



KEBIJAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP PEMBAJAKAN PESAWAT PADA KEGIATAN TERORISME

Ni Luh Gede Yogi Arthani¹ Ni Putu Diana Sari² Dewi Bunga³

¹Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, Email: yogi_arthani@yahoo.com

² Kantor Hukum Dblc, Email: diannasarii1806@gmail.com

³ Fakultas Dharma Duta Universitas Hindu Negeri I Gusti Bagus Sugriwa Denpasar, Email: dewibunga@uhnsugriwa.ac.id

Abstract

In connection with the increasing number of airplanes, it is of course also accompanied by the increasing possibility of criminal acts occurring on airplanes. One of the crimes in the aviation sector is the forcible control of an aircraft or more commonly called aircraft hijacking. In 1972 in Indonesia there was a hijacking of a Vickers Viscount plane belonging to Merpati Nusantara Airlines (MNA). Plane hijacking occurred again in 1981, the hijacking of Garuda Indonesia's DC-9 Woyla plane with flight number GA-206. This is a plane hijacking in a real act of terrorism that has occurred in Indonesia by exploiting the world of aviation, namely by hijacking planes. The purpose of this research is to determine the criminal law policy regarding aircraft hijacking and terrorist activities. This research method is a type of normative legal research that uses laws and regulations as an object and approaches the problem. The results of this research are that according to Article 1 paragraph (1) letter b. The 1963 Tokyo Convention acts which do not amount to offenses under national law, but which are detrimental to or disrupt good order and discipline on board an aircraft are fully applicable. Fast flights from one country to another, without paying attention to the borders of one country to another country, can be used as a means of criminal activity by pirates. The essence of the act of aircraft hijacking contains acts of violence or threats of violence that are characterized by terrorist activities. Criminal law policy (criminalization) against terrorism can be carried out in 3 (three) ways, especially using the global system, namely through special laws that regulate terrorism outside the Criminal Code accompanied by special provisions including procedural law.

Keywords: Airplane Hijacking, Terrorism, Criminal Law Policy

Abstrak

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. Pada tahun 1972 di Indonesia telah terjadi pembajakan terhadap pesawat Vickers Viscount milik Merpati Nusantara Airlines (MNA). Pembajakan pesawat kembali terjadi pada tahun 1981, pembajakan terhadap pesawat DC-9 Woyla milik Garuda Indonesia dengan nomor

penerbangan GA-206. Hal tersebut merupakan pembajakan pesawat dalam kegiatan aksi nyata terorisme yang pernah terjadi di Indonesia dengan memanfaatkan dunia penerbangan yaitu dengan cara melakukan pembajakan pesawat. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kebijakan hukum pidana terhadap pembajakan pesawat pada kegiatan terorisme. Metode penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif yang menjadikan peraturan perundang-undangan sebagai suatu objek serta pendekatan masalah. Hasil penelitian ini yakni bahwa menurut Pasal 1 ayat (1) huruf b. Konvensi Tokyo 1963 tindakan-tindakan yang tidak termasuk pelanggaran menurut hukum nasional, tetapi merugikan atau mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara berlaku sepenuhnya. Penerbangan yang bersifat cepat dari satu Negara ke Negara lain, tanpa memperhatikan batas suatu negara terhadap negara lain dapat dimanfaatkan sebagai sarana tindak pidana oleh pembajak. Hakekat perbuatan pembajakan pesawat mengandung perbuatan kekerasan atau ancaman kekerasan yang berkarakter pada kegiatan terorisme. Kebijakan hukum pidana (kriminalisasi) terhadap Terorisme dapat dilakukan dengan 3 (tiga) cara, khususnya menggunakan sistem global, yaitu melalui undang-undang khusus yang mengatur terorisme diluar KUHP dengan disertai ketentuan-ketentuan khusus termasuk hukum acaranya.

Kata Kunci: Pembajakan Pesawat, Terorisme, Kebijakan Hukum Pidana

1. Pendahuluan

Setelah perang dunia kedua, kemajuan teknologi pesawat udara sangat pesat dan dapat dibuatnya motor penggerak yang sangat kuat seperti mesin jet dan turbo jet. Secara komersial penggunaannya bukan hanya terbatas pada pengangkutan penumpang saja, tetapi semua jenis barang yang sangat banyak. Ini semua menuntut kemajuan dibidang penerbangan, apalagi ditambah dengan perkembangan helikopter.¹ Seiring kebutuhan masyarakat adanya transportasi yang cepat dan efisien pesawat udara hadir untuk menjawab kebutuhan masyarakat.² Anna Straubinger, *et.al.* dalam penelitiannya menyatakan *Recent technological advances provide the means for potentially realizing urban air mobility as a passenger transport mode for intra- and inter-urban transport.*³ (Kemajuan teknologi terkini membuka peluang untuk mewujudkan mobilitas udara perkotaan sebagai moda transportasi penumpang dalam dan antar kota).

¹R.Ali Ridh. SH. (1984). *Hukum Dagang Tentang Aspek-Aspek Hukum Asuransi Udara Dan Perkembangan Perseroan Terbatas*. Bandung: PT Remaja Karya, h. 5

² Kania Rahma Nureda., & Agus Pramono, H.M Kabul Supriyadhie. (2016). *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)*. 5 (2), h.3

³ Straubinger, A., Rothfeld, R., Shamiyeh, M., Büchter, K. D., Kaiser, J., & Plötner, K. O. (2020). An overview of current research and developments in urban air mobility—Setting the scene for UAM introduction. *Journal of Air Transport Management*, 87, 101852.

Jasa penerbangan tidak hanya terbatas pada penerbangan komersil saja, tetapi juga meliputi penerbangan non komersil. Menurut pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa, "Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya". Penggunaan pesawat terbang secara komersil adalah, menurut SK Menteri perhubungan No. SK. 13/S/1971 tentang syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan mengenai penggunaan pesawat terbang secara komersil di Indonesia, dalam pasal 1 ayat (1) menyatakan penggunaan pesawat terbang secara komersil ialah usaha pengangkutan melalui udara dari penumpang-penumpang, barang-barang dan pos, atau kegiatan keudaraan lain dengan memungut bayaran."⁴

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 pesawat udara tetap akan berlangsung selama ada penerbangan komersial nasional maupun internasional apapun motifnya dan siapapun pelakunya.⁵ Dan Porat mengemukakan secara historis dalam penelitiannya yakni "On 23 July 1968, The Popular Front for the Liberation of Palestine hijacked El Al flight 426 en route from Italy to Israel and diverted it to Algeria. Scholars largely agree this act marked an important milestone in modern international terrorism and especially in the advent of air terrorism."⁶ (Pada tanggal 23 Juli 1968, Front Populer untuk Pembebasan Palestina membajak El Al penerbangan 426 dalam perjalanan dari Italia ke Israel dan mengalihkannya ke Aljazair. Para ahli sepakat bahwa tindakan ini menandai tonggak penting dalam terorisme internasional modern dan khususnya munculnya terorisme udara).

⁴ *Ibid*, h.158

⁵ K. Martono., & Agus Pramono, E.B.T. (2011). *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*. Depok: Gramata Publishing, h. 2

⁶ Porat, D. (2022). The Hijacking of El Al Flight 426: The Advent of Air Terrorism. *Journal of Contemporary History*, 57(4), 1072-1088.

Pembajakan pesawat serangkaian dengan tindakan terorisme tidak dapat dipisahkan dengan tragedi 11 September 2001. Hana Fairuz Mestika dalam penelitiannya menyatakan:

The events of September 11, 2001 are events that have captured the attention of the world. These events have changed the landscape of the global order. Axial orism September 11, 2001 has hit the heart of global captalism, WTC. The concept of terrorism that was not so well known began to be studied and discussed by the people of the world. Whereas the terrorism movement already existed and several times occurred before the WTC building attack in the United States.⁷

(Terjemahan bebas : Peristiwa 11 September 2001 merupakan peristiwa yang menyita perhatian dunia. Peristiwa-peristiwa ini telah mengubah lanskap tatanan global. Orisme aksial 11 September 2001 telah menghantam jantung kapitalisme global, WTC. Konsep terorisme yang tadinya belum begitu dikenal mulai dipelajari dan diperbincangkan oleh masyarakat dunia. Padahal gerakan terorisme sudah ada dan beberapa kali terjadi sebelum terjadinya penyerangan gedung WTC di Amerika Serikat.)

Aksi terorisme dengan menggunakan sarana pesawat terbang atau yang dikenal dengan istilah pembajakan pesawat udara adalah suatu bentuk aksi terorisme yang dilakukan secara langsung dimana para pelaku langsung melakukan penyanderaan dengan meminta sejumlah tuntutan kepada pemerintah atau pihak yang berwenang.⁸ Kejahatan terorisme termasuk salah satu bentuk kejahatan berdimensi internasional yang sangat menakutkan masyarakat. Di berbagai negara di dunia telah terjadi kejahatan terorisme baik di negara maju maupun negara-negara sedang berkembang, aksi-aksi teror yang dilakukan telah memakan korban tanpa pandang bulu. Terorisme sebagai kejahatan telah berkembang menjadi lintas negara. Kejahatan yang terjadi di dalam suatu negara tidak lagi hanya dipandang sebagai yurisdiksi satu negara tetapi bisa diklaim termasuk yurisdiksi tindak pidana lebih dari satu negara. Menurut Romli Atmasasmita dalam perkembangannya kemudian dapat menimbulkan konflik yurisdiksi yang dapat mengganggu hubungan internasional antara negara-negara yang berkepentingan di dalam menangani kasus-kasus tindak pidana berbahaya

⁷ Mestika, H. F. (2023). Terrorism and Islam in the Global Perspective. *Indonesian Journal of Counter Terrorism and National Security*, 2(1), 147-178.

⁸ Adjie S. (2005). *Terorisme*. Cetakan Pertama. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, h.53

yang bersifat lintas batas teritorial.⁹ Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk membahas lebih lanjut mengenai kebijakan Hukum Pidana terhadap pembajakan pesawat pada kegiatan terorisme.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif yang menjadikan peraturan perundang-undangan sebagai suatu objek serta pendekatan masalah dengan melihat sumber kepustakaan dan konsep norma sebelumnya. Bahan hukum primer yang digunakan berpedoman terhadap peraturan perundang-undangan. Bahan hukum tentang pembajakan pesawat dan tindak pidana terorisme di Indonesia yang dikumpulkan dari jurnal, buku, dan internet disebut bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier diperoleh berdasarkan kamus-kamus yang dapat memberikan informasi mengenai hukum. Metode pengumpulan bahan hukum terdiri dari mencatat, mengutip, membaca, maupun meringkas literatur yang berkaitan dengan pengaturan pembajakan pesawat. Selain itu, setiap bahan hukum yang digunakan untuk menentukan topik penelitian yang akan dianalisis secara menyeluruh. Metode ini juga mengaitkan sumber hukum lainnya dengan proses pengumpulan bahan hukum.

3. Hasil Dan Pembahasan

A. Sejarah Pembajakan Pesawat pada aksi Teorisme di Indonesia

Terorisme internasional telah menjadi topik perdebatan selama bertahun-tahun karena berdampak pada satu sama lain, negara bagian atau urusan mereka.¹⁰ Salah satu bentuk terorisme adalah dilakukan dengan pembajakan pesawat. Stephen Morewitz menyebutkan “*Threats to aviation security, including aircraft hijackings have become increasingly complex and difficult.*”¹¹ (Ancaman terhadap keamanan

⁹ Romli Atmasasmita. (2000). *Pengantar Hukum Pidana Internasional*. Bandung: PT Rafika Aditama, h.58

¹⁰ Singh, A., & Yadav, M. (2021). Aircraft Hijacking and International Law. *Issue 3 Int'l JL Mgmt. & Human.*, 4, 139.

¹¹ Morewitz, S., & Morewitz, S. (2019). Aircraft Hijacking. *Kidnapping and Violence: New Research and Clinical Perspectives*, 171-186.

penerbangan, termasuk pembajakan pesawat menjadi semakin kompleks dan sulit). Terorisme bukan soal siapa pelaku, kelompok atau jaringannya. Namun lebih dari itu, terorisme merupakan tindakan yang berakar pada keyakinan, doktrin, dan ideologi yang dapat menyerang kesadaran masyarakat. Tumbuh suburinya terorisme berasal dari tanah yang tumbuh dan berkembang.¹² Doktrin dan ideologi inilah yang menyerang masyarakat Indonesia saat ini.

Pada tahun 1972 di Indonesia telah terjadi pembajakan terhadap pesawat Vickers Viscount milik Merpati Nusantara Airlines (MNA) pada tanggal 04 April 1972 dalam penerbangan dari Surabaya ke Jakarta, namun dipaksa untuk mendarat di Bandara Adisucipto, Yogyakarta. Pelaku pembajakan yang bernama Hermawan ternyata unik karena hanya bertindak seorang diri dan mengancam akan meledakkan granat tangan yang dibawanya jika tuntutannya tidak dipenuhi, yakni meminta disediakan uang sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) dan Hermawan juga meminta parasut untuk terjun *free fall* dari pesawat karena setelah mendapat uang tersebut kemudian akan memaksa pesawat untuk terbang di ketinggian tertentu kemudian kabur dengan cara terjun payung karena Hermawan merupakan atlet terjun payung dan pesawat MNA yang dibajak saat itu diterbangkan oleh seorang Kapten Pilot Hindarto merupakan seorang anggota TNI AU dan ketika pembajak sedang menuju kabin penumpang dengan mengacung-acungkan granat dan pemicunya masih diikat tali rafia agar tidak capai saat digenggam tangan, kemudian diam-diam Hindarto membuka pintu jendela kokpit dan menjulurkan tangan kirinya dan ada seorang polisi berpangkat Letnan Kolonel yang ikut dalam penerbangan tersebut segera tanggap dan diam-diam memberikan sepucuk revolver Colt 38 berisi 6 peluru kepada Hindarto kemudian pada saat yang tepat ketika pembajak tampak lengah, Hindarto melancarkan serangan dadakan dengan menembakkan pistolnya dua kali ke arah Hermawan yang langsung tewas seketika, kisah tersebut merupakan pembajak pesawat pertama di Indonesia yang tewas di tangan pilot pesawat yang dibajaknya. Hal tersebut merupakan pembajakan pesawat dalam kegiatan aksi nyata terorisme yang pernah

¹² Mestika, H. F *op.cit.*, 147-178.

terjadi di Indonesia dengan memanfaatkan dunia penerbangan yaitu dengan cara melakukan pembajakan pesawat.¹³

Pembajakan pesawat kembali terjadi pada tahun 1981 dimana pembajak melakukan pembajakan terhadap pesawat DC-9 Woyla milik Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA-206 dibajak dalam penerbangan dari Jakarta menuju Medan. Bahwa pembajakan pesawat Garuda DC-9 *Woyla* tersebut berlangsung selama empat hari di Bandara Don Mueang Bangkok dan berakhirnya pembajakan pesawat terbang tersebut pada tanggal 31 Maret 1981 setelah serbuan kilat Grup-1 Para- Komando yang dipimpin Letnan Kolonel Infanteri Sintong Panjaitan. Bahwa Pilot pesawat Garuda, Kapten Herman Rante, dan Achmad Kirang, kemudian salah satu anggota satuan para Komando Kopassandha meninggal dalam baku tembak yang berlangsung selama operasi kilat pembebasan pesawat tersebut.¹⁴ Ketika itu, terorisme menjadi salah satu bentuk kejahatan serius di Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang.¹⁵

B. Pengaturan Mengenai Tindak Pidana di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan

Pada dasarnya tindak pidana adalah perbuatan atau serangkaian perbuatan yang padanya dilekatkan sanksi pidana. Dengan demikian dilihat dari istilahnya, hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak pidana, sedangkan sifat-sifat orang yang melakukan tindak pidana tersebut menjadi bagian dari persoalan lain, yaitu pertanggung jawaban pidana.¹⁶ Keistimewaan norma hukum itu, terletak pada sifatnya yang memaksa dengan sanksinya yang berupa ancaman

¹³ Pembajakan Pesawat Pertama di Indonesia. (2021). <https://historia.id/urban/articles/pembajakan-pesawat-pertama-di-indonesia-6alWN/page/1>, Diakses 23 Desember 2023

¹⁴ Garuda Indonesia Penerbangan 206. (2023). https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_206 Diakses 23 Desember 2023

¹⁵ Moch. Faisal Salam. (2005). *Motivasi Tindakan Terorisme*. Bandung: Mandar Maju, h.5

¹⁶ Chairul Huda. (2006). *“Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada “Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan (Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana)*. Jakarta: Kencana, h.15.

hukuman. Alat kekuasaan negara yang berusaha agar peraturan hukum ditaati dan dilaksanakan. Setiap norma paling tidak mempunyai beberapa unsur, yaitu:

- a. Sumber, yaitu dari mana asal norma itu;
- b. Sifat, yaitu syarat-syarat kapan norma itu berlaku;
- c. Tujuan, yaitu untuk apakah norma itu dibuat;
- d. Sanksi, yaitu reaksi (alat pemaksa) apakah yang akan dikenakan
- e. kepada orang yang melanggar atau tidak mematuhi norma itu.¹⁷

Menurut Pasal 1 ayat (1) huruf b. Konvensi Tokyo 1963 tindakan-tindakan yang tidak termasuk pelanggaran menurut hukum nasional, tetapi merugikan atau mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara berlaku sepenuhnya. Konvensi Tokyo 1963, misalnya penumpang yang mabuk, mondar-mandir di dalam pesawat udara, teriak-teriak, memukul-mukul dan lain-lain (*unruly passenger*), namun harus diamati apakah perbuatan tersebut benar-benar membahayakan. Apabila penumpang tersebut sekedar mabuk yang masih dapat mengendalikan dirinya, kapten penerbang tidak mempunyai wewenang melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan, kecuali apabila perbuatan penumpang tersebut sudah tidak terkendali dan akan mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara, maka kapten penerbang berhak mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan.¹⁸

Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 Kapten penerbang diberi wewenang untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara. Kapten penerbang mempunyai hak-hak dan kewajiban yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963. Kapten penerbang dapat mengambil langkah-langkah tertentu termasuk menahan apabila mempunyai alasan yang cukup bahwa penumpang tersebut melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara atau tindakan-tindakan penumpang yang melanggar keselamatan penerbangan. Kapten penerbang juga dapat melarang semua pergerakan setiap penumpang dari satu tempat ke tempat lain yang akan mengancam tata tertib dan disiplin penerbangan, bahkan kapten penerbang dapat melucuti senjata penumpang yang dicurigai dan beralasan akan mengancam

¹⁷ Yulies Tiena Masriani. (2009). *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, h. 6

¹⁸ Vinewyn Makahinsade. (2016). *Sanksi Pidana Pelaku Kejahatan Dalam Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. 4(2), h. 150-151

keselamatan penumpang lainnya sesuai dengan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 di samping berhak menahan tertuduh yang dicurigai. Lebih lanjut awak pesawat udara atau penumpang atas nama kapten penerbang juga dapat mengambil langkah-langkah pencegahan penumpang lain yang akan meninggalkan tempat duduk yang lain apabila tindakan tersebut diperlukan untuk mencegah terjadinya perkelahian atau akan menimbulkan kekacauan dalam penerbangan.¹⁹

Rizki Wahyudi dan Sapto Priyanto Mr. dalam penelitiannya mengemukakan *“One of terrorism's aims is to reach a specific audience, and terrorists achieve this goal by focusing international agencies and leaders on the security and vulnerabilities of schemes.”*²⁰ (Salah satu tujuan terorisme adalah untuk menjangkau khalayak tertentu, dan teroris mencapai tujuan ini dengan memfokuskan badan-badan dan pemimpin internasional pada keamanan dan kerentanan skema). Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan:

Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
- d. perbuatan asusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

Pasal 55 menyatakan: “Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan”. Lebih lanjut Pasal 56 menyatakan:

- (1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara.

¹⁹ Ibid, h. 153-154

²⁰ Wahyudi, R. (2022). Prevention Of Terrorism Attacks Through Environmental Design In Indonesia Airport. *Journal of Terrorism Studies*, 4(1), 3.

- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 57 menyatakan: "Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri". Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95 menyatakan semua calon penumpang pesawat udara, penumpang khusus, awak pesawat udara, calon jemaah haji, dokumen penumpang pesawat udara, bagasi tercatat (*check baggage*), bagasi kabin (*cabin baggage*), cargo maupun pos harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan (*security personnel*) untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Di samping itu, petugas keamanan (*security personnel*) juga harus mengawasi jalur dari check-in counter ke ruang tunggu dan sisi udara (*air side*), jalur menuju pesawat udara dan sebaliknya berikut.²¹

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengatur mengenai Penanggulangan Tindakan Melawan Hukum pada Pasal 344 yang menyatakan:

Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa:

- a. menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
- b. menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
- c. masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
- d. membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin;
- e. dan menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

²¹ H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni. (2011). *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, h. 94

Pasal 345 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan/atau badan usaha angkutan udara wajib menanggulangi tindakan melawan hukum. Penanggulangan tindakan melawan hukum dibuat dalam bentuk program penanggulangan keadaan darurat. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2006 tentang *Pengesahan International Conventional for The Suppression Of Terrorist Bombings, 1997* (Konvensi Internasional Pemberantasan Pengeboman Oleh Teroris, 1997). Konvensi Internasional Pemberantasan Pemboman Oleh Teroris, 1997. Pasal 6 menyatakan:

- (1) Setiap Negara Pihak wajib mengambil tindakan-tindakan yang mungkin perlu untuk memberlakukan yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan seperti yang ditetapkan dalam Pasal 2, apabila:
 - a. Kejahatan tersebut dilakukan di dalam wilayah Negara yang bersangkutan;
 - b. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat terbang berbendera Negara yang bersangkutan atau pesawat terbang terdaftar berdasarkan peraturan perundang-undangan Negara yang bersangkutan pada saat kejahatan tersebut dilakukan;
 - c. Perbuatan tersebut dilakukan oleh warganegara, dari Negara yang bersangkutan.
- (2) Suatu Negara Pihak juga dapat membentuk yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan jika:
 - a. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap warga negara dari Negara tersebut,
 - b. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap fasilitas Negara atau pemerintah Negara tersebut di luar negeri, termasuk perwakilan diplomatik atau konsuler Negara yang bersangkutan;
 - c. Kejahatan tersebut dilakukan oleh orang yang tidak memiliki kewarganegaraan yang biasa bertempat tinggal di dalam wilayah Negara yang bersangkutan;
 - d. Kejahatan tersebut dilakukan sebagai upaya untuk memaksa Negara yang bersangkutan untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan;
 - e. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat yang dioperasikan oleh Pemerintah Negara yang bersangkutan.

Selanjutnya dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan dalam Pasal 412 ayat:

- (1) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54

- huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
 - (3) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
 - (4) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
 - (5) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
 - (6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
 - (7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.²²

Keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya bagi penumpang selama penerbangan hanya dapat dilaksanakan secara efektif apabila terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan selama penerbangan dan pengendalian serta pengawasan tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur penerbangan yang perlu diperhatikan pihak-pihak yang terkait dengan upaya perlindungan keamanan bagi penumpang dan barang di dalam pesawat udara selama penerbangan.²³

²² Riandy Christofel Tombeg. (2018). *Tindak Pidana Di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. 8(2): h. 21-22

²³ Thania Rafisah Nadilla Makapunggo., & Noldy Mohede, V.D.K. (2022). *Tinjauan Yuridis Mengenai Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. 11(5), h. 3

C. Kebijakan Hukum Pidana Terhadap Pembajakan Pesawat Pada Kegiatan Terorisme

Perkembangan teknologi penerbangan juga dapat menimbulkan berbagai masalah yang sulit dipecahkan oleh masyarakat internasional. Penerbangan yang bersifat cepat dari satu Negara ke Negara lain, tanpa memperhatikan batas suatu negara terhadap negara lain dapat dimanfaatkan sebagai sarana tindak pidana oleh pembajak. Pembajakan udara merupakan kejahatan penerbangan sipil yang pada umumnya paling tidak disenangi oleh pejabat pemerintah khusus para pejabat penerbangan sipil serta perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam penerbangan sipil, namun demikian, pembajakan udara (*hijacking*) akan terus berlangsung selama adanya angkutan udara sipil, apapun motifnya, siapapun pelakunya serta apapun jenis angkutannya apakah internasional maupun domestik.²⁴

Kebijakan hukum pidana (kriminalisasi) terhadap Terorisme dapat dilakukan menggunakan tiga cara, yaitu:²⁵

- a. Melalui sistem evolusi berupa amandemen terhadap pasal-pasal dalam KUHP.
- b. Melalui sistem kompromi dengan memasukkan bab baru mengenai kejahatan terorisme dalam KUHP.
- c. Melalui sistem global dengan membuat pengaturan secara khusus dalam undang-undang tersendiri diluar KUHP, termasuk kekhusuan dalam hukum acaranya.

Dilihat dari ketiga cara tersebut, Indonesia memilih menggunakan sistem global, yaitu melalui undang-undang khusus yang mengatur terorisme diluar KUHP dengan disertai ketentuan-ketentuan khusus termasuk hukum acaranya.²⁶ Indonesia berhasil meratifikasi ketiga konvensi, yaitu Konvensi Tokyo tahun 1963, Konvensi Den Haag tahun 1970, dan Konvensi Montreal 1971. Hal tersebut menjadi Undang-Undang (UU) Nomor 2 tahun 1976, yang menjadikan Indonesia secara langsung terikat oleh ketentuan-ketentuan pada ketiga konvensi tersebut. Dengan kata lain

²⁴ Vinewyn Makahinsade, op.cit. h.153

²⁵ Saleha Dwi Saputri. (2022). *Analisis Hukum Tindak Pidana Terorisme Di Indonesia Menurut Fiqih Siyashah*. Universitas Islam Negeri Fatmawati Sukarno, h. 31

²⁶ Andi Zaenal Abidin Farid. (2007). *Hukum Pidana*. Jakarta :Sinar Grafika, h.247

Indonesia berhak melaksanakan hal yurisdiksi bila hukum nasional belum mengaturnya.²⁷

Sebelum tahun 1976 tidak berlaku tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara Indonesia yang sedang terbang diluar wilayah Indonesia. Indonesia memperluas berlakunya hukum pidana Indonesia sehingga berlaku terhadap pesawat udara yang berada diluar wilayah Indonesia dalam bentuk UU No. 4 tahun 1976 yakni Undang-undang tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal dalam KUHP. Bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan terhadap Sarana Prasarana Penerbangan. Beberapa Pasal dalam KUHP ini ada pada Pasal 479 KUHP. Sangat jelas terlihat pada Pasal 479 Kitab UU Hukum Pidana (KUHP) mengambil ketentuan pada Konvensi Montreal bahkan dapat diambil bandingannya. Pasal 479 yang dimaksud adalah:²⁸

- 1) Pasal 479 a s/d 479 d mengatur tindak pidana yang dilakukan pada fasilitas penerbangan. Maka, dipidana dengan pidana penjara minimal 3 tahun dan maksimal pidana penjara seumur hidup.
- 2) Pasal 479 e s/d 479 h mengatur tindak pidana menghancurkan, mencelakakan, membuat tidak dipakainya pesawat udara, baik sengaja atau kealpaan, menimbulkan kebakaran, ledakan, kecelakaan, kehancuran, dan sebagainya terhadap pesawat udara dengan maksud mencari keuntungan untuk dirinya sendiri atas kerugian penanggungan asuransi. Maka, dipidana dengan pidana penjara minimal 3 (tiga) tahun dan maksimal pidana penjara seumur hidup
- 3) Pasal 479 j mengenai tindak pidana sengaja melakukan kekerasan terhadap seseorang dalam pesawat udara yang sedang berada dalam penerbangan. Maka, dipidana dengan pidana penjara 15 (lima belas) tahun.
- 4) Pasal 479 n mengatur penempatan alat atau bahan peledak yang dapat menghancurkan pesawat udara dalam dinas. Maka, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 (lima belas) tahun.

²⁷ Heru Prasetyo.(1983). *Beberapa Aspek Hukum Internasional Dalam Masalah Pembajakan Pesawat Udara*. Universitas Airlangga, h.22

²⁸ Abdul Jabbar. (2008). *Tindak Pidana Pembajakan Pesawat Udara Menurut Hukum Pidana Islam dan Hukum Pidana Positif*. Universitas Islam Negeri, h.552-553

5) Pasal 479 p yang berisi memberikan informasi yang tidak benar yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Maka, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 (lima belas) tahun.

Hakekat perbuatan pembajakan pesawat mengandung perbuatan kekerasan atau ancaman kekerasan yang berkarakter pada kegiatan terorisme. Perbuatan ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 5 tahun 2018 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 tentang Penetapan Perppu 1 Tahun 2002 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme menjadi Undang-undang, Pasal 8: dipidana karena melakukan tindak pidana terorisme dengan pidana yang sama sebagaimana dimaksud dalam pasal 6, setiap orang yang:²⁹

- 1) Pasal 8a: Menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara untuk menggagalkan untuk pengamanan bangunan tersebut.
- 2) Pasal 8b: Menyebabkan hancurnya, tidak dapat dipakainya atau rusaknya bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara, atau gagalnya usaha untuk pengamanan bangunan tersebut.
- 3) Pasal 8c: Dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, merusak, mengambil, atau memindahkan tanda atau alat tersebut, atau memasang tanda atau alat yang keliru.
- 4) Pasal 8d: Karena kealpaannya menyebabkan tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan hancur, rusak, terambil atau pindah atau menyebabkan terpasangnya tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan yang keliru.
- 5) Pasal 8e: Dengan sengaja dan melawan hukum, menghancurkan atau tidak dapat dipakainya pesawat udara yang seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain.
- 6) Pasal 8f. Dengan sengaja dan melawan hukum mencelakakan, menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak pesawat udara.
- 7) Pasal 8g: Karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak.
- 8) Pasal 8i: Dalam pesawat udara dengan perbuatan yang melawan hukum, merampas atau mempertahankan rampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan.
- 9) Pasal 8k: Melakukan bersama-sama sebagai kelanjutan pemufakatan jahat dilakukan dengan direncanakan terlebih dahulu, mengakibatkan luka berat seseorang, mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara sehingga dapat membahayakan penerbangan nya, dilakukan dengan maksud untuk merampas kemerdekaan atau meneruskan merampas kemerdekaan seseorang.

²⁹ Ahmad Murki Aji. (2013). *Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme di Indonesia*. 1(1), h. 62

Dengan adanya Undang-undang mengenai Pemberantasan Tindak pidana Terorisme, yaitu Undang-Undang Nomor 5 tahun 2018 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 tentang Penetapan Perppu 1 Tahun 2002 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme menjadi Undang-undang, hal tersebut telah dilaksanakan dan diterapkan terhadap kasus-kasus yang menyangkut Tindak Pidana Terorisme. Dalam pertimbangannya, pembentukan undang-undang tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme diantaranya didasarkan pada komitmen nasional dan internasional dengan membentuk peraturan perundang-undangan nasional yang mengacu kepada konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan terorisme.³⁰

4. Kesimpulan

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa menurut Pasal 1 ayat (1) huruf b. Konvensi Tokyo 1963 tindakan-tindakan yang tidak termasuk pelanggaran menurut hukum nasional, tetapi merugikan atau mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara berlaku sepenuhnya. Penerbangan yang bersifat cepat dari satu Negara ke Negara lain, tanpa memperhatikan batas suatu negara terhadap negara lain dapat dimanfaatkan sebagai sarana tindak pidana oleh pembajak. Hakekat perbuatan pembajakan pesawat mengandung perbuatan kekerasan atau ancaman kekerasan yang berkarakter pada kegiatan terorisme. Kebijakan hukum pidana (kriminalisasi) terhadap Terorisme dapat dilakukan dengan 3 (tiga) cara, khususnya menggunakan sistem global, yaitu melalui undang-undang khusus yang mengatur terorisme diluar KUHP dengan disertai ketentuan-ketentuan khusus termasuk hukum acaranya.

Ucapan terima Kasih (*Acknowledgments*)

Kemukakan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah berkontribusi dalam penelitian, khususnya Fakultas Hukum Universitas Ngurah Rai, Kantor Hukum

³⁰ Soeharto.(2007). *Perlindungan Hak Tersangka, Terdakwa dan Korban Tindak Pidana Terorisme Sebagai Extra Ordinary Crime di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama, h. 87-88

DBLC dan Fakultas Dharma Duta Universitas Hindu Negeri I Gusti Bagus Sugriwa Denpasar.

Daftar Pustaka

Buku

- Adjie S. (2005). *Terorisme*. Cetakan Pertama. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Andi Zaenal Abidin Farid. (2007). *Hukum Pidana*. Jakarta :Sinar Grafika.
- H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni. (2011). *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- K. Martono., & Agus Pramono, E.B.T. (2011). *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*. Depok: Gramata Publishing.
- Moch. Faisal Salam. (2005). *Motivasi Tindakan Terorisme*. Bandung: Mandar Maju.
- R.Ali Ridh. SH. (1984). *Hukum Dagang Tentang Aspek-Aspek Hukum Asuransi Udara Dan Perkembangan Perseroan Terbatas*. Bandung: PT Remaja Karya.
- Romli Atmasasmita. (2000). *Pengantar Hukum Pidana Internasional*. Bandung: PT Rafika Aditama.
- Soeharto.(2007). *Perlindungan Hak Tersangka, Terdakwa dan Korban Tindak Pidana Terorisme Sebagai Extra Ordinary Crime di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Yulies Tiena Masriani. (2009). *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.

Jurnal

- Ahmad Murki Aji. (2013). *Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme di Indonesia*. 1(1).
- Chairul Huda. (2006). *"Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada "Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan (Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana)*. Jakarta: Kencana.
- Kania Rahma Nureda., & Agus Pramono, H.M Kabul Supriyadhie. (2016). *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)*. 5 (2).
- Mestika, H. F. (2023). Terrorism and Islam in the Global Perspective. *Indonesian Journal of Counter Terrorism and National Security*, 2(1), 147-178.
- Morewitz, S., & Morewitz, S. (2019). Aircraft Hijacking. *Kidnapping and Violence: New Research and Clinical Perspectives*, 171-186.
- Porat, D. (2022). The Hijacking of El Al Flight 426: The Advent of Air Terrorism. *Journal of Contemporary History*, 57(4), 1072-1088.

- Riandy Christofel Tombeg. (2018). *Tindak Pidana Di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. 8(2).
- Singh, A., & Yadav, M. (2021). Aircraft Hijacking and International Law. *Issue 3 Int'l JL Mgmt. & Human.*, 4, 139.
- Straubinger, A., Rothfeld, R., Shamiyeh, M., Büchter, K. D., Kaiser, J., & Plötner, K. O. (2020). An overview of current research and developments in urban air mobility-Setting the scene for UAM introduction. *Journal of Air Transport Management*, 87, 101852.
- Thania Rafisah Nadilla Makapunggo., & Noldy Mohede, V.D.K. (2022). *Tinjauan Yuridis Mengenai Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. 11(5).
- Vinewyn Makahinsade. (2016). *Sanksi Pidana Pelaku Kejahatan Dalam Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. 4(2).
- Wahyudi, R. (2022). Prevention Of Terrorism Attacks Through Environmental Design In Indonesia Airport. *Journal of Terrorism Studies*, 4(1), 3.

Skripsi

- Abdul Jabbar. (2008). *Tindak Pidana Pembajakan Pesawat Udara Menurut Hukum Pidana Islam dan Hukum Pidana Positif*. Universitas Islam Negeri.
- Heru Prasetyo.(1983). *Beberapa Aspek Hukum Internasional Dalam Masalah Pembajakan Pesawat Udara*. Universitas Airlangga.
- Saleha Dwi Saputri. (2022). *Analisis Hukum Tindak Pidana Terorisme Di Indonesia Menurut Fiqih Siyash*. Universitas Islam Negeri Fatmawati Sukarno.

Internet

- Garuda Indonesia Penerbangan 206. (2023). https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_206 Diakses 23 Desember 2023
- Pembajakan Pesawat Pertama di Indonesia. (2021). <https://historia.id/urban/articles/pembajakan-pesawat-pertama-di-indonesia-6alWN/page/1>, Diakses 23 Desember 2023