



TINJAUAN HUKUM MENGENAI PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA DALAM IMPLEMENTASINYA BERDASARKAN KONVENSI PENERBANGAN SIPIL INTERNASIONAL (STUDI KASUS PADA PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA ETHIOPIAN AIRLINES BOEING 767-300 PADA FEBRUARI 2014)

Kania Rahma Nureda*, Agus Pramono, H.M Kabul Supriyadhie
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : kaniarahmanureda@gmail.com

Abstrak

Kapten penerbang diberikan wewenang yuridis berdasarkan konvensi internasional untuk mengambil langkah-langkah kepolisian tertentu jika terjadi pembajakan pesawat udara. Kapten penerbang juga diberikan perlindungan hukum atas segala tindakannya tersebut. Pembajakan pesawat udara akan selalu menimbulkan masalah karena berkaitan dengan yurisdiksi negara yang mengadili. Konvensi internasional mengatur mengenai yurisdiksi negara, namun tetap memberikan kuasa penuh kepada negara untuk dapat mengatur hukum nasionalnya sendiri agar dapat memberi hukuman yang berat kepada pelaku pembajakan pesawat udara. Permasalahan yang menjadi dasar penelitian hukum ini adalah : bagaimana bentuk tanggung jawab hukum kapten penerbang terkait kewenangan dan perlindungannya terhadap adanya ancaman dari pembajak pesawat udara dan bagaimana penyelesaian hukum atas pembajakan pesawat udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300 pada Februari 2014 berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode yuridis normatif. Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif-analitis. Data dalam penelitian ini yaitu bahan konvensi internasional dan bahan pustaka. Hasil penelitian disimpulkan bahwa Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Den Haag 1970 mengatur kewenangan dan perlindungan hukum kapten atas langkah-langkah yang diambil untuk menangani pembajakan pesawat udara. Pada akhirnya, pelaku dihukum berdasarkan yurisdiksi negara Ethiopia sebagai negara pendaftar pesawat udara

Kata Kunci : Pembajakan pesawat udara, kapten penerbang, yurisdiksi.

Abstract

Pilot in command given legally authorized by international conventions to take actions as police in case of aircraft hijacking. Pilot in command also be given legal protection for any such actions. Aircraft hijacking will always pose a problem as it relates to the jurisdiction of the state to judge. International conventions governing the jurisdiction of the state, while still giving full power to the state to be able to regulate its own domestic law in order to give severe punishment to the hijacker of the aircraft hijacking. The problems that became the basic of this study are: what is legal review from Pilot in command related with authority and protection against the threat of hijackers of aircraft and how the legal settlement of aircraft hijacking on Ethiopian Airlines Boeing 767-300 in February 2014 under the Convention on International Civil Aviation. The method used in the writing of this law is a normative juridical methods. Specifications research used in this research is descriptive-analytic. The data in this study is from international convention materials and library materials. The results of the study concluded that the Tokyo Convention of 1963 and the Hague Convention of 1970 set that Pilot in command given the authority and protection of certain police measures taken to deal with the aircraft hijacking. In the end, the hijacker punished by jurisdiction of Ethiopia as a country aircraft registered.

Keywords : Aircraft hijacking, pilot in command, jurisdiction.



I. PENDAHULUAN

Seiring kebutuhan masyarakat adanya transportasi yang cepat dan efisien pesawat udara hadir untuk menjawab kebutuhan masyarakat. Sampai dengan saat ini, Konvensi Chicago 1944 dijadikan acuan dalam penyusunan hukum nasional bagi negara anggota ICAO (International Civil Aviation Organization) dalam menyelenggarakan penerbangan sipil.

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 pelakunya¹.

Konvensi Tokyo 1963 mengatur tentang Tindak Pidana dan Tindakan Lain Tertentu yang dilakukan didalam Pesawat Udara (*Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*). Tujuan dari konvensi ini adalah menetapkan negara yang mempunyai yurisdiksi, mengisi kekosongan hukum, melindungi kapten penerbang beserta awak pesawat udara, perusahaan penerbangan terhadap ancaman gugatan perdata maupun tuntutan pidana (kekebalan hukum),

melindungi penumpang, awak pesawat udara maupun harta benda yang diangkut dalam pesawat udara terhadap keselamatan penerbangan akibat tindakan melawan hukum dan menjamin kelancaran, ketertiban, keteraturan, dan disiplin di dalam pesawat udara, mencegah jangan sampai terjadi tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang lolos dari sanksi hukuman, dan sebaliknya jangan sampai terjadi resiko hukuman ganda (*double jeopardy*). Konvensi Tokyo 1963, ICAO membuat Konvensi Den Haag 1970 sebagai penyempurnaan Konvensi Tokyo 1963.

Negara merdeka berhak memiliki kedaulatan untuk mengatur segala sesuatu yang ada maupun yang terjadi didalam wilayah teritorialnya, khususnya ruang udara diatas 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.

Negara yang berhak melaksanakan yurisdiksi terhadap tindak pidana yang dilakukan diatas pesawat udara berdasarkan Konvensi Tokyo 1963, ditetapkan pada negara di tempat pesawat udara tersebut didaftarkan.

Konvensi Den Haag 1970 mengatur mengenai ketentuan bahwa negara peserta konvensi diwajibkan

¹K. Martono, Agus Pramono dan Eka budi Tjahjono, , *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*, (Depok: Gramata Publishing, 2011), halaman 2.



untuk memasukkan tindak pidana dalam konvensi ke dalam hukum pidana nasionalnya. Oleh karena itu, yang termasuk melanggar hukum pidana dalam pembajakan pesawat udara adalah negara yang memasukkan tindak pidana pembajakan udara ke dalam hukum nasionalnya.

Salah satu upaya yuridis untuk mencegah pembajakan udara adalah diatur dalam BAB III Konvensi Tokyo 1963, kapten penerbang dapat mengambil tindakan-tindakan tertentu di bidang kepolisian. Untuk memberikan perlindungan hukum kepada kapten penerbang di atas pesawat udara, kapten penerbang tidak dapat dikenakan gugatan perdata maupun tuntutan pidana atau sanksi administratif lainnya karena perbuatannya untuk melaksanakan wewenang yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963.

Pada 17 Februari 2014 telah terjadi pembajakan pesawat udara yang dilakukan di dalam pesawat udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300 pada penerbangan Addis Ababa menuju Roma. Pembajakan tersebut dilakukan oleh Ko-penerbang nya sendiri bernama Hailemedhin Abera Tagegn yang berkebangsaan Ethiopia. Pembajak mendaratkan pesawat tersebut di Geneva Airport, Swiss. Menteri informasi Ethiopia mengatakan bahwa tidak ada perjanjian bilateral mengenai ekstradisi antara Ethiopia dengan Swiss. Dalam perkembangannya, kasus tersebut telah memperoleh putusan, yakni pelaku dihukum 19 tahun dan 6 bulan penjara menurut hukum Ethiopia. Peristiwa ini akan menimbulkan pertanyaan negara

mana yang berhak melaksanakan yurisdiksi. Hal ini harus di analisis berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional.

Berdasarkan latar belakang diatas dapat didefinisikan beberapa pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan hukum ini, yakni sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab hukum kapten penerbang terkait kewenangan dan perlindungannya terhadap adanya ancaman dari pembajak pesawat udara berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional?
2. Bagaimana penyelesaian hukum atas pembajakan pesawat udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300 pada Februari 2014 berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional?

II. METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Istilah 'pendekatan' adalah sesuatu hal (perbuatan, usaha) mendekati atau mendekatkan. Pendekatan secara yuridis dalam penelitian ini adalah pendekatan dari segi peraturan konvensi-konvensi internasional.

Sedangkan pendekatan normatif dalam hal ini dimaksudkan sebagai usaha mendekatkan masalah yang diteliti dengan sifat hukum yang normatif. Pendekatan normatif itu meliputi asas-asas hukum, sistematika hukum, sinkronisasi (penyesuaian) hukum, perbandingan hukum atau sejarah hukum².

²Hilman Hadikusuma., *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*,



Spesifikasi yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah deskriptif-analitis. Metode deskriptif adalah prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan objek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.

Metode analisis data yang digunakan sebagai dasar penarikan kesimpulan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Bahan hukum yang disusun secara sistematis dianalisis secara kualitatif supaya dapat ditarik kesimpulan akhir yang dapat dipertanggungjawabkan secara objektif³ yang merupakan jawaban untuk permasalahan yang ada dalam penelitian ini.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Hukum Kapten Penerbang Terkait Kewenangan dan Perlindungannya Terhadap Adanya Ancaman dari Pembajak Pesawat Udara Berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional

Membahas tanggung jawab hukum kapten penerbang terhadap adanya ancaman dari pembajak pesawat udara sangat berhubungan dengan kewenangan kapten penerbang.

ICAO telah mengubah istilah *aircraft commander* menjadi *PiC* (*Pilot in Command*) sebagai berikut :

Pilot in Command : *The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight or the person who : A pilot assigned to act as the Captain of an aircraft.*

- (1) *Has final authority and responsibility for the operation and safety of the flight;*
- (2) *Has been designated as pilot in command before or during the flight; and*
- (3) *Holds the appropriate category, class, and type rating, if appropriate, for the conduct of the flight.*

Dengan ini, jelas bahwa hanya seorang penerbang saja yang dapat ditunjuk oleh operator sebagai seorang kapten selama berada di dalam penerbangan.

Sampai sekarang belum ada konvensi yang secara khusus mengatur tanggung jawab hukum kapten penerbang. Akan tetapi, tanggung jawab hukum kapten penerbang dapat kita peroleh dari beberapa ketentuan di dalam konvensi penerbangan sipil internasional publik sebagai berikut :

1. Konvensi Paris 1919 tentang “*The Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation*” sejatinya merupakan pengaturan dalam hukum penerbangan internasional pertama yang berkenaan dengan kapten penerbang. Pada Pasal 12 Konvensi ini⁴, mengatur

(Bandung: Mandar Maju, 2013), halaman 60.

³Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-Press, 1986), halaman 3.

⁴Pasal 12 Konvensi Paris 1919 : “*The commanding officer, pilots, engineers and other members of the operating crew of every aircraft shall, in accordance with the*



mengenai syarat-syarat bagi kapten penerbang yakni berupa sertifikat kompetensi dan lisensi untuk mengemudikan pesawat udara. *Annex* (lampiran) D konvensi ini juga memuat tanggung jawab kapten penerbang terhadap penggunaan dan keamanan pesawat udara, dengan menyebutkan bahwa sebelum *take off* (lepas landas), kapten penerbang harus mengetahui seluruh informasi yang diperlukan dalam pengoperasian pesawat udara.

2. Konvensi selanjutnya adalah *The Convention on International Civil Aviation* beserta *annex* (lampiran) nya yang di tandatangani di Chicago tahun 1944. Konvensi ini merupakan dasar dari segala hukum penerbangan sipil internasional. Berkaitan dengan kapten penerbang, konvensi ini menetapkan hak-hak dan pembatasan-pembatasan yang mempunyai dampak terhadap kedudukan kapten penerbang. Beberapa ketentuan tersebut tertulis di dalam *annex-annex* pada Konvensi Chicago 1944⁵.

Menurut *Annex 2 Rules of the Air* pada *Chapter 2* butir 2.3.1,

conditions laid down in Annex E, be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses”.

⁵*Annex* Konvensi Chicago 1944 merupakan dasar untuk membuat SARPs (*Standards and Recommended Practices*), yaitu standar kelayakan udara yang ditujukan kepada seluruh negara anggota untuk menjamin keselamatan penerbangan sipil internasional. Lihat “*Making an ICAO Standard*”, (www.icao.int).

dan butir 2.4 *Authority of the Pilot in Command in Aircraft* memiliki prinsip tanggung jawab hukum kapten penerbang yang dirumuskan sebagai berikut :

“The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with the rules of the air, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety”.

“The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command”.

Berdasarkan *Annex 2 Rules of the Air* pada *Chapter 2* butir 2.3.1, dan butir 2.4 *Authority of the Pilot in Command in Aircraft* tersebut, kapten penerbang diberikan otoritas tertinggi selama berada di dalam penerbangan. Selain itu, ia juga bertanggung jawab untuk pengoperasian pesawat udara yang mana pengoperasian tersebut harus sesuai dengan apa yang diatur di dalam *annex* ini. Namun, terdapat kemungkinan yang menyebabkan kapten penerbang untuk mengoperasikan pesawat udara di luar dari ketentuan dalam *annex* ini. Keadaan yang memungkinkan itu, yakni ketika penerbangan berada dalam kondisi darurat dan sangat memerlukan adanya pengambilan suatu tindakan demi



kepentingan keamanan dalam penerbangan.

Annex 6 Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang *Operation of Aircraft* yang berkaitan dengan tanggung jawab kapten penerbang sebagai berikut

“The pilot-in-command has the final responsibility to make sure that flight preparation is complete and conforms to all requirements, and is required to certify flight preparation forms when satisfied that the aircraft is airworthy, and that other criteria are met in respect to instruments, maintenance, mass and load distribution (and the securing of the loads), and operating limitations of the aircraft”.

Annex 6 menyebutkan bahwa kapten penerbang mempunyai tanggung jawab untuk memastikan bahwa seluruh persiapan untuk melakukan penerbangan telah selesai dan sesuai dengan semua persyaratan yang ada, serta memastikan bahwa pesawat udara layak dan memenuhi kriteria lain yang berhubungan dengan kapasitas pesawat udara.

Sehubungan pemberian tanggung jawab hukum kepada kapten penerbang, *Annex 6* berkaitan erat dengan *Annex 2* tentang *Rules of the Air* Konvensi Chicago 1944 *Chapter 2* butir 2.3.2 tentang tindakan sebelum pengoperasian pesawat udara. *Annex* ini menyebutkan bahwa sebelum pesawat udara lepas landas, kapten penerbang harus paham dengan seluruh informasi

yang tersedia untuk mengoperasikan pesawat udara, serta memastikan pesawat udara dalam keadaan yang layak⁶. Termasuk juga di dalamnya untuk membawa semua dokumen yang diwajibkan ketika dalam suatu penerbangan, seperti sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*) dan sertifikat pendaftaran pesawat (*certificate of registration*). Kapten penerbang juga berkewajiban menjaga pesawatnya agar tidak terbang ke daerah-daerah terlarang atau masuk ke wilayah udara suatu negara asing tanpa izin⁷. Namun yang paling penting adalah kewajibannya untuk menjaga keselamatan penumpang beserta awak pesawat udara, pesawat

⁶*Annex 2* tentang *Rules of the Air* pada Konvensi Chicago 1944 *Chapter 2* butir 2.3.2 tentang tindakan sebelum pengoperasian pesawat udara : *Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation. Pre-flight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecasts, taking into consideration fuel requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.*

⁷Pasal 8 Konvensi Chicago 1944 tentang kapten penerbang : *Pilotless aircraft no aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.*



udara serta barang bawaan yang diangkutnya.

3. Berikutnya, adalah *Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft* atau biasa disebut dengan Konvensi Tokyo 1963 ini juga dikenal dengan Konvensi Pembajakan Pesawat Udara. Konvensi yang mengatur mengenai tindakan-tindakan yang melawan hukum di dalam penerbangan ini mengatur secara lebih lengkap dan rinci mengenai tanggung jawab hukum kapten penerbangan, khususnya ketika menghadapi adanya ancaman kejahatan atau pelanggaran di dalam penerbangan, atau dapat disebut pembajakan pesawat udara. Meskipun konvensi ini memiliki banyak kekurangan, namun konvensi ini mempertegas kedudukan kapten penerbang atas segala tindakan yang dapat diambil oleh kapten penerbang dengan menganggap bahwa ia sama saja seperti sedang melaksanakan tugasnya. Tentu hal ini memberikan keleluasaan kepada kapten penerbang demi menjalankan kewenangannya ketika di dalam penerbangan. Selain kewenangan yang diberikan kepada kapten penerbang, konvensi ini juga memberikan perlindungan hukum kepada kapten penerbang atas segala tindakan yang di ambilnya. Kapten penerbang akan terbebas dari segala tuntutan pidana maupun perdata atas kewenangan yang diambilnya sesuai dengan Konvensi Tokyo 1963. Sehingga, ia tidak perlu

ragu dan khawatir untuk mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan di dalam penerbangan.

4. Konvensi selanjutnya adalah *Convention for The Suppression of unlawful seizure of aircraft* atau biasa disebut Konvensi Den Haag dan *Convention for The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Civil Aviation* yang biasa disebut dengan Konvensi Montreal 1971.

Meskipun kedua konvensi tersebut tidak membahas mengenai kedudukan hukum kapten penerbang, namun konvensi ini memberikan definisi yang lebih luas mengenai kata *in flight* yang secara otomatis juga memperluas kewenangan kapten penerbang di dalam penerbangan. Pada awalnya, kewenangan kapten penerbang di dalam penerbangan (*in flight*) berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 berlangsung sejak saat pesawat udara siap dengan tenaga penuh untuk tinggal landas sampai saat pesawat udara melakukan pendaratan di ujung landas pacu⁸. Kemudian, kata *in flight* berdasarkan Konvensi Den Haag 1970 adalah pada saat semua pintu luar di tutup diikuti dengan embarkasi sampai dengan pintu luar dibuka kembali diikuti dengan debarkasi penumpang

⁸Pasal 1 ayat (3) Konvensi Tokyo 1963 : *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.*



pesawat udara⁹. Dalam hal pesawat udara melakukan pendaratan darurat, tetap termasuk “dalam penerbangan (*in flight*)” sampai saat tanggung jawab terhadap pesawat udara maupun penumpangnya di dalam pesawat udara diambil alih oleh pejabat yang berwenang di darat¹⁰. Dengan perluasan kata *in flight* di kedua konvensi ini, maka tanggung jawab hukum yang diberikan kepada kapten penerbang juga turut meluas.

A1. Kewenangan Kapten Penerbang Terhadap Adanya Ancaman dari Pembajak Pesawat Udara

Berdasarkan Konvensi Chicago 1944¹¹, setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional, harus membawa satu orang yang memegang wewenang

sebagai kapten pesawat (*commander*), dan dalam menentukan siapa yang berhak menjadi kapten pesawat adalah operator pesawat udara.

Kapten penerbang mempunyai kedudukan yang menentukan dalam penerbangan oleh karena keselamatan, efisiensi dan kelancaran penerbangan tergantung pada kemahiran dan kebijakannya¹². Kapten penerbang juga bertanggung jawab atas pengoperasian pesawat dan mempunyai *final authority* (otoritas tertinggi) dalam pengoperasian pesawat selama tugasnya¹³.

A1.1 Kewenangan Kapten

Penerbang Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963

Kewenangan kapten penerbang diatur dalam BAB III konvensi tersebut yang berjudul “*Powers of the aircraft commander*”. Kewenangan kapten penerbang tersebut hanya terbatas dalam bidang kepolisian, selama tindakan kepolisian tersebut tidak dapat dilakukan oleh pejabat keamanan yang bersangkutan¹⁴. Berdasarkan konvensi ini, kapten penerbang berwenang mengambil tindakan tertentu terhadap orang di dalam pesawat udara yang diketahuinya akan atau telah melakukan sesuatu tindakan yang merupakan suatu kejahatan atau pelanggaran yang diatur dalam konvensi ini.

⁹Pasal 3 ayat (1) Konvensi Den Haag 1970 : *For the purposes of this Convention, 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. In the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.*

Pasal 2 huruf (a) Konvensi Montreal 1971 : *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; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.*

¹⁰K Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2012), halaman 177.

¹¹*Annex 6* Konvensi Chicago 1944.

¹²Kamingga M.S., *The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation*, (The Hague: Springer, 1953), halaman 29.

¹³*Annex 2 Rules of the Air*, Chapter 2.4 Konvensi Chicago 1944.

¹⁴K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, (Bandung: PT. Alumni, 1987), halaman 159



Lingkup berlakunya kewenangan kapten penerbang berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 dibagi menjadi 2 yakni sebagai berikut¹⁵:

1. Aspek waktu tindak pidana

Konvensi Tokyo 1963 hanya berlaku pada saat pesawat udara dalam penerbangan (*in flight*) sesuai dengan Pasal 1 ayat (3)¹⁶, dimana polisi tidak dapat melakukan tugasnya sebagai penegak hukum. Berdasarkan pasal tersebut, maka bila pesawat udara dibajak pada saat bergerak pelan-pelan dari pelataran (*apron*) di landas-hubungan (*taxiway*) menuju landasan pacu maka tidak berlaku Pasal 1 ayat (3) Konvensi Tokyo 1963, dan dalam hal demikian akan berlaku hukum nasional tempat pesawat udara berada¹⁷. Oleh karena pasal tersebut, maka kapten penerbang hanya memiliki kewenangan atas segala tindakan yang di ambil pada saat *in flight* menurut Pasal 3 ayat (1) konvensi ini.

Dalam hal pesawat udara melakukan pendaratan darurat, kewenangan kapten pesawat udara berakhir pada saat kekuasaan tersebut di ambil alih oleh penguasa di darat, di negara di mana pendaratan darurat tersebut dilakukan. Namun, pengertian *in flight* sudah disempurnakan di dalam Konvensi Den Haag 1970 yang akan

dibahas pada sub berikutnya penulisan ini.

2. Aspek wilayah

Konvensi Tokyo 1963 hanya berlaku terhadap negara anggota sesuai dengan Pasal 21 ayat (1)¹⁸, wilayah udara di atas laut lepas (*high seas*) maupun di atas wilayah tidak bertuan, sehingga dapat mengisi terjadinya kekosongan hukum sesuai dengan tujuan konvensi tersebut.

A1.2 Kewenangan Kapten

Penerbang Berdasarkan Konvensi Den Haag 1970

Seluruh aturan yang tidak tercantum dalam konvensi ini akan tetap berlaku sesuai dengan Konvensi Tokyo 1963. Di dalam Konvensi Den Haag 1970, sebenarnya tidak diatur secara tegas mengenai kewenangan kapten penerbang seperti halnya Konvensi Tokyo 1963. Berdasarkan Pasal 9 ayat (1)¹⁹ Konvensi Den Haag 1970 disebutkan bahwa dalam hal terjadi suatu tindakan secara melawan hukum (*unlawfully acts*) di dalam pesawat udara dalam penerbangan (*in flight*) dengan kekerasan atau

¹⁵K. Martono dan Amad Sudiro, *Op.Cit.*, halaman 177.

¹⁶Pasal 1 ayat (3) Konvensi Tokyo 1963 : *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.*

¹⁷K. Martono dan Amad Sudiro, *Op.Cit.*, halaman 177.

¹⁸Pasal 21 ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 : *As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.*

¹⁹Pasal 9 ayat (1) Konvensi Den Haag 1970 : *When any of the acts mentioned in Article 1(a) has occurred or is about to occur, 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.*



ancaman fisik maupun nonfisik atau bentuk intimidasi lainnya, menguasai atau mengambil kemudi pesawat udara atau mencoba suatu tindakan apapun, maka negara anggota Konvensi Den Haag 1970 wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengembalikan penguasaan pesawat udara kepada kapten penerbang yang secara hukum berhak (*appropriate measure to restore control of the aircraft to its lawful commander*).

Ketika negara anggota Konvensi Den Haag 1970 telah mengambil langkah-langkah tertentu tersebut terhadap penyerahan pelaku oleh kapten penerbang ke negara tersebut, maka kapten penerbang berkewajiban untuk kembali mengambil alih pesawat udara dan menerbangkannya sampai dengan pesawat mendarat, serta juga dapat menindak kembali segala tindakan yang dapat mengganggu ketertiban dan kedisiplinan baik pelanggaran maupun kejahatan di atas pesawat udara terutama yang teridentifikasi pembajakan pesawat udara.

A2. Perlindungan Kapten Penerbang Terhadap Adanya Ancaman dari Pembajak Pesawat Udara

A2.1 Perlindungan Kapten Penerbang Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963

Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963²⁰ menjadi dasar hukum perlindungan

kapten penerbang dalam melakukan kewenangannya tersebut, dalam pasal tersebut menyebutkan bahwa : Kapten penerbang tidak dapat dikenakan gugatan perdata maupun tuntutan pidana atau sanksi administratif lainnya karena perbuatannya dalam melaksanakan wewenang yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963. Apabila kapten penerbang yang melakukan kewenangannya tersebut masih berhadapan dengan proses hukum di pengadilan gugatan perdata maupun tuntutan pidana atau sanksi administratif lainnya, sudah pasti kapten penerbang tidak mau melaksanakan kewenangannya untuk mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan saat menghadapi pembajak di atas pesawat udara dan akan ragu untuk mengambil langkah-langkah yang sekiranya diperlukan untuk menjamin ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara.

Walaupun kapten penerbang mempunyai wewenang untuk menahan atau menurunkan pelaku, tindakan tersebut tidak boleh dilakukan jika ketertiban dan keselamatan penerbangan tidak benar-benar dilanggar. Kemudian jika tindakan-tindakan penahanan pelaku dilakukan, penahanan tersebut tidak boleh berlangsung terus menerus bila pesawat udara telah mendarat.

A2.2 Perlindungan Kapten Penerbang Berdasarkan Konvensi Den Haag 1970

Setiap terjadi tindakan melawan hukum, dengan ancaman atau

²⁰Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963 : *For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed*

shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.



paksaan, atau dengan bentuk intimidasi lainnya, penguasaan atau mengambil alih pengendalian pesawat udara atau percobaan melakukan tindakan melawan hukum yang terjadi atau mungkin akan terjadi di dalam pesawat udara dalam penerbangan, negara anggota Konvensi Den Haag 1970 wajib mengambil segala langkah yang diperlukan untuk mengembalikan pengendalian pesawat udara kepada kapten penerbang atau melindungi pesawat udaranya. Negara anggota Konvensi Den Haag 1970 dimana pesawat udara atau para penumpangnya atau para awak pesawat udaranya berada harus memfasilitasi kelancaran penerbangan para penumpang dan para awak pesawat udaranya secepat mungkin dan segera mengembalikan pesawat udara serta kargonya kepada orang yang secara hukum berhak memilikinya (operator pesawat udara)²¹.

B. Penyelesaian Hukum atas Pembajakan Pesawat Udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300 pada Februari 2014 Berdasarkan Implementasi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional

B.1 Kronologis Pembajakan Pesawat Udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300²²

²¹Lihat: Pasal 9 Konvensi Den Haag 1970.

²²<http://www.theguardian.com/world/2014/feb/17/copilot-arrested-hijacking-ethiopian-plane>
http://www.nytimes.com/2014/02/18/world/europe/hijacked-ethiopian-plane-lands-in-geneva.html?_r=0
<http://www.reuters.com/article/2015/03/20/us-ethiopia-hijacking-idUSKBN0MG27220150320>

Pada 17 Februari 2014 terjadi pembajakan udara yang dilakukan di dalam pesawat udara Ethiopian Airlines *Flight* 702 Boeing 767-300 pada penerbangan dari Addis Ababa menuju Roma. Ketika pesawat tersebut terbang di atas Sudan bagian utara, suara transponder berubah dan mengindikasikan telah terjadi pembajakan pesawat udara. Pesawat udara di ambil alih oleh SiC (*Second in Command*) atau umum disebut Ko-penerbang, yang kemudian mendaratkan pesawat tersebut di Genewa, Swiss.

Kejadian tersebut dimulai ketika kapten penerbang berada di dalam toilet. Ko-penerbang kemudian menutup dirinya sendiri di dalam kokpit pesawat. Sebelum mendarat di Genewa, kapten penerbang berkomunikasi dengan ATC (*air traffic control*) untuk bertanya mengenai kemungkinan pembajak menerima suaka di Swiss.

Setelah melakukan pendaratan dan memarkir pesawat di ujung landasan pacu Jenewa, beberapa menit kemudian Ko-penerbang menyerah setelah menurunkan dirinya ketanah dengan tali melalui jendela kokpit pesawat udara kemudian mendekati pasukan polisi dengan "mengumumkan bahwa ia sendiri pembajak," kata Grandjean. Beruntung, 143 penumpang beserta awak pesawat udara selamat tanpa kerugian apapun.

Pembajakan tersebut dilakukan oleh Ko-penerbang yang bernama Hailemedhin Abera Tagegn berumur 32 tahun yang berkebangsaan Ethiopia. Dalam keterangannya

Ketiganya diakses pada tanggal 15 September 2015



kepada Polisi, Ko-penerbang tersebut mengatakan bahwa ia ingin mencari suaka di Swiss karena merasa terancam hidup di Ethiopia.

Satu penumpang bernama Francesco Cuomo, mengatakan kepada kantor berita Italia bernama ANSA bahwa dia dan penumpang lainnya terbangun setelah tengah malam ketika pesawat mulai *bouncing*. "Kapten penerbang mengancam (pembajak) untuk membuka pintu kokpit dan mencoba untuk merobohkannya dan tidak berhasil," kata Cuomo, yang berprofesi sebagai ekonom berusia 25 tahun dari Italia. Masker oksigen kemudian turun, membuat semua orang di pesawat sangat tegang. Ko-penerbang kemudian mengancam untuk mengambil oksigen penumpang jika mereka mencoba untuk meninggalkan kursi mereka.

Kejadian ini diakhiri dengan pengawalan oleh polisi terhadap penumpang yang keluar dari pesawat tersebut satu per satu, tangan mereka di atas kepala mereka, dan membawa mereka ke kendaraan yang sudah menunggu. Sementara, pesawat tetap berada di bandara Jenewa untuk sementara waktu.

B1.1 Pasca Pembajakan Pesawat Udara Ethiopian Airlines Boeng 767-600

Di dalam sebuah konferensi pers di Addis Ababa, Menteri Informasi Ethiopia bernama Redwan Hussein mengatakan bahwa Hailemedhin tidak memiliki catatan kriminal. Ia menambahkan bahwa Ethiopia akan mencari ekstradisi untuk Hailemedhin. Redwan Hussein juga menambahkan, bahwa sepanjang yang diketahuinya, Hailemedhin cakap secara medis, dan jikalau tidak

maka kecakapannya akan dibuktikan melalui investigasi. Dia juga mengatakan bahwa sebagai warga negara Ethiopia, Hailemedhin bebas untuk meninggalkan negara tersebut kapanpun.

Human Rights Watch mengatakan catatan hak asasi manusia Ethiopia "semakin memburuk" selama bertahun-tahun. Sebuah kelompok hak asasi manusia mengatakan bahwa pihak yang berwenang (pemerintah) sangat membatasi hak-hak dasar kebebasan berekspresi, berserikat dan berkumpul.

Menteri informasi Ethiopia Redwan Hussein mengatakan bahwa tidak ada perjanjian bilateral mengenai ekstradisi antara Ethiopia dengan Swiss. Hukum nasional di Ethiopia mengisyaratkan bahwa hukuman bagi pembajak pesawat udara adalah maksimal 21 tahun penjara.

Satu tahun kemudian di Ethiopia tepatnya pada Jumat 20 Maret 2015 dengan tanpa dihadiri oleh tersangka, kasus tersebut telah memperoleh putusan yang berkekuatan hukum tetap. Melihat bahwa tidak ada catatan kriminal oleh terdakwa, maka ia memperoleh hukuman 19 tahun dan 6 bulan penjara menurut hukum Ethiopia.

B.2 Analisis Penyelesaian Hukum Pembajakan Udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300 dalam Implementasinya Berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional

Ethiopia merupakan negara yang meratifikasi seluruh Konvensi Penerbangan Sipil Internasional termasuk Konvensi Chicago 1944, Konvensi Tokyo 1963, dan Konvensi



Den Haag 1970. Penyelesaian hukum bagi pelaku tindak pidana tersebut tentu harus sesuai dengan konvensi. Oleh sebab itu, perlu adanya analisis terhadap implementasi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional berdasarkan studi kasus

Berdasarkan kasus di atas, terdapat masalah yang akan dianalisis lebih jauh oleh penulis mengenai penyelesaian hukum pembajakan pesawat udara tersebut dan mengkaitkannya dengan peraturan-peraturan yang berlaku pada Konvensi Penerbangan Sipil Internasional.

Di dalam sebuah penerbangan pada masa sekarang ini, sebuah pesawat udara dikemudikan oleh dua orang awak pesawat yang disebut awak kokpit yang terdiri dari kapten penerbang/PiC (*Pilot in Command*) dan Ko-penerbang/SiC (*Second in Command*) yang keduanya memiliki lisensi.

Jika kita menyoroti kasus pembajakan pesawat udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300 pada tanggal 17 Februari 2014, maka perlu diuraikan terlebih dahulu mengenai apa yang dimaksud dengan pembajakan pada umumnya maupun pembajakan udara menurut konvensi-konvensi internasional yang berlaku.

B2.1 Unsur-Unsur Pembajakan Pesawat Udara

Jika diperhatikan secara cermat berdasarkan konvensi penerbangan sipil yang mengatur mengenai pembajakan pesawat udara dapat disimpulkan unsur-unsurnya berdasarkan studi kasus pembajakan Ethiopian Airlines Boeing 767-300 sebagai berikut :

1. Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963²³

Pengertian pembajakan udara menurut Pasal 11 ayat (1) yang berbunyi :

“When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful or exercise of the control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States....”

Maka dapat disimpulkan ruang lingkupnya, apa yang dimaksud dengan pembajakan adalah²⁴ :

- a. Merupakan tindakan yang mengancam keselamatan penumpang, awak pesawat udara, dan barang-barang yang diangkut;
- b. Pesawat tersebut harus dalam penerbangan (*in flight*);
- c. Melakukan perbuatan melawan hukum;
- d. Merupakan suatu pelanggaran hukum nasional;
- e. Tindakan tersebut membahayakan disiplin dan ketertiban;
- f. Adanya paksaan atau ancaman paksaan; dan
- g. Dilakukan oleh setiap orang.

2. Berdasarkan Konvensi Den Haag 1970

Sudah dikemukakan sebelumnya bahwa Konvensi Den Haag 1970 lahir atas dasar penyempurnaan Konvensi Tokyo 1963. Maka, segala aturan yang tidak terdapat dalam Konvensi Den Haag, akan berlaku Konvensi Tokyo. Unsur-unsur

²³K. Martono, *Op.cit.*, halaman 148-150.

²⁴K. Martono dan Amad Sudiro, *Op.cit.*, halaman 142-145.



pembajakan pesawat udara berdasarkan Konvensi Den Haag 1970 adalah sebagai berikut²⁵ :

- a. Dalam penerbangan (*in flight*),
- b. Pembajakan pesawat udara hanya berlaku pada pesawat udara sipil,
- c. Pendaratan di luar wilayah negara pendaftar pesawat udara,
- d. Suatu tindakan membantu pelanggaran,
- e. Perbuatan dan Percobaan tindakan melawan hukum, dan
- f. Perbuatan tersebut di lakukan oleh siapapun di dalam penerbangan.

Sama seperti Konvensi Tokyo 1963, pembajakan dilakukan oleh setiap orang (awak pesawat udara kokpit), yang dalam hal ini *Second in Command*(Ko-penerbang).

Telah disebutkan di awal bahwa berdasarkan ketentuan kandungan Pasal 11 ayat (1) Konvensi Tokyo 1963, dengan apa yang dimaksudkan dengan pembajakan udara (*hijacking*). Menurut pasal tersebut juga, yang dimaksudkan dengan tindakan pembajakan udara tidak hanya penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, tetapi termasuk suatu tindakan yang mengganggu pesawat udara maupun tindakan-tindakan penguasaan dan pengendaliannya secara melawan hukum, bila kapten penerbang (*Pilot in Command*) mengubah atau mengalihkan arah penerbangan di luar tujuan penerbangan semula tanpa persetujuan dari perusahaan penerbangan, maka hal ini juga termasuk pembajakan udara menurut Konvensi Tokyo 1963. Termasuk pula ketika awak pesawat udara mengambil alih suatu penerbangan

secara tidak sah atau tanpa adanya perintah dari kapten penerbang, juga termasuk pembajakan pesawat udara.

Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Den Haag 1970 tidak secara tegas menyebutkan apakah suatu peristiwa yang termasuk dalam Pasal 11 Konvensi Tokyo 1963 dapat termasuk pembajakan udara atau tidak, karena kedua konvensi tersebut tidak memberi definisi mengenai pembajakan pesawat udara.

Menganalisis tentang pengertian pembajakan udara pada umumnya yang terdapat di dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, maka penulis berpendapat bahwa kasus pembajakan pesawat udara Ethiopian Airlines boeing 767-300 telah memenuhi seluruh unsur-unsur digolongkannya tindakan tersebut sebagai suatu tindakan pembajakan pesawat udara baik dari Konvensi Tokyo 1963 maupun Konvensi Den Haag 1970. Sehingga, pembajakan tersebut berlaku Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Den Haag 1970, serta pelaku pembajakan pesawat udara harus dihukum sesuai aturan yang berlaku.

B2.2 Implementasi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional pada Penyelesaian Hukum Pembajakan Ethiopian Airlines

Sebelum penulis menganalisis implementasi konvensi penerbangan sipil internasional pada studi kasus pembajakan pesawat Ethiopian Airlines, maka perlu mengetahui terlebih dahulu aturan dasar mengenai yurisdiksi pembajakan pesawat udara

a) Konvensi Tokyo 1963

²⁵*Ibid*, halaman 177-180.



Pasal 3 ayat (1)

The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

Yang berkompeten untuk melaksanakan yurisdiksi terhadap kejahatan-kejahatan dan tindakan yang dilaksanakan diatas pesawat adalah negara tempat pendaftaran pesawat.

Pasal 4

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 a 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 or regulations relating to the flight or manoeuvre 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.

Negara-negara yang bukan negara dimana pesawat didaftarkan pada pokoknya tidak dapat melaksanakan yurisdiksinya terhadap kejahatan-kejahatan yang dilakukan diatas pesawat udara, kecuali apabila :

1. Kejahatan/pelanggaran tersebut mempunyai pengaruh terhadap wilayahnya,

2. Kejahatan atau pelanggaran tersebut dilakukan atau ditujukan secara permanen di wilayah negaranya,

3. Kejahatan atau pelanggaran tersebut ditujukan terhadap keamanan negaranya, dan

4. Pelaksanaan yurisdiksi tersebut perlu untuk pentaatan setiap kewajiban negara tersebut menurut suatu perjanjian internasional.

b) Konvensi Den Haag 1970

Pasal 4 ayat (1)

Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases:

(a) when the offence is committed on board an aircraft registered in that State;

(b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;

(c) when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee 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 peserta konvensi harus mengambil tindakan yang perlu untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap kejahatan-kejahatan dan setiap tindakan kekerasan terhadap penumpang atau awak pesawat dalam hal :



1. Kejadian tersebut dilakukan diatas pesawat suatu negara dimana pesawat didaftarkan di negara tersebut
2. Pesawat itu mendarat di wilayahnya dan si pelaku masih berada di atas pesawat tersebut
3. Kejadian tersebut dilakukan di atas pesawat yang diserahkan kepada penyewa yang berkedudukan atau kegiatan bisnisnya, atau jika si penyewa tidak mempunyai kedudukan (alamat) bisnisnya, maka tempat tinggal (permanennya) di negara tersebut.

Pembajakan pesawat udara pasti menyangkut kewarganegaraan beberapa penumpang, oleh sebab itu konvensi mengatur adanya kemungkinan-kemungkinan diadakannya ekstradisi pelaku pembajakan. Hal ini dilakukan semata-mata untuk melindungi warga negaranya dari adanya kemungkinan ketidak-adilan yang dilakukan di negara lain. Karena, sudah menjadi kewajiban suatu negara untuk dapat melindungi warga negaranya sendiri dimanapun berada.

Meskipun Konvensi Penerbangan Sipil Internasional tidak memberikan definisi mengenai ekstradisi. Namun, beberapa ahli hukum internasional mengemukakan definisi dari ekstradisi yang dapat disimpulkan sebagai permintaan dari negara yang mempunyai yurisdiksi terhadap pelaku tindak pidana (*criminal on offences*) kepada negara tempat pelaku tindak pidana berada untuk dikembalikan kepada negara yang meminta yang akan diadili

berdasarkan hukum nasional negara yang meminta pengembalian²⁶.

Telah disebutkan di awal bahwa berdasarkan Konvensi Tokyo 1963, yang mempunyai yurisdiksi terhadap pembajak adalah negara pendaftar pesawat udara. Pelaksanaan yurisdiksi baru dapat dilaksanakan apabila pembajak dikembalikan kepada negara tempat pesawat udara di daftarkan. Pengembalian pembajak tersebut dengan cara ekstradisi²⁷.

Ketentuan ekstradisi diatur di *Chapter IV* mengenai ketentuan lain di Pasal 16 Konvensi Tokyo 1963²⁸. Menurut Pasal 16 tersebut, negara anggota Konvensi Tokyo 1963 tidak diwajibkan untuk mengekstradisi pelaku pembajakan. Semua diserahkan kepada pertimbangan politik masing-masing negara anggota. Hal ini karena, setiap negara berdaulat mempunyai hak prerogratif untuk menentukan apakah pelaku akan diadili atau akan diekstradisikan, sedangkan hak-hak dasar negara manusia mengatakan bahwa setiap orang berhak untuk memperoleh perlindungan dari negara yang dianggap mampu melindungi. Namun demikian,

²⁶K. Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, (Jakarta: PT. Rajawali Pers, 2007), halaman 486.

²⁷*Loc.cit.*

²⁸Pasal 16 Konvensi Tokyo 1963 : (1) *Offences committed on aircraft registered in a Contracting state, shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the state of registration of the aircraft;* (2) *Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.*



ketentuan ini sudah tidak berlaku dan disempurnakan oleh Konvensi Den Haag 1970.

Konvensi Den Haag 1970 menyempurnakan Konvensi Tokyo 1963 bahwa setiap pembajakan pesawat udara, pelakunya harus diekstradisikan berdasarkan hubungan diplomatik antar negara (politik). Meskipun mewajibkan untuk diberlakukannya ekstradisi, namun pelaksanaannya tergantung hubungan diplomatik (politik) negara yang bersangkutan²⁹.

Oleh sebab itu, maka Konvensi Den Haag 1970 menyatakan bahwa setiap negara wajib menghukum dengan hukuman yang berat terhadap pelaku yang melakukan tindakan melawan hukum atau tertuduh yang terdapat diwilayahnya³⁰.

Pasal 8 Konvensi Den Haag 1970 mengatur pelaksanaan ekstradisi pembajak pesawat udara. Dikatakan pada pasal tersebut bahwa jika suatu negara yang tidak mengekstradisikan pembajak, maka negara tempat pembajak berada harus menyerahkan pembajak kepada pejabat yang berwenang untuk menghukum dan mengadili. Konvensi Den Haag 1970 juga mewajibkan negara anggota Konvensi Den Haag 1970 untuk dapat mengekstradisikan pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh, jika negara yang bersangkutan tidak mengadili mereka.

Ekstradisi tidak akan berlangsung jika tidak ada perjanjian ekstradisi yang memiliki prinsip resiprositas

baik secara bilateral maupun multilateral. Bahkan dalam perjanjian timbal balik ini juga harus diatur secara tegas dan disebutkan jenis-jenis tindakan pidana apa saja yang dapat diekstradisikan. Dalam perjanjian bilateral antar negara, perjanjian ekstradisi harus disebutkan secara jelas, kejahatan apa saja yang termasuk dalam perjanjian ekstradisi. Dalam hal ini, kejahatan yang boleh di ekstradisi harus memasukkan kejahatan dalam pembajakan di atas pesawat udara. Namun demikian, negara berdaulat berhak untuk menolak ekstradisi dan berhak pula memberi suaka kepada pembajak sesuai dengan hukum nasional negara masing-masing.

Menganalisis kasus Ethiopian Airlines, maka perlu diuraikan apakah negara-negara yang bersangkutan telah melaksanakan tindakan sesuai dengan konvensi penerbangan sipil internasional. Berikut unsur-unsur yang dapat disimpulkan oleh penulis :

1. Ekstradisi harus dilakukan oleh negara pendaftar pesawat,
2. Setiap pembajakan pesawat udara, pelakunya harus diekstradisikan berdasarkan hubungan diplomatik antar negara (politik),
3. Perjanjian ekstradisi dapat dilakukan jika terdapat perjanjian timbal balik secara bilateral khususnya mengenai pembajakan pesawat udara.
4. Kejahatan/pelanggaran yang tidak dapat diekstradisi, yakni bukan merupakan tindakan yang :
 1. Dilakukan pejabat umum,
 2. Kejahatan yang putusannya sudah berkekuatan hukum tetap,

²⁹Lihat: Pasal 6 Konvensi Den Haag 1970.

³⁰Pasal 2 Konvensi Den Haag 1970: *"Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties"*



3. Kejahatan yang ancamannya hukuman mati, dan

4. Kejahatan yang dilakukan oleh warga negaranya.

Oleh sebab unsur-unsur yang telah penulis sampaikan sebelumnya, maka perbuatan pelaku pembajak tersebut mutlak dapat diberlakukan ekstradisi dari negara Swiss terhadap Ethiopia. Namun demikian, berkaitan dengan yurisdiksi negara yang berhak mengadili, maka Ethiopia sebagai negara pendaftar pesawat lah yang berhak untuk mengadili pelaku pembajakan. Dalam kasus ini, pelaku di ekstradisikan terlebih dahulu dari negara Swiss kepada negara Ethiopia. Seperti apa yang sudah disebutkan diawal bahwa pelaku dihukum penjara berdasarkan hukum Ethiopia. Implementasi penyelesaian hukum kasus ini sesuai dengan apa yang di atur dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional.

Pasca pembajakan pesawat udara Ethiopian Airlines, setahun kemudian hukum nasional Ethiopia mengisyaratkan bahwa hukuman bagi pembajak pesawat udara adalah maksimal 21 tahun penjara. Dalam perkembangannya, kasus tersebut telah memperoleh putusan, yakni hukuman penjara selama 19 tahun dan 6 bulan penjara menurut hukum Ethiopia.

Jika dikaitkan dengan teori, teori keadilan mensyaratkan dua unsur, yaitu³¹:

(1) Prosedur yang fair (*fair procedure*) yang merupakan penampilan dari keadilan prosedural, dan

(2) Hasil yang adil (*just outcome*), yakni yang merupakan penampilan dari keadilan substansif.

Sebenarnya, putusan pelaku pembajakan sudah mengikuti aturan yang berlaku dalam hukum internasional (*fair procedure*). Seperti, negara Swiss menahan pelaku dan mengembalikan pelaku kepada negara pendaftar dan juga pelaku di adili berdasarkan yurisdiksi negara pendaftar (Ethiopia). Namun demikian, penulis berpendapat bahwa hasil hukuman tersebut belumlah memberikan rasa keadilan kepada pelaku (*just outcome*).

Berdasarkan catatan hak asasi manusia, Ethiopia merupakan negara yang memiliki catatan buruk³². Penulis berpendapat bahwa seharusnya, hukuman pelaku bisa dikurangkan. Karena berdasarkan pengakuannya, dia merasa terancam hidup di negaranya sendiri. Ini membuktikan bahwa negara Ethiopia sebenarnya belum mampu memberikan rasa aman dan nyaman untuk melangsungkan kehidupan di Ethiopia.

Terpisahya antara keadilan prosedural dan keadilan substantif ini, maka hukum akan menjadi adil bila kedua macam keadilan tersebut dapat dicapai. Sebab, tidak selamanya prosedur yang *fair* akan menghasilkan substansi (*output*) yang adil.

IV. KESIMPULAN

1. Tanggung jawab hukum kapten penerbang terkait kewenangannya untuk dapat mengambil

³¹Munir Fuady, *Dinamika Teori Hukum*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2007), halaman 117.

³²Ethiopia 2014 *Human Rights Report*, dikutip dari United States Department of State www.state.gov. Diakses tanggal 15 Februari 2016.



langkah-langkah kepolisian tertentu dan diberikannya perlindungan hukum untuk dapat dibebaskan dari tuntutan pidana maupun perdata terhadap adanya ancaman pembajakan pesawat udara diatur dan dijamin di dalam Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Den Haag 1970. Namun demikian, lebih baik untuk melakukan pencegahan pembajakan terlebih dahulu, baru kemudian berfokus pada penyelesaian pembajakan pesawat oleh kapten penerbang seperti segera membahas dan mengesahkan *Draft Convention on the Legal Status of the Aircraft Commander* yang mana dapat memperkuat kedudukan kapten penerbang. Untuk penerbangan sipil internasional, ada baiknya menempatkan petugas keamanan atau ahli bela diri di dalam pesawat udara untuk mencegah pembajakan pesawat udara.

2. Penyelesaian hukum atas pembajakan pesawat udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300, pelaku dihukum berdasarkan yurisdiksi negara pendaftar pesawat udara, yaitu negara Ethiopia. Dalam hal ini, Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Den Haag 1970 sudah di implementasikan oleh kedua negara. Seyogyanya Konvensi penerbangan sipil internasional yang terkait pembajakan pesawat udara (Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Den Haag 1970) perlu mempertegas penyelesaian hukum seseorang yang melakukan pembajakan pesawat udara, apakah diwajibkan

ekstradisi atau tidak. Selain itu, perlu ditingkatkan hubungan diplomasi antar negara khususnya perjanjian bilateral terkait penyelesaian hukum pembajakan pesawat udara.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- Fuady, Munir, *Dinamika Teori Hukum*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2007.
- Hanitjo Soemitro, Ronny, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998.
- Hadikusuma, Hilman, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju, 2013.
- Martono, K, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Bandung: PT. Alumni, 1987
- Martono, K, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono, *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*, Depok: Gramata Publishing, 2011.
- Martono, K. dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press, 1986.

Perjanjian Internasional

- Convention On International Civil Aviation, Signed at Chicago, On 7th December 1944 (Chicago Convention).*
- Convention On offences and Certain Other Acts Committed On*



Board aircraft, Signed at Tokyo, On 14th September 1963 (Tokyo Convention).

Convention For The Suppression Of Unlawfull, Seizure of Aircraft, Signed at The Hague, On 16th December 1970 (The Hague Convention).

Annex 2 Rules of the Air, Chapter 1 Convention on International Civil Aviation 10th Edition, July 2005.

Annex 6 Operation of Aircraft, Part I International Commercial Air Transport - Aeroplanes Convention on International Civil Aviation, 2013.

www.state.gov, Diakses pada tanggal 15 Februari 2016.

Kamus

Martono, K, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan Edisi Pertama*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2007.

Internet

<http://www.theguardian.com/world/2014/feb/17/copilot-arrested-hijacking-ethiopian-plane>, Diakses pada tanggal 15 September 2015

http://www.nytimes.com/2014/02/18/world/europe/hijacked-ethiopian-plane-lands-in-geneva.html?_r=0, Diakses pada tanggal 15 September 2015

<http://www.reuters.com/article/2015/03/20/us-ethiopia-hijacking-idUSKBN0MG27220150320>, Diakses pada tanggal 15 September 2015