a. pasal 15 : terhadap beberapa pelanggaran tertentu yang seharusnya itu merupakan yurisdiksi negara pendaftar apabila terjadi pelanggaran, terdapat penjelasan khusus tentang kewajiban negara lain untuk melakukan tindakan langsung terhadap pelaku tersebut.
- b. Pasal 17 : ada penambahan tentang apabila negara lain melakukan tindakan hukum terhadap pelaku *Unruly Passanger* hal tersebut tidak terlepas dari ketentuan umum Hukum Internasional
- c. Pasal 18 : ada penambahan penjelasan bahwa tidak ada aturan dalam konvensi ini yang menghalangi dalam hal pemulihan kerusakan yang terjadi akibat kasus *Unruly Passenger*. Maksud dari kalimat tersebut adalah sebagai contoh apabila terjadi kasus *Unruly Passenger* lalu pesawat tersebut melakukan *disembarkasi* maka hal tersebut berimplikasi pada pembuangan bahan bakar atau dengan adanya *disembarkasi* dapat merugikan penumpang lain karena terjadinya keterlambatan pendaratan, jadi pembiayaan kompensasi tersebut tidak dihalangi oleh aturan di Protokol Montreal 2014.

## 4.2 Urgensi Ratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan Tindakan lainnya yang dilakukan di pesawat bagi Penerbangan Indonesia

### 4.2.1 Kasus *Unruly Passanger* di Indonesia

Melalui data yang didapatkan dari Garuda Indonesia, *Focus Group Discussion* tentang “Urgensi Ratifikasi Konvensi Beijing 2010 Dalam Menghadapi Issue Terorisme Global” di kota Yogyakarta 17 april 2018 mencatat pada tahun 2016 total ada 46 *unruly passenger* terdiri dari 18 *bomb jokes*, 5 *drunk passenger*, 3 *smoking*, dan 20 lain-lain. Pada

tahun 2017 total ada 60 unruly passenger terdiri dari 20 *bomb jokes*, 19 *drunk passenger*, 3 menggunakan handphone, dan 18 lain-lain.<sup>76</sup>

Gambar : 1

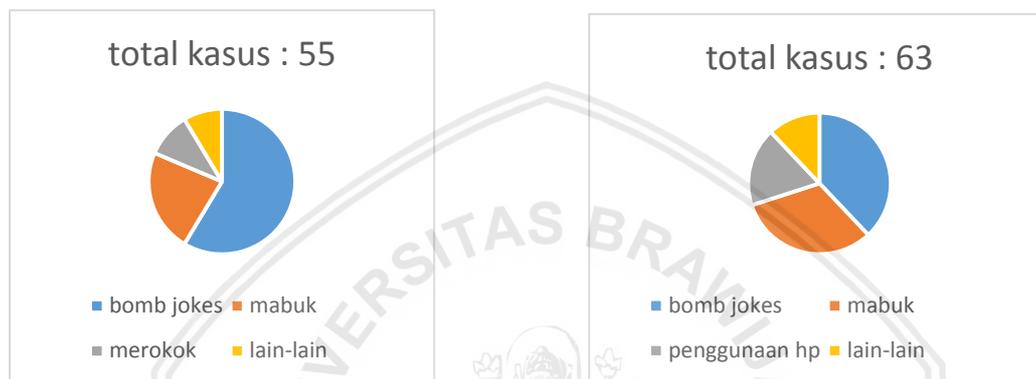
Angka kasus *Unruly Passanger* di Indonesia

2016

2017

(jan-des)

(jan-des)



Sumber : Garuda Indonesia, "*focus group discussion*".

Melihat dari data diatas dapat disimpulkan bahwa dilihat dari tahun 2016-2017 mengalami peningkatan kasus, pada tahun 2016 total pelanggaran ada 55 kasus sedangkan pada tahun 2017 total pelanggaran ada 63 kasus.

Terdapat data dari beberapa contoh kasus terkait masalah yurisdiksi di Indonesia, dalam penerbangan pesawat jetstar JQ35 dari Melbourne ke Bali pada tanggal 28 mei 2014, seorang pria menyerang 3 petugas pesawat. Semua penumpang pada saat itu diturunkan di Bali. Indonesia tidak mengizinkan pria tersebut untuk masuk ke Indonesia dan mendeportasinya kembali ke Australia. Pada Penerbangan selanjutnya yaitu penerbangan kembali dari Bali ke Brisbane dibatalkan dikarenakan beberapa kru pesawat terluka akibat kasus serangan pria tersebut dan tidak dapat melanjutkan masa kerjanya. Pesawat jetstar tersebut kembali ke Australia tanpa membawa penumpang penerbangan selanjutnya. Penumpang yang terlantar akibat penerbangan kembali tanpa awak tersebut mendapatkan

<sup>76</sup> Garuda Indonesia, "*focus group discussion*", yogyakarta 17 april 2018 tentang Urgensi Ratifikasi Konvensi Beijing 2010.

kompensasi. Dalam kasus serangan pria tersebut pemerintah Indonesia menolak untuk menerima pelaku kasus *Unruly Passanger* tersebut. Semestinya Indonesia dapat menerapkan yurisdiksinya apabila menganut pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 yaitu “*A contracting State which is not the State of Registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except....*” yang artinya negara lain tidak dapat menerapkan yurisdiksinya apabila pesawat yang dioperasikan tersebut terdaftar di Negara lain kecuali dalam pelanggaran-pelanggaran tertentu, dalam kasus ini Negara Indonesia dapat menerapkan yurisdiksinya karena pelanggaran yang dilakukan pria diatas diatur dalam pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 .<sup>77</sup>

Selanjutnya, kasus Virgin Australia pada tanggal 24 april 2014. Lockley seorang warga negara Australia diturunkan paksa di bandara Ngurah Rai Bali, karena mabuk dan menggedor-gedor pintuk kokpit. Komandan pesawat yang pada saat itu sedang bertugas, menyerahkan pelaku tersebut kepada pihak yang berwenang di Bali. Kejadian tersebut membuat lalu lintas udara di bandara Ngurah Rai terhambat dan pesawat lain yang akan terpaksa mendarat juga dialihkan. Pada saat itu pemerintah Indonesia beranggapan tidak memiliki yurisdiksi atas kasus tersebut. Indonesia beralasan bahwa berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 negara yang berhak untuk menangani kasus tersebut adalah negara dimana pesawat didaftarkan, yakni Australia.<sup>78</sup>

#### **4.2.2 Pengaturan terkait Kasus *Unruly Passanger* di Indonesia**

##### **1. Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan**

Dalam Pasal 54 UU Nomor 1/2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa: setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;

<sup>77</sup> Ardyta. P. Wardhani, “Yurisdiksi dan Kewenangan Negara dalam Menangani Kasus *Unruly Passanger*”, Universitas Airlangga, Surabaya, 2015 halaman 39

<sup>78</sup> *Ibid*, Halaman 38

- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan
- d. perbuatan asusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan

Ancaman hukuman terhadap pelanggaran Pasal 54 UU Nomor 1/2009 tentang Penerbangan terdapat dalam Pasal 412 yang berbunyi sebagai berikut:

“Ayat (1): Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Ayat (2): Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Ayat (3): Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Ayat (4): Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).”<sup>79</sup>

Pemberlakuan yurisdiksi Indonesia mengacu kepada ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, dimana mengenai keselamatan dan keamanan penerbangan sipil diatur dalam Pasal 54 dan ketentuan sanksi pidananya diatur dalam Pasal 412. Mengingat Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tidak mengatur kewenangannya terhadap pesawat yang didaftarkan di negara asing tapi dioperasikan oleh perusahaan maskapai Indonesia. Konsekuensinya, pesawat yang diregistrasikan di negara asing tapi dioperasikan oleh perusahaan maskapai nasional Indonesia untuk rute penerbangan dari negara asing ke negara asing lainnya maka Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tidak mampu untuk menjangkaunya.

<sup>79</sup> Hentje Pongoh, “Ancaman Hukuman Bagi Penumpang Indisipliner”, diakses dari <https://www.kompasiana.com/hpinstitute/552947d66ea834453f8b458f/ancaman-hukuman-bagi-penumpang-indisipliner> , pada tanggal 9 september pukul 23.00

Apabila Indonesia ingin menerapkan yurisdiksinya menurut Undang-undang nomor 1 tahun 2009 hal tersebut harus melalui izin negara tempat pesawat mendarat karena apabila negara lain khususnya negara dimana pesawat tidak berkeinginan untuk menerapkan yurisdiksinya maka pelaku tindakan destruktif dapat bebas dari tindakan hukum, Seharusnya Indonesia memiliki yurisdiksi untuk mengimplementasikan ketentuan nasionalnya. Ketentuan mengenai tindakan destruktif yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan diatur dalam Pasal 54 dan Pasal 412 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Pasal 4 (b) mengatur ruang lingkup Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 meliputi semua pesawat udara asing yang melakukan kegiatan dari dan/atau ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Apabila Indonesia meratifikasi Protokol Montreal 1984 ini Negara Indonesia termasuk negara yang menyetujui ketentuan perluasan yurisdiksi *Landing state* (negara tempat mendarat) dan *Operator state* ( maskapai penerbangan ) dalam kasus *Unruly Passenger* dan pelaku *Unruly Passenger* tidak dapat lepas dari tuntutan hukum.<sup>80</sup>

## **2. Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan**

Peraturan pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keselamatan dan keamanan Penerbangan mengatur ketentuan tentang keselamatan dan penerbangan dari sisi operasi penerbangan maskapai saja, tidak memuat ketentuan dari sisi penumpangnya terlebih *Unruly Passenger*. Hal tersebut dibuktikan dari bab 1 tentang ketentuan umum

- “1.Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk operasi penerbangan yang aman dan aman sesuai dengan rencana penerbangan.
2. Keamanan penerbangan adalah suatu kondisi yang diwujudkan melalui operasi penerbangan bebas dari gangguan dan / atau tindakan melawan hukum.
3. Keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi yang diwujudkan melalui organisasi penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelayakan teknis terhadap fasilitas dan infrastruktur dan dukungan mereka.
4. Pesawat udara adalah masing-masing bukaan yang dapat terbang di atmosfer karena kekuatannya yang mengangkat yang disebabkan oleh reaksi udara.<sup>81”</sup>

<sup>80</sup> Adhi ariadi arafah,*Loc.cit*

<sup>81</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2003 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

Yang artinya dalam ketentuan diatas tidak memuat aturan tentang keselamatan dan kewanan penerbangan dan hanya mengatur dalam sisi operasional keselamatan dan keamanan maskapai.

Keamanan dan keselamatan penerbangan memiliki peranan yang penting dan strategis dalam penyelenggaraan penerbangan sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dalam satu kesatuan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil.

Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap kegiatan pembangunan, pendayagunaan, dan pengembangan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan, dalam upaya untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur serta terpadu dengan moda transportasi lain.

Atas dasar hal tersebut di atas, maka dalam Peraturan Pemerintah ini diatur ketentuan mengenai sistem keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan operasi pesawat udara, pengoperasian bandar udara, pengaturan mengenai ruang udara, personil keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan kesehatan penerbangan, tata cara penanganan dan pemeriksaan penumpang, bagasi kargo dan pos, pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara, penelitian sebab-sebab kecelakaan pesawat udara, program pengamanan penerbangan sipil serta tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan.

Di samping hal tersebut di atas, diatur pula keandalan operasional pesawat udara yang pada dasarnya hanya dapat dipenuhi apabila persyaratan-persyaratan yang menyangkut standar kelaikan udara, rancang bangun pesawat udara, pembuatan pesawat udara, perawatan pesawat udara, pengoperasian pesawat udara, standar kebisingan pesawat udara, penampungan sisa bahan bakar, dan ambang batas gas buang pesawat udara, serta personil pesawat udara, dapat dipenuhi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hal lain yang perlu diatur, yang merupakan kelengkapan administrasi sekaligus persyaratan operasional pesawat udara adalah pendaftaran pesawat udara dan tanda kebangsaan pesawat udara.<sup>82</sup>

### **3. Peraturan Menteri nomor 74 tahun 2017 tentang Keselamatan Penerbangan Sipil**

Peraturan Menteri nomor 74 tahun 2017 tentang Keselamatan Penerbangan Sipil tidak mengatur tentang *Unruly Passenger*. Dalam ketentuannya Peraturan tersebut hanya memuat tentang bagaimana prosedur investigasi kecelakaan dan kejadian serius dalam pesawat udara.

Ketentuan dalam Ruang lingkup Peraturan Menteri nomor 74 tahun 2017 tentang Keselamatan Penerbangan sipil menyebutkan :

“Ketentuan yang berlaku dalam Peraturan Menteri ini mengacu pada Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Annex 13 beserta perubahannya tentang investigasi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil”<sup>83</sup>

Artinya setiap ketentuan dan pasal-pasal yang terkandung dalam Peraturan Menteri ini hanya mengatur prosedur keselamatan penerbangan sipil dari sisi kecelakaan dan kejadian serius saja namun tidak mengatur tentang *Unruly Passenger*.

#### **4.2.3 Kepentingan Negara Indonesia Meratifikasi Protokol Montreal 2014 tentang Pelanggaran dan Tindakan lainnya yang Dilakukan bagi Penerbangan Indonesia.**

Melalui pembahasan sebelumnya dengan data kasus *Unruly Passenger* yang mempunyai angka yang tinggi serta penegakan kasusnya berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 mengalami kekosongan karena keterbatasan yurisdiksi Negara Indonesia diharapkan segera meratifikasi Protokol Montreal 2014.

Pada pembahasan peraturan di Indonesia tentang *Unruly Passenger* juga belum ditemukan ketentuan yang dapat memecahkan masalah yurisdiksi pada kasus-kasus *Unruly Passenger* dewasa ini sehingga tindakan ratifikasi Indonesia terhadap Protokol Montreal merupakan hal yang penting.

<sup>82</sup> Hukum Online, “Peraturan Pemerintah nomor 3 tahun 2001”, diakses dari <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/12959/node/546/peraturan-pemerintah-nomor-3-tahun-2001> pada tanggal 13 september 2018 pukul 21.30

<sup>83</sup> Peraturan Menteri nomor 74 tahun 2017 tentang Keselamatan Penerbangan Sipil

Melihat Posisi Indonesia yang sampai saat ini masih belum meratifikasi Protokol Montreal 2014 yang secara otomatis masih bergantung pada ketentuan Konvensi Tokyo 1963. Negara Indonesia menuai beberapa masalah, terutama pada masalah yurisdiksi seharusnya Negara Indonesia segera mengambil inisiatif untuk meratifikasi Protokol yang baru.

Protokol Montreal 2014 membuat perubahan penting pada Konvensi Tokyo yang asli. Protokol ini memperluas yurisdiksi atas pelanggaran yang dilakukan di pesawat ke negara tujuan penerbangan selain negara pendaftaran pesawat. Ini menutup celah yang memungkinkan banyak pelanggaran serius untuk menghindari tindakan hukum. Masalah-masalah yang timbul dari kekaburan dan kekosongan hukum terhadap tindakan *Unruly Passenger* dapat sepenuhnya teratasi, terutama masalah yurisdiksi .

Keuntungan setelah meratifikasi Protokol Montreal 2014 antara lain ; terselesaikannya masalah *Unruly Passenger* yang terjadi, kekurangan dalam penegakan yurisdiksi *landing state* dan *operatore state*. Melihat pesatnya perkembangan industri penerbangan saat ini, sudah saatnya Indonesia mengevaluasi ketentuan nasionalnya terhadap ketentuan internasional yang berlaku. Mengingat industri penerbangan adalah industri lintas negara yang melibatkan banyak kepentingan baik pemerintah, industri maupun penumpang secara Internasional.

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Setelah menganalisis dari pembahasan sebelumnya,

1. Amandemen Konvensi Tokyo 1963 dalam Protokol Montreal 2014 sangat penting karena ketentuan dalam Protokol Montreal 2014 untuk menjerat *Unruly Passenger* yang tidak dapat ditegakkan melalui Konvensi Tokyo 1963 terutama terhadap masalah yurisdiksi.
2. Urgensi ratifikasi negara Indonesia terhadap Protokol Montreal 2014 merupakan hal yang sangat penting karena ada kekosongan hukum dalam ketentuan perundang-undangan di Indonesia belum ada yg mengatur tentang *Unruly Passenger* terutama pada masalah yurisdiksi. Peneliti merekomendasikan Negara Indonesia untuk segera meratifikasi Protokol Montreal 2014 untuk mengisi kekosongan hukum agar apabila terjadi kasus *Unruly Passenger* lagi Indonesia dapat menerapkan yurisdiksinya karena memiliki dasar hukum dari Protokol Montreal 2014.

#### 5.2 Saran

Dengan adanya berkembangnya zaman, hukum juga harus bergerak dinamis agar terjadi keselarasan antara peraturan dengan penegakannya. Melihat transportasi udara merupakan transportasi yang makin digemari oleh masyarakat sudah saatnya pemangku kebijakan mengevaluasi ketentuannya agar tidak terjadi lagi masalah di kemudian hari. Oleh karena itu Negara Indonesia diharapkan segera meratifikasi Protokol Montreal 2014 untuk mengisi kekosongan hukum yang ada sehingga dengan tindakan ratifikasi terhadap protokol ini Indonesia dapat menjadikan dasar hukum untuk penegakan *Unruly Passenger* dewasa ini terutama pada masalah yurisdiksi.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Sinta Uli, **Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara**, Medan, USU Press, 2006, hal. 20.

R. Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia**, CV Rajawali, Jakarta, 1981, hal. 5.

HMN Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, 3, Hukum Pengangkutan, Djembatan**, Jakarta, 1995, hlm. 2.

M.N. Nasution, **Manajemen Transportasi**, Bogor, Ghalia Indonesia, 2008, hal. 3.

Soegijatna Tjakranegara, **Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang**, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hal 1-2

*Ellias.T.O, The Modern Law of Treaties, (Leiden: Oceana Publications Inc., 1974), hlm. 88-89.*

Bagir Manan, “**Akibat Hukum di Dalam Negeri Pengesahan Perjanjian Internasional ( Tinjauan Hukum Tata Negara )**”, *focused group discussion, deplu-FH-UNPAD*, Bandung 29 november 2008.

Damos Dumoli Agusman, “**Hukum Perjanjian Internasional, kajian teori dan praktik di Indonesia**”, Bandung, 2010 halaman 86

Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, (Jakarta: Universitas Indonesia 1984), hlm 9

Soerjono Soekanto dan Sri nanudji, **Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2009, hlm.13-14

Muslan Abdurrahman, **Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum**, UMM Press, Malang, 2009, hlm 127.

Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum Edisi Revisi**, Prenadamedia Group, Jakarta, 2014,hlm. 181.

Ahmad Sudiro, H.K. Martono, “**Hukum Angkutan Udara**”, Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2010

### Perjanjian Internasional dan Konstitusi

*Tokyo Convention 1963 Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*

*Montreal Protocol 2014 Offences and Certain Other Acts Committed on Board*

*Vienna Convention 1969 Law of treaties*

Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-undang nomor 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional

Peraturan Pemerintah nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara

Peraturan Pemerintah nomo 3 tahun 2003 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

Peraturan Menteri nomor 74 tahun 2017 tentang Keselamatan Penerbangan Sipil

### **Skripsi dan Artikel Ilmiah**

Haidil Akbar, **“Pelaksanaan Ganti Rugi terhadap Angkutan Udara Internasional Ditinjau dari Hukum Internasional ( Studi Kasus Pesawat *Singapore Airline SQ308* tahun 2010, Universitas Andalas, 2010**

Nurul Wardah, **“Tanggung Jawab Ganti Rugi terhadap Kecelakaan Pesawat Udara Niaga Menurut Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 ( Studi Kasus Penembakan terhadap Pesawat *Malaysia Airlines MH17*, Universitas Tarumanegara 2013**

Ardyta P.Wardani, **“Yurisdiksi dan Kewenangan Negara dalam Menangani *Unruly Passanger*, Universitas Airlangga, 2015**

### **Dokumen dan Jurnal**

ICAO, **“*Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation***

IATA, **“*Guidance on Unruly Passanger Prevention and Management***

Vernon Nase and Nicocas Humphrey, **“*Angry people in the sky, Air Rage and Tokyo Convention 1963*, Leiden University, 2014**

Julienne S, Oh. **“*The Korean Air Nut Rage Incident*”, Leiden University, 2019**

Liu Hao, **“*On the Punishment of Unruly Passanger and the Modernization of Tokyo Convention*”, Leiden University, 2019**

Christian McGill, **“*Unruly Passanger and Passanger Rights*”, McGill University, 2001**

Alejandro Pierra, Michael Gill, **“*Unruly and Disruptive Passengers*”, Leiden University, 2019**

Garuda Indonesia, **“*Focus Group Discussion tentang Urgensi Ratifikasi Konvensi Beijing 2010*”,**

### **Internet**

ICAO, **“*About ICAO*”, diakses dari <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> pada tanggal 1 juni 2018 pukul 18.00**

ICAO **“*List of tokyo convetion 1963 parties*”, diakses dari [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf) pada 15 januari 2019 pukul 15.00**

IATA, **“*Fact Unruly passanger*”, diakses dari [https://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf](https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf) pada tanggal 8 juli 2018 pukul 15.00**

Adhi ariadi arafah, “protokol montreal 2014 dan perundang undangan di Indonesia”, diakses dari <http://caslindonesia.com/2016/06/24/protokol-montreal-2014-tentang-unruly-passenger-dan-perundang-undangan-nasional/>, pada 5 mei 2018 pukul 15.00

IATA, “*Unruly Passenger*”, diakses dari <http://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/unruly-passengers.aspx>, pada tanggal 31 mei 2018 pukul 12.00

ICAO, “*Legal Administrative Package*”, diakses dari [https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%20014\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%20014_EN.pdf) pada 8 juli 2018 pukul 15.00

Vita Orrin, “Hukum Pengangkutan Udara”, diakses dari <http://vitaorin.com/2015/01/hukum-pengangkutan-udara.html>. Pada tanggal 12 agustus 2018 pukul 03.30

*United Nations Treaty Collections*, “*glosary of terms relating to actions*” [https://treaties.unorg/pages/overview.aspx?path=glosary/page1\\_en.xml#amandment](https://treaties.unorg/pages/overview.aspx?path=glosary/page1_en.xml#amandment). Diakses pada 18 desember 2018 pukul 15.00

Skybary Aero, “*Unruly Passenger*”, diakses dari [https://www.skybary.aero/index.php/Unruly\\_Passengers](https://www.skybary.aero/index.php/Unruly_Passengers), pada 8 september 2018 pukul 23.00

FAA Government, “*Unruly Passengers*” diakses dari [https://www.faa.gov/data\\_research/passengers\\_cargo/unruly\\_passengers/](https://www.faa.gov/data_research/passengers_cargo/unruly_passengers/) pada tanggal 2 oktober 2018 pukul 23.00

IATA, “*Policy*”, diakses dari <https://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/unruly-passengers.aspx> pada tanggal 8 september 2018 pukul 23.00

Hentje Pongoh, “Ancaman Hukuman Bagi Penumpang Indisipliner”, diakses dari <https://www.kompasiana.com/hpinstitute/552947d66ea834453f8b458f/ancaman-hukuman-bagi-penumpang-indisipliner> , pada tanggal 9 september pukul 23.00

Hukum Online, “Peraturan Pemerintah nomor 3 tahun 2001”, diakses dari <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/12959/node/546/peraturan-pemerintah-nomor-3-tahun-2001> pada tanggal 13 september 2018 pukul 21.30

*Civil Aviation Authority*, “*Disruptive Passengers*”, diakses dari <https://www.caa.co.uk/Passengers/On-board/Disruptive-passengers/> pada tanggal 3 oktober pukul 01.00

