

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Perdamaian dunia merupakan sebuah kondisi yang menjadi impian dan cita-cita semua bangsa yang ada di dunia ini. Semua bangsa di dunia berusaha keras untuk menciptakan dan mewujudkan perdamaian dunia. Upaya ini nampak antara lain dari pendirian organisasi internasional sebagai wadah kerjasama semua bangsa dalam menyatukan idealisme dan kepentingan demi terwujudnya perdamaian dunia.

Pendirian organisasi internasional ini diawali dengan pendirian *the League of Nations* (Liga Bangsa-Bangsa/LBB) yang merupakan kelompok diplomatik internasional pertama yang didirikan pasca Perang Dunia I sebagai cara untuk menyelesaikan pertikaian yang terjadi antar bangsa. LBB berawal dari *the Fourteen Points* yang terdapat dalam pidato Presiden AS, Woodrow Wilson, di depan *the U.S. Congress* pada 8 Januari 1918. Wilson mengemukakan impiannya akan adanya sebuah organisasi yang bertugas untuk menyelesaikan konflik dan pertikaian antar bangsa agar tidak berkembang menjadi peperangan. Ide ini kemudian dibawa ke *Paris Peace Conference* dan diwujudkan dalam bentuk pendirian *the League of Nations* pada 10 Januari 1920. Sayangnya, meskipun memiliki peran yang cukup besar dalam menciptakan perdamaian dunia, namun LBB kemudian gagal mencegah berbagai serangan yang dilakukan Kekuatan Poros (Nazi Jerman, Italia dan Jepang) pada periode 1930-an. Kondisi ini diperparah dengan pecahnya

Perang Dunia II pada 1 September 1939 hingga 2 September 1945. LBB pun resmi dibubarkan pada 12 April 1946 dalam sidang terakhir LBB di Jenewa. Peran Liga Bangsa-Bangsa ini kemudian digantikan oleh *the United Nations* (Perserikatan Bangsa-Bangsa/PBB) yang didirikan pada tanggal 24 Oktober 1945.<sup>1</sup>

PBB merupakan organisasi internasional kedua yang didirikan sebagai upaya untuk menciptakan perdamaian dunia. Hal ini secara tegas dinyatakan dalam Pasal 1 *the UN Charter* (Piagam PBB) sebagai berikut:<sup>2</sup>

*“The Purposes of the United Nations are:*

- 1. To maintain international peace and security, and to that end: to take effective collective measures for the prevention and removal of threats to the peace, and for the suppression of acts of aggression or other breaches of the peace, and to bring about by peaceful means, and in conformity with the principles of justice and international law, adjustment or settlement of international disputes or situations which might lead to a breach of the peace;*
- 2. To develop friendly relations among nations based on respect for the principle of equal rights and self-determination of peoples, and to take the appropriate measures to strengthen universal peace;*
- 3. To achieve international co-operation in solving international*

---

<sup>1</sup> History.com Editors, “*League of Nations*”, History.com, terakhir diperbaharui pada 21 Agustus 2018, diakses di <https://www.history.com/topics/world-war-i/league-of-nations> pada Kamis, 27 September 2018 jam 08.05; MI, “1946: Liga Bangsa-Bangsa Dibubarkan”, Media Indonesia.com, Sabtu, 18 April 2015, diakses di <http://mediaindonesia.com/read/detail/2679-1946-liga-bangsa-bangsa-dibubarkan> pada Kamis, 27 September 2018 jam 08.08; dan MH Samsul Hadi, “LBB, PBB, dan Hantu Perang”, Kompas.com, 4 Agustus 2014, diakses di <https://internasional.kompas.com/read/2014/08/04/00592301/LBB.PBB.dan.Hantu.Perang> pada Kamis, 27 September 2018, jam 07.55.

<sup>2</sup> *Charter of the United Nations, Chapter I*, diakses di <http://www.un.org/en/sections/un-charter/chapter-i/index.html> pada Kamis, 27 September 2018 jam 08.25.

*problems ...; and*

4. *To be a centre for harmonizing the actions of nations in the attainment of these common ends."*

Dalam rangka melaksanakan dan mewujudkan tujuan PBB tersebut, terutama dalam rangka mewujudkan perdamaian dan keamanan dunia, maka negara-negara anggota PBB bersepakat untuk menciptakan berbagai instrumen hukum internasional dalam berbagai bidang sebagai wujud pengaturan dan tata tertib kehidupan bersama dalam pergaulan internasional.

Demikian pula dalam kaitannya dengan penerbangan sipil internasional. Pada saat penyelenggaraan Konferensi Chicago 1944, para pembuat rancangan naskah Konvensi Chicago 1944 telah mengantisipasi pendirian PBB sebagai sebuah jenis organisasi internasional pasca perang. Bahkan dalam Pasal 64 Konvensi Chicago 1944 dinyatakan bahwa:

*"The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace."*

Berdasarkan pasal tersebut maka kemudian dalam *the First ICAO Assembly* pada bulan Mei 1947, ditetapkanlah *Resolution A1-2* yang menyetujui dilakukannya perjanjian hubungan dengan PBB dan memberikan wewenang kepada Presiden ICAO untuk menandatangani protokol yang memberlakukan perjanjian mengenai hubungan semacam itu antara PBB dan ICAO. Protokol tersebut ditandatangani pada tanggal 3 Oktober 1947 dan sejak saat itu ICAO

resmi menjadi agensi khusus PBB. Berdasarkan perjanjian ini, setiap organisasi berjanji untuk memenuhi persyaratan tertentu di mana pihak yang lain dapat berpartisipasi dalam tugasnya sesuai dengan porsi yang diperlukan untuk pemenuhan pasal/aturan tertentu dari Konvensi Chicago 1944 dan Piagam PBB.<sup>3</sup> Dengan demikian, ICAO telah menjadi bagian dari PBB yang bertugas untuk mengatur mengenai penerbangan sipil internasional dalam rangka mewujudkan perdamaian dan keamanan dunia.

Di sisi lain, gangguan-gangguan terhadap perdamaian dan keamanan dunia terus saja terjadi dalam berbagai bentuk. Salah satunya adalah aksi terorisme, yang harus diakui telah menjadi ancaman besar bagi perdamaian dan keamanan internasional.<sup>4</sup> Terorisme telah menjadi mimpi buruk bagi semua negara di berbagai belahan dunia. Paul Stephen Dempsey mengatakan bahwa *“terrorism is ideologically, politically or religiously motivated violence directed against civilian targets”* (terorisme adalah kekerasan yang berdasarkan motif ideologis, politis maupun agama yang ditujukan kepada target sipil), dan bahwa *“terrorism is unconventional psychological warfare designed to instill fear and capitulation”* (terorisme adalah perang psikologis non-konvensional yang dirancang untuk menanamkan rasa takut dan kepatuhan/penyerahan diri).<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Website ICAO, “ICAO and the United Nations”, diakses di <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/icao-and-the-united-nations.aspx> pada Kamis, 27 September 2018 jam 08.35.

<sup>4</sup> Tim Stephens, “International Criminal Law and the Response to International Terrorism”, *University of New South Wales Law Journal*, Volume 27 (2), 2004.

<sup>5</sup> Paul Stephen Dempsey, “Aviation Security: The Role of International Law”, Institute of Air and Space Law, McGill University, Kanada, 2014, diunduh dari

Salah satu bentuk aksi terorisme yang sangat meresahkan dan mengancam semua negara di seluruh dunia adalah aksi terorisme yang menggunakan media pesawat terbang. Aksi ini dikenal dengan sebutan pembajakan udara (*aircraft hijacking*). Pembajakan udara kurang lebih dapat diartikan sebagai “setiap tindakan melawan hukum yang mengganggu dalam pesawat terbang, penguasaan, atau pengambilalihan pesawat terbang dengan paksa”.<sup>6</sup>

Berkaitan dengan fungsi pesawat terbang sebagai moda transportasi transnasional, maka sifat global dan universal melekat pada pesawat terbang dan oleh karenanya melekat pula pada pembajakan udara, sehingga kejahatan ini bukanlah kejahatan yang secara spesifik terjadi atau berasal dari suatu negara tertentu saja. Oleh karenanya, fenomena pembajakan udara menjadi faktor yang sangat menakutkan dan mengganggu ketenteraman hidup umat manusia pada khususnya dan perdamaian dunia pada umumnya. Pembajakan udara telah menjadi salah satu kejahatan kemanusiaan yang menghancurkan

---

[https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl\\_633\\_dempsey\\_aviation\\_security.ppt](https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_aviation_security.ppt) pada hari Senin, 9 Mei 2016 jam 10.15 WIB.

<sup>6</sup> Dalam *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963* (Konvensi Tokyo 1963) dan *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970* (Konvensi Den Haag 1970), istilah yang digunakan adalah *unlawful seizure of aircraft*, yang dapat diartikan sebagai “setiap tindakan melawan hukum yang mengganggu dalam pesawat udara, penguasaan, atau pengambilalihan pesawat udara dengan paksa” (*when person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight*).



nilai-nilai kemanusiaan, mengancam kehidupan manusia, dan memusnahkan harta benda manusia.<sup>7</sup>

Aksi pembajakan udara yang baru saja terjadi adalah pembajakan terhadap pesawat Afriqiyah Airways Flight 8U209 yang mengangkut 111 penumpang dan 6 kru pada hari Jumat, 23 Desember 2016 lalu. Pesawat ini sedang dalam penerbangan domestik dari kota Sabha ke Tripoli di Libya, saat 2 (dua) orang pria yang mengaku bersenjata mengancam untuk meledakkan pesawat. Pesawat kemudian berbelok dari tujuan semula dan akhirnya mendarat di Malta. Para penumpang dan kru pesawat kemudian dibebaskan, dan kedua pembajak tersebut menyerahkan diri. Dari hasil penyelidikan diketahui bahwa senjata yang dibawa oleh kedua pembajak merupakan senjata palsu. Adapun motifnya merupakan motif politik, di mana kedua pembajak merupakan para pengagum Moammar Khadafi (mantan pemimpin Libya) yang kecewa dengan kondisi Libya saat ini.<sup>8</sup>

Sejarah pembajakan udara sebenarnya dapat dirunut hingga jauh ke belakang ke tahun 1930an sejak pesawat terbang berpenumpang banyak mulai

---

<sup>7</sup> Agus Pramono, "Aircraft Hijacking: A Legal Perspective", *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, Volume 43 Nomor 4, Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 2014, hlm. 487.

<sup>8</sup> Angela Dewan, Ian Lee dan Eugenie Lambert, "Malta Hijackers Surrender after Releasing Libyan Passengers", CNN, Sabtu, 24 Desember 2016, diunduh dari <http://edition.cnn.com/2016/12/23/europe/malta-libya-plane-hijack/> pada hari Selasa, 7 Februari 2017 jam 12.30; Herman Grech dan Rosanne Zammit, "Plane Hijack Drama in Malta Ends; All Hostages Released", [timesofmalta.com](http://www.timesofmalta.com), Jumat, 23 Desember 2016, diunduh dari <http://www.timesofmalta.com/articles/view/20161223/local/hijacked-libyan-plane-lands-in-malta.634664> pada hari Selasa, 7 Februari 2017 jam 12.31; BBC, "Libya Malta Hijack: Hijackers Arrested as Drama Ends Peacefully", BBC.com, Jumat, 23 Desember 2016, diunduh dari <http://www.bbc.com/news/world-europe-38416112> pada hari Selasa, 7 Februari 2017 jam 12.35.

diterbangkan secara komersial.<sup>9</sup> Pembajakan udara pertama kali tercatat terjadi tanggal 21 Februari 1931 di Arequipa, Peru. Pesawat yang dibajak adalah *Pan American Airways* yang dipiloti oleh *Captain Byron Dague Rickards*. Saat pesawat ini mendarat di Arequipa, sekelompok pemberontak Peru yang bersenjata api merebut pesawat dengan tujuan untuk menyebarkan pamflet propaganda di atas berbagai kota di Peru.<sup>10</sup>

Sejak saat itu, banyak sekali pembajakan udara telah terjadi di berbagai negara, melibatkan berbagai macam maskapai penerbangan, dan tentunya menimbulkan jatuhnya korban, baik materi maupun korban jiwa. Dari data yang berhasil dihimpun dari berbagai sumber,<sup>11</sup> sejak tahun 1930 tercatat telah terjadi lebih dari 150 peristiwa pembajakan udara, dengan rentang waktu 1960an sampai dengan 1980an sebagai rentang waktu yang sangat “subur”

---

<sup>9</sup> Selain terhadap pesawat komersial (pesawat pengangkut penumpang saja), pembajakan udara juga terjadi pada pesawat militer. Salah satu kasus pembajakan terhadap pesawat militer adalah pembajakan pesawat militer Pakistan T-33 pada 20 Agustus 1971, yang berhasil digagalkan oleh Rashid Minhas, seorang perwira militer Pakistan. *Lihat*: Poushali NA Nandi, “International Terrorism by Way of Aircraft Hijacking”, 20 Februari 2016 sebagaimana dikutip dalam Muhammad Hassan Idrees, “Critically Analyse: The Laws Relating to Hijacking”, 11 Maret 2016, hlm. 2 – 3, diunduh dari <http://ssrn.com/abstract=2746397> pada hari Kamis, 2 September 2016 jam 09.35 WIB.

<sup>10</sup> Philip Baum, *Violence in the Skies, A History of Aircraft Hijacking and Bombing*, West Sussex, UK: Summersdale Publishers Ltd., 2016, hlm. 192 – 209. *Lihat juga*: Paul Stephen Dempsey, “Aviation Security: The Role of International Law”, *op. cit.*; dan Hardeep Singh, “Constitutionality of India’s Anti Hijack Policy” dalam Ranbir Singh, Sanat Kaul dan SriKrishna Deva Rao, *Current Developments in Air and Space Law*, New Delhi: National Law University Delhi Press, 2012, hlm. 69.

<sup>11</sup> *Lihat*: “List of Aircraft Hijackings”, diunduh dari [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_aircraft\\_hijackings](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_aircraft_hijackings) pada hari Senin, 5 September 2016 jam 10.40 WIB; Philip Baum, *ibid.*; Muhammad Hassan Idrees, “Critically Analyse:... *loc. cit.*”; dan Paul Stephen Dempsey, “Aerial Piracy and Terrorism: Unilateral and Multilateral Responses to Aircraft Hijacking”, *Connecticut Journal of International Law*, Vol. 2, No. 2, Spring 1987, hlm. 429 – 430, diunduh dari <http://ssrn.com/abstract=2229426> pada hari Senin, 5 September 2016 jam 10.45 WIB.

akan terjadinya pembajakan udara. Hal ini disebabkan oleh masifnya pertumbuhan industri penerbangan di Eropa dan Amerika Utara.<sup>12</sup>

Masyarakat internasional melalui Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*) yang dibentuk berdasarkan *Convention on International Civil Aviation* di Chicago pada tahun 1944 sebenarnya telah meletakkan aturan-aturan dasar dalam penerbangan sipil. Selanjutnya dicetuskanlah *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (Konvensi tentang Pelanggaran dan Tindakan-tindakan Tertentu Lainnya yang Dilakukan dalam Pesawat Udara; selanjutnya Konvensi Tokyo 1963) pada tahun 1963 dikarenakan seringnya terjadi tindakan pelanggaran hukum maupun kejahatan di dalam pesawat terbang. Konvensi Tokyo 1963 ini antara lain mengatur mengenai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi di dalam pesawat terbang; serta mengenai keselamatan penerbangan dan perlindungan terhadap kapten penerbang beserta awak pesawat terbang, penumpang dan harta benda yang diangkut dalam pesawat terbang tersebut dari tindakan melawan hukum (pelanggaran maupun kejahatan) yang dapat terjadi, termasuk dalam hal ini mengatur mengenai pembajakan udara. Lebih lanjut untuk mengantisipasi maraknya pembajakan udara dibentuk *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* (Konvensi tentang Pemberantasan Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum;

---

<sup>12</sup> Ade P. Marboen, "Pembajakan Pesawat Terbang Fenomenal dari Masa ke Masa", *Antaranews.com*, Selasa, 29 Maret 2016, diunduh dari <http://www.antaranews.com/berita/552385/pembajakan-pesawat-terbang-fenomenal-dari-masa-ke-masa> pada hari Selasa, 7 Februari 2017 jam 10.15.



selanjutnya disebut Konvensi Den Haag 1970) yang merupakan penyempurnaan dari Konvensi Tokyo 1963, karena di dalamnya mengatur antara lain mengenai kapan berlakunya Konvensi Den Haag; mengenai kewajiban para negara anggota konvensi apabila terjadi tindakan secara melawan hukum dalam pesawat terbang dalam penerbangan; serta mengenai ekstradisi terhadap pelaku pelanggaran tersebut. Pada tahun 1971 diselenggarakan pula *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation* (Konvensi tentang Pemberantasan Tindakan-Tindakan Melawan Hukum yang Mengancam Keamanan Penerbangan Sipil; selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1971) yang pada intinya mengatur mengenai perlindungan terhadap fasilitas dan sarana-prasarana yang digunakan untuk operasional dan keselamatan penerbangan, misalnya alat navigasi, alat komunikasi, atau pesawat terbang yang berada di hanggar, dari tindakan sabotase.

Seiring perkembangan zaman dan kemajuan teknologi, dihasilkan pula beberapa konvensi lain yang berkaitan dengan pembajakan udara, antara lain *Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection* (Konvensi Montreal 1991). Konvensi ini dilatarbelakangi oleh penggunaan bom plastik dalam tragedi peledakan pesawat *Pan America Airways* tahun 1988 (Peristiwa Lockerbie). Bom plastik tersebut disebut dengan SEMTEX, yang merupakan persenyawaan kimia yang tidak berbentuk, tidak berbau, tidak berwarna, namun mempunyai daya ledak yang sangat hebat. Bom plastik tersebut tidak mampu dideteksi dengan detektor paling canggih pada saat itu.

Konvensi Montreal 1991 ini pada dasarnya mengatur kewajiban negara anggota untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melarang (*to prohibit*) dan mencegah (*to prevent*) pembuatan bahan peledak yang tidak diberi tanda (dikenal dengan sebutan bahan peledak plastik), serta mengenai pembentukan suatu Komisi Ahli di bidang bahan peledak.

Namun harus diakui bahwa Tragedi 11 September 2001 (selanjutnya disebut dengan Tragedi 11 September) di Amerika Serikat-lah yang telah mengejutkan dan menarik perhatian umat manusia di seluruh dunia. Pembajakan empat pesawat (*American Airlines Flight 11, American Airlines Flight 77, United Airlines Flight 175, dan United Airlines Flight 93*) pada 11 September 2001 dilakukan oleh 19 orang anggota organisasi *Al-Qaeda*. Dua dari empat pesawat tersebut ditabrakkan ke *Twin Tower WTC (World Trade Center)* di New York, satu pesawat ditabrakkan ke Pentagon (markas besar Departemen Pertahanan Amerika Serikat), dan satu pesawat lagi akan ditabrakkan ke Washington, D.C. namun gagal dan jatuh di Pennsylvania. Hampir 3.000 orang tewas dalam peristiwa tersebut, termasuk 227 orang penumpang dan 19 orang pembajak yang ada di dalam keempat pesawat tersebut. Peristiwa ini tidak hanya mempengaruhi Amerika Serikat di berbagai bidang, namun juga berdampak pada negara-negara lain di seluruh dunia.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Philip Baum, *op. cit.*, hlm. 13 – 14 dan hlm. 241 – 266. Lihat juga: *September 11 Attacks*, [http://en.wikipedia.org/wiki/September\\_11,\\_2001\\_attacks](http://en.wikipedia.org/wiki/September_11,_2001_attacks), diakses pada Selasa 10 Juni 2014; dan CN. Ghosh, “Analysis of the Hijackings on 11 Sept 2001, Suggested Measures for Prevention”, diunduh di [http://www.satp.org/satporgtp/publication/idr/vo;\\_17\(2\)/CN\\_ghosh.htm](http://www.satp.org/satporgtp/publication/idr/vo;_17(2)/CN_ghosh.htm) pada hari Senin, 5 September 2016 jam 10.30 WIB.

Tragedi 11 September jelas telah menjadi salah satu tonggak dalam sejarah keamanan penerbangan (*aviation security*). Tragedi ini membuat semua orang sadar bahwa pembajakan udara merupakan suatu kejahatan yang memiliki sifat domestik dan juga internasional, yang tidak hanya mengancam nyawa manusia, namun juga mengancam kedaulatan suatu negara.<sup>14</sup> Hal ini dikarenakan pesawat terbang dari suatu maskapai penerbangan yang didaftarkan di suatu negara merupakan bagian dari kedaulatan negara yang bersangkutan. Dengan demikian keberadaan dari pesawat yang didaftarkan di suatu negara beserta seluruh aktivitasnya mencerminkan atau menjadi simbol dari negara yang bersangkutan. Paul Stephen Dempsey dalam artikelnya yang berjudul “*Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism*” bahkan menyatakan bahwa “*For some nations, aviation is a symbol of national aspirations of pride, prestige, and global penetration*” (bagi beberapa negara, penerbangan adalah simbol aspirasi nasional kebanggaan, prestise, dan penetrasi global).<sup>15</sup> Terkait dengan hal tersebut, maka pembajakan udara dapat dikatakan sebagai salah satu cara paling efektif bagi pelakunya untuk menarik perhatian publik di seluruh dunia atas eksistensinya.

Sebagai reaksi dari terjadinya Tragedi 11 September pada tahun 2010 dicetuskanlah *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation* (Konvensi Beijing 2010). Konvensi ini merupakan perubahan dan penambahan dari Konvensi Tokyo 1963, Konvensi

---

<sup>14</sup> Muhammad Hassan Idrees, “Critically Analyse: ...” *op. cit.*, hlm. 1.

<sup>15</sup> Paul Stephen Dempsey, “Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism”, *Columbia Journal of Transnational Law*, Volume 41, Number 3, 2003, hlm. 651.

Den Haag 1970, dan Konvensi Montreal 1971. Tujuan pembentukan konvensi ini adalah sebagai respon terhadap perubahan dan perkembangan zaman, khususnya yang berkaitan dengan terjadinya tindak pidana terorisme dalam bentuk pembajakan udara di dunia internasional. Sebagaimana terlihat dari Tragedi 11 September, pesawat terbang maupun bandara dan alat navigasi penerbangan bukanlah menjadi target utama serangan tersebut, namun pesawat terbang yang dibajak justru digunakan sebagai alat untuk melakukan penyerangan terhadap gedung-gedung yang dipakai sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomian. Oleh sebab itu, dalam Konvensi Beijing 2010 ini diatur antara lain mengenai kewajiban negara peserta untuk mengkriminalisasi sejumlah ancaman yang dapat terjadi terhadap keamanan penerbangan sipil internasional, pengangkutan senjata BCN (*biological, chemical, and nuclear*) ke dalam pesawat terbang, serta pengaturan mengenai penggunaan pesawat terbang sipil sebagai senjata dalam aksi terorisme. Selain itu diatur juga mengenai pertanggungjawaban pelaku pembajakan, yang tidak hanya meliputi individu pelaku pembajakan yang dimintai pertanggungjawaban, namun juga bisa dikenakan terhadap organisasi atau suatu negara yang mendukung kejahatan pembajakan udara.

Sebagaimana telah terjadi di berbagai negara, Indonesia pun tidak luput dari serangan pembajakan udara. Tercatat telah terjadi beberapa kali insiden pembajakan udara di Indonesia. Yang pertama adalah pembajakan terhadap penerbangan Merpati Nusantara Airlines (MNA) rute Surabaya-Jakarta pada 4 April 1972, dan yang kedua adalah pembajakan terhadap penerbangan Garuda

Indonesia GA-488 dengan rute Jakarta-Surabaya. Kedua pembajakan ini berhasil diatasi tanpa ada jatuhnya korban jiwa.<sup>16</sup>

Kasus yang paling serius adalah pembajakan Pesawat Garuda Indonesia Penerbangan 206 (atau yang lebih dikenal dengan sebutan Peristiwa Woyla) yang terjadi pada hari Sabtu, 28 Maret 1981. Pesawat DC-9 yang dikemudikan oleh *Captain Pilot* Herman Rante dan membawa 48 orang penumpang ini lepas landas dari Bandar Udara Kemayoran, Jakarta tujuan Bandar Udara Polonia, Medan, dengan *stop-over* (transit) di Bandar Udara Talangbetutu, Palembang. Pembajakan dilakukan oleh 5 (lima) orang pembajak selepas *take off* dari Bandar Udara Talangbetutu. Para pembajak, yang mengaku berasal dari kelompok Islam ekstrimis bernama Komando Jihad ini menuntut agar Pemerintah Indonesia membebaskan para rekannya yang ditahan pasca Peristiwa Cicendo<sup>17</sup> di Bandung, Jawa Barat, dan meminta pilot untuk menerbangkan pesawat sejauh mungkin dari Indonesia. Pesawat tersebut kemudian mendarat di Bandara Don Mueang, Thailand. Setelah terjadi perundingan antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Thailand, akhirnya Pemerintah Indonesia mendapatkan izin dari Pemerintah Thailand untuk

---

<sup>16</sup> Sandro Gatra (Editor), "Indonesia Tidak Pernah Kalah Melawan Pembajakan", *Harian Kompas*, Jumat, 1 April 2016, diunduh dari <http://nasional.kompas.com/read/2016/04/01/05350061/Indonesia.Tidak.Pernah.Kalah.Melawan.Pembaja?page=2> pada hari Selasa, 17 Januari 2017 jam 12.33.

<sup>17</sup> Peristiwa Cicendo terjadi pada tanggal 11 Maret 1981 di Bandung, Jawa Barat, di mana 14 orang anggota Komando Jihad menyerbu markas polisi Kosekta 65 dengan tujuan untuk membebaskan anggota Komando Jihad yang ditangkap dan ditahan di kantor polisi tersebut. Dalam peristiwa itu 4 orang anggota polisi yang bertugas di kantor polisi tersebut terbunuh. Lihat: Wikipedia Indonesia, *Peristiwa Cicendo*, [http://id.wikipedia.org/w/index.php?title=Peristiwa\\_Cicendo&oldid=3576916](http://id.wikipedia.org/w/index.php?title=Peristiwa_Cicendo&oldid=3576916), diakses pada 21 Februari 2013.



melancarkan operasi militer terhadap pesawat tersebut. Operasi militer pembebasan Pesawat Garuda DC-9 tersebut dimulai pada tanggal 31 Maret 1981 dini hari oleh pasukan bersenjata dari Kopassandha yang dipimpin oleh Letkol Inf. Sintong Panjaitan. Operasi militer pembebasan pesawat Garuda DC-9 tersebut berhasil dilaksanakan dengan sukses, dengan korban 2 orang tewas dari pihak Indonesia yaitu Pembantu Letnan Achmad Kirang dari pasukan Kopassandha dan *Captain Pilot* Pesawat Garuda DC-9 Herman Rante. Sementara itu 3 pembajak tewas di tempat dan 2 lainnya luka parah.<sup>18</sup>

Selain itu, pernah juga terjadi insiden serangan terhadap pesawat sipil, yakni insiden penembakan terhadap pesawat Trigana Air PK-YRF di Papua. Peristiwa ini terjadi pada hari Minggu, 8 April 2012 di Lapangan Terbang Mulia, Puncak Jaya, Papua, di mana telah terjadi penembakan terhadap pesawat Trigana Air PK-YRF saat hendak mendarat di lapangan terbang tersebut. Penembakan dilakukan oleh sekelompok orang tak dikenal, dan mengakibatkan tewasnya satu orang jurnalis surat kabar Papua Pos bernama Leiron Kogoya Muliambut, dan empat korban lainnya mengalami luka tembak termasuk pilot dan co-pilot.<sup>19</sup>

Di sisi lain, sebagai anggota masyarakat internasional dan negara anggota ICAO pada khususnya, Indonesia juga telah meratifikasi berbagai konvensi internasional berkaitan dengan pembajakan udara, yakni dengan

---

<sup>18</sup> Sandro Gatra (Editor), *op. cit.* Lihat juga: Julius Pour, *Benny Moerdani: Profil Prajurit Negerawan*, Jakarta: Yayasan Keuangan Panglima Besar Sudirman, 1993.

<sup>19</sup> Lihat: Merdeka.com, “Tangki Avtur Trigana Air Bocor Diberondong Peluru”, Senin, 9 April 2012, diunduh dari <https://www.merdeka.com/peristiwa/tangki-avtur-trigana-air-bocor-diberondong-peluru.html> pada hari Selasa, 17 Januari 2017 jam 12.35.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970, dan Konvensi Montreal 1971. Selain itu juga ditetapkan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1976 tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan, dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan, serta Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai bentuk pengaturan dan pemberian perlindungan terhadap penerbangan sipil.

Namun seiring dengan perkembangan zaman dan kemajuan teknologi di berbagai bidang (khususnya dalam bidang penerbangan), serta mempertimbangkan kondisi politik global dan nasional, bukanlah suatu hal yang mustahil bahwa suatu saat nanti terjadi tindakan pembajakan udara lagi di Indonesia. Kekhawatiran itu bukannya tidak beralasan, mengingat penggunaan pesawat terbang yang dibajak sebagai senjata pemusnah massal (*Mass Destruction Weapon*) yang sangat destruktif seperti pada Tragedi 11 September serta bermunculannya berbagai jenis senjata BCN (*biological, chemical, and nuclear*).

Mengacu pada kekhawatiran akan terjadinya tindakan pembajakan udara di Indonesia pada masa yang akan datang, maka seyogyanya hukum nasional Indonesia memiliki instrumen-instrumen yang mengatur mengenai pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia secara tegas, komprehensif dan *up to date*. Namun sayangnya hingga saat ini hal tersebut

belum terwujud. Aturan hukum nasional mengenai pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia masih menggunakan Undang-Undang No. 4 Tahun 1976 telah berusia 42 tahun dan hingga saat ini belum pernah diperbaharui. Dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan malah tidak ada pasal yang secara eksplisit mengatur mengenai pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia. Ditambah lagi hingga saat ini Indonesia belum meratifikasi Konvensi Beijing 2010 dan Protokol Beijing 2010 sejak menandatangani pada tanggal 10 September 2010, hingga mendapatkan *State Letter* dari *Secretary General of ICAO Ref: LE 3/45 – 17/135 on Entry into Force of the Protocol Supplementary to the Convention on the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at Beijing on 10 September 2010 (Doc 9959)*<sup>20</sup> yang berisikan himbauan agar segera meratifikasi Konvensi Beijing 2010 dan Protokol Beijing 2010.

Berbagai kondisi sebagaimana telah diuraikan di atas membuat seakan-akan Indonesia tidak serius dalam melaksanakan pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara. Karena dalam pelaksanaan pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara membutuhkan dukungan instrumen hukum nasional yang kuat, tegas dan komprehensif, serta pembaharuan instrumen hukum nasional secara berkala sesuai dengan perkembangan zaman dan teknologi, yang sesuai dengan instrumen hukum internasional mengenai pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara yang terbaru.

---

<sup>20</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, “Tingkatkan Keamanan Penerbangan. Indonesia Lakukan Kajian Ratifikasi Konvensi Beijing 2010”, Selasa 17 April 2018, diakses di [hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3569](http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3569) pada Selasa 1 Mei 2018 jam 10.30.

Dengan demikian berdasarkan uraian di atas, dapat dilihat bahwa sangatlah penting dan menarik untuk diteliti lebih lanjut dan komprehensif mengenai **“Dinamika Hukum Internasional dalam Penataan Politik Hukum Pencegahan dan Penanggulangan Pembajakan Udara di Indonesia”**.

## **B. Rumusan Permasalahan**

Berdasarkan latar belakang sebagaimana diuraikan di muka, maka masalah yang akan diteliti dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah perkembangan hukum udara dan pengaturan pembajakan udara di Indonesia?
2. Bagaimanakah pengaruh instrumen hukum udara internasional terhadap politik hukum pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia?
3. Bagaimanakah perspektif penataan politik hukum pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia pada masa yang akan datang?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk menjelaskan tentang perkembangan hukum udara dan pengaturan pembajakan udara di Indonesia.

2. Untuk menganalisis mengenai pengaruh instrumen hukum udara internasional terhadap politik hukum pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia.
3. Untuk menemukan dan menganalisis mengenai penataan politik hukum pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia pada masa yang akan datang.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### **1. Kontribusi Teoritik**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran pada bidang Ilmu Hukum, khususnya bidang ilmu Hukum Internasional, dalam hal ini bidang Hukum Udara, terkait dengan politik hukum udara pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia.

##### **2. Kontribusi Praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sebagai berikut:

- a. Gambaran secara utuh mengenai politik hukum pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia.
- b. Gambaran dan masukan perspektif baru kepada Pemerintah Indonesia, dalam hal ini pengambil kebijakan yang bertanggungjawab di bidang hukum udara, mengenai perkembangan kejahatan penerbangan khususnya pembajakan udara, dan urgensi ratifikasi berbagai konvensi



internasional yang terkait dengan pencegahan dan penanggulangan pembajakan udara di Indonesia.

