

11. BEBERAPA CATATAN DI SEKITAR TINDAK PIDANA PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA

Oleh: Abdurrahman, S.H. *)

Adanya hubungan timbal balik antara hukum dan teknologi sebagai salah satu aspek dari kenyataan masyarakat dalam konsepsi pemikiran hukum dewasa ini sudah disepakati oleh sebagian besar dari para sarjana hukum kita¹. Dengan demikian maka segala perkembangan yang dialami oleh teknologi modern dapat membawa pengaruh yang sangat besar bagi perkembangan hukum di suatu negara dan begitu pula sebaliknya diharapkan agar segala ketentuan hukum yang berlaku dapat memberikan arah dan pengaturan yang dapat menunjang perkembangan teknologi modern.

Satu di antara perwujudan daripada hubungan timbal balik antara hukum dan teknologi modern sebagaimana yang digambarkan di atas terlihat dengan berkembangnya apa yang dinamakan "Hukum Udara" (Air Law/Lucht-trecht)² dan "hukum Angkasa" (space Law)³ sebagai akibat daripada kemajuan teknologi di bidang penerbangan dan pengangkutan udara yang memerlukan pengaturan-pengaturan oleh hukum agar supaya semuanya dapat berjalan dengan tertib. Masalah yang demikian untuk pertama kali mulai dikenal oleh umat manusia dengan adanya penerbangan eksprementil yang dilakukan oleh dua orang kakak beradik Orville Wright dan Wilbur Wright pada tanggal 17 Desember 1903 di Kitty Hawk Amerika Serikat.⁴ Berkas kemajuan di bidang ilmu dan teknologi penemuan tersebut dapat dikembangkan sedemikian rupa sehingga umat manusia benar-benar dapat menaklukkan udara dan ruang angkasa dengan berbagai jenis pesawat udara.

Kemajuan ilmu dan teknologi sebagaimana yang dikenal oleh umat manusia sekarang di samping banyak membawa manfaat juga dapat menimbulkan segi-segi negatif. Satu di antaranya adalah berupa timbulnya kejahatan-kejahatan baru yang dahulunya belum dikenal dalam berbagai Kitab Undang-undang Hukum Pidana sebagaimana halnya dengan "Pembajakan Pesawat Udara". Timbulnya kejahatan ini baru dikenal dalam dasa warsa

*) Pengajar Tetap pada Fakultas Hukum Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin.

1. Badan Pembinaan Hukum Nasional, *Symposium hubungan timbal balik antara hukum dan kenyataan-kenyataan masyarakat*, Binacipta Bandung, 1976.
2. E. Suherman, S.H., *Tanggungjawab pengangkut dalam hukum udara Indonesia*, Eresco Bandung, 1962 hal. 4 dan seterusnya. *Pembaharuan Hukum Udara Indonesia*, dalam Majalah Hukum No. 3 tahun ke-II/1975 hal. 4 dan seterusnya.
3. Priyatna Abdurrasyid, S.H., Prof. Dr. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta, 1972 hal. 20 memberikan rumusan tentang hukum angkasa sebagai segala pengaturan dan kebiasaan yang mengatur kegiatan manusia serta hak dan kewajiban yang timbul dalam usaha memanfaatkan angkasa dengan segala sarana dan semua alat penunjangnya bagi kesejahteraan dan ketenteraman hidupnya, lihat juga *Pengantar Hukum Angkasa*, dalam Majalah Angkasa No. 3 tahun ke XXIV hal. 2.
4. Suherman, Op. Cit., hal. 4.

terakhir setelah meningkatnya perkembangan di dalam dunia penerbangan dan pengangkutan melalui udara.

Pembajakan pesawat udara merupakan kejahatan yang asal mulanya tidak dikenal. Baru menjadi masalah setelah manusia mampu menggunakan ruang udara bagi hubungan satu dengan lainnya, sehingga oleh karena kebaruannya ini menurut Priyatna Abdurrasyid di kebanyakan negara pembajakan pesawat udara ini tidak bisa dihukum atau hukum Pidana Nasionalnya tidak menetapkan sebagai tindak pidana yang diancam dengan hukuman. Akibatnya ialah bahwa bagi pembajakan ini dikenakan penghukuman melalui pasal-pasal Undang-undang Pidana, seperti perampasan, ancaman kekerasan, kejahatan terhadap kebebasan seseorang, pencurian. Tindakan mana jelas tidak memuaskan.⁵

II

Pembajakan pesawat udara adalah merupakan suatu kejahatan Internasional⁶ sehingga usaha-usaha untuk menanggulangi kejahatan ini adalah merupakan kewajiban dari semua negara yang ada di dunia. Berdasarkan atas kewajiban tersebut telah ditetapkan adanya beberapa konvensi yang mengatur masalah tersebut antara lain:

I. Convention of Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft. (Konvensi tentang pelanggaran-pelanggaran dan tindakan-tindakan tertentu lainnya yang dilakukan dalam pesawat udara).

Konvensi ini lebih dikenal dengan istilah Konvensi Tokyo ditetapkan pada tanggal 14 September 1963. Konvensi ini sebenarnya disiapkan untuk memberikan ketentuan tentang status pesawat udara, yurisdiksi peradilan, hukum yang akan diterapkan terhadap kejahatan yang dilakukan terhadap pesawat udara yang berada dalam penerbangan, wewenang pilot pesawat udara akan tetapi ternyata konvensi ini hanya mengatur dan khusus ditujukan pada masalah "unlawful seizure of aircraft" atau masalah pembajakan pesawat udara.

Dalam pasal 11 dari Konvensi ini diberikan pembatasan mengenai "pembajakan pesawat udara" sebagai berikut:

- (1) When a 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 or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measure to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft;

5. Priyatna Abdurrasyid, S.H., Prof. Dr., *Tinjauan tentang masalah pembajakan pesawat udara suatu kejahatan Internasional*, Harian Sinar Harapan 22 Nopember 1976 dan 29 Nopember 1976.

6. Ibid.

- (2) In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

2. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft.

(Konvensi tentang pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum).

Konvensi ini dikenal dengan nama Konvensi The Hague ditetapkan pada tanggal 16 Desember 1970. Konvensi ini diadakan untuk menambah dan melengkapi beberapa kekurangan daripada Konvensi Tokyo sehubungan dengan semakin meluasnya perbuatan pembajakan pesawat udara yang pada mulanya hanya bersifat terbatas, kemudian berkembang menjadi suatu kejahatan yang sangat membahayakan dan mengganggu penerbangan internasional yang erat hubungannya dengan keamanan masyarakat internasional. Hal yang demikian dapat dilihat pada konsideran daripada Konvensi tersebut yang menyatakan: "that unlawful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air service, and undermine the confidence of the world in the safety of civil aviation".

Dalam pasal 1 daripada Konvensi tersebut menyatakan:

"Any person who on board an aircraft in flight:

- (a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or
- (b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act.

commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

3. 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).

Konvensi ini lebih dikenal dengan nama Konvensi Montreal ditetapkan pada tanggal 23 September 1971. Konvensi ini dimaksudkan sebagai suplemen dari dua konvensi sebelumnya dalam mengatur masalah pembajakan pesawat udara. Terbentuknya konvensi ini adalah sebagai akibat daripada kemajuan dan keberhasilan dalam cara-cara pemberantasan pembajakan pesawat udara, yang kesemuanya adalah berkat usaha dan kegiatan baik melalui penyempurnaan peraturan hukum, penyempurnaan di bidang administrasi maupun di bidang usaha pencegahan di bidang fisik lainnya. Konvensi ini ditujukan terutama dan berusaha untuk menakut-nakuti mereka yang melakukan percobaan kejahatan sabotase

atau tindakan-tindakan kekerasan lainnya terhadap pesawat udara dalam penerbangan sipil pada umumnya. Konvensi ini pada prinsipnya masih mengikuti pola-pola yang ada dalam konvensi-konvensi terdahulu dan menciptakan yurisdiksi hukum yang lebih luas seperti umpamanya memasukkan sanksi-sanksi hukuman yang cukup berat kepada para pelaku pembajakan pesawat udara dan kemungkinan-kemungkinan untuk melakukan ekstradisi si pelaku pembajakan kepada negara di mana kejahatan pembajakan tersebut mula-mula dilakukan. Sebagai pertimbangan daripada dikeluarkan/ditetapkan konvensi ini disebutkan sebagai berikut:

- that unlawful acts against the safety of civil aviation jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;
- that the occurrence of such act is a matter of grave concern;
- that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate for punishment of offenders;

Dalam pasal 1 dari konvensi tersebut dikemukakan tentang perbuatan-perbuatan bagaimana yang dapat dimasukkan dalam pengertian pembajakan pesawat udara itu sebagai berikut:

- (1) Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:
 - (a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft; or
 - (b) destroy an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or
 - (c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it incapable of flight, to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight; or
 - (d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight; or
 - (e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight.
- (2) Any person also commits an offence if he:
 - (a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 of this Article; or
 - (b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.

Dengan ketiga buah Konvensi tersebut di atas dimaksudkan untuk memberikan landasan bagi usaha-usaha berbagai negara dalam menanggulangi masalah pembajakan pesawat udara sebagai suatu kejahatan yang tidak saja menyangkut kepentingan dari suatu negara tertentu saja akan tetapi juga kepentingan bersama dari semua negara dan sebagai suatu usaha dalam melindungi keamanan dan keselamatan penerbangan sipil dan pengangkutan udara pada umumnya.

Sebagai suatu masalah baru "pembajakan pesawat udara" ini sebelum tahun 1976 masih belum dikenal di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana Indonesia yang dibuat pada zaman penjajahan dahulu yang berlaku sejak tanggal 1 Januari 1918 di saat persoalan tentang pesawat udara masih merupakan suatu hal yang langka bagi umat manusia. Bahkan kalau kita meneliti pasal 3 daripada KUHP tersebut yang menyatakan bahwa ketentuan pidana dalam undang-undang Indonesia berlaku juga bagi setiap orang yang melakukan suatu tindak pidana dalam kapal atau perahu Indonesia, dapat menimbulkan kesan sebagaimana halnya dengan pendapat daripada sebagian para sarjana hukum bahwa KUHP tersebut tidak dapat berlaku di ruang udara atau di dalam pesawat udara Indonesia.

Ketentuan dalam pasal 3 KUHP sebagaimana tersebut di atas sekalipun oleh Hazewinkel Suringa dinilai sebagai "uitbreiding van het territoriaal beginsel"⁷ masih mempunyai pengertian yang sempit dan terbatas disebabkan segala ketentuan pidana tidak boleh untuk diperluas berlakunya secara analogi. Akan tetapi ada juga beberapa penulis seperti Jonkers⁸ dan Wirjono Prodjodikoro⁹ berpendapat bahwa ketentuan pasal 3 KUHP dapat juga diperlakukan bagi pesawat udara secara analogi. Sedangkan R. Soesilo di dalam komentarnya terhadap pasal tersebut menyatakan bahwa bila telah tiba waktunya berhubung dengan bertambah ramainya lalu-lintas udara Indonesia tentu akan menentukan pesawat terbang Indonesia juga sebagai daerah.¹⁰

Perkembangan hukum pidana di negeri Belanda ternyata jauh lebih maju bila dibandingkan dengan keadaan di negara kita. Menurut Pompe¹¹ terhadap pasal 3 tersebut sudah diadakan perubahan yang cukup prinsipil dengan mengadakan penambahan kata-kata "of luchvaartuig" atau dalam pesawat udara melalui undang-undang tanggal 10 Juli 1952 stb. 1952 No. 408, sehingga pasal tersebut secara keseluruhan berbunyi sebagai berikut:

7. Hazewinkel Suringa, Mr. D. *Inleiding tot de studie van het Nederlands Strafrecht*, H.D. Tjeenk Willink & Zoon NV Haarlem 1953 hal. 295.
8. Jonkers, Mr. E.J. *Handboek van het Nederlandsch Indische Strafrecht*, E.J. Brill, Leiden, 1946, hal. 89.
9. Wirjono Prodjodikoro, S.H. DR., *Azas-azas Hukum Pidana*, Eresco Bandung-Jakarta, 1967 hal. 40.
10. Soesilo, R. *Kitab Undang-undang Hukum Pidana serta komentarnya*, Politea Bogor, 1974, hal. 27.
11. Pompe, Mr. W.P.J. *Handboek van het Nederlandse Strafrecht*, NV Uitgevers Maatschappij W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1953 hal. 503.

"De Nederlandsche strafwet is toepasselijk op ieder die zich buiten het rijk Europa aan boord van een Nederlandsch vaartuig *of luchtvaartuig* aan enig strafbaar feit schuldig maakt".

Dalam perundang-undangan yang berkenaan dengan penerbangan yang berlaku di negara kita pada saat ini juga tidak dikenal apa yang dinamakan "pembajakan pesawat udara". Dalam Verordening Toezicht Luchtvaart (Peraturan tentang pengawasan penerbangan) stb. 1936 No. 426 hanya mengatur tentang beberapa kejahatan dalam penerbangan seperti dalam pasal 138 mengenai pengangkutan senjata api, mesiu dan bahan-bahan peledak lainnya. Dalam pasal 139 (1) melarang seseorang membawa alat potret di dalam pesawat udara dalam keadaan sedemikian rupa sehingga dapat dipergunakan untuk mengambil potret.

Dalam undang-undang Penerbangan (UU No. 83 tahun 1958 yang mulai berlaku pada tanggal 31 Desember 1958 (LN 1958 No. 159) juga memuat beberapa ketentuan pidana sebagaimana diatur dalam pasal 19 s/d 25 namun tidak ada kita jumpai adanya ketentuan yang mengatur tentang masalah "pembajakan pesawat udara". Hal yang demikian dapat kita maklumi karena ketentuan tersebut dikeluarkan sebelum ditetapkan sebagai konvensi yang mengatur masalah pembajakan pesawat udara sebagaimana kita kemukakan di atas.

Di awal tahun 1976 telah diundangkan dua buah undang-undang yang dapat dipandang sebagai suatu usaha perombakan secara fundamental terhadap perundang-undangan pidana Republik Indonesia khususnya di bidang penerbangan dan pengangkutan udara yaitu:

- a. Undang-undang No. 2 tahun 1976, tertanggal 31 Maret 1976 termuat dalam Lembaran Negara RI tahun 1976 No. 18 tentang pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 dan Konvensi Montreal 1971.
- b. Undang-undang No. 4 tahun 1976, tertanggal 27 April 1976 termuat dalam Lembaran Negara RI 1976 No. 26 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.

Diundangkannya Undang-undang No. 2 tahun 1976 adalah oleh karena Indonesia telah menandatangani Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970 serta hadir pula pada Konvensi Montreal 1971 di samping telah melihat bahwa angka peristiwa kejahatan penerbangan pada akhir-akhir ini ternyata meningkat sehingga tidak tertutup kemungkinan, peristiwa kejahatan penerbangan juga dapat terjadi di wilayah Negara Republik Indonesia ataupun terjadi terhadap Warga Negara/Subyek Hukum Indonesia, maka adanya pengaturan Nasional untuk memberantas kejahatan ini merupakan suatu urgensi yang mutlak. Hal yang demikian secara lebih jelas dapat terlihat di dalam konsideran dari undang-undang bersangkutan yang menyatakan:

- a. bahwa meningkatnya kejahatan penerbangan yang mengancam keselamatan para penumpang dan pesawat udara sangat merugikan perkembangan angkutan udara internasional serta sangat mengurangi kepercayaan masyarakat dunia terhadap keamanan penerbangan sipil;
- b. bahwa kejahatan penerbangan pada hakekatnya merupakan kejahatan yang menimbulkan keprihatinan yang sungguh-sungguh bagi umat manusia sehingga perlu diusahakan pencegahannya dan setiap pelakunya diancam dengan hukuman yang berat di manapun ia berada;
- c. bahwa Konvensi Tokyo 1963 tentang "Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft (Pelanggaran-pelanggaran dan tindakan-tindakan tertentu lainnya yang dilakukan dalam pesawat udara), Konvensi The Hague 1970 tentang "The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Pemberantasan penguasaan Pesawat Udara secara melawan hukum) dan Konvensi Montreal 1971 tentang "The Suppression of Unlawful Acts Against the safety of Civil Aviation" (Pemberantasan tindakan-tindakan melawan hukum yang mengancam keamanan penerbangan sipil) adalah merupakan konvensi antar negara dalam usaha mencegah kejahatan penerbangan;
- d. bahwa Republik Indonesia telah menandatangani Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970 serta hadir pada konperensi Montreal 1971, sehingga memandang perlu untuk mengesahkan ketentuan-ketentuan di dalam ketiga konvensi dimaksud di atas dengan undang-undang.

Berdasarkan atas pertimbangan-pertimbangan tersebut maka telah ditetapkan untuk mengesahkan Konvensi Tokyo 1963 dengan persyaratan (reservation) terhadap pasal 24 ayat (1) tentang penyelesaian perselisihan mengenai penafsiran penerapan konvensi tersebut, Konvensi The Hague 1970 dengan persyaratan (reservation) terhadap pasal 12 ayat (2) tentang penyelesaian perselisihan mengenai penafsiran atau penerapan konvensi tersebut dan Konvensi Montreal 1971 dengan persyaratan (reservation) terhadap pasal 14 ayat (1) tentang penyelesaian perselisihan mengenai penafsiran atau penerapan konvensi tersebut. Persyaratan-persyaratan (reservation) ini dianggap perlu untuk diadakan, karena Pemerintah Indonesia tidak bersedia untuk mengikatkan pada ketentuan-ketentuan dimaksud pada pasal-pasal yang bersangkutan yang masing-masing mengatur tentang prosedur penyelesaiannya apabila timbul sengketa. Berdasarkan atas undang-undang tersebut maka ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam tiga konvensi tersebut diterima oleh Pemerintah Indonesia untuk dijadikan dasar menyusun suatu perundang-undangan Nasional guna mencegah serta memberantas kejahatan penerbangan.

Sebagai tindak lanjut daripada dikeluarkannya Undang-undang No. 2 tahun 1976, maka Pemerintah mengundang pula undang-undang No. 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 dan prasarana penerbangan. Dari penjelasan undang-undang yang bersangkutan (TLN No. 3080) kita dapat melihat penegasan bahwa perubahan dan penambahan dalam KUHP tersebut adalah merupakan pelaksanaan kewajiban Republik Indonesia sebagai peserta dalam ketiga konvensi yang kita sebutkan di atas, di samping didorong oleh keinginan untuk merubah Kitab Undang-undang Hukum Pidana agar lebih sesuai dengan keadaan masa kini.

Sebagai bahan pertimbangan daripada dikeluarkannya undang-undang ini, dalam konsiderannya disebutkan:

- a. bahwa hingga kini ketentuan-ketentuan perundang-undangan pidana belum berlaku dalam pesawat udara Indonesia;
- b. bahwa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum serta semua perbuatan-perbuatan yang mengganggu keamanan penerbangan dan sarana/prasarana penerbangan sangat merugikan kehidupan penerbangan nasional pada khususnya, perekonomian negara serta Pembangunan Nasional pada umumnya, sehingga perlu diadakan peraturan-peraturan untuk mencegah perbuatan-perbuatan tersebut, guna menjamin keselamatan dan keamanan baik penumpang, awak pesawat udara, barang-barang yang berada dalam penerbangan, maupun perlindungan sarana/prasarana penerbangan;
- c. bahwa dalam perundang-undangan Indonesia belum diatur mengenai ketentuan pidana tentang kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan;
- d. bahwa karena itu perlu diadakan perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana.

Atas dasar pertimbangan tersebut maka dalam undang-undang ini ditetapkan untuk mengubah dan menambah pasal 3 dan 4 KUHP sehingga secara tegas dinyatakan berlaku bagi setiap orang yang melakukan suatu tindak pidana dalam pesawat udara Indonesia. Selain itu dalam Bab IX buku I KUHP diberikan tambahan dengan tiga pasal baru berupa pasal 95a, 95b dan 95c serta menambahkan satu Bab baru yaitu Bab XXIX A dalam Buku ke-II KUHP yang mengatur tentang kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan yang terdiri atas 18 pasal masing-masing pasal 479a s/d 479r.

Dengan adanya perubahan dan penambahan melalui undang-undang ini maka pasal 3 KUHP menjadi berbunyi demikian: "Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang di luar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia". Dengan demikian maka isi daripada ketentuan tersebut menjadi sama bunyinya dengan pasal 3 WVS Nederland setelah mengalami perubahan berdasarkan Wet tanggal 10 Juli 1952 Stb. 1952 No. 408, yang berarti kita telah ketinggalan selama hampir seperempat abad dari negeri Belanda.

Khusus mengenai tindak pidana pembajakan pesawat udara menurut Undang-undang tersebut kita jumpai pengaturannya di dalam dua pasal yaitu:

1. *Pasal 479 i KUHP:*

Barang siapa dalam pesawat udara dengan perbuatan melawan hukum, merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya duabelas tahun;

2. *Pasal 479 j KUHP:*

Barang siapa dalam pesawat udara dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau ancaman dalam bentuk lainnya merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya limabelas tahun.

Perbuatan-perbuatan yang dirumuskan di dalam kedua pasal tersebut menurut hemat kami dapat dikategorikan sebagai "pembajakan pesawat udara" sekalipun di dalam penjelasan Undang-undang No. 4/1976 (TLN 3080) hanya disebutkan hanya ketentuan dalam pasal 479 j saja yang disebutkan mengatur tentang tindak pidana kejahatan penerbangan yang lazim dikenal dengan nama "pembajakan pesawat udara"

Inti daripada perbuatan yang diatur di dalam kedua pasal tersebut adalah berupa perbuatan "merampas" atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian pesawat yang dilakukan secara *melawan hukum* atau dalam bentuk dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau ancaman dalam bentuk lainnya. Dalam melakukan perbuatan tersebut pada umumnya si pelaku hanya dapat menekan si pilot sedemikian rupa agar supaya menuruti apa yang menjadi kemauannya dan jarang terjadi si pembajak mengambil alih kendali pesawat karena pada umumnya untuk mengendalikan pesawat udara tidaklah semudah mengendalikan sebuah mobil. Paksaan atau ancaman kekerasan yang dipergunakan oleh si pembajak biasanya adalah dengan cara menempatkan sebuah alat peledak yang memungkinkan meledaknya pesawat atau dengan cara menodongkan sebuah senjata api sehingga si pilot tidak dapat berbuat apa-apa oleh karenanya.

Unsur yang essensial dari kedua pasal tersebut ialah bahwa perbuatan tersebut dilakukan *dalam pesawat udara* dan pesawat udara tersebut *berada dalam penerbangan*, sehingga oleh karenanya bilamana perbuatan tersebut dilakukan di luar pesawat atau pesawatnya tidak sedang berada dalam penerbangan sekalipun dilakukan dengan kekerasan atau ancaman kekerasan dan lain-lain tidak dapat dikwalifikasi sebagai tindak pidana pembajakan pesawat udara, sehingga oleh karenanya perlu adanya perumusan yang jelas dan tegas tentang apa sebenarnya yang dinamakan *pesawat udara* itu dan apa pula yang dimaksudkan *berada dalam penerbangan*.

Di dalam KUHP jo. UU No. 4/1976 tidak dijumpai suatu rumusan tentang apa yang dimaksud dengan pesawat udara itu? Dalam pasal 95 a KUHP sebagaimana yang di tambahkan oleh Pasal II UU No. 4/1976 disebutkan:

- (1) Yang dimaksud dengan "*Pesawat Udara Indonesia*" adalah pesawat udara yang didaftarkan di Indonesia.
- (2) Termasuk pula pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara asing yang di sewa tanpa awak pesawat dan di operasikan oleh perusahaan penerbangan Indonesia.

Kemudian dalam penjelasannya (TLN. 3080) disebutkan bahwa pesawat udara yang dimaksudkan dalam undang-undang ini adalah pesawat udara sebagaimana tercantum dalam undang-undang penerbangan yang berlaku pada saat ini dalam undang-undang No. 83 tahun 1958 tentang penerbangan.

Menurut pasal 1 sub b UU No. 83 tahun 1958 dirumuskan secara singkat bahwa yang dimaksud dengan pesawat udara ialah tiap alat yang dapat memperoleh gaya angkat dari reaksi udara. Pesawat udara tersebut harus didaftarkan menurut ketentuan pasal 9 (1) yang menentukan bahwa pesawat udara yang dipergunakan untuk melakukan penerbangan harus mempunyai tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran yang akan ditetapkan lebih lanjut dengan keputusan Menteri. Untuk keperluan pendaftaran pesawat udara, maka Menteri mengadakan suatu daftar yang disebut "*Daftar Pesawat Udara*" (pasal 10 ayat (1)). Menurut pasal 11 ayat (1) pesawat udara yang didaftarkan dalam Daftar pesawat udara tersebut dalam pasal 9, mempunyai kebangsaan Indonesia, hal mana berarti sesuai dengan apa yang dimaksud dengan pesawat udara Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 95 a KUHP jo. UU No. 4/1976.

Mengenai pengertian "*dalam penerbangan*" dalam pasal 95 b KUHP jo. UU No. 4/1976 disebutkan bahwa yang dimaksud dengan "*dalam penerbangan*" adalah sejak saat semua pintu luar pesawat udara ditutup setelah naiknya penumpang (embarkasi) sampai saat pintu dibuka untuk penurunan penumpang (disembarkasi). Dalam hal terjadi pendaratan darurat penerbangan dianggap terus berlangsung sampai saat penguasa yang berwenang mengambil alih tanggung jawab atas pesawat udara dan barang yang ada di dalamnya.

Mengenai ancaman pidana yang dikenakan terhadap si pelaku undang-undang memberikan ketentuan yang cukup berat yaitu 12 tahun penjara bagi si pelaku tindak pidana yang dimaksud dalam pasal 479 i dan 15 tahun penjara bagi si pelaku tindak pidana yang dimaksud dalam pasal 479 j. Ancaman pidana yang dimaksudkan di dalam kedua pasal tersebut di dalam hal-hal tertentu oleh pasal 479 K ditingkatkan ancaman pidananya. Menurut ketentuan pasal tersebut.

- (1) Di pidana dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya duapuluh tahun, apabila perbuatan dimaksud pasal 479 huruf i dan pasal 479 j itu:
 - a. dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama;
 - b. sebagai kelanjutan permufakatan jahat;
 - c. dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu;
 - d. mengakibatkan luka berat seseorang;
 - e. mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara, sehingga dapat membahayakan penerbangannya;

- f. dilakukan dengan maksud untuk merampas kemerdekaan atau menehruskan perampasan kemerdekaan seseorang;
- (2) Jika perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya duapuluh tahun.

Syarat-syarat yang tercantum dalam ketentuan tersebut pada ayat (1) sub a sampai f merupakan syarat-syarat alternatif bagi pemberatan pidana sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 479 i dan 479 j.

V

Dengan adanya pengaturan yang tegas mengenai tindak pidana pembajakan pesawat udara sebagaimana dikemukakan dalam uraian tersebut di atas di harapkan agar dapat memberikan landasan dalam usaha-usaha menanggulangi kemungkinan adanya pembajakan udara di negara kita, dan sekaligus dapat memberikan jaminan bagi keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia. Dengan adanya jaminan yang demikian diharapkan pula proses Pembangunan pada umumnya dapat ditunjang dan diekslerasikan dan dapat di manfaatkan oleh seluruh bangsa Indonesia.