

Fakultas Hukum Universitas Riau, Jalan Pattimura Nomor 9 Gobah, Kel. Cinta Raja, Kec. Sail, Pekanbaru, Riau,
Kode Pos 28127. Telp: (+62761)-22539, Fax : (+62761)-21695
E-mail: jihfhur@gmail.com / jih.fh@unri.ac.id
Website: <https://jih.ejournal.unri.ac.id/index.php/JIH/index>

Yurisdiksi Mengadili Pelaku Pembajakan Pesawat Udara Berdasarkan Prinsip *Mandatory Extradition*

Nur Aripkah^a

^aFakultas Hukum, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia, Email: arifkahrika@gmail.com

Article Info

Article History:

Received : 27-06-2020
Revised : 08-08-2020
Accepted : 22-08-2020
Published : 22-08-2020

Keywords:

Airplane
Hijacking
Mandatory extradition

Abstract

Mandatory extradition in The Hague Convention 1970 of 1970 certainly caused another debate, which in general we know that extradition is an agreement made between countries, and sometimes a country also does not want to make an extradition treaty with another country. However, with this principle that the member countries of the convention without exception are required to conduct extradition of the perpetrators of aircraft hijacking. This study aims to see the jurisdiction of prosecuting pirates based on the principle of compulsory extradition. The research method used is normative with the statutes approach and conceptual approach. In the research, it was found that 1970 The Hague Convention was likened to a multilateral extradition treaty for convention participating countries. The principle of mandatory extradition stipulates extradition to be an obligation that must be carried out by each participating country of the convention as a step to tackle and try airplane hijackers.

Informasi Artikel

Histori Artikel:

Diterima : 27-06-2020
Direvisi : 08-08-2020
Disetujui : 22-08-2020
Diterbitkan : 22-08-2020

Kata Kunci:

Mandatory extradition
Pembajakan
Pesawat Udara

Abstrak

Mandatory extradition dalam Konvensi The Hague 1970 tentunya kembali menimbulkan perdebatan, yang secara umum kita ketahui bahwa ekstradisi merupakan perjanjian yang dilakukan antar negara, dan terkadang suatu negara juga tidak mau melakukan perjanjian ekstradisi dengan negara lainnya. Tetapi, dengan prinsip ini bahwa negara anggota peserta konvensi tanpa terkecuali wajib untuk mengadakan ekstradisi terhadap pelaku pembajakan pesawat udara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui yurisdiksi mengadili pelaku pembajakan pesawat udara berdasarkan prinsip mandatory extradition. Adapun metode penelitian yang digunakan adalah normatif dengan pendekatan undang-undang dan pendekatan konsep. Dalam penelitian ditemukan bahwa Konvensi The Hague 1970 diibaratkan seperti perjanjian ekstradisi multilateral bagi negara-negara peserta konvensi. Prinsip mandatory extradition menetapkan ekstradisi menjadi suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh setiap negara peserta konvensi sebagai langkah untuk menanggulangi dan mengadili pelaku pembajakan pesawat udara.

PENDAHULUAN

Setiap negara yang merdeka tentu memiliki kedaulatan masing-masing. Merujuk pada Perjanjian Perdamaian Westphalia tahun 1648 bahwa dalam prinsip hukum

internasional, negara mempunyai kedaulatan atas wilayah maupun urusan domestiknya, serta tidak boleh ada intervensi dari negara manapun, dan setiap negara memiliki kedudukan yang setara dalam hukum internasional.¹

Kedaulatan suatu negara tidak lain bertujuan untuk menjalankan pemerintahan di negaranya dan juga yang terpenting adalah untuk melindungi negaranya dari ancaman luar. Kedaulatan negara tentunya bersifat mutlak dan tidak dapat di ganggu gugat oleh siapapun dan pantas untuk dipertahankan dan dilindungi oleh setiap elemen yang ada di negara tersebut.² Adanya kedaulatan terhadap suatu negara semakin melegitimasi kedudukannya sebagai subjek hukum inetrnasional.

Mengacu pada Konvensi Montevideo 1993 bahwa suatu negara untuk dikatakan sebagai subjek hukum internasional setidaknya memenuhi empat kriteria, yakni mempunyai penduduk yang tetap, memiliki wilayah tertentu, adanya pemerintahan yang sah dan berdaulat, serta memiliki kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara-negara lain. Berdasarkan keempat kriteria tersebut, maka salah satu kriteria yang sangat esensial adalah berkaitan dengan wilayah teritorial suatu negara. Wilayah teritorial ini sangat penting mengingat di wilayah teritorial itulah suatu negara untuk menerapkan hukumnya atau dengan kata lain menerapkan hukum nasionalnya. Wilayah teritorial suatu negara meliputi tanah, air, dan juga ruang udara.

Konsep kepemilikan negara atas ruang udaranya berasal dari konsep hukum peradat Romawi yang menyatakan bahwa "*cujusr est solus, ejus usque ad coelom*" yang berarti "barang siapa memiliki sebidang tanah, maka dia memiliki segala yang berada diatasnya smapai ke langit dan segala yang berada di dalam tanah".³ Kurang lebih satu dasawarsa kemudian hukum internasional menerima dan mengakui prinsip kedaulatan negara di ruang udara tersebut. Bahwasanya setiap negara, berdasarkan hukum internasional diakui memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya.⁴ Ketentuan yang demikian tertuang dalam Konvens Chicago 1944. Pasal 1 Konvensi Chicago berbunyi

¹ Alwafi Ridho Subarkah, "Kepentingan Indonesia dalam Mengambil Alih *Flight Information Region* (FIR) dari Singapura," *Jurnal Asia Pasific Studies* 3, no. 1 (2019): 145–155, <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.33541/japs.v3i2.1317>.

² Danang Risdiarto, Badan Pembinaan, and Hukum Nasional, "Penyidik Tni Angkatan Udara Dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia (*Air Force Investigators in the Event of a Violation of Indonesia' S Airspace Jurisdiction*)," *Jurnal Legislasi Indonesia* 14, no. 01 (2017): 77–90, <http://e-jurnal.peraturan.go.id/index.php/jli/article/view/73>.

³ E Wiradipradja, "Wilayah Udara Negara (State Air Territory)," *Indonesia Journal Of International Law* 6, no.4 (2009): 495–503, <https://media.neliti.com/media/publications/39034>.

⁴ *Ibid.*

“The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory”. Frase dalam ketentuan pasal tersebut menunjukkan bahwa setiap negara diakui memiliki kedaulatan atas ruang udara dan tidak hanya berlaku bagi peserta konvensi saja, tetapi juga berlaku secara universal.⁵

Salah satu kedaulatan teritorial yang rawan akan serangan maupun ancaman dari luar adalah kedaulatan udara. Adapun teori kedaulatan udara “Negara Kolong” bahwa ruang udara dan angkasa di atas wilayah negara merupakan kedaulatan yang bersifat *complete* dan *exclusive*.⁶ Kedaulatan negara di udara yang *complete* dan *exclusive* menjadikannya berbeda dengan konsep kedaulatan yang ada di wilayah laut. Di wilayah teritorial udara tidak ada yang dinamakan dengan hak lintas damai (*innocent passage*), yang artinya bahwa ruang udara suatu negara tidak serta merta dapat dilalui oleh negara-negara lain, diperlukan adanya perjanjian multilateral ataupun bilateral untuk dapat suatu negara melewati ruang udara negara lain. Tentu hal demikian berbeda di wilayah teritorial laut yang masih mengenal adanya hak lintas damai.⁷ Hal tersebut tampaknya berlebihan, tetapi mengingat ruang udara merupakan salah satu media transportasi yang sangat rawan apabila dilihat dari sisi pertahanan dan keamanan suatu negara, bahkan salah satu media yang juga rawan menjadi tempat terjadinya kejahatan, khususnya kejahatan yang berhubungan dengan pesawat udara. Maka hal demikian tentu layak untuk diberikan pengawasan dan perlindungan yang begitu ketat.

Berbicara mengenai kejahatan di ruang udara, maka yang paling fenomenal adalah masalah pembajakan pesawat di udara. Pembajakan di udara merupakan salah satu bentuk kejahatan di bidang penerbangan, dimana pembajakan ini dilakukan secara paksa oleh individu atau sekelompok orang yang biasanya dilatar belakangi karena ingin meminta tebusan, adanya tujuan politik, maupun disebabkan oleh gangguan kejiwaan.⁸ Hal tersebut dilakukan dengan tujuan untuk menimbulkan rasa takut yang besar kepada para penumpang pesawat. Pembajakan di pesawat udara tentu tidak hanya melibatkan satu negara saja, tetapi

⁵ Eco Silalahi, “Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia,” *JOM Fakultas Hukum* 2, no. 1 (2015): 1–14, <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFHUKUM/article/view/4507>.

⁶ Nurlaly Darwis, “Wibawa Negara Kesatuan R. I Atas Kedaulatan Negara Wilayah Udara,” *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara* 5, no. 1 (2014): 67–76, <https://doi.org/10.35968/jh.v5i1.104>.

⁷ Baiq Setiani, “Konsep Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Udara Asing,” *Jurnal Konstitusi* 14, no. 3 (2017): 489, <https://doi.org/10.31078/jk1432>.

⁸ Martono, “Pembajakan Udara Dan Extradisi Pembajak,” *Jurnal Hukum & Pembangunan* 11, no. 3 (1981): 251–60, <https://doi.org/10.21143/jhp.vol11.no3.849>.

juga sudah lintas batas negara. Kejahatan yang melibatkan beberapa negara didalamnya seringkali penegakan hukumnya berbenturan oleh batasan-batasan yurisdiksi suatu negara. Seperti yang diketahui bersama bahwa yurisdiksi merupakan kewenangan hukum yang dimiliki suatu negara sebagai bentuk dari kedaulatan negara. Untuk mengatasi batasan-batasan yurisdiksi tersebut, maka disinilah perjanjian internasional mempunyai peranan yang penting sekaligus sebagai kunci keberhasilan penegakan hukum terkait dengan yurisdiksi negara lain.

Keterbatasan hukum nasional suatu negara untuk menangani kejahatan yang sifatnya lintas batas negara, maka negara-negara di dunia melalui *United Nation Convention Against Transnational Organized Crime* (UNTOC) pada tahun 2000 yang ditandatangani di Palermo, Italia dan Konveni PBB tentang Anti Korupsi *United Nation Convention Against Corruption* (UNCAC) yang ditandatangani di Merida, Meksiko pada tahun 2003, disepakati sebagai salah satu landasan bagi peningkatan kerja sama untuk menanggulangi kejahatan lintas batas negara.⁹ Disepakatinya konvensi tersebut menandakan bahwa untuk memberantas kejahatan tidak dapat dibatasi oleh yurisdiksi suatu negara. Adapun mekanisme kerja sama internasional yang diatur dalam konvensi tersebut adalah mengenai ekstradisi.

Ekstradisi pada dasarnya merupakan bentuk kerja sama internasional untuk menangkap atau menyerahkan seorang buronan, tersangka, terdakwa ataupun terpidana yang melarikan diri ke negara lain. Ekstradisi sendiri sudah dikenal sebagai salah satu bentuk penegakan hukum yang tertua di dunia.¹⁰ Dalam konteks hubungan antar bangsa, Ekstradisi sebagai mekanisme dalam mencegah dan memberantas kejahatan internasional.¹¹ Ekstradisi pada dasarnya didasari oleh perjanjian antar negara untuk menangani masalah kejahatan.

Apabila biasanya ekstradisi hanya dilakukan untuk antar negara atau beberapa negara saja, lain halnya dengan ketentuan kejahatan penerbangan, dimana menurut Konvensi *The Hague* 1970 ketentuan-ketentuan mengenai ekstradisi mengambil peran yang penting untuk menanggulangi kejahatan-kejahatan yang dilakukan di pesawat udara maupun sarana penerbangan lainnya. Dalam Pasal 8 konvensi tersebut bahwa semua negara anggota wajib menganggap pembajakan pesawat pelakunya dapat diekstradisikan atau dikenal dengan

⁹ Jan S. Maringka, *Ekstradisi Dalam Sistem Peradilan Pidana* (Jakarta: Sinar Grafika, 2018), 25.

¹⁰ Teddy Nurcahayawan, "Ekstradisi Meng Wanzhou Dalam Perspektif Hukum Internasional," *Era Hukum Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum* 17, no. 2 (2019): 285–313. <https://journal.untar.ac.id/index.php>.

¹¹ Dwi Melia Nirmalananda Dewi and I Made Sepud, I Nyoman Sutama, "Ekstradisi Sebagai Upaya Pencegahan Dan Pemberantasan Kejahatan Internasional," *Jurnal Analogi Hukum* 2, no. 1 (2020): 17–21, <https://doi.org/10.22225/ah.2.1.1610.17-21>.

prinsip ekstradisi tanpa terkecuali (*mandatory extradition*).¹² Namun seperti yang kita ketahui bahwa tidak semua negara terkadang mau melakukan perjanjian ekstradisi. Dan juga bagaimana dengan pembajakan dengan motif politik yang dilakukan di atas ruang udara, bukankah ada ketentuan bahwa kejahatan politik tidak bisa diekstradisikan. Seperti halnya kasus pembajakan pesawat udara Ethiopian Airlines Boeing 767-300 pada Februari 2014 pada penerbangan dari Addis Ababa menuju Roma. Ketika pesawat tersebut di atas Sudan Utara, suara transponder berubah dan mengindikasikan telah terjadi pembajakan pesawat udara. Pesawat udara kemudian di ambil alih oleh SIC (*Second in Command*) atau umumnya disebut Ko-penerbang, yang kemudian mendaratkan pesawat tersebut di Genewa, Swiss. Pembajakan pesawat ini tidak lain adalah Ko-penerbangan pesawat itu sendiri. Adapun alasan pembajakan pesawat tersebut dilakukan dengan alasan bahwa ia ingin mencari suaka di Swiss karena ia merasa hidupnya ternakan di Ethiopia. Kemudian pada waktu itu Menteri Informasi Ethiopia mengatakan bahwa tidak ada perjanjian ekstradisi bilateral antara Ethiopia dan Swiss.¹³

Hal tersebut tentu menimbulkan pertanyaan bagaimana suatu negara tidak mempunyai perjanjian ekstradisi secara bilateral, tetapi di sisi lain terdapat suatu konvensi yang mewajibkan ekstradisi tanpa terkecuali terhadap kejahatan penerbangan. *Mandatory extradition* dalam konvensi tersebut tentunya kembali menimbulkan perdebatan, yang secara umum kita ketahui bahwa ekstradisi merupakan perjanjian yang dilakukan antar negara, dan terkadang suatu negara juga tidak mau melakukan perjanjian ekstradisi dengan negara lainnya. Tetapi, dengan prinsip ini bahwa negara anggota peserta konvensi tanpa terkecuali wajib untuk mengadakan ekstradisi terhadap pelaku pembajakan pesawat udara. Berdasarkan uraian tersebut, maka hal yang menjadi pokok pembahasan dalam penulisan ini, yaitu bagaimana yurisdiksi mengadili pelaku pembajakan pesawat udara berdasarkan prinsip *mandatory extradition*?

Adapun metode penelitian yang digunakan pada penulisan ini adalah normatif dengan pendekatan undang-undang dan konsep. Penggunaan data hukum berupa bahan hukum sangat diperlukan pada penelitian ini, seperti bahan kepustakaan. Pertama, bahan hukum primer berupa ketentuan peraturan pembajakan udara internasional atau konvensi-

¹² Heru Prasetyo, *Beberapa Aspek Hukum Internasional Dalam Masalah Pembajakan Pesawat Udara*. (Surabaya: Universitas Airlangga, 1983), 40.

¹³ H.M Kabul Supriyadhie Kania Rahma Nureda, Agus Pramono, "Tinjauan Hukum Mengenai Pembajakan Pesawat Udara dalam Implementasinya Berdasarkan Konvensi Penerbangan Internasional (Studi Kasus Ethiopian Airlines Boeing 767-300 Pada Februari 2014)," *Diponegoro Law Review* 5, No. 2 (2016): 1–20, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/11197>.

konesi, seperti Konvensi *The Hague* 1970 dan aturan lainnya yang berkaitan dan relevan dengan penelitian ini. Kedua, bahan hukum sekunder berupa dukungan pustaka tentang teori yang relevan termasuk asas-asas yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini. Adapun metode pengumpulan datanya menggunakan studi pustaka dan teknik analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif.

Yurisdiksi Mengadili Pelaku Pembajakan Pesawat Udara Berdasarkan Prinsip *Mandatory Extradition*

Ruang udara merupakan salah satu bagian terpenting dan juga strategis untuk meningkatkan kesejahteraan suatu negara. Di ruang udara negara dapat melakukan berbagai kegiatan komersialisasi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyatnya.¹⁴ Di sisi lain, ruang udara juga menjadi wadah potensial datangnya ancaman dari luar terhadap keamanan nasional suatu negara. Dengan demikian, mayoritas negara tentu menjaga sangat ketat bagian kedaulatan negaranya tersebut, seperti halnya ruang udara.

Dilihat dari perspektif hukum internasional, maka terkait dengan hukum udara doktrin yang digunakan adalah kedaulatan negara. Yang berarti bahwa setiap negara berhak untuk mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan perlindungan dan keamanan di wilayah negaranya. Telah dijelaskan sebelumnya bahwa sebenarnya pesawat udara negara lain tidak dibolehkan untuk melewati ruang udara negara lain, kecuali dengan izin-izin yang sebelumnya telah ditetapkan oleh suatu negara. Izin yang semacam ini pula diberikan dengan prinsip yang dinamakan resiprositas, yaitu prinsip yang berlandaskan adanya hubungan timbal balik antar kedua negara.¹⁵

Berbicara mengenai hubungan timbal balik, maka seperti yang kita ketahui bersama bahwa dalam kejahatan yang melibatkan lintas batas negara ada yang dikenal dengan ekstradisi. Pada proses ekstradisi ini, maka disinilah prinsip resiprositas juga bekerja. Ekstradisi biasanya melewati proses-proses formal yang dilakukan oleh antar negara berdasarkan perjanjian bilateral.¹⁶

¹⁴ Sefriani, "Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia," *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 22, no. 4 (2015):538–565, <https://doi.org/10.20885/iustum.vol22.iss4.art2><https://doi.org/10.20885/iustum.vol22.iss4.art2>.

¹⁵ Lainatussara, "Pentingnya *Air Defense Identification Zone* Di Indonesia," *Kanun Jurnal Ilmu Hukum* 21, no. 3 (2019): 459–472, <https://doi.org/10.24815/kanun.v21i3.14176>.

¹⁶ Flora Pricilia Kalalo, "Efektivitas Perjanjian Ekstradisi Sebagai Sarana Pencegahan, Pemberantasan dan Penghukuman Pelaku Tindak Pidana Internasional," *Lex et Societatis* IV, no. 1 (2016): 5–12, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexetsocietatis/article/view/11135>.

Seringkali menjadi suatu problem, dimana tidak ada adanya perjanjian ekstradisi antar negara, yang berarti bahwa negara tempat pelaku kejahatan melarikan diri tidak bisa dipulangkan ke negara yang berhak mengadilinya atau dengan kata lain, tidak ada kewajiban didirinya untuk mengembalikan si pelaku tersebut ke negara yang memintanya. Dalam praktiknya perjanjian ekstradisi tampaknya menjadi suatu kewajiban bagi sebagian besar negara-negara di dunia. Bahkan bagi negara-negara yang hukum nasionalnya memungkinkan ekstradisi tanpa harus adanya perjanjian antar negara, masih beranggapan bahwa hukum nasional yang mengatur demikian harus ditunjang dengan perjanjian ekstradisi lagi.¹⁷ Ekstradisi pun biasanya diberlakukan terhadap kejahatan-kejahatan yang mempunyai skala besar, serta dapat berdampak pada masyarakat internasional.

Kejahatan yang berdampak pada masyarakat internasional (*delicta juris gentium*), yaitu kejahatan-kejahatan yang memang memiliki unsur internasional didalamnya (Atmasasmita, 2016). Adapun kejahatan-kejahatan yang diatur dalam “*The Concept of international Criminal Jurisdiction Definition and Limitation of The Subject*” (1973) yang dikategorikan sebagai international crimes, diantaranya:¹⁸

Terrorism (teorisme);

1. *Slavery* (perbudakan);
2. *The slave trade* (perdagangan budak);
3. *Traffic in women and children* (perdagangan wanita dan anak);
4. *Traffic in narcotic drugs* (perdagangan illegal narkoba);
5. *Traffic in pornography publication* (peredaran publikasi pornografi);
6. *Piracy* (pembajakan di laut);
7. *Aerial hijacking* (pembajakan udara);
8. *Counterfeiting* (pemalsuan mata uang);
9. *The destruction of submarine cables* (perusakan kabel kabel di bawah laut).

Aerial hijacking termasuk dalam kategori kejahatan internasional yang biasanya sering dilakukan terhadap pesawat udara yang pada mulanya dilakukan dengan meminta suaka politik di negara yang dituju maupun melakukan paksaan agar melepaskan teman seperjuangannya dari tahanan atau penghukuman oleh negara.¹⁹ Dengan kata lain *aerial hijacking* ini dilakukan dengan penguasaan pesawat udara secara paksa atau yang dikenal dengan istilah pembajakan udara.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Romli Atmasasmita, *Pengantar Hukum Pidana Internasional*, (Bandung: Refika Aditama, 2016), 45.

¹⁹ Ruby Hadiati Johny, “Pengaruh Perjanjian Internasional terhadap Perubahan-Perubahan Kuhp,” *Jurnal Dinamika Hukum* 8, no. 1 (2008.): 64–68, <http://dx.doi.org/10.20884/1.jdh.2008.8.1.35>.

Pembajakan pesawat dalam terminologi hukum internasional merupakan salah satu kejahatan yang dikutuk oleh masyarakat internasional karena dianggap sebagai salah satu kejahatan yang menciderai nilai-nilai kemanusiaan, mengancam kehidupan, dan menghancurkan harta benda.²⁰ Menyadari bahwa pembajakan pesawat udara mengancam keselamatan masyarakat internasional, maka diadakanlah beberapa konvensi terkait dengan *aerial hijacking* ini. Selain Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional yang menjadi awal landasan hukum perlindungan sipil di udara yang sebelumnya telah disinggung sedikit di atas, maka kemudian diadakan lagi beberapa konvensi selanjutnya, diantaranya Konvensi Tokyo 1963 tentang tindak pidana dan perbuatan lainnya yang dilakukan dalam pesawat udara. Konvensi *The Hague* 1970 tentang pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, dan Konvensi Montreal 1971 tentang pemberantasan tindakan-tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil.²¹

Membahas mengenai yurisdiksi mengadili kejahatan penerbangan, dalam Konvensi Tokyo 1963 menggunakan yurisdiksi negara pendaftar pesawat terbang dan yurisdiksi teritorial.²² Yurisdiksi negara pesawat terbang berarti negara tempat pesawat udara tersebut didaftarkan mempunyai kompetensi untuk melaksanakan yurisdiksi atas kejahatan yang dilakukan di dalam pesawat udara. Adapun yurisdiksi teritorial adalah yurisdiksi suatu negara untuk menerapkan hukum nasionalnya dalam lingkup wilayah teritorial negara yang bersangkutan. Wilayah teritorial suatu negara meliputi wilayah daratan, wilayah perairan, dan juga meliputi ruang udara suatu negara.²³

Konvensi Tokyo 1963 juga mengatur adanya pengecualian terhadap yurisdiksi mengadili kejahatan penerbangan, yaitu yurisdiksi untuk mengadili pelaku kejahatan penerbangan dapat diadili oleh negara yang tidak mengikatkan dirinya pada konvensi ini jika, kejahatan tersebut benar-benar dapat mengancam serta mengganggu keamanan nasional negaranya.²⁴ Konvensi Tokyo 1963 tidak hanya mengatur soal tindak pidana, melainkan juga mengatur mengenai tindakan-tindakan yang dapat mengancam kepentingan pesawat beserta para penumpang yang ada di dalam pesawat tersebut. Seperti yang termuat dalam Pasal 2

²⁰ Agus Pramono, "Aircraft Hijacking: A Legal Perspective," *Jurnal Masalah-Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014): 487–496, <https://doi.org/10.14710/mmh.43.4.2014.487-496>.

²¹ Romli Atmasasmita., *loc.it.*, 49.

²² Aditya Kurniawijaya and Emmy Latifah, "Efektifitas Aplikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014 Terhadap Unruly Passenger Case dalam Dunia Penerbangan," *Lex Librum: Jurnal Ilmu Hukum* 5, no. 2 (2019): 863–74, <https://doi.org/10.32501/jhmb.v3i1.34>.

²³ Romli Atmasasmita, *loc.it.*

²⁴ *Ibid.*

Konvensi Tokyo 1963 bahwa tindakan-tindakan yang demikian tidak melulu dilatarbelakangi oleh politik, bisa saja dilatarbelakangi oleh kepentingan-kepentingan lainnya yang memang dari pelaku mempunyai tujuan atau misi tertentu dalam menjalankan aksinya.

Kemudian dari segi waktu terjadinya tindak pidana, pengaturan yang ada dalam Konvensi Tokyo 1963 diberlakukan pada pesawat yang sedang dalam penerbangan, sebagaimana diatur dalam pasal 1 Ayat (3), dimana polisi tidak dapat melaksanakan tugasnya sebagai penegak hukum. Sementara itu, dari aspek wilayah Konvensi Tokyo 1963 keberlakukannya hanya untuk negara-negara peserta konvensi ini saja seperti yang termuat dalam Pasal 21 Ayat (1), wilayah udara di atas laut lepas maupun di atas wilayah tidak bertuan, sehingga dapat menjadi alternatif apabila terdapat kekosongan hukum mengenai yurisdiksi mengadili.

Konvensi Tokyo 1963 ternyata sebatas hanya mengatur mengenai yurisdiksi kejahatan pembajakan pesawat udara. Konvensi Tokyo 1963 belum menetapkan satu kesatuan mengenai yurisdiksi tetap untuk mengadili pelaku pembajakan pesawat udara, tetapi memberikan beberapa mekanisme pilihan yurisdiksi sebagai solusi yang dapat ditempuh untuk menangani pelaku pembajakan pesawat udara. Tetapi, dari sisi ekstradisi pelaku pembajakan belum diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 ini. Sehingga untuk menyempurnakan kelemahan-kelemahan dari konvensi-konvensi sebelumnya, maka diadakan lagi Konvensi *The Hague* 1970.

Berbeda dengan konvensi sebelumnya, Konvensi *The Hague* 1970 lebih diperuntukkan terhadap perbuatan-perbuatan yang masuk dalam kategori penguasaan secara tidak sah atas pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Konvensi ini lebih ditujukan pada usaha penyelamatan pesawat udara itu sendiri, akan tetapi keselamatan para penumpang, awak, dan harta yang diangkut juga tidak luput dari upaya pengamanan.

Mengenai ruang lingkup di dalam Pasal 1 Konvensi *The Hague* 1970 menyatakan bahwa kejahatan yang dilakukan tersebut harus dilakukan dalam pesawat udara yang sedang terbang. Adapun unsur-unsur yang harus dipenuhi berdasarkan konvensi ini, yakni:²⁵

1. Perbuatan tersebut harus melawan hukum;
2. Harus ada penggunaan kekerasan atau ancaman kekerasan; dan

²⁵ Pater Y. Angwasmasse Yosafat N. Manullang, Hartono Widodo, "Aspek Hukum Internasional Terhadap Yurisdiksi dalam Mengadili Pelaku Pembajakan Pesawat Udara," *Jurnal Krisnal Law* 1, no. 3 (2019): 109–128, <http://fh-ungris.com/journal/index.php/krisnalaw/article/view/72>.

3. Perbuatan tersebut harus berupa perampasan pesawat udara dan dengan melawan hukum menguasai pesawat atau mencoba menguasainya.

Pada Konvensi *The Hague* 1970 wewenang yurisdiksi suatu negara di atur dalam Pasal 4 ayat (1), yang menyatakan bahwa menjadi kewajiban bagi anggota-anggota peserta konvensi untuk menetapkan yurisdiksinya atas tindakan-tindakan yang berbahaya bagi pesawat udara. Hal tersebut diatur sebagai bentuk dari upaya menanggulangi kejahatan-kejahatan yang dapat membahayakan penerbangan. Yurisdiksi yang dimaksud dalam pasal tersebut meliputi, temoat dimana pesawat memperoleh nasionalitasnya, tempat dimana pesawat mendarat dengan ketentuan bahwa pelakunya masih berada di dalam pesawat, serta tempat penyewaan pesawat udara tanpa awak.²⁶

Kemudian pada Pasal 4 ayat (2) dalam konvensi ini menegaskan juga bahwa dimana pelaku pembajakan ditemukan, maka menggunakan negara tempat ditemukannya pelaku tersebut. Adapun jika negara tempat ditemukannya pelaku tersebut enggan untuk melaksanakan yurisdiksinya, maka dapat diekstradisikan ke salah satu negara seperti yang termuat dalam Pasal 4 ayat (1). Prinsip yurisdiksi ini dikenal dengan *universal jurisdiction*, karena berlaku secara universal terhadap semua negara peserta konvensi.²⁷

Di dalam konvensi *The Hague* 1970 ketentuan-ketentuan mengenai ekstradisi dianggap memiliki peranan yang penting untuk memerangi perbuatan-perbuatan melawan hukum yang dilakukan terhadap pesawat udara maupun sarana penerbangan. Pada ketentuan konvensi ini terdapat ketentuan bahwa dalam usaha untuk memberantas kejahatan pembajakan udara dengan maksimal, maka semua negara anggota peserta konvensi ini harus mengakui suatu prinsip ekstradisi tanpa terkecuali atau yang dikenal dengan *mandatory extradition*. Prinsip ini merupakan salah satu prinsip yang menarik dalam hal pembajakan pesawat udara.

Pada konvensi sebelumnya, yaitu Konvensi Tokyo 1963 tidak ada suatu kewajiban bagi peserta konvensi untuk melakukan ekstradisi terhadap pelaku pembajakan pesawat udara. Namun lainnya dengan ketentuan yang diatur dalam Konvensi *The Hague* 1970 wajib, tanpa kecuali apapun alasannya mengekstradisikan siapapun yang melakukan pelanggaran atau membajak yang ditemukan di wilayahnya, agar mereka dapat dihukum oleh negara yang mempunyai wewenang untuk mengadili. Ketentuan ekstradisi demikian sangat berlebihan,

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

mengingat pada umumnya tidak terdapat perjanjian yang multilateral yang mewajibkan negara untuk melakukan ekstradisi terhadap pelaku pembajakan. Dalam pelaksanaannya, ekstradisi pembajak tergantung dari negara yang bersangkutan, biasanya ekstradisi dilakukan berdasarkan perjanjian ekstradisi timbal balik, itupun harus secara tegas disebutkan secara rinci jenis-jenis pelanggaran yang dapat diekstradisikan.

Pasal 8 paragraf (1) Konvensi *The Hague* 1970 mengatur perjanjian ekstradisi. Menurut pasal tersebut, negara anggota yang mengadakan perjanjian ekstradisi diwajibkan memasukkan pembajakan udara dalam setiap perjanjian ekstradisi yang dibuat antara negara anggota. Di dalam pembuatan perjanjian ekstradisi biasanya tetap berpedoman pada rambu-rambu hukum internasional. Tidak semua bentuk pelanggaran dapat diekstradisikan, misalnya pelanggaran yang dilakukan oleh pejabat umum, warga negara, angkatan perang, pelanggaran yang telah diputus dengan putusan yang berkekuatan hukum tetap dan lain-lain tidak boleh diekstradisikan menurut paragraf (2) pasal yang sama, apabila negara anggota yang mensyaratkan ekstradisi pembajak harus mempunyai perjanjian ekstradisi, sedangkan negara yang bersangkutan yang belum memiliki perjanjian ekstradisi, maka Konvensi *The Hague* 1970 dapat dijadikan sebagai acuan untuk mengekstradisikan pembajak. Sementara itu, apabila negara anggota tidak mensyaratkan adanya perjanjian ekstradisi untuk mengekstradisikan pembajak, maka akan berlaku hukum nasional masing-masing negara.²⁸

Dengan adanya ketentuan pasal ini, maka prinsip *mandatory extradition* menjadi tidak berlaku, jika hukum nasional negara peserta konvensi mengatur sebaliknya. Namun dalam hal demikian konvensi ini memberikan jalan keluar yaitu seperti yang termuat dalam Pasal 7 bahwa apabila dalam wilayah negara peserta konvensi atau negara anggota tempat ditemukan pembajak itu menolak untuk mengekstradisinya, maka ia berkewajiban tanpa pengecualian untuk menyerahkan kepada pejabat yang berwenang untuk mengadilinya, dan pejabat yang berwenang tersebut berdasarkan hukum nasionalnya harus memperlakukan perbuatan itu sebagai perbuatan pidana biasa yang diancam dengan hukuman berat. Jadi meskipun tidak ada jaminan bahwa pembajak akan dihukum atas perbuatan yang dilakukannya, akan tetapi setidaknya terdapat suatu kemungkinan pelaksanaan proses hukum yang seharusnya diperlakukan terhadap pembajak.

²⁸ H.M Kabul Supriyadhie Kania Rahma Nureda, Agus Pramono, "Tinjauan Hukum Mengenai Pembajakan Pesawat Udara dalam Implementasinya Berdasarkan Konvensi Penerbangan Internasional (Studi Kasus Ethiopian Airlines Boeing 767-300 Pada Februari 2014)," *Diponegoro Law Review* 5, no. 2 (2016): 1–20, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/11197>.

Kemudian lebih lanjut dalam Pasal 8 ayat (3), mengatur mengenai negara-negara anggota yang tidak menentukan syarat-syarat ekstradisi bagi pembajakan pesawat udara atau kejahatan penerbangan dalam perjanjian ekstradisinya, maka negara-negara peserta hendaknya mengakui pembajakan pesawat udara sebagai perbuatan pidana yang pelakunya dapat diekstradisikan dan tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum nasional dari negara yang menerima permintaan ekstradisi.

Selanjutnya Pasal 8 ayat (4) menyatakan bahwa setiap pembajak hendaknya dapat diekstradisikan tidak saja ke negara di tempat perbuatan dilakukan, tetapi juga ke negara-negara yang berwenang untuk melaksanakan yurisdiksi, yaitu negara tempat pesawat didaftarkan, ke negara yang didarati pesawat beserta pembajak, negara tempat penyewa pesawat mempunyai kedudukan yang tetap. Jadi negara tersebut pun dapat meminta ekstradisi dari negara di mana pembajak ditemukan. Dengan demikian terdapat suatu kemungkinan ada satu negara menerima permintaan dari beberapa negara sekaligus.

Pengakuan adanya prinsip *mandatory extradition* ini mendapat dukungan dari pihak yang langsung berhubungan dengan penerbangan komersial, misalnya saja para pengelola perusahaan penerbangan komersial, buruh, perusahaan asuransi, para pejabat penerbangan yang bertugas mengadakan promosi atau membuat peraturan penerbangan, dan dari pemerintah-pemerintah yang mempunyai pandangan politik yang berbeda, misalnya saja Amerika Serikat dan Uni Soviet.²⁹

Para pendukung prinsip "*mandatory extradition*" mengemukakan alasannya bahwa demi perlindungan terhadap kelangsungan transportasi udara secara internasional, dan dipandang dari segi biaya, kerugian material, serta gangguan yang timbul terhadap jadwal penerbangan, maka jumlah kerugian yang timbul sebagai akibat dari pembajakan jauh lebih besar dibandingkan dengan hak individu yang menggunakan pembajakan itu sebagai alat untuk melepaskan diri dari rezim politik tirani. Oleh karenanya pembajakan pesawat udara harus dicegah dan ditanggulangi demi kelangsungan operasi penerbangan sipil internasional sebagai salah satu sarana perhubungan antar negara yang cepat dan efisien.³⁰ Apabila dicermati bahwa hakikat dan prinsip *mandatory extradition* ini merupakan kategori ekstradisi tanpa perjanjian antar negara.

²⁹ Heru Prasetyo, *Beberapa Aspek Hukum Internasional Dalam Masalah Pembajakan Pesawat Udara*. (Surabaya: Universitas Airlangga, 1983), 41.

³⁰ *Ibid.* 43.

Kedudukan Konvensi *The Hague* 1970 Yang Mengatur Ekstradisi Tanpa Terkecuali Dalam Perspektif Hukum Internasional

Sebelumnya telah dijelaskan bahwa Konvensi The Hague 1970 mengatur mengenai ekstradisi tanpa terkecuali atau yang dikenal dengan istilah prinsip *mandatory extradition*. Hal tersebut mewajibkan seluruh negara peserta konvensi tersebut untuk mengesktradisikan pelaku kejahatan penerbangan seperti pembajakan pesawat udara ke negara yang memang berhak mengadilinya. Namun, praktik-praktik di dunia mengenai ekstradisi beragam, terkadang ada yang mau menyerahkan, ada juga yang tidak mau menyerahkan. Ada yang harus memiliki perjanjian ekstradisi bilateral terlebih dahulu baru melaksanakan ekstradisinya, adapula tanpa perjanjian ekstradisi, suatu negara bersedia mengembalikan pelaku kejahatan ke negara yang meminta.

Sebagai contoh negara seperti Afrika Selatan, Kanada, Indonesia, dan Kolumbia, merupakan negara-negara yang bersedia menyerahkan pelaku kejahatan walaupun belum ada perjanjian ekstradisi, adapun negara-negara yang hanya bersedia menyerahkan pelaku kejahatan setelah ada perjanjian ekstradisi, seperti Belanda, Ethiopia, Israel, dan Turki.³¹

Untuk mengatasi keberagaman praktek negara-negara tersebut serta untuk kepastian hukum, maka pada umumnya negara-negara melakukan perjanjian ekstradisi, baik secara bilateral maupun secara multilateral. Perjanjian ekstradisi biasanya dilakukan antara negara-negara yang letaknya berdekatan secara geografis wilayah karena kemungkinan kaburnya pelaku kejahatan ke negara-negara tetangga tersebut lebih tinggi.

Ekstradisi tidak hanya berbentuk perjanjian bilateral, namun dapat juga berbentuk perjanjian multilateral yang melibatkan beberapa negara didalamnya. Seperti perjanjian ekstradisi yang dilakukan oleh negara-negara Arab yang dikenal dengan *The Arab League Agreement* 1952, Konvensi E ekstradisi Negara- Negara Eropa (*The European Extradition Convention*) 1957.

Ekstradisi biasanya memang masuk dalam bingkai perjanjian internasional dan tidak melulu dalam perjanjian bilateral, seperti halnya Konvensi The Hague 1970 yang bukan merupakan perjanjian bilateral, tetapi berbentuk konvensi. Mungkin hal tersebut tidak lazim, namun Konvensi The Hague justru mewajibkan para peserta yang meratifikasi konvensi ini untuk menerapkan ekstradisi tanpa terkecuali (*mandatory extradition*).

³¹ Deli Waryenti, "Ekstradisi Dan Beberapa Permasalahannya," *Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum* 5, no. 2 (2012), <https://doi.org/10.25041/fiatjustisia.v5no2.64>.

Beradsarkan *teori aut punere aut dedere* yang dipelopori oleh Grotius bahwa setiap negara yang meminta pelaku kejahatan untuk dikembalikan, maka negara yang diminta tersebut harus menyerahkan pelaku ke negara yang memintanya, walaupun belum ada perjanjian ekstradisi antara kedua negara, hal tersebut idasarkan pada prinsip bahwa setiap pelaku kejahatan harus dihukum.³²

Pada dasarnya, ekstradisi merupakan suatu proses yang sangat sulit, rumit, dan berbelit-belit. Hal ini terbukti dari sangat jarangnnya negara-negara melakukan ekstradisi, namun sebaliknya begitu banyak para pelaku kejahatan yang berhasil melarikan diri keluar negeri, dan tidak dapat diproses sebagaimana mestinya karena berbagai sebab, walaupun telah ada perjanjian ekstradisi antara kedua negara, atau juga karena belum adanya perjanjian ekstradisi antara kedua negara.

Jika kita kemudian mempertanyakan kedudukan Konvensi *The Hague* 1970 yang sekan-akan menjadi konvensi ekstradisi yang multilateral, walaupun sebenarnya konvensi tersebut bukanlah sepenuhnya mengatur mengenai ekstradisi tetapi lebih pada pengaturan kejahatan-kejahatan perbangan yang dapat merugikan masyarakat internasional. Konvensi tersebut ada yang menganggapnya mengatur secara berlebihan, adapula yang mengatakan bahwa hal tersebut memang patut dilakukan, menginagt kejahatan pembajakan pesawat udara semakin berkembang, sehingga tentu diperlukan penanganan-penanganan yang ekstra pula untuk menanggulangi kejahatan-kejahatan tersebut. Jadi dapat dikatakan bahwa kedudukan Konvensi *The Hague* 1970 bukanlah konvensi ekstradisi yang murni, karena materi muatan konvensi tersebut tidak hanya mengatur ekstradisi saja dalam hal mengadili pelaku pembajakan pesawatudara.

Menurut Pasal 8 ayat (2) Konvensi *The Hague* 1970 bahwa apabila suatu negara anggota menghendaki adanya suatu perjanjian ekstradisi dengan negara lainnya yang tidak mempunyai perjanjian ekstradisi dengannya, maka konvensi ini dapat dijadikan sebagai dasar hukum untuk mengatur kepentingan-kepentingan ekstradisi antara kedua negara sehubungan dengan pembajakan pesawat udara. Misalnya saja, negara A merupakan penandatangan konvensi menerima permintaan ekstradisi atas pembajak yang berada dalam wilayahnya dari negara B yang juga penandatangan konvensi, sedangkan antara keduanya tidak ada perjanjian ekstradisi, maka kedua negara tersebut dapat menggunakan konvensi tersebut sebagai dasar perjanjian ekstradisi. Dengan demikian, negara yang menerima permintaan ekstradisi masih

³² Mirza Satria Busana, *Hukum Internasional Teori dan Praktek* (Bandung: Nusa Media, 2007), 23.

dapat mempertimbangkan apakah ia akan menggunakan ketentuan-ketentuan ekstradisi yang ada dalam konvensi tersebut atau tidak.³³

KESIMPULAN

Prinsip *mandatory extradition* merupakan prinsip yang berbeda dari perjanjian-perjanjian ekstradisi pada kejahatan-kejahatan pada umumnya, dimana dalam kejahatan penerbangan, seperti halnya pembajakan udara, prinsip *mandatory extradition* ini sangat diperlukan bahkan menjadi suatu kewajiban bagi negara-negara peserta konvensi untuk mentaatinya. Konvensi The Hague 1970 diibaratkan seperti perjanjian ekstradisi multilateral bagi negara-negara peserta konvensi. Prinsip *mandatory extradition* menetapkan ekstradisi menjadi suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh setiap negara peserta konvensi sebagai langkah untuk menanggulangi dan mengadili pelaku pembajakan pesawat udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Atmasasmita, Romli. *Pengantar Hukum Pidana Internasional*. Bandung: Refika Aidtama, 2016.
- Busana, Mirza Satria. *Hukum Internasional Teori Dan Praktek*. Bandung: Nusa Media, 2007.
- Darwis, Nurely. “Wibawa Negara Kesatuan R. I Atas Kedaulatan Negara Wilayah Udara.” *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara* 5, no. 1 (2014): 67–76, <https://Doi.Org/10.35968/Jh.V5i1.104>.
- Dewi, Dwi Melia Nirmalananda, And I Made Sepud I Nyoman Utama. “Ekstradisi Sebagai Upaya Pencegahan dan Pemberantasan Kejahatan Internasiona.” *Jurnal Analogi Hukum* 2, nvo. 1 (2020): 17–21, <https://Doi.Org/10.22225/Ah.2.1.1610.17-21>.
- Johny, Ruby Hadiati. “Pengaruh Perjanjian Internasional Terhadap Perubahan-Perubahan Kuhp.” *Jurnal Dinamika Hukum* 8, no. 1 (2008): 64–68, <http://dx.doi.org/10.20884/1.jdh.2008.8.1.35..>
- Kalalo, Flora Pricilia. “Efektivitas Perjanjian Ekstradisi sebagai Sarana Pencegahan, Pemberantasan dan Penghukuman Pelaku Tindak Pidana Internasional.” *Lex Et Societatis* IV, no. 1 (2016) 5–12, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexetsocietatis/article/view/11135..>
- Kania Rahma Nureda, Agus Pramono, H.M Kabul Supriyadhie. “Tinjauan Hukum Mengenai

³³ Heru Prasetyo, *loc.it.*, 51.

- Pembajakan Pesawat Udara dalam Implementasinya berdasarkan Konvensi Penerbangan Internasional (Studi Kasus Ethiopian Airlines Boeing 767-300 Pada Februari 2014).” *Diponegoro Law Review* 5, no. 2 (2016): 1–20, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/11197..>
- Kurniawijaya, Aditya, And Emmy Latifah. “Efektifitas Aplikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014 terhadap Unruly Passenger Case dalam Dunia Penerbangan.” *Lex Librum: Jurnal Ilmu Hukum* 5, no. 2 (2019): 863–874, <https://Doi.Org/10.32501/Jhmb.V3i1.34>.
- Lainatussara. “Pentingnya Air Defense Identification Zone di Indonesia.” *Kanun Jurnal Imu Hukum* 21, no. 3 (2019): 459–472, <https://doi.org/10.24815/kanun.v21i3.14176>.
- Maringka, Jan S. *Ekstradisi dalam Sistem Peradilan Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2018.
- Martono. “Pembajakan Udara Dan Extradisi Pembajak.” *Jurnal Hukum & Pembangunan* 11, no. 3 (1981): 251–260, <https://Doi.Org/10.21143/Jhp.Vol11.No3.849>.
- Nurchayawan, Teddy. “Ekstradisi Meng Wanzhou dalam Perspektif Hukum Internasional.” *Era Hukum Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum* 17, no. 2 (2019): 285–313, <https://journal.untar.ac.id/index.php>.
- Pramono, Agus. “Aircraft Hijacking: A Legal Perspective.” *Jurnal Masalah-Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014): 487–496, <https://Doi.Org/10.14710/Mmh.43.4.2014.487-496>.
- Prasetyo, Heru. “Beberapa Aspek Hukum Internasional dalam Masalah Pembajakan Pesawat Udara”. Skripsi, Universitas Airlangga Surabaya, 1983.
- Risdiarto, Danang. “Penyidik Tni Angkatan Udara Dalam Kasus Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia (Air Force Investigators In The Event of A Violation of Indonesia ’ S Airspace Jurisdiction By Unscheduled Foreign Aircraft).” *Jurnal Legislasi Indonesia* 14, no. 01 (2017): 77–90, <http://e-jurnal.peraturan.go.id/index.php/jli/article/view/73..>
- Sefriani. “Pelanggaran Ruang Udara Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional Indonesia.” *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 22, no. 4 (2015): 538–565, <https://Doi.Org/10.20885/Iustum.Vol22.Iss4.Art2>.
- Setiani, Baiq. “Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing.” *Jurnal Konstitusi* 14, no. 3 (2017): 489, <https://Doi.Org/10.31078/Jk1432>.
- Silalahi, Eco. “Implikasi Hukum Internasional pada Flight Information Region (FIR)

- Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.” *JOM Fakultas Hukum* 2, no. 1 (2015): 1–14, <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFHUKUM/article/view/4507>.
- Subarkah, Alwafi Ridho. “Kepentingan Indonesia Dalam Mengambil Alih Flight Information Region (FIR) Dari Singapura.” *Jurnal Asia Pasific Studies* 3, no. 1 (2019): 145–155, <https://Doi.Org/Http://Dx.Doi.Org/10.33541/Japs.V3i2.1317>.
- Waryenti, Deli. “Ekstradisi Dan Beberapa Permasalahannya.” *Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum* 5, no. 2 (2012), <https://Doi.Org/10.25041/Fiatjustisia.V5no2.64>.
- Wiradipradja, E. “Wilayah Udara Negara (State Air Territory).” *Indonesia Journal Of International Law*, 6, no. 4 (2009): 495-503, <https://Media.Neliti.Com/Media/Publications/39034>
- Yosafat N. Manullang, Hartono Widodo, Pater Y. Angwasrmasse. “Aspek Hukum Internasional Terhadap Yurisdiksi Dalam Mengadili Pelaku Pembajakan Pesawat Udara.” *Jurnal Krisnal Law* 1, no. 3 (2019): 109–128, <http://fh-unkris.com/journal/index.php/krisnalaw/article/view/72>.