

ASPEK HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP YURISDIKSI DALAM MENGADILI PELAKU PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA

Yosafat N. Manullang¹, Hartono Widodo², Pater Y. Angwarmasse³

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana

^{2,3} Dosen Pembimbing I dan II Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana

ABSTRAK

Pembajakan pesawat udara merupakan bentuk kejahatan yang tergolong baru, motif yang melatarbelakangi tindakan pembajakan tersebut pun beragam, mulai dari motif ekonomi sampai dengan politik. Masyarakat internasional memandang bahwa tindakan pembajakan tersebut dapat mengancam perdamaian dan keamanan internasional. Dalam rangka melawan kejahatan pembajakan pesawat udara ini, masyarakat internasional membuat berbagai konvensi dari Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970, Konvensi Montreal 1971. Oleh karena itu, dilakukan pengkajian mengenai konvensi-konvensi yang terkait dengan tindakan pembajakan pesawat udara ini terutama menyangkut yurisdiksi untuk menghukum pelaku tindakan pembajakan pesawat udara ini. Salah satu bentuk upaya dalam rangka menanggulangi tindakan pembajakan pesawat udara ini adalah dengan cara menetapkan yurisdiksi agar dapat menghukum pelaku tindakan pembajakan pesawat udara.

Kata Kunci: pembajakan pesawat, yurisdiksi, tindakan melawan hukum.

ABSTRACT

Aircraft hijacking is a new form of crime, the motives behind the act of hijacking are also diverse, ranging from economic motives to politics. The international community views that hijacking can threaten international peace and security. In order to fight the crime of aircraft hijacking, the international community made various conventions of the Tokyo Convention 1963, The Hague 1970 Convention, Montreal Convention 1971. Therefore an assessment of the conventions related to the act of hijacking of aircraft was carried out, especially concerning jurisdiction for punishing the perpetrators of this aircraft hijacking. One form of effort in overcoming aircraft hijacking is by establishing jurisdiction in order to punish perpetrators of aircraft hijacking.

Keywords: aircraft hijacking, jurisdiction, unlawfully action.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Menurut Konvensi Montevideo 1933 yang dihasilkan dalam Konperensi Montevideo, Uruguay yang diadakan oleh negara-negara yang tergabung dalam Organization of American States (OAS) mengenai hak dan kewajiban negara, kualifikasi suatu negara untuk disebut sebagai subjek hukum internasional ada 4 (empat), yaitu;

1. Penduduk yang tetap (*a permanent population*);
2. Wilayah tertentu (*a defined territory*);
3. Pemerintahan (*a government*); dan
4. Kemampuan mengadakan hubungan dengan negara-negara lain (*a capacity to enter into relations with other states*).¹

¹ M. Iman Santoso ⁽¹⁾, *Perspektif Imigrasi Dalam United Nation Convention Against Transnational Organized Crime*, (Jakarta: Perum Percetakan Negara RI, 2007), hlm. 37.

Jika keempat kualifikasi tersebut di atas diamati dengan saksama, keempatnya dapat dikelompokkan ke dalam 2 unsur pokok, yakni: *pertama*, unsur faktual atau riil; dan *kedua*, unsur yang tidak faktual atau tidak riil. Unsur yang riil yang secara nyata dapat dilihat dan diamati adalah unsur penduduk yang tetap, wilayah yang pasti, dan pemerintahan yang berdaulat, sedangkan unsur kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara lain tergolong tidak riil.²

Berkaitan dengan negara merupakan salah satu subjek hukum internasional, para ahli telah bersepakat mengenai hal tersebut. Bahkan ada beberapa literatur tertentu yang mengatakan bahwa negara merupakan satu-satunya subjek hukum internasional, namun pada dewasa ini negara tidak dapat dinyatakan sebagai subjek tunggal dari subjek hukum internasional dikarenakan telah terjadi dinamika dan perubahan berarti bagi masyarakat internasional. Subjek hukum internasional diartikan sebagai setiap pemegang, pemilik, atau pendukung hak dan pemikul kewajiban berdasarkan atau menurut hukum. Maka secara tersimpul juga dengan kemampuan sebagai pemilik, pemegang, ataupun pendukung hak dan pemikul kewajiban, subjek hukum internasional tersebut mempunyai kemampuan untuk mengadakan hubungan-hubungan hukum antar sesamanya. Hubungan-hubungan hukum itulah yang selanjutnya melahirkan hak dan kewajiban bagi pihak yang bersangkutan.³

Negara merdeka berhak memiliki kedaulatan untuk mengatur segala sesuatu yang ada maupun yang terjadi di dalam wilayah teritorialnya, khususnya ruang udara di atas wilayahnya. Oleh karena itu, negara berwenang menetapkan hukum, mengambil keputusan terhadap segala peristiwa yang menyangkut wilayah ruang udaranya. Kewenangan ini dikenal sebagai yurisdiksi

negara dalam hukum internasional.⁴

Dewasa ini dengan semakin pesatnya perkembangan zaman, maka mobilitas pergerakan manusia tidak lagi antar wilayah di dalam negerinya saja, tetapi sudah mulai sering beraktivitas sampai keluar negeri dengan alasan pekerjaan, wisata, kesehatan, ataupun pendidikan, dan untuk mempermudah mobilisasi tersebut digunakanlah transportasi udara yakni dengan menggunakan pesawat terbang. Walaupun penerbangan itu hanya memerlukan waktu yang relatif pendek untuk sampai ke tempat tujuan, hal ini tidaklah berarti bahwa dalam atau selama penerbangan tidak terjadi peristiwa apapun juga. Terjadinya peristiwa itu tetap harus diperhitungkan, meskipun harus diakui bahwa tindakan pencegahan sedini mungkin yang menjadi langkah terbaik. Maka untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat terbang, pesawat terbang maupun barang-barang yang diangkut penyelenggaraan penerbangan sipil diatur dalam berbagai konvensi internasional.⁵

Tidak terjaminnya keselamatan dalam menggunakan transportasi udara pernah terjadi di Indonesia, pada 28 Maret 1981 pesawat DC 9 Woyla dengan nomor penerbangan GA 206 milik Garuda Indonesian Airways yang sedang melakukan penerbangan domestik dari Jakarta menuju Medan dan transit di Palembang dibajak oleh teroris. Mulanya adalah beberapa saat setelah pesawat tinggal landas (*take off*) dari Palembang, lima orang teroris memaksa pilot untuk terbang ke Kolombo, Sri Lanka. Karena bahan bakar tidak cukup, maka pembajak meminta agar pilot menerbangkan pesawat menuju Penang, Malaysia dan setelah mengisi bahan bakar di Penang, pelaku meminta pilot untuk menerbangkan pesawatnya menuju Don Muang, Thailand. Di Bandar Udara Don Muang, mereka dapat

2 I. Wayan Parthiana ⁽¹⁾, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung: Mandar Maju, 2003), hlm. 93.

3 *Ibid.*, hlm. 85.

4 M. Iman Santoso ⁽²⁾, *Perspektif Imigrasi Dalam Migrasi Manusia*, (Bandung: Pustaka Reka Cipta, 2012), hlm. 39.

5 K. Martono, Agus Pramono, dan Eka Budi Tjahjono, *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*, (Depok: Gramata Publishing, 2011), hlm. 2.

dilumpuhkan oleh Tim Anti Pembajakan Pesawat Udara dari Komando Pasukan Sandi Yudha (KOPASSANDHA). Tuntutan mereka adalah agar dua tahanan yang merupakan kawan mereka dibebaskan oleh pemerintah Indonesia dan meminta uang sebanyak 1, 5 juta dolar Amerika.⁶

Beberapa peristiwa kejahatan penerbangan telah terjadi di mana-mana. Kecelakaan pesawat udara yang disebabkan pembajakan pesawat udara ini pernah terjadi pada hari Sabtu tanggal 23 November 1996 terhadap pesawat udara Boeing-767 Ethiopia di perairan Kepulauan Komoro yang menewaskan 127 dari 175 orang yang ada dalam pesawat udara tersebut. Pada hari itu penerbangan tersebut baru saja lepas landas dari Addis Ababa (ibukota Ethiopia) menuju Pantai Gading dibajak oleh tiga orang pembajak yang menyerbu kokpit dan menyuruh pilot menerbangkan pesawat ke Australia. Kepada pembajak, pilot memberitahu bahan bakar telah habis dan memohon agar mereka mengizinkan pesawat mendarat di Bandara Moroni, tetapi ditolak oleh pembajak. Akhirnya pesawat yang dibajak ini mengalami kecelakaan, jatuh akibat kehabisan bahan bakar yang dipaksakan tetap terbang atas desakan pembajak.⁷

Kejadian lainnya pada tanggal 21 Desember 1988 ketika sebuah bom meledak dalam pesawat Boeing-747 Pan America nomor penerbangan 103 di atas Lockerbie, Skotlandia, menewaskan 270 jiwa manusia yang ada di dalam pesawat udara. Dua warga negara Libya diduga sebagai pelakunya.⁸ Kemudian pada tanggal 8 Juli 1992 pesawat Trans World Airlines (TWA) jenis Boeing-767 yang sedang membawa 132 Penumpang dari Stockholm ke New York mendarat darurat di Kanada setelah adanya ancaman bom di dalam pesawat udara. Ancaman tersebut melalui surat yang

ditujukan kepada Trans World Airlines dan diserahkan sebelum pesawat udara lepas landas. Seorang staf TWA baru membukanya beberapa jam kemudian dan langsung memperingatkan pesawat yang sudah mengudara tersebut. Pada akhirnya, polisi berhasil menangkap tersangka berdasarkan ciri-ciri yang diberikan petugas penerbangan yang menerima surat tersebut.⁹

Dalam hukum udara internasional publik terdapat Konvensi Chicago 1944 yang merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional. Konvensi tersebut dijadikan acuan dalam pembuatan hukum nasional bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (Internasional Civil Aviation Organization selanjutnya disebut ICAO) untuk penyelenggaraan penerbangan sipil internasional. Sebenarnya sejak tahun 1902, Perancis sebagai perintis mengenai hukum udara internasional telah membahas kompetensi yurisdiksi terhadap tidak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat terbang, serta tindakan-tindakan yang perlu diambil selama penerbangan berlangsung.

Pembahasan tersebut diteruskan dalam konperensi internasional yang membahas penerbangan internasional tahun 1910 yang dikenal dengan Konferensi Paris 1910. Dalam konperensi tersebut telah dikemukakan berbagai aspek hukum oleh para ahli hukum udara internasional maupun badan-badan internasional lainnya. Aspek-aspek hukum tersebut antara lain mengenai yurisdiksi, penggunaan pesawat terbang, pendaftaran pesawat terbang, sertifikasi awak pesawat terbang, sertifikasi pesawat terbang, transportasi bahan peledak, izin penerbangan, izin pendaftaran, peralatan navigasi penerbangan, dan lain-lain.¹⁰

Khusus mengenai pembahasan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan baru dimulai tahun 1950 yang kemudian disahkan dalam Konferensi Diplomatik di

6 Hendro Subroto, *Perjalanan Seorang Prajurit Para Komando*, (Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2009), hlm. 258.

7 T. Bambang Widarto, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar*, (Jakarta: Pusat Studi Hukum Militer, 2015), hlm. 229.

8 *Ibid.*, hlm. 230.

9 *Ibid.*, hlm. 231.

10 K. Martono ⁽¹⁾, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 44.

Tokyo tahun 1963 di bawah naungan ICAO yang diusulkan oleh delegasi Meksiko, dalam konsepnya mereka menggunakan prinsip yurisdiksi negara pendaftar pesawat terbang dan prinsip yurisdiksi teritorial. Dalam konsep tersebut diusulkan negara yang mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat terbang adalah negara pendaftar pesawat terbang. Yurisdiksi yang dianut sama dengan hukum laut internasional yakni yurisdiksi negara bendera.¹¹

Dalam Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 diatur yurisdiksi negara pendaftar pesawat terbang. Dikatakan dalam pasal tersebut bahwa:

“Apabila negara yang bukan negara pendaftar pesawat udara tidak akan melakukan yurisdiksi tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat terbang, kecuali tindak pidana pelanggaran maupun pidana tersebut mengancam keamanan nasional dan berpengaruh kepada wilayahnya atau langkah-langkah tertentu sangat diperlukan untuk melaksanakan ketentuan hukum internasional yang berlaku.”

Konvensi internasional mengenai kejahatan penerbangan sipil internasional ini kemudian disempurnakan dengan nama Konvensi The Hague 1970. Konvensi ini dilaksanakan atas rekomendasi dari International Law Association (ILA), hasil studi Sub Komite Hukum ICAO, maupun dari rekomendasi PBB serta organisasi-organisasi lainnya. Pengesahan konvensi ini merupakan sebuah titik puncak sebuah instrumen hukum dalam rangka semangat pemberantasan pembajakan udara. Dengan lahirnya Konvensi The Hague 1970 maka ini semakin memantapkan dan menutup kekurangan dari Konvensi Tokyo 1963 dalam hal keterkaitan konvensi tersebut mengenai pembajakan udara.

Semakin majunya perkembangan zaman, dunia internasional memandang perlu untuk melakukan penyempurnaan terhadap Konvensi The Hague 1970 dengan cara membuat Konvensi Montreal 1971. Semangat penyempurnaan ini dilakukan untuk menutup lebih rapat peluang terhadap tindakan kejahatan penerbangan sipil internasional. Itu terlihat terhadap ketentuan-ketentuannya yang ditujukan secara langsung terhadap penjagaan instalasi-instalasi Bandar udara seperti gedung, hangar, menara pengawas, radar, dan lain sebagainya.

Berkaitan dengan semakin banyaknya pesawat udara, maka sudah tentu diikuti pula dengan semakin banyaknya kemungkinan-kemungkinan terjadinya suatu tindakan kejahatan di dalam pesawat udara. Salah satu kejahatan di bidang penerbangan adalah penguasaan pesawat udara secara paksa atau lebih sering disebut pembajakan pesawat udara. Pembajakan udara tetap akan berlangsung selama ada penerbangan komersial nasional maupun internasional apapun motifnya dan siapapun pelakunya.¹² Demikian pula pelaku kejahatan penerbangan ini bisa terdiri dari individu-individu dari berbagai kebangsaan ataupun terkait dengan masalah-masalah luar negeri, walaupun tidak selamanya demikian. Kejahatan tersebut beserta akibatnya sangat melukai rasa keadilan dari seluruh atau bagian terbesar umat manusia di dunia ini. Sehingga menimbulkan reaksi spontan, misalnya berupa tindakan pengutukan sebagai tindakan biadab yang tidak berperikemanusiaan.¹³

Ada beberapa motif yang melatarbelakangi pembajakan pesawat terbang, seperti meminta tebusan, gangguan kejiwaan, maupun motif politik ataupun hanya mempunyai tujuan biasa (non politik). Tindakan itu dilakukan untuk menimbulkan rasa takut yang sangat

12 K. Martono, Agus Pramono, dan Eka Budi Tjahjono, *Op.cit.*, hlm. 3.

13 T. Bambang Widarto, *Op.cit.*, hlm. 227.

11 *Ibid.*, hlm. 48.

besar terhadap seseorang tertentu atau kelompok masyarakat internasional.¹⁴ Pembajakan pesawat lebih sering terjadi pada pesawat komersial atau pesawat sipil dikarenakan pesawat komersial mampu membawa banyak penumpang. Terlebih lagi beberapa keunggulan dari pesawat itu sendiri, yaitu jangkauannya sangat jauh, kecepatannya yang tinggi dan segala jenis pelayanan barang, manusia bahkan hewan dari satu negara ke negara lainnya dalam waktu singkat, tercatat dari tahun 1968 sampai dengan tahun 1985 tidak kurang dari 45 (empat puluh lima) pembajakan udara yang dilakukan oleh teroris, dan perusahaan penerbangan yang paling sering dibajak adalah maskapai Lufthansa, yakni sebanyak 3 (tiga) kali.

Dalam perkembangannya ditemukan juga permasalahan dalam penanganan tindak pidana pembajakan tersebut, yaitu hak dalam mengadili pelaku tindak pidana pembajakan pesawat tersebut yaitu hak dalam mengadili pelaku tindak pidana atau yurisdiksi suatu negara dalam menangani pembajakan pesawat.

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut di atas, maka dirumuskan permasalahan sebagai ruang lingkup pembahasan di dalam penelitian ini:

1. Bagaimana yurisdiksi negara terhadap kejahatan pembajakan udara berdasarkan konvensi internasional?
2. Bagaimana upaya konvensi internasional dalam melindungi penerbangan sipil internasional dari ancaman pembajakan udara?

Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui aspek hukum internasional terhadap yurisdiksi dalam mengadili pelaku pembajakan pesawat berdasarkan konvensi.

2. Untuk mengetahui upaya konvensi internasional dalam melindungi penerbangan sipil internasional dari ancaman pembajakan udara.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan ialah penelitian yuridis normatif yang bersifat kualitatif adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.¹⁵

PEMBAHASAN

Konvensi Tokyo 1963

Konvensi yang biasa disebut sebagai konvensi mengenai pembajakan udara ini sejarahnya adalah pertama kali diusulkan oleh delegasi Meksiko dalam konferensi tahun 1950 ketika membahas mengenai konsep *Legal Status of Aircraft*. Dalam sidang *Legal Committee* yang berlangsung di Munich pada tahun 1959, konsep ini disusun secara terpisah dengan konsep konvensi yang mengatur tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara yang berjudul *Draft Convention and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*. Konsep ini sudah lebih baik dalam pengaturannya karena sudah diatur mengenai yurisdiksi suatu negara terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di pesawat terbang, hak dan kewajiban pilot pesawat terbang, kekebalan hukum yang dimiliki oleh pilot dan awak pesawat terbang maupun penumpang yang mengambil tindakan dalam rangka perlindungan terhadap keselamatan penumpang pesawat terbang.¹⁶

Akhirnya pada tanggal 14 September 1963 dengan dihadiri oleh 61 (enam puluh satu) negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional dan 5 (lima) organisasi internasional, telah berhasil ditandatangani sebuah konvensi internasional yang berjudul *Convention on Offences and Certain Other*

14 K. Martono ⁽²⁾, *Hukum Udara, Angkatan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, (Jakarta: Mandar Maju, 1995), hlm. 160.

15 Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 105.

16 K. Martono ⁽²⁾, *Op.cit.*, hlm. 25.

Acts Committee on Board Aircraft di Tokyo, Jepang. Konvensi ini terdiri atas tujuh bab, terbagi dalam ruang lingkup konvensi (Bab I, Pasal 1-2); yurisdiksi (Bab II, Pasal 3-4); kekuasaan komandan/pilot pesawat udara (Bab III, Pasal 5-10); penguasaan/perampasan secara melawan hukum atas pesawat udara (Bab IV, Pasal 11); kekuasaan dan kewajiban negara-negara (Bab V, Pasal 12-15); ketentuan-ketentuan lain (Bab VI, Pasal 16-18); dan ketentuan penutup (Bab VII, Pasal 19-26). Adapun yang menjadi tujuan konvensi ini adalah sebagai berikut:¹⁷

1. Untuk menetapkan hukum pidana yang berlaku jika tindak pidana terjadi di atas wilayah yang bukan milik suatu negara tertentu, seperti laut lepas, atau dalam kasus-kasus terjadinya tindak pidana tersebut tempatnya tidak dapat ditentukan secara tepat dikarenakan pergerakan yang sangat cepat dari pesawat udara tersebut;
2. Untuk menegaskan hak dan kewajiban komandan pesawat udara, sehubungan dengan terjadinya tindak pidana dan perbuatan lainnya dalam pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara; dan
3. Untuk menegaskan hak dan kewajiban para pejabat yang berwenang di tempat pesawat udara tersebut mendarat setelah terjadinya tindakan yang membahayakan pesawat udara tersebut.

Dalam konvensi ini, unsur-unsur yang harus dipenuhi untuk masuk dalam kategori ataupun yang menjadi ruang lingkup pembajakan udara sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) adalah:

1. Tindakan tersebut merupakan kejahatan terhadap hukum pidana; dan
2. Tindakan kejahatan yang dapat membahayakan keselamatan pesawat terbang, penumpang pesawat, ataupun harta yang diangkut dan harus berada di dalam pesawat terbang.

Jika melihat di dalam Pasal 1 ayat (2), tertulis bahwa konvensi ini berlaku terhadap kejahatan yang dilakukan di dalam pesawat terbang yang sudah didaftarkan oleh negara peserta konvensi. Sedangkan kondisi pesawat tersebut haruslah dalam kondisi sedang terbang (*in flight*) sesuai dengan Pasal 1 ayat (3) dan dari segi wilayah berada di atas laut lepas maupun berada di dalam wilayah negara tak bertuan, sehingga bisa mengisi terjadinya kekosongan hukum sesuai dengan tujuan dari konvensi ini.

Ketika diadakan sidang di Munich pada tahun 1959, para peserta forum juga sudah menyinggung untuk membahas yurisdiksi negara pendaftar pesawat udara, yurisdiksi negara pendaratan, dan yurisdiksi teritorial. Peserta forum mengusulkan bahwa yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat terbang adalah negara pendaftar pesawat terbang. Konsep tersebut sebenarnya sama dengan hukum laut yang sudah diakui oleh hukum internasional.¹⁸ Selain itu juga konsep tersebut juga sejalan dengan teori pulau terapung (*floating island*), menurut teori tersebut, sebuah kapal negara harus dianggap sebagai bagian dari wilayah negara yang memilikinya. Yurisdiksi dari pengadilan teritorial negara lain dikesampingkan untuk semua tujuan apabila tindakan tersebut dilakukan di atas kapal yang bersangkutan, atau pihak yang bersalah berada di atas kapal tersebut.¹⁹

Pasal 3 ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 mengatakan bahwa:

“The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board aircraft” (negara tempat pendaftaran pesawat mempunyai kompetensi untuk melaksanakan yurisdiksinya atas kejahatan dan tindakan lainnya yang dilakukan di dalam pesawat udara tersebut).

18 K. Martono ⁽²⁾, *Op.cit.*, hlm. 47.

19 J.G Starke, “Introduction to International Law,” dalam buku Bambang Iriana Djajaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1997). hlm. 293.

17 E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, (Bandung: Alumnii, 2014), hlm. 256.

Penerapan yurisdiksi negara tempat pesawat tersebut didaftarkan sesuai yang diamanatkan Pasal 3 ayat (1) tadi merupakan hal yang wajar, dikarenakan dengan pendaftaran pesawat udara tersebut, itu berarti bahwa pesawat udara ini telah memperoleh nasionalitas dari negara tempat pendaftaran pesawat. Dalam Pasal 3 ayat (2) juga ditegaskan agar setiap negara peserta konvensi harus mengambil langkah-langkah yang perlu untuk menentukan yurisdiksi terhadap kejahatan pembajakan pesawat udara ini, maka negara peserta harus bersedia untuk mengatur mengenai pembajakan pesawat udara ini ke dalam hukum pidana nasionalnya masing-masing, dikarenakan efektivitas konvensi ini terletak pada pengaturan hukum nasional negara peserta Konvensi Tokyo 1963 dan ketegasan untuk mengambil tindakan terhadap pelaku kejahatan pembajakan pesawat terbang.

Sebagai contoh dalam kasus yang telah penulis paparkan sebelumnya yakni pada tahun 1981 terjadi pembajakan pesawat DC-9 Woyla Garuda Indonesia Airways nomor penerbangan GA-206. Para pembajak berhasil ditembak mati seluruhnya di Bandara Don Muang Thailand oleh Tim Anti Pembajakan Pesawat Udara dari Komando Pasukan Sandi Yudha (KOPASSANDHA) yang dipimpin oleh Letkol Inf. Sintong Panjaitan. Jadi, jika ditinjau menurut ketentuan Konvensi Tokyo 1963 dalam hal ini yurisdiksi dalam mengadili pelaku pembajakan merupakan kompetensi dari negara Indonesia, meskipun para pembajak ditembak mati di Thailand, namun pesawat dalam kasus ini terdaftar di Indonesia.

I. Wayan Parthiana menyatakan, bahwa kepentingan suatu negara tidak hanya cukup di dalam batas-batas wilayahnya atau pada area di dekat wilayahnya, akan tetapi dapat juga meluas sampai pada area yang jauh di luarnya. Kepentingan tersebut misalnya berupa peristiwa hukum yang terjadi di area tersebut yang melibatkan warga negaranya ataupun kepentingan negara tersebut.²⁰

20 I. Wayan Parthiana ⁽¹⁾, *Op.cit.*, hlm. 374.

Berkaitan dengan yurisdiksi ekstra teritorial terdapat contoh peristiwa yaitu peristiwa pembajakan pesawat terbang suatu negara dalam penerbangan internasional, yang dilakukan awak pesawat tersebut atau penumpang yang berkewarganegaraan sama dengan negara tersebut. Dalam kaitan itu, sudah barang tentu negara pemilik maskapai penerbangan tersebut akan menerapkan hukum nasionalnya dalam penanganan dan penyelesaian pembajakan tersebut. Namun, jika berdasarkan prinsip ekstra-teritorial dan dilihat dari contoh kasus yang penulis paparkan sebelumnya yakni kasus Amerika Serikat vs Diego Cordova yang terjadi pada tahun 1950 pada saat pesawat udara Amerika Serikat terbang di atas laut lepas dari San Juan Puerto Rico ke New York. Selama penerbangan berlangsung di atas laut lepas, Diego Cordova terlibat dalam perkelahian dengan penumpang lain.

Pada saat kejadian tersebut, awak pesawat berusaha untuk meleraikan perkelahian, akan tetapi awak pesawat udara tersebut malahan dipukul oleh Diego Cordova. Jadi menurut analisa penulis berdasarkan prinsip ekstra-teritorial, Amerika Serikat yang tetap memiliki yurisdiksi atas tindak pidana tersebut meskipun tindak pidana yang berlangsung selama di atas laut lepas dari San Juan Puerto Rico ke New York (*locus delicti*). Karena, menurut hemat penulis berdasarkan yurisdiksi ekstra-teritorial, suatu negara memiliki yurisdiksi atas kejahatan yang terjadi di suatu tempat di luar wilayahnya. Tempat tersebut misalnya, di laut lepas, landas kontinen, ruang udara bebas atau di atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Maksud dari yurisdiksi teritorial ini adalah yurisdiksi suatu negara untuk mengatur, menerapkan dan memaksakan hukum nasional negara tersebut terhadap segala sesuatu yang terjadi dalam lingkup wilayah negara bersangkutan. Dalam ranah hukum internasional, wilayah negara meliputi: wilayah daratan dan tanah di bawah wilayah daratan tersebut yang batasnya ke

arah bawah tak terhingga; wilayah perairan; dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak di bawah laut pedalaman ataupun di bawah perairan kepulauan; dan ruang udara di atas wilayah daratan dan di atas wilayah perairan.

Sebagai contoh diambil dari kasus yang penulis paparkan sebelumnya yakni Kecelakaan pesawat udara yang disebabkan pembajakan pesawat udara ini pernah terjadi pada hari Sabtu tanggal 23 November 1996 terhadap pesawat udara Boeing-767 Ethiopia di perairan Kepulauan Komoro yang menewaskan 127 dari 175 orang yang ada dalam pesawat udara tersebut. Pada hari itu penerbangan tersebut baru saja lepas landas dari Addis Ababa (ibukota Ethiopia) menuju Pantai Gading dibajak oleh tiga orang pembajak yang menyerbu kokpit dan menyuruh pilot menerbangkan pesawat ke Australia. Kepada pembajak, pilot memberitahu bahan bakar telah habis dan memohon agar mereka mengizinkan pesawat mendarat di Bandara Moroni (ibukota Kepulauan Komoro), tetapi ditolak oleh pembajak. Akhirnya pesawat yang dibajak ini mengalami kecelakaan, jatuh akibat kehabisan bahan bakar yang dipaksakan tetap terbang atas desakan pembajak. Dalam kasus ini dapat diterapkan prinsip teritorial karena dalam kasus ini pembajakan pesawat udara terjadi terhadap pesawat udara Boeing-767 Ethiopia di perairan Kepulauan Komoro. Jadi menurut hemat penulis ditinjau dari asas teritorial, yurisdiksi dalam mengadili pelaku pembajakan pesawat udara pada kasus ini ada pada negara Komoro mengingat *locus delicti* pembajakan pesawat udara terjadi di wilayah perairan Kepulauan Komoro.

Dengan demikian secara garis besar dapat dikatakan bahwa segala peristiwa yang terjadi di dalam batas-batas wilayah suatu negara, sepenuhnya merupakan kewenangan negara yang bersangkutan dan harus tunduk pada yurisdiksi teritorial negara tersebut. Ketentuan asas teritorial ini juga diatur dalam peraturan nasional Indonesia, yaitu dalam Pasal 2 Kitab Undang-Undang

Hukum Pidana Indonesia (KUHP). Pasal 2 KUHP Indonesia menitikberatkan pada tempat di mana perbuatan dilakukan. Mengenai pelakunya, apakah warga negara suatu negara atau orang asing, tidak menjadi persoalan, jadi dapatlah juga ditarik suatu simpulan bahwa yurisdiksi teritorial berkaitan ini berkaitan dengan *locus delicti*.

Yurisdiksi berdasarkan nasionalis aktif ini pertama-tama didasarkan atas siapa yang menjadi pelaku kejahatan dan di mana tempat kejahatan itu dilakukan, serta adanya kepentingan dari negara yang bersangkutan untuk membuat, melaksanakan, dan memaksakan peraturan perundang-undangan pidana nasionalnya. Berkenaan dengan siapa yang menjadi pelakunya, titik beratnya adalah si pelaku berkewarganegaraan dari negara yang bersangkutan. Pada lain pihak, korbannya sendiri bisa warga negaranya sendiri atau orang asing yang berada di dalam wilayahnya ataupun harta benda milik pihak asing yang ada di dalam wilayahnya. Sedangkan tempat dilakukannya kejahatan, kejahatan itu dilakukan di suatu tempat di wilayah negara lain.

Dengan kata lain, warga negara dari negara itu sendiri yang melakukan kejahatan yang dilakukannya di suatu tempat di wilayah negara lain yang ditujukan kepada sesama warga negara dari negara yang bersangkutan, dan atas kejahatannya itu negara yang bersangkutan berkepentingan untuk melindungi warga negaranya yang menjadi korbannya, dengan membuat, melaksanakan atau menerapkan, dan memaksakan hukum atau peraturan perundang-undangan pidananya.

Sebaliknya dengan yurisdiksi kriminal berdasarkan prinsip kewarganegaraan aktif, dalam yurisdiksi kriminal berdasarkan prinsip kewarganegaraan pasif, yang dititikberatkan adalah si pelakunya bukanlah warga negara dari negara yang memiliki yurisdiksi, atau dengan kata lain, si pelaku kejahatan adalah orang asing. Sedangkan mengenai tempat terjadinya kejahatan adalah sama seperti yurisdiksi kriminal berdasarkan prinsip

kewarganegaraan aktif, yakni, di suatu tempat di wilayah negara lain. Demikian pula yang menjadi korbannya adalah warga negara dari negara yang bersangkutan. Jadi dalam hal ini, kepentingan yang dilindungi adalah kepentingan warga negaranya yang menjadi korbannya. Dengan demikian negara yang bersangkutan berkepentingan untuk membuat, melaksanakan, dan/atau melaksanakan undang-undang pidananya terhadap si pelaku tersebut dalam rangka melindungi kepentingan warga negaranya yang menjadi korban dari kejahatan tersebut.

Begitu juga dalam Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 juga diatur mengenai yurisdiksi negara pendaftar pesawat terbang. Jika negara tersebut bukan negara pendaftar pesawat terbang, maka negara itu tidak dapat melakukan yurisdiksi tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara. Aturan tersebut bisa dikecualikan jika tindak pidana pelanggaran maupun pidana tersebut berpengaruh kepada wilayahnya atau tindak pidana tersebut mengganggu keamanan nasional atau juga langkah-langkah tertentu sangat diperlukan untuk melaksanakan ketentuan hukum internasional yang berlaku. Apabila negara pendaftar pesawat tidak ingin melaksanakan yurisdiksinya, dan tindak pidana pembajakan tersebut dilakukan oleh atau terhadap seorang warga negara atau penduduk tetap dari negara tersebut, lalu seandainya tindak pidana tersebut merupakan pelanggaran terhadap setiap peraturan atau ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan penerbangan atau pergerakan pesawat udara yang berlaku dalam negara tersebut. Didasarkan alasan-alasan tersebut maka akan ada kemungkinan negara lain yang bukan sebagai negara pendaftar pesawat untuk melaksanakan yurisdiksinya. Untuk lebih jelasnya, isi dari Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 adalah:

“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 in the following cases: (a) The offence has effect on the territory of such state; (b) The offence has been committed by or against national or permanent resident of such state; (c) The offence is against the security of such state; (d) The offence consists of a breach of any rules regulations relating to the flight or maneuver of aircraft in force in such state; (e) The exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.” (Suatu negara peserta yang bukan negara pendaftar pesawat tidak boleh untuk turut serta melaksanakan yurisdiksinya terhadap tindak pidana yang terjadi di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan, kecuali: (a) tindak pidana tersebut mempunyai akibat terhadap wilayah negara yang bersangkutan; (b) tindak pidana tersebut dilakukan oleh atau terhadap warga negara atau penduduk tetap dari negara yang bersangkutan; (c) tindak pidana tersebut melanggar keamanan negara yang bersangkutan; (d) tindak pidana tersebut berupa pelanggaran terhadap hukum dan peraturan-peraturan tentang penerbangan atau tentang latihan perang dengan pesawat udara negara yang bersangkutan; (e) pelaksanaan yurisdiksi diperlukan untuk menjamin ketaatan atas setiap kewajiban negara yang bersangkutan berdasarkan perjanjian multilateral).

Tujuan awal pembentukan konvensi ini sesuai yang telah dijabarkan tadi adalah untuk mengadakan keseragaman yurisdiksi dari negara anggota. Berdasarkan ketentuan yang telah disepakati bersama bahwa negara anggota Konvensi Tokyo 1963 sepakat untuk menganut yurisdiksi negara pendaftar pesawat terbang. Unifikasi dilakukan mengingat bahwa penting sekali untuk mencegah adanya *conflict of jurisdiction* karena transportasi udara mempunyai

karakteristik internasional yang tidak mengenal batas kedaulatan suatu negara, ketika melakukan penerbangan internasional maka kemungkinan besar akan terjadi pesawat terbang tersebut melintasi berbagai negara yang menganut jenis yurisdiksi yang berbeda pula, belum lagi penumpang yang menaiki pesawat tersebut bisa saja memiliki kewarganegaraan yang beragam.²¹

Negara Indonesia pernah menerapkan yurisdiksinya ketika pesawat Garuda Indonesia mengalami pembajakan. Pada saat itu tepatnya tahun 1981, pesawat dengan nomor penerbangan GA 206 tujuan Medan mengalami pembajakan dan terpaksa mendarat di bandara Don Muang, Thailand.²² Maka pada kasus ini Konvensi Tokyo 1963 dapat berlaku dan Indonesia diperbolehkan untuk menuntut yurisdiksinya berdasarkan prinsip territorial *jurisdiction principle* dan karena Indonesia merupakan negara pendaftar dari pesawat GA 206 maka sebagaimana yang telah diatur di dalam Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 Indonesia berhak atas yurisdiksi tersebut. Oleh karena itu, Indonesia dapat melakukan aksi militer di wilayah Thailand untuk menumpas para pembajak dengan catatan Indonesia sudah mendapatkan *clearance* terlebih dahulu agar hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Thailand tetap terjaga.

Para ahli seperti misalnya Edward M. Wise menggolongkan kejahatan penerbangan ke dalam ruang lingkup bentuk terorisme. Namun apakah setiap peristiwa atau kejahatan yang tergolong di dalam konvensi ini termasuk ke dalam golongan terorisme? Jika merujuk pada Konvensi Tokyo 1963, bisa saja peristiwa atau kejahatan terjadi tanpa direncanakan dulu oleh pelakunya. Misalnya, dua orang penumpang yang tidak saling kenal sebelumnya tiba-tiba berkelahi karena salah paham mengenai tempat duduk atau yang lainnya. Atau seorang penumpang berteriak keras-keras sehingga mengganggu penumpang lainnya, atau mengacungkan

senjata tajam karena mendapatkan pelayanan yang kurang memuaskan dari awak pesawat, dan perilaku-perilaku individu lainnya yang lebih tampak sebagai perbuatan spontan karena tanpa ada perencanaan sebelumnya. Jenis tindakan tersebut memang termasuk ke dalam ruang lingkup konvensi, tetapi sulit jika digolongkan ke dalam aksi terorisme. Tindakan tersebut lebih tepat dipandang sebagai peristiwa kriminal biasa.

Lain halnya jika peristiwa tersebut terkait dengan masalah yang lebih besar, atau merupakan suatu keterkaitan dari peristiwa lain, yang jika dilihat keseluruhannya merupakan gabungan dari berbagai peristiwa-peristiwa kecil lainnya. Misalnya di dalam pesawat yang sedang dalam penerbangan (*in flight*), terjadi pembunuhan atas seorang tokoh politik yang pelakunya atau otak pelakunya merupakan lawan politik korban dan peristiwa ini harus benar-benar dibuktikan dengan hukum positif negara yang bersangkutan. Mengenai kejahatan yang diatur di dalam konvensi ini berkaitan dengan persoalan terorisme, maka harus dilihat kasus demi kasus. Tidak setiap kejahatan atau perbuatan yang meskipun berada dalam cakupan konvensi ini dapat digolongkan sebagai terorisme.²³

Tentu tidak ada konvensi yang benar-benar tanpa celah dan kelemahan. Hal ini terjadi pula dalam Konvensi Tokyo 1963, konvensi ini masih belum cukup memuaskan bagi penyelesaian masalah tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara. Seperti misalnya jika pesawat udara itu mendarat di wilayah negara yang tidak menjadi peserta konvensi, maka besar kemungkinan si pelaku kejahatan bisa bebas dari tuntutan hukum. Terlebih jika kita hubungkan dengan Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963. Dalam pasal itu sangat dibatasi mengenai hak-hak negara peserta konvensi yang bukan negara pendaftar pesawat udara untuk menerapkan yurisdiksi atas tindakan melawan hukum di dalam pesawat udara,

21 K. Martono ⁽²⁾, *Op.cit.*, hlm. 50.

22 *Ibid.*, hlm. 69.

23 I. Wayan Parthiana ⁽²⁾, *Hukum Pidana Internasional dan Ekstradisi*, (Bandung: Yrama Widya, 2003), hlm. 85.

tetapi yang harus diapresiasi dari kehadiran konvensi ini adalah semangat masyarakat internasional untuk menghindari pembiaran terhadap tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara yang dapat menyebabkan keselamatan penerbangan bisa terancam.

Atas dasar masih adanya kelemahan-kelemahan yang timbul dalam konvensi ini maka dunia internasional mengadakan konvensi berikutnya yakni Konvensi The Hague 1970 sebagai penyempurnaan Konvensi Tokyo 1963 untuk menyelesaikan permasalahan tentang pembajakan pesawat udara ini.

Konvensi The Hague 1970

Sekitar tahun 1960-an kasus pembajakan pesawat udara semakin berkembang dengan pesatnya. Puncaknya pada tanggal 6 September 1969, pada tanggal tersebut terjadi lima pembajakan dalam satu hari yakni masing-masing milik Swiss Air, TWA, BOAC, Pan America, dan EL AL dibajak oleh *Popular Front Liberation of Palestine*, tiga pesawat (Swiss Air, TWA, BOAC) diledakkan di Downson Field, Jordan, sedangkan satu pesawat Pan America digiring dan diledakkan di Mesir, dan pesawat udara EL AL mendarat di Heathrow, Inggris.²⁴

Masalah pembajakan udara bukan hanya permasalahan dari dunia penerbangan saja, karenanya PBB juga turun tangan untuk mengagendakan pembahasan pembajakan udara. PBB juga merekomendasikan dalam resolusinya agar setiap negara untuk segera mengambil langkah-langkah nyata agar permasalahan pembajakan udara dapat diselesaikan dengan hukuman yang berat. PBB juga sepenuhnya mendukung langkah ICAO untuk memberantas pembajakan udara yang selalu mengancam keselamatan penerbangan, sekaligus untuk menyerukan agar negara-negara yang belum meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 untuk segera meratifikasi. Berdasarkan kejadian yang

luar biasa tersebut, dunia internasional mulai sadar bahwa keberadaan pembajak pesawat sangat mengancam bertumbuh pesatnya industri transportasi udara terhadap keselamatan penumpang, awak pesawat, maupun barang-barang yang diangkut. Suatu pembajakan udara merupakan salah satu tindak pidana yang membahayakan penumpang maupun barang-barang yang diangkut meskipun pembajakan tersebut dapat digagalkan. Sementara pada waktu itu Konvensi Tokyo 1963 belum berlaku, maka organisasi-organisasi internasional mulai berusaha untuk mencari jalan keluar yang terbaik untuk mencegah dan menghentikan agar kerawanan transportasi udara bisa berakhir.

Maka pada bulan Desember 1970 berdasarkan hasil studi yang dilakukan oleh ICAO, rekomendasi ILA (*International Law Association*) maupun PBB serta organisasi-organisasi internasional lainnya mengadakan konferensi diplomatik di Den Haag, Belanda. Konferensi diplomatik yang dihadiri oleh 77 (tujuh puluh tujuh) negara dan 12 (dua belas) organisasi internasional tersebut mengesahkan konvensi yang berjudul *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* dengan mayoritas suara tanpa perlawanan dan dua negara yang abstain.²⁵ Secara filosofis, negara anggota Konvensi The Hague 1970 mengakui bahwa pembajakan merupakan kejahatan internasional (*international crimes* atau *universal crimes*).

Berbeda dengan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 lebih ditujukan terhadap tindakan-tindakan yang merupakan penguasaan secara tidak sah atas pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Konvensi ini lebih tertuju pada usaha penyelamatan pesawat udara itu sendiri, akan tetapi keselamatan para penumpang, awak, dan harta yang diangkut juga tidak luput dari upaya pengamanan.

Mengenai ruang lingkup di dalam Pasal 1 Konvensi The Hague 1970 menyatakan

24 K. Martono ⁽²⁾, *Op.cit.*, hlm. 90.

25 *Ibid.*, hlm. 93.

bahwa tindak pidana yang dilakukan tersebut harus dilakukan di dalam pesawat udara yang sedang terbang. Maka unsur-unsur yang harus dipenuhi berdasarkan konvensi ini adalah:

1. Perbuatan tersebut harus melawan hukum;
2. Harus ada penggunaan kekerasan atau ancaman kekerasan; dan
3. Perbuatan tersebut harus berupa perampasan pesawat udara dan dengan melawan hukum menguasai pesawat atau mencoba menguasainya.

Penegasan mengenai pesawat udara yang sedang terbang (*in flight*) tertera dalam Pasal 3 ayat (1), pasal ini merupakan penyempurnaan dari Pasal 5 ayat (2) Konvensi Tokyo 1963. Menurut konvensi Tokyo terhadap kejahatan dan pelanggaran di udara maka berlaku yurisdiksi dari negara pendaftar pesawat udara yang terjadi dalam pesawat udara "*in flight*". Dalam konvensi ini yang disebut dengan *in flight* adalah pada saat pesawat udara dengan tenaga penuh siap untuk tinggal landas sampai pesawat udara melakukan pendaratan di ujung landas pacu. Sedangkan Menurut Pasal 3 ayat (1) Konvensi The Hague 1970, yang dimaksud dengan *in flight* adalah sejak semua pintu luar ditutup dan diikuti dengan embarkasi pesawat udara sampai saat semua pintu luar pesawat dibuka kembali diikuti dengan debarkasi penumpang.

Dengan demikian, suatu kejahatan yang terjadi di terminal bandar udara yang terletak di luar wilayah negara tempat pesawat tersebut didaftarkan tanpa mempermasalahkan apakah pesawat udara tersebut dipergunakan untuk penerbangan internasional maupun domestik dapat diberlakukan Konvensi The Hague 1970. Sifat internasional dari konvensi ini tidak hanya terhadap penerbangan internasional dalam arti sebenar-benarnya, tetapi juga terhadap penerbangan domestik yang tempat lepas landas ataupun tempat pendaratannya berada di luar wilayah negara tempat

pesawat udara tersebut didaftarkan. Tidak dipermasalahkannya mengenai penerbangan internasional maupun domestik ini sejalan dengan Pasal 3 ayat (3) yang berbunyi:

"This convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the state of registration of the aircraft, it shall be immaterial whether the aircraft is in an international or domestic flight." (Konvensi ini hanya dapat diterapkan jika tempat pesawat tersebut melakukan lepas landas atau tempat pendaratan aktual yang di dalamnya terjadi tindakan melawan hukum dilakukan di luar wilayah tempat pesawat tersebut didaftarkan, tanpa memperdulikan apakah pesawat tersebut melakukan penerbangan internasional ataupun domestik).

Untuk mempermudah pemahaman mengenai Pasal 3 ayat (3) Konvensi The Hague ini, penulis akan memberikan ilustrasi sebagai berikut, yaitu sebuah pesawat udara yang didaftarkan di Thailand dan memperoleh kebangsaan Thailand, disewa oleh sebuah perusahaan Indonesia dan melayani rute penerbangan domestik yakni Pontianak-Bali. Apabila dalam penerbangan tersebut terjadi kejahatan di dalam pesawat sehingga pesawat yang lepas landas dari Pontianak tersebut terpaksa mendarat di Bandar Udara Juanda, Surabaya, maka berdasarkan Pasal 3 ayat (3), konvensi ini bisa diterapkan.

Dalam konvensi ini juga terjadi perluasan mengenai orang yang dapat dihukum mengenai tindakan pembajakan udara. Selain pelaku tindak pidana itu sendiri, maka pihak yang melakukan tindakan membantu pembajakan udara yang bisa saja dilakukan di luar pesawat, seperti misalnya ada terjadi komunikasi antara pembajak dengan menara pengawas, kemudian ada pihak yang membantu pembajakan pesawat udara tersebut menginstruksikan sambil memberi ancaman

kepada menara pengawas untuk memenuhi permintaan pembajak. Hal ini pernah terjadi dalam pembajakan pesawat yang disewa oleh Ben Bella pada tahun 1956, dalam rute penerbangan dari Cairo ke Tunisia, ketika pesawat tersebut sedang terbang di laut lepas, awak pesawat udara diinstruksikan oleh pemerintah Prancis melalui hubungan radio agar pesawat udara tersebut didaratkan di Aljazair.²⁶

Mengenai yurisdiksi, konvensi ini mengaturnya dalam Pasal 4 ayat (1), dalam pasal tersebut ditegaskan bahwa negara-negara peserta konvensi mempunyai kewajiban untuk mengambil langkah-langkah yang perlu untuk menetapkan yurisdiksinya atas tindakan perbuatan melawan hukum terhadap pesawat udara. Adapun Pasal 4 ayat (1) memberikan kewenangan tersebut kepada negara seperti:

1. Negara tempat pesawat tersebut didaftarkan;
2. Negara tempat pesawat udara mendarat, dan pelaku tindak pidana tersebut ikut berada di dalamnya; dan
3. Negara yang menjadi pusat bisnis atau tempat kedudukan tetap dari penyewa pesawat udara tanpa awak.

Berkaca pada ketentuan di atas, terlihat bahwa kewenangan dan kewajiban untuk mengambil langkah-langkah menetapkan yurisdiksi tidak mutlak dimiliki oleh negara tempat pesawat tersebut didaftarkan walaupun tetap harus diutamakan bagi negara pendaftar pesawat. Selanjutnya di dalam Pasal 4 ayat (2) ditegaskan bahwa negara tempat ditemukannya pelaku pembajakan udara harus menegakkan yurisdiksinya terhadap pelaku. Jika enggan untuk menegakkan yurisdiksinya, maka negara tersebut bisa mengekstradisi ke salah satu negara yang termasuk di dalam Pasal 4 ayat (1). Jenis yurisdiksi ini termasuk ke dalam jenis *universal jurisdiction*, karena ketentuan tersebut berlaku kepada semua peserta konvensi.

26 *Ibid.*, hlm. 95.

Sebagai contoh dalam kasus yang telah penulis paparkan sebelumnya yakni pada tahun 1981 terjadi pembajakan pesawat DC-9 Woyla Garuda Indonesia Airways nomor penerbangan GA-206. Para pembajak berhasil ditembak mati seluruhnya di Bandara Don Muang Thailand oleh Tim Anti Pembajakan Pesawat Udara dari Komando Pasukan Sandi Yudha (KOPASSANDHA) yang dipimpin oleh Letkol Inf. Sintong Panjaitan. Jadi, menurut hemat penulis jika ditinjau menurut ketentuan Konvensi The Hague 1970 dalam hal ini yurisdiksi dalam mengadili pelaku pembajakan dapat juga merupakan kompetensi dari negara Thailand, meskipun pesawat dalam kasus ini terdaftar di Indonesia, karena Bandara Don Muang Thailand adalah tempat pesawat mendarat juga pelaku tindak pidana tersebut berada ikut di dalamnya hingga berhasil ditembak mati seluruhnya di Bandara Don Muang Thailand.

Muatan selanjutnya yang diatur di dalam konvensi ini adalah mengenai pengoperasian angkutan udara secara bersama atau internasional. Pengaturan ini tertera dalam Pasal 5, dalam rangka pelaksanaan yurisdiksi, negara yang tergabung ke dalam organisasi penyelenggara angkutan udara bersama (*joint air transport operating organization*) wajib untuk menunjuk kepada salah satu negara untuk menjadi negara pendaftar pesawat. Selain hal yurisdiksi, penunjukan salah satu negara sebagai negara pendaftar dimaksudkan untuk menentukan negara mana yang berwenang untuk mengeluarkan sertifikat kelayakan udara (*certificate of airworthiness*), sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) sesuai dengan ketentuan Pasal 31 dan 32 Konvensi Chicago 1944.²⁷

Pengaturan mengenai ekstradisi merupakan muatan selanjutnya, bahwa konvensi ini memberi kewajiban kepada negara anggota konvensi yang membuat perjanjian ekstradisi dengan negara anggota lainnya untuk memasukkan pasal ataupun

27 *Ibid.*, hlm. 99.

klausul mengenai pembajakan udara. Namun di dalam pembuatannya tetap harus memperhatikan norma-norma dalam hukum internasional maupun dengan hukum nasional negara yang bersangkutan. Di dalam Pasal 8 ayat (2) juga diatur kemudahan mengenai ekstradisi, apabila negara anggota yang mensyaratkan ekstradisi pembajak, maka harus mempunyai perjanjian ekstradisi. Jika negara yang bersangkutan belum mempunyai perjanjian ekstradisi, maka konvensi ini dapat dijadikan sebagai *legal standing* untuk mengekstradisi pembajak. Lain hal jika negara yang diminta tidak mensyaratkan adanya perjanjian ekstradisi untuk mengekstradisi pembajak, maka yang berlaku adalah hukum nasional masing-masing negara anggota.

Meskipun telah diatur sedemikian rupa, pada praktiknya belum tentu akan semudah teori karena ketentuan tentang ekstradisi ini erat kaitannya dengan kedaulatan negara. Hal-hal yang bersifat politis bisa saja mempengaruhi untuk suatu negara menolak ekstradisi. Jika negara yang diminta tersebut menolak, maka selamatlah si pembajak itu dari tuntutan pidana dari negara yang diminta. Di dalam ekstradisi, negara yang berwenang untuk menentukan suatu kejahatan sebagai kejahatan politik ataukah tidak adalah negara yang diminta.²⁸

Keberhasilan Konvensi Tokyo 1963 yang disempurnakan dengan Konvensi The Hague 1970 mengakibatkan tidak ada lagi tempat bagi pembajakan udara, sehingga sasaran tindak pidana dialihkan pada objek-objek fasilitas pendukung keselamatan udara seperti peralatan telekomunikasi penerbangan, navigasi penerbangan, kabel listrik serta bangunan-bangunan lain yang merupakan fasilitas pendukung. Dengan beralihnya sasaran tersebut pada tahun 1971 maka dikeluarkan Konvensi Montreal 1971. Konvensi tersebut mengatur tindak pidana atau perbuatan-perbuatan melanggar hukum yang membahayakan keselamatan penerbangan sipil.²⁹

28 I. Wayan Parthiana ⁽²⁾, *Op.cit.*, hlm. 67.

29 K. Martono ⁽²⁾, *Op.cit.*, hlm. 43.

Konvensi Montreal 1971

Fokus utama dari Konvensi Montreal 1971 adalah mengenai pencegahan dari tindakan-tindakan melawan hukum terhadap keselamatan penerbangan sipil. Pencegahan mengenai hal-hal tersebut sangatlah penting, mengingat tindakan melawan hukum tersebut sangat membahayakan keselamatan orang-orang dan barang yang ada di dalam pesawat serta sangat mempengaruhi operasi pelayanan dalam bidang penerbangan. Apalagi tindakan-tindakan melawan hukum tersebut bisa saja dilakukan saat pesawat udara tidak sedang dalam melakukan penerbangan, seperti pada saat pesawat lepas landas, pada saat pesawat tersebut masih berada di darat, atau dari suatu tempat di bumi yang tindakan melawan hukum tersebut ditujukan terhadap pesawat yang sedang dalam penerbangan.

Mengingat segala kemungkinan tersebut, maka tujuan yang didasari oleh konvensi ini lebih luas terhadap keselamatan penerbangan sipil internasional. Selain itu, konvensi ini juga bertujuan untuk mengisi kekosongan-kekosongan yang ada pada Konvensi Tokyo 1963, maupun Konvensi The Hague 1970. Belum lagi pada saat waktu pembentukan Konvensi Montreal 1971, tindakan melawan hukum terhadap penerbangan sipil dunia masih sangat mencemaskan. Oleh karenanya, dunia internasional memandang masih perlu untuk membentuk suatu konvensi yang baru untuk melawan tindakan melawan hukum yang membahayakan penerbangan sipil.

Mengenai ruang lingkup, di dalam Pasal 1 ayat (1) dan (2) dijabarkan mengenai tindakan-tindakan melawan hukum apa saja yang termasuk dalam ruang lingkup konvensi ini. Adapun penjabaran lengkap dari Pasal 1 ayat (1) dan (2) sebagai berikut:

“(1) Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally: (a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight that act is likely to endanger the safety of

that aircraft, or; (b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight, or; (c) places or cause to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to its which is likely to endanger its safety in flight, or; (d) destroy or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight, or; (e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight. (2) Any person also commits an offence if he: (a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 on this article, or; (b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.” ((1) Orang yang melakukan kejahatan melawan hukum jika: (a) melakukan tindak kekerasan di dalam pesawat udara terhadap seseorang, tindakan tersebut dapat membahayakan keselamatan pesawat terbang tersebut; (b) mengancurkan pesawat udara yang sedang dalam pelayanan sehingga menyebabkan kerusakan pesawat terbang yang mengakibatkan pesawat terbang tersebut tidak mampu untuk melakukan penerbangan sehingga dapat membahayakan keselamatan pesawat terbang; (c) menempatkan atau menyebabkan perangkat maupun zat-zat tertentu dengan cara apapun berada di dalam pesawat terbang, perangkat maupun zat-zat tersebut dapat merusak pesawat udara sehingga tidak bisa melakukan penerbangan atau penyebab kerusakan itu dapat membahayakan keselamatan penerbangan; (d) menghancurkan ataupun merusak fasilitas navigasi udara atau mengganggu pengoperasiannya sehingga dapat membahayakan keselamatan

penerbangan; (e) mengomunikasikan sesuatu informasi yang palsu sehingga dapat membahayakan penerbangan, (2) Setiap orang juga melakukan kejahatan jika: (a) mencoba untuk melakukan salah satu bentuk pelanggaran yang telah disebutkan dalam ayat (1) di atas; (b) orang tersebut merupakan kaki tangan dari seseorang yang melakukan atau mencoba untuk melakukan setiap tindakan dalam ayat (1) tersebut).

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) dan (2) di atas maka semangat untuk memberantas kejahatan penerbangan sangatlah kuat, terlihat bahwa kategori *unlawful act* mengalami perluasan yang signifikan sehingga tidak ada satu pun percobaan untuk melakukan kejahatan penerbangan yang terlepas dari ketentuan Konvensi Montreal 1971 ini. Selain itu juga tidak hanya pelaku utama yang terkena ancaman hukuman, tetapi orang yang membantu atau terlibat dalam usaha tindakan melawan hukum juga akan terkena dampak. Di dalam konvensi ini tidak hanya berlaku perbuatan melawan hukum di dalam pesawat yang sedang terbang (*in flight*), tetapi ada perluasan sehingga juga berlaku tentang upaya perbuatan melawan hukum di dalam pesawat yang sedang *in service*.

Pengaturan mengenai *in service* ini ada pada Pasal 2 ayat (2), dalam pasal tersebut *in service* adalah

“an aircraft is considered to be in service from the beginning of the pre-flight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing.” (pesawat dianggap sedang dalam layanan berawal dari persiapan sebelum pesawat tersebut lepas landas oleh petugas bandara atau oleh kru penerbangan sampai dengan 24 (dua puluh empat) jam setelah pesawat tersebut mendarat).

Tujuan dari ketentuan *in service* ini adalah untuk menambah perlindungan

terhadap pesawat udara yang melakukan *stop over* di beberapa negara jika sedang melakukan penerbangan internasional, karena bisa saja pesawat yang sedang melakukan *stop over* sebelum melanjutkan penerbangannya kembali ini menjadi objek pembajakan.³⁰

Pembahasan selanjutnya adalah mengenai yurisdiksi, rumusan mengenai yurisdiksi di dalam konvensi ini ada di Pasal 5 ayat (1). Jelasnya rumusan di dalam Pasal 5 ayat (1) tersebut adalah:

“Each contracting shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases: (a) when the offence is committed in the territory of that state; (b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that state; (c) when the aircraft on board which the alleged offender still on board; (d) when the offence is committed against or on board an aircraft leased without crew to a lease who has his principal place of business or if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that state.” (Setiap negara anggota konvensi harus mengambil tindakan-tindakan yang dianggap diperlukan untuk menetapkan yurisdiksinya atas perbuatan melawan hukum jika: (a) saat kejahatan tersebut dilakukan di wilayah negara tersebut; (b) saat kejahatan tersebut dilakukan di pesawat yang terdaftar di negara tersebut; (c) saat pesawat terbang yang telah mendarat di wilayah negara tersebut dengan terduga pelaku kejahatan penerbangan masih berada di dalam pesawat terbang; (d) saat kejahatan dilakukan di pesawat udara tanpa awak, penyewa pesawat tersebut memiliki tempat usaha penerbangannya di negara tersebut, atau jika penyewa pesawat tidak memiliki tempat usahanya, maka tempat tinggal si penyewa pesawat tersebut bisa dijadikan dasar).

Sebagai contoh dari kasus yang telah penulis paparkan sebelumnya yakni kasus pada tanggal 29 November 1987 bom meledak dalam pesawat Boeing-707 Korea Airlines nomor penerbangan 858 di atas Laut Andaman kawasan perairan Birma menewaskan 115 orang yang ada di dalamnya. Pesawat tersebut meledak dalam perjalanannya dari Baghdad, Irak, menuju Seoul, Korsel. Pada pukul 11.35 waktu Baghdad, KAL No. 858 tinggal landas, bom radio diletakkan di bagasi di atas tempat duduk para pelaku yang mengaku bernama Mayumi Hachiya dan Sinichi Hachiya. Begitu singgah di Abu Dhabi, para pelaku meninggalkan pesawat. Dalam penerbangan menuju Bangkok sebelum tujuan akhir Seoul, pesawat udara KAL No. 858 meledak tepat pukul 14.05 waktu Birma. Pada akhirnya para pelaku ditangkap di Bahrain untuk diperiksa. Keduanya mencoba bunuh diri dengan menelan pil sianida, tetapi yang berhasil mati adalah Sinichi Hachiya. Adapun Mayumi Hachiya hanya pingsan karena sempat tercegah oleh polisi saat menelan pil sianida.

Selanjutnya Mayumi Hachiya dan jenazah Sinichi Hachiya diterbangkan dari Bahrain menuju Seoul untuk proses pemeriksaan selanjutnya. Dalam hasil pemeriksaan ternyata nama kedua pelaku adalah nama samaran, adapun nama sebenarnya dari Sinichi Hachiya adalah Kim Seung II (70 tahun) dan nama sebenarnya dari Mayumi Hachiya adalah Kim Hyun Hee (25 tahun), dalam kasus ini menurut hemat penulis bila ditinjau berdasarkan Konvensi Montreal 1971 pelaksanaan yurisdiksi dalam mengadili pembajak menggunakan Pasal 5 ayat (1.a) tindakan penetapan yurisdiksi dapat dilaksanakan oleh negara Irak karena berdasarkan kronologis pada pukul 11.35 waktu Baghdad, KAL No. 858 tinggal landas, bom radio diletakkan di bagasi di atas tempat duduk para pelaku. Kemudian, menurut penulis jika kita menggunakan ketentuan Pasal 5 ayat (1.b) tindakan penetapan yurisdiksi dalam mengadili dapat

30 E. Saefullah Wiradipraja, *Op.cit.*, hlm. 281.

dilaksanakan oleh negara Korea Selatan karena dalam kasus dinyatakan Mayumi Hachiya dan jenazah Sinichi Hachiya diterbangkan dari Bahrain menuju Seoul untuk proses pemeriksaan selanjutnya. Menurut hemat penulis bila mengacu pada Pasal 5 ayat (1.b) dapat dikatakan bahwa pesawat terdaftar di negara tersebut yaitu Korea Selatan.

Bagi negara-negara peserta konvensi, penjelasan di atas menunjukkan bahwa negara-negara diberikan patokan-patokan untuk menentukan yurisdiksinya atas kejahatan penerbangan seperti dalam Pasal 1. Ketentuan yurisdiksi ini cukup realistis karena terlihat bahwa negara yang memiliki kewenangan tersebut bisa secara efektif untuk menerapkan hukum nasionalnya atas pelaku kejahatan penerbangan.

Permasalahan yurisdiksi untuk kejahatan penerbangan sebagaimana yang telah diatur di dalam Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970, dan Konvensi Montreal 1917 sudah cukup memadai. Tetapi akan lebih baik jika semua negara tanpa memandang negara anggota konvensi atautah bukan memiliki yurisdiksi atas kejahatan ini, mengingat tindakan kejahatan tersebut sangat terkutuk karena bertentangan dengan perikemanusiaan, sebab sarannya adalah pesawat udara beserta penumpang, awak, dan harta benda yang secara yuridis tidak bersalah.

Upaya Konvensi Tokyo 1963

Upaya yang paling utama Konvensi Tokyo 1963 dalam melindungi penerbangan sipil dari ancaman pembajakan pesawat terbang adalah dengan penetapan yurisdiksi, yakni yurisdiksi negara pendaftar pesawat terbang. Penetapan ini diharapkan agar tidak ada terjadi kekosongan hukum mengenai kejadian pembajakan pesawat terbang.

Upaya selanjutnya dalam melindungi penerbangan sipil dari ancaman pembajakan udara terlihat dalam Pasal 11, yaitu semua negara anggota konvensi dapat mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk

menghambat pembajakan udara. Tindakan-tindakan tersebut misalnya tidak memberi tahu kepada pembajak mengenai informasi cuaca, tidak melayani komunikasi radio dengan pesawat udara yang sedang dibajak, atau dapat pula mengirim pesawat tempur untuk memaksa pesawat yang sedang dibajak untuk mendarat, atau seandainya pesawat udara tersebut belum lepas landas (*take off*) maka bisa saja negara setempat melalui pihak yang berwajib memblokir landasan pacu agar pesawat udara tidak dapat lepas landas (*take off*).

Konvensi Tokyo 1963 mengatur wewenang negara anggota terhadap orang yang diturunkan atau diserahkan oleh kapten penerbang sebagaimana diatur dalam *Chapter V* Pasal 12 sampai dengan Pasal 15 Konvensi Tokyo 1963. Menurut Konvensi Tokyo 1963, negara anggota mempunyai kewajiban mengizinkan kapten penerbang yang akan menurunkan orang yang diduga membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, maupun barang-barang yang diangkut atau yang melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara. Negara anggota tersebut juga wajib menerima orang yang diserahkan oleh kapten penerbang yang diduga akan melakukan pelanggaran hukum nasional.

Apabila negara tersebut yakin orang yang diturunkan tersebut melakukan penguasaan pesawat terbang secara melawan hukum atau orang tersebut melakukan perbuatan yang membahayakan keselamatan penumpang. Awak, pesawat terbang, maupun barang-barang yang diangkut, negara wajib menahan orang tersebut. Penahanan orang harus berdasarkan hukum nasional negara tersebut dan hanya diizinkan sepanjang diperlukan untuk proses ekstradisi tertuduh. Namun demikian, sebagaimana dijelaskan di muka, negara yang menahan tertuduh mempunyai kewajiban untuk mengadakan penyidikan awal, memberi bantuan kepada tertuduh untuk menghubungi perwakilan negaranya, menghubungi negara-negara yang berkaitan dengan pelanggaran hukum

nasional. Menghubungi negara tempat pesawat udara didaftarkan dan segera memutuskan apakah akan mengadili sendiri atau akan mengekstradisi pelaku.

Akan tetapi, menurut Pasal 14 ayat (1), apabila orang yang dicurigai tersebut ditahan dan ternyata orang yang dicurigai tersebut bukanlah warga negara dari negara penahan, maka negara penahan tersebut dapat memberikan hak kepada orang yang tercurigai untuk mengembalikannya ke negara tempat orang yang tercurigai tersebut berasal ataupun ke negara tempat dia memulai perjalanan, sebab bisa saja di tempat dia ditahan, dia akan mengalami kesulitan bahasa, keuangan, dan lain-lain.

Upaya Konvensi The Hague 1970

Adapun upaya yang dilakukan oleh Pasal 8 Konvensi The Hague 1970 adalah memberikan dasar mengenai perjanjian ekstradisi kepada negara peserta, sehingga apabila negara-negara peserta ada yang belum memiliki perjanjian ekstradisi bisa menjadikan Konvensi The Hague 1970 sebagai dasar hukum.

Dalam Pasal 9 ayat (1) Konvensi The Hague 1970, telah diamanatkan mengenai kewajiban negara anggota konvensi dalam menghadapi tindakan pembajakan udara. Menurut pasal tersebut jika terjadi suatu tindakan secara melawan hukum (*unlawfully acts*) di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan (*in flight*) baik dengan cara kekerasan ataupun bentuk intimidasi yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, maka negara anggota wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengembalikan penguasaan pesawat udara kepada kapten penerbang yang secara hukum memang berhak atas kemudi pesawat udara.

Selain itu juga, negara anggota dalam menghadapi tindakan melawan hukum yang dilakukan di dalam pesawat udara telah diamanatkan oleh Pasal 9 ayat (2) untuk secepatnya memfasilitasi perjalanan para penumpang dan awak pesawat udara pada penerbangan berikutnya dan mengembalikan

pesawat udara beserta barang-barangnya kepada pemiliknya.

Upaya Konvensi Montreal 1971

Perluasan cakupan mengenai ruang lingkup konvensi seperti yang telah dirumuskan di dalam Pasal 1 mengenai tindakan melawan hukum (*unlawful act*) serta Pasal 2 (b) yang mengenalkan konsep *in service* yang merupakan perluasan dari *in flight* memperlihatkan upaya yang dilakukan negara peserta konvensi untuk meminimalisir atau bahkan untuk menghentikan tindakan pembajakan pesawat terbang. Perumusan pasal-pasal tersebut diharapkan tidak ada satu tindakan yang dapat membahayakan penerbangan dan keselamatan pesawat serta penumpang yang dapat terhindar dari ketentuan konvensi yang berimplikasi tidak akan lepas dari tuntutan pidana.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa saat ini penerbangan sipil internasional merupakan sarana yang vital dalam hubungan antar bangsa, dan penerbangan ini berkembang dengan pesatnya. Hal ini disebabkan kebutuhan masyarakat internasional terhadap sarana ini semakin hari juga semakin meningkat karena efisiensi dan efektivitas penerbangan internasional tersebut. Oleh karenanya, adalah kewajiban bagi semua negara di dunia untuk menjaga keselamatan penerbangan ini. Sampai saat ini gangguan-gangguan alam terhadap keselamatan penerbangan relatif sudah dapat di atasi dengan kemajuan teknologi. Hanya gangguan yang datang dari manusia itu sendiri yang belum dapat di atasi secara menyeluruh. Gangguan-gangguan tersebut dapat berupa kejahatan terhadap sarana dan prasarana penerbangan yaitu pembajakan pesawat udara atau tindakan sabotase yang dilakukan terhadap prasarana penerbangan.

Pembajakan pesawat udara adalah suatu kejahatan yang baru berkembang pada awal tahun 60-an sehingga aspek hukum yang timbul merupakan suatu masalah hukum yang baru terutama dalam menentukan yurisdiksi dan ekstradisi terhadap pelaku kejahatan tersebut. Demikian pula dalam menghukum pelaku pembajakan, maka eksistensi hukum nasional tidak dapat diabaikan dengan begitu saja, sehingga dalam praktik masih terdapat perbedaan hukuman antara negara yang satu dengan lainnya meskipun secara internasional telah ditegaskan bahwa pelaku pembajakan harus mendapat hukuman yang berat. Telah diakui secara internasional bahwa sesungguhnya tidak ada suatu cara penanggulangan yang dapat memberantas pembajakan pesawat udara secara tuntas. Ini terbukti bahwa sampai saat ini masih terus terjadi peristiwa-peristiwa pembajakan pesawat udara meskipun telah jauh berkurang jika dibandingkan dengan akhir tahun 60-an atau pada awal tahun 70-an di mana peristiwa pembajakan pesawat udara mencapai puncaknya. Namun demikian haruslah dicari cara-cara pemecahan yang lebih efektif, meskipun tidak dapat memberantas sama sekali kejahatan tersebut tetapi setidaknya dapat mengurangi perbuatan pidana tersebut. Adapun upaya-upaya pencegahan yang dilakukan dalam rangka pemberantasan kejahatan penerbangan sipil adalah sebagai berikut:

1. Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970 menetapkan yurisdiksi, yakni yurisdiksi negara tempat didaftarkan pesawat dalam rangka untuk tindakan hukum terhadap pembajakan di dalam pesawat terbang. Upaya tersebut semakin dimantapkan oleh Konvensi The Hague 1970 yang memperluas mengenai yurisdiksi sehingga tidak hanya negara pendaftar pesawat saja yang dapat menerapkan yurisdiksinya jika terjadi pembajakan di dalam pesawat terbang, selain itu juga konvensi ini memberi dasar hukum bagi negara peserta untuk melakukan

ekstradisi terhadap pelaku kejahatan pembajakan; dan

2. Konvensi Montreal 1971 memperluas ruang lingkup mengenai kejahatan penerbangan sipil internasional yang dilindungi tidak hanya pesawat terbang saja, melainkan sarana pendukung penyelenggaraan pengangkutan udara internasional juga dilindungi. Selain itu juga memperkuat upaya pencegahan dengan memperkuat aturan mengenai pelarangan membawa berbagai benda-benda yang dapat berpotensi membahayakan penerbangan.

Saran

Berdasarkan penelitian dan pembahasan yang telah penulis sampaikan, maka saran yang dapat penulis kemukakan adalah hingga saat ini penanggulangan pembajakan pesawat udara yang sudah dijalankan oleh negara-negara sesuai dengan Konvensi adalah dengan melakukan penghukuman terhadap pelaku pembajakan yang tertangkap, namun dalam hal ini haruslah ada ketentuan-ketentuan ICAO yang bersifat memaksa negara-negara untuk menjatuhkan hukuman yang berat. Maksudnya agar semua negara anggota tidak mengabaikan kewajibannya berdasarkan perjanjian internasional. Untuk ini haruslah diadakan sanksi-sanksi terhadap negara yang tidak memenuhi kewajiban yang telah ditentukan oleh konvensi, misalnya dengan menghentikan penerbangan yang menuju dan datang dari negara yang tidak mau memenuhi kewajiban tersebut.

Bagi negara peserta konvensi yang terkait dengan tindak kejahatan penerbangan sipil internasional agar dapat dengan benar mengimplementasikan upaya-upaya pemberantasan yang telah ditetapkan berdasarkan konvensi-konvensi internasional ini. Sehubungan dengan kewajiban tersebut, tentu saja eksistensi hukum nasional tidak dapat diabaikan. Dalam hal ini ketentuan-ketentuan hukum internasional barulah berlaku efektif jika

hukum nasional melakukan penyesuaian untuk melaksanakan kewajiban internasional yaitu dengan mengatur perbuatan pembajakan pesawat udara dalam perundang-undangan nasional. Misalnya dengan memberikan definisi serta ketentuan-ketentuan penghukuman mengenai perbuatan pembajakan tersebut, mengatur cara-cara penahanan dan penyerahan kembali pesawat yang dikuasai pembajak kepada kapten pesawat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. 2009.
- Djajaatmadja, Bambang Iriana. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika. 1997.
- Martono, K. *Hukum Udara, Angkatan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Mandar Maju. 1995.
- Martono, K. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2007.
- _____, Agus Pramono, dan Eka Budi Tjahjono. *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*. Depok: Gramata Publishing. 2011.
- Parthiana, I. Wayan. *Hukum Pidana Internasional dan Ekstradisi*. Bandung: Yrama Widya. 2003.
- _____. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Mandar Maju. 2003.
- Santoso, M. Iman. *Perspektif Imigrasi Dalam Migrasi Manusia*. Bandung: Pustaka Reka Cipta. 2012.
- _____. *Perspektif Imigrasi Dalam United Nation Convention Against Transnational Organized Crime*. Jakarta: Perum Percetakan Negara RI. 2007.
- Subroto, Hendro. *Perjalanan Seorang Prajurit Para Komando*. Jakarta: Kompas Media Nusantara. 2009.
- Widarto, T. Bambang. *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar*. Jakarta: Pusat Studi Hukum Militer. 2015.
- Wiradipradja, E. Saefullah. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bandung: Alumni. 2014.

Konvensi

Konvensi Tokyo 1963.

Konvensi The Hague 1970.

Konvensi Montreal 1971.